

**EL CONSULADO DE SAN SEBASTIÁN
Y LOS PROYECTOS DE
AMPLIACIÓN DE SU PUERTO
EN EL SIGLO XVIII**

M.^a Isabel ASTIAZARAIN ACHABAL

Sumario

1. Introducción.
2. La ampliación del puerto: una necesidad del comercio de San Sebastián.
3. El arquitecto Pedro Ignacio de Lizardi: su Plan para la ejecución de la Dársena.
 - Notas biográficas.
 - Presupuesto.
4. La aprobación real por la intercesión del marqués de Iranda.
5. Primeros pasos para la ejecución de las obras.
6. La personalidad profesional de Julián Sánchez Bort.
7. Julián Sánchez Bort en San Sebastián, su contacto con Lizardi y la preparación de su plan.
8. El Proyecto General de Julián Sánchez Bort:
 - Contenido del plan.
 - La Linterna.
 - La Dársena.
 - Construcción de los Muelles.
 - Muralla interior en torno a la ciudad.
 - Proyecto para mejorar la Bahía de la Concha con el Muelle, Diques, Astillero, etc.
9. El impacto del proyecto.
10. Juan José de Zuaznábar y su Discurso Político.
 - Análisis del contenido.
11. Contestación de Julián Sánchez Bort al Discurso Político.
12. La autorización real al proyecto de Julián Sánchez Bort.
13. Retrasos en la iniciación de la obra.

14. Los problemas con la recaudación del derecho de la Avería. Expediente en el Real y Supremo Consejo de Castilla.
15. Las disputas entre el Prior Zuaznábar y los Comisionados.
16. Contenidos de la continuación del contencioso en el Consejo de Castilla,
17. Una alternativa al plan de Bort: las dos dársenas proyectadas por José de Odrizola.
 - Noticias del personaje.
 - Reflexiones y aportaciones de sus estudios.
 - * La Hidrotecnia.
 - * La comunicación al marqués González de Castejón.
 - * Contenido del plan.
 - * Informe sobre la Dársena.
 - * La Hidráulica.
18. Los primeros empeños del proyecto: manufactura de la linterna.
19. El Expediente Instructivo sobre la construcción de la Dársena.
 - Documentación previa.
 - Informes de los testigos.
 - * Testimonios en San Sebastián.
 - * Comunicación desde El Ferrol.
 - * Testimonio desde Madrid.
 - Petición por el Corregidor de compulsas de documentos y publicación de probanzas.
20. Diseños posteriores.
 - Silvestre Pérez y el cierre del boquete de Santa Clara.
 - Manuel Peironcelly: muelle de Santa Clara y ampliación de la dársena.
 - Los planes de Wisocq, Estibaus y Lafarga para dotar a San Sebastián de un gran puerto marítimo.
 - Nuevos proyectos para el cierre de la apertura de Santa Clara a Igueldo.
21. Consideraciones sobre el planteamiento de esta empresa de arquitectura hidráulica.
22. Síntesis cronológica.
23. Apéndice documental.
24. Bibliografía citada.
25. Índices:
 - A. Ilustraciones.
 - B. Siglas, abreviaturas y equivalencias.
 - C. Onomástico.

1. Introducción

El último tercio del siglo XVIII es un periodo de importante actividad y resurgir económico en Guipúzcoa, como lo era en el resto de España. En el ámbito de la red de comunicación, los Caminos Reales impulsados por Fernando VI, fueron diseñados y dirigidos en Guipúzcoa por el arquitecto Francisco de Ibero. Planificados en 1752 y comenzados en 1760, se constituyeron con buenos firmes, y excelentes trazados, lo que permitió además la ejecución de nuevos puentes. Llegado 1771 –año en que se comienza a gestar la obra que nos ocupa–, aunque los Caminos Reales no estaban completamente concluidos, una Real Cédula autorizaba a los catalanes “Buenaventura Roca y Compañía”, al monopolio de la diligencia semanal de Madrid a Bayona, que en lugar de usar la ruta de Navarra eligió la guipuzcoana¹.

Estas redes de comunicación permitían un comercio más dinámico y con superiores posibilidades, al poder transportar las mercancías entre interior y periferia, propiciando el intercambio económico con ultramar. Además del camino real que enlazaba la Corte con San Sebastián, se pensaba por aquellos días, hacer otro desde Aragón, lo que redundaría sin duda en un aumento del comercio con la zona pirenaica. San Sebastián estaba ya regularmente comunicada con la Corte, era núcleo vital de la red viaria y sin duda con un auge edificatorio que desgraciadamente no ha llegado hasta nosotros, ni física ni documentalmente, por el desastroso incendio de la ciudad en 1813.

De esta época en la que se planteaban significativos cambios en el puerto, es la importante construcción de la iglesia de Santa María de San Sebastián, financiada por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, con los beneficios

1. M.^a Isabel ASTIAZARAIN ACHABAL: **La construcción de los Caminos Reales de Gipuzkoa en el siglo XVIII**, 77. Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián 1995.

obtenidos por el comercio marítimo. El incremento comercial fundamentalmente con las colonias americanas, planteó la necesidad de modificar las viejas y deficitarias estructuras portuarias. Al ser los navíos de superior tonelaje, necesitaban un mayor calado en las dársenas portuarias, así como una superior amplitud en las zonas de atraque y abrigo. Casi todos los puertos de España se reestructuraron y ampliaron en la segunda mitad del siglo², siendo estos proyectos llevados a cabo por Ingenieros de Marina, cuerpo creado en 1770, como consecuencia de las ordenanzas generales de 1768, que impulsaron la modernización del ejército, recibiendo este cuerpo misiones anteriormente encomendadas a Ingenieros Militares³.

Se conocía la existencia del importante proyecto de Julián Sánchez Bort para la ampliación del puerto de San Sebastián, por la transcripción que hizo en 1893 Baldomero de Anabitarte, de una copia existente en el Archivo de Cestona, pero se desconocía el paradero del original y los planos. Investigando en el Archivo del Corregimiento de Guipúzcoa en Tolosa, encontré un pleito que aportaba muchos datos sobre este asunto, y en concreto sobre la estancia de Sánchez Bort en nuestra capital; también en el Archivo General de Guipúzcoa localicé un legajo sobre incidentes relacionados con este proyecto. Posteriormente encontré el documento original y los planos en el Archivo General de Simancas, junto con otro proyecto de José de Odriozola. Finalmente en el Archivo Histórico Nacional hallé un importante expediente que trataba fundamentalmente las variaciones del proyecto de Odriozola sobre el de Julián Sánchez Bort, con más aporte documental y nuevos planos. Con ello he podido formar este libro, que creo

2. Soledad BURDALO: "La alternativa marinera", en **La obras públicas en el siglo XVIII**, 110-130. Revista MOPU, n.º 356 (1988).

3. Horacio CAPEL, Joan Eugeni SANCHEZ y Omar MONCADA: **De Pálas a Minerva**, 187. C.S.I.C. Madrid 1988.

puede contribuir a conocer más esta etapa del comercio y la arquitectura-ingeniería guipuzcoana.

Donostia-San Sebastián, 13 de julio de 1995.

2. La ampliación del puerto: una necesidad del comercio de San Sebastián

El puerto más importante del litoral guipuzcoano era sin duda el de Pasajes, en el cual existían los Astilleros del Rey en la banda de San Pedro que dependía de la capital. Sin embargo la vida económica radicaba en San Sebastián, donde su pequeño puerto no permitía la entrada de los navíos de gran tonelaje, necesarios para un transporte seguro y económico con las Indias.

Remitiéndonos a las primeras edificaciones portuarias, Serapio Múgica las fechaba en 1440, en el reinado de Juan II⁴. Julián Sánchez Bort hizo alusión a las construcciones iniciales, precisando que los primeros muelles estaban contruidos con la técnica de lambordas y tenían cuatrocientos años. Sin embargo Bort parece estar equivocado en cuanto a citar el muelle Cay de Arriba, que no aparecía aún en el conocido plano de San Sebastián de 1552⁵ (Lámina n.º 1); aunque sí se aprecia en esta descripción gráfica el esquema del puerto, con tres caños muy pegados a la muralla.

De la entidad del puerto en el siglo XVI, tenemos datos a través de Ricardo Izaguirre, el cual afirma que en las Juntas Generales de Rentería de 1580, se mencionaba que con motivo de la pesca de Terranova, se reunían en el

4. Mariano CIRIQUIAIN-GAIZTARRO: **Los puertos marítimos vascongados**, 123. Biblioteca Vascongada de los Amigos del País, San Sebastián 1951.

5. AGS. Sec. de M.P. y D. Plano n.º VIII-1: "Plano de la ciudad de San Sebastián y de su recinto fortificado", s.f. (septiembre-noviembre 1552). Dibujo en tinta negra con rotulación. Mide 400x605 mm.

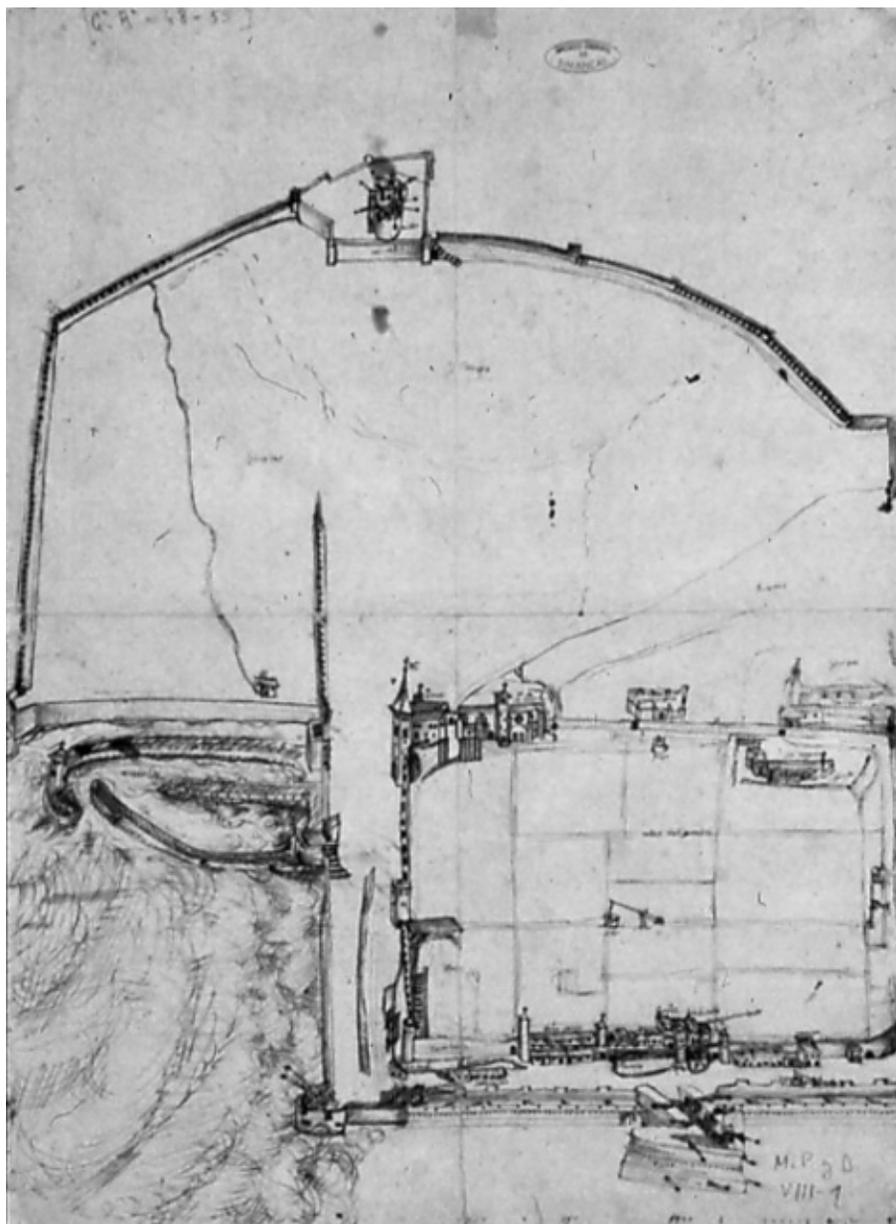
puerto y Concha de 100 a 150 navíos⁶. Otra afluencia de barcos al mismo puerto, estaba relacionada con el aprovisionamiento de la población, y por medio de ella el abastecimiento a Navarra, Aragón y Castilla. Igualmente se advierte el hecho, de que en 1590 acudieron numerosas embarcaciones, tuvieron que quedarse fuera más de sesenta “en la mar de la concha”, con peligro de perderse en caso de temporal. A fines del siglo XVI el acondicionamiento de estas instalaciones para la entrada de más barcos era una necesidad, pues también los extranjeros pedían que se les diese puerto y muelle. Por ello, en las Juntas Generales celebradas en Vergara en 1594, la villa de San Sebastián pidió ayuda a la Provincia para fabricar el muelle que tenía comenzado, y suplicó a S.M. el permiso por tiempo indefinido, para imponer arbitrios sobre las naves y mercancías que llegaran a puerto; con el fin de que se construyese el muelle como se estaba haciendo en Cádiz, Málaga y Gibraltar; pero la Junta denegó dicho permiso⁷.

Las obras de mejora del puerto llevadas a cabo, según el Dr. Camino, en el reinado de Felipe II, a finales del siglo XVI, merecieron la atención de Felipe III cuando visitó San Sebastián en noviembre de 1615. El rey acompañaba en aquella ocasión a su hija, la infanta Ana de Austria, que pasaría a Francia como esposa de Luis XIII. El puerto era capaz en aquella época de albergar 70 navíos, y el rey pidió en 1617 que se “remitiese razón individual de las medidas del grosor y altura del propio muelle con informe de su coste, a fin de que sirviese de regla para la fábrica del que se iba a levantar en Gibraltar”, mandando también que se le enviase una traza del pontón o máquina

6. Ricardo de IZAGUIRRE: **Estudios acerca de la Bahía de San Sebastián**, 40. Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa, San Sebastián 1933.

7. *Ibíd.*, 41.

8. Joaquín Antonio del CAMINO Y ORELLA: **Historia Civil-Diplomática-Eclesiástica anciana y moderna de la ciudad de San Sebastián**, 107. Ayuntamiento de San Sebastián 1963.



1. Plano de San Sebastián en 1552.

con que se limpiaba dicho muelle⁸. Estas obras se reflejan en el plano del año 1634 de Pedro Paelear Fratin, donde aparece un cuarto caño a la izquierda, cerrado por un incipiente Cay de Arriba⁹ (Lámina n.º 2). Actualmente hemos podido comprobar que todavía quedan restos de estas anteriores construcciones, con motivo de obras efectuadas en la zona, apreciando que una de las esquinas del muelle Cay Mingancho, redondeada y de perfecta ejecución en piedra sillar, estaba a una distancia de tan solamente seis metros de la muralla (Lámina n.º 3).

Los Consulados de Mar desarrollaron un importante papel en la mejora del sistema portuario. Tales organismos tuvieron su origen en el siglo XII en las repúblicas de Génova y Pisa; y sin duda, por el contacto con ellas surgieron los de Valencia (1283), Mallorca (1343) y Barcelona (1347); creándose los de la Corona de Castilla en el siglo XV: Burgos (1494), Bilbao (1511) y Sevilla (1543)¹⁰.

Estas instituciones se generaban donde existía un comercio floreciente, como lo poseía Burgos, Bilbao y Sevilla; pero el de San Sebastián fue una excepción, ya que nació en el siglo XVII, cuando existía una crisis generalizada. Fue precisamente por esa situación por lo que se pidió su fundación al Real Consejo de Castilla; animados por la sensibilidad que mostraba la Corona por reanimar el comercio. La ciudad tenía infraestructura en su propio puerto y en el de Pasajes, disponiendo de las Cofradías de San Pedro y Santa Catalina, que agrupaban a mareantes y mercaderes. Concretamente la segunda agrupaba capitanes, pilotos, dueños y armadores de navíos, junto a cargadores de hacienda; es decir, lo mismo que cualquier consulado,

9. AGS. Sec. de M.P. y D. Plano n.º XXV-48: "Parte de la planta de la villa de San Sebastián", por don Pedro Paelear Fratin, s.f. (Pamplona, 6 de abril de 1634). Escala indicada de 51 mm. los 300 pies. Tinta, con explicación. Mide 441x595 mm.

10. Para la creación de los distintos Consulados ver Sidney R. SMITH: **Historia de los Consulados del Mar**. Ed. Península, Madrid.

teniendo en sus ordenanzas funciones de tipo consular¹¹. Estas ordenanzas habían sido confirmadas por los Reyes Católicos el 7 de julio de 1489, y esta Cofradía fue la encargada de recaudar los arbitrios para la reparación y ejecución de nuevos muelles.

Las gestiones para fundar el Consulado comenzaron en 1680, y al ser el gremio mercantil el que detentaba el poder económico y político de la ciudad en esta época; fue el Concejo, Justicia y Regimiento de San Sebastián el que lo solicitó y lo consiguió, aunque la Provincia estaba interesada y lo había pedido en anteriores ocasiones. La tramitación fue lenta por la oposición de los comerciantes burgaleses y bilbaños, pero los motivos que se expusieron en nueve folios, lograron su objetivo. Estos eran los siguientes:

– Conferiría beneficios por el incremento del comercio. En el orden económico derivaría en el abaratamiento de los mantenimientos y la obtención de mejores precios para la exportación. Repercutiría en la mejora moral, al desterrar la ociosidad y los vicios que de ella se derivaban. Se citaban como ejemplos el enriquecimiento de Bilbao y su comarca, así como los de Holanda, Venecia y Génova que mantenían su señorío; y el paradigma de la opulencia de Inglaterra y Francia.

– Los provechos también para la Real Hacienda, al estar la ciudad amurallada y con sólo dos puertas siempre vigiladas, por lo que se impedía cometer fraudes.

– El propio carácter militar de la ciudad, cuya defensa requería de gente y dinero, sería subvencionada por el comercio. Argumento que resultaba muy oportuno, ya que en ese año se habían visto obligados a solicitar el envío de tropas para la ciudad y Fuenterrabía, por la amenaza de la invasión francesa.

11. Samuel LAZCANO: **Creación y Ordenanzas del Consulado de San Sebastián**, 20. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián 1986.

– Ventajas de orden jurídico-práctico, ya que al existir un Consulado y su Tribunal de Contratación, se ahorraría tiempo y dinero.

– Finalmente se exponían los servicios que había prestado la ciudad a la Monarquía, recordándose su ayuda en la obra de la muralla en tiempos de Carlos V; lo que se estaba gastando ese año en la fortificación; la ejecución de la plataforma del puerto de Pasajes, costada por la Ciudad; los préstamos hechos a la Armada en 1651, para ir a Burdeos; los servicios de marinería formada en los viajes a Noruega y Terranova, y por último la disposición de buques “para hacer el corso”, de los cuales había en 1656 hasta 56 navíos, afirmando que la acción de estos corsarios obligó a Inglaterra a pedir la paz¹².

Las gestiones las llevó a cabo el Diputado General de la Provincia, Antonio de Diustegui, que sería el primer Prior del Consulado, trasladándose personalmente a la Corte, obteniendo la resolución del Consejo Real para su erección en marzo de 1682. El 12 de abril se reunió el Municipio, cuya nómina de comerciantes era de noventa y dos, decidiéndose la redacción de las Ordenanzas, tal como estaba mandado por el Consejo. Naturalmente para ello se tuvieron en cuenta las del de Bilbao, y su redacción se realizó en un mes, presentándose en junio y siendo contestadas el 31 del siguiente mes. Tras algunas modificaciones se obtuvo su aprobación, por Real Cédula dada en Madrid el 19 de septiembre. Estas permanecieron en vigor hasta 1766 cuando se elaboraron otras nuevas¹³.

Las Ordenanzas constaban de ochenta y cuatro capítulos. Trataban temas de funcionamiento interno: patronos, elecciones, funciones, ingresos, etc.; aspectos sobre jurisdicción y competencias, y por último cuestiones de derecho marítimo¹⁴.

12. *Ibíd.*, 21-23. AGS. Registro General del Sello, septiembre de 1682.

13. *Ibíd.*, 23-24.

14. *Ibíd.* 25-35. Al final de la obra están en facsímil y transcritas.

Los consulados adquirieron un gran protagonismo como impulsores de la actividad económica, mediante el fomento del comercio marítimo. Obtenían sus ingresos a través del Derecho de Avería, y utilizaban sus recursos para la construcción y mantenimiento de dársenas, edificación de almacenes, tinglados y otras muchas cosas. Fueron reglamentados en 1778, fechas centrales en las que se desarrollan los acontecimientos más fundamentales del tema que nos ocupa, influyendo en muchos aspectos esta reglamentación, como veremos más adelante.

Bajo la responsabilidad del Consulado de San Sebastián se realizarían obras de mejora. En los planos que nos han llegado del puerto: el de Hércules Torrelli correspondiente a 1723¹⁵, el realizado por Isidro Próspero de Verbom el año 1726¹⁶, otro del año 1728¹⁷, el atribuido al Cuerpo de Ingenieros Militares de hacia 1740¹⁸ (Lámina n.º 4), el de Juan Bernardo de Frosne de 1744¹⁹ (Lámina n.º 5); y el

15. SGE. Cartoteca Histórica, Arm. F, Tabl. 2, Carp. 1, n.º 167: “Planta de la plaza de San Sebastián, y su Castillo de la Motta con su contorno deliniada por el Capitan de Cavallos D. Hercules Toreli Cavallero de la Orden de San Joan Aquiteº militar y matemaº”. Año 1723. Escala 1.000 pies castellanos = 9,4 cm. Tinta y colores. Mide 800x530 mm.

16. SGE. Cartoteca Histórica, Arm. F, Tabl. 2, Carp. 1, n.º 178: “Plano de la plaza de San Sebastián y su Castillo llamado de Santa Cruz de la Mota, con un proyecto general para ponerla en el mejor estado de defensa”, por Isidro Próspero de Verbom. Año 1726. Escala cien toesas = 13,1 cm. Tinta y colores, con explicación. Mide 940x690 mm.

17. SHM., O-m-5-2 (hoja 10.^a). Plano de la plaza y castillo de San Sebastián, año 1728.

18. SGE. Cartoteca Histórica, Arm. F, Tabl. 2, Carp. 1, n.º 188: “Plano de la Plaza de San Sebastián y su Castillo llamado de Santa Cruz de la Mota”, hacia 1740. Escala: 300 toesas = 9 cm. Tinta y colores, con explicación. Mide 720x380 mm.

19. SGE. Cartoteca Histórica, Arm. F, Tabl. 2, Carp. 1, n.º 189: “Plano de la Plaza y puerto de San Sebastián que se extiende hasta el pie de la montaña de su Castillo”, firmado por D. Jⁿ B^{do} de Frosne. San Sebastián, 20 de abril de 1744. Escala: 250 toesas = 42,8 cm. Tinta y colores, con explicación. Mide 820x590 mm.

más inmediato a la época que nos ocupa, delineado por José Arana y supervisado por Felipe Crame de 1760²⁰, observamos a lo largo de ellos como la morfología se modificó ligeramente al desarrollarse el Cay de Arriba.

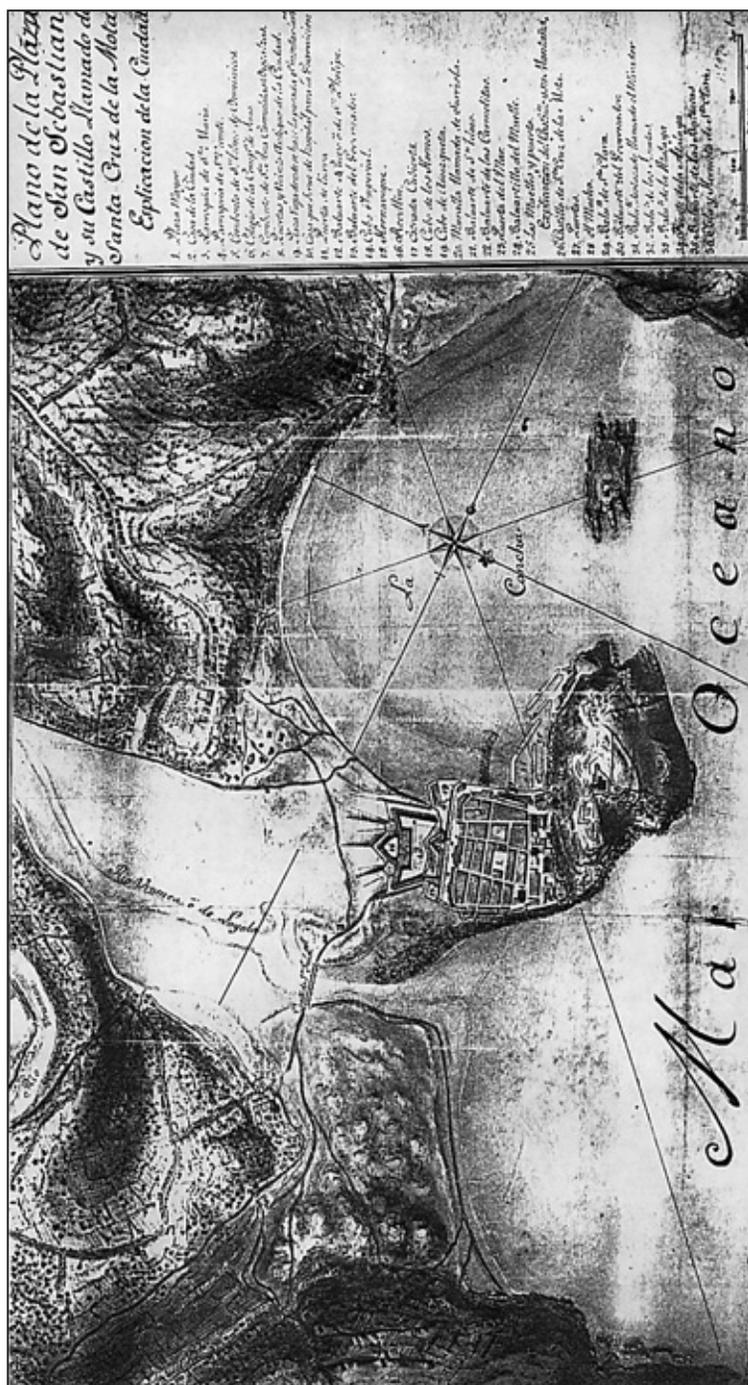
Por el momento desconocemos a los autores de los proyectos de mejora del puerto, pero tenemos dudas de que fueran arquitectos vascos, sobre todo en lo que respecta a los siglos XVII y XVIII. Los arquitectos de estas centurias, si bien trabajaron en el ámbito hidráulico de presas para ferrerías, puentes y conducciones hidráulicas, no se les conoce obras portuarias, con la excepción de Francisco de Ibero, que fortaleció en varias ocasiones el muelle de Chinchurri en Motrico. Parece más posible que los diseñadores de estas obras fueran ingenieros militares, que se estructuraron como cuerpo en 1710²¹.

El Consulado jugó un papel importante al apoyar, con la Provincia, la creación en 1728 de la Compañía Guipuzcoana de Caracas. Nació como compañía privilegiada –de acuerdo con las ideas de José Patiño, Primer Secretario de Estado, Indias, Marina y Hacienda–, como salida a la decadencia comercial en la que se encontraban sumidos. Tuvo el Consulado un peso específico fundamental en la redacción de su reglamento, contrarrestando el que pretendía imponer la Provincia, dotándola de este modo de un carácter comercial; siendo a su vez miembros del Consulado, los cinco primeros directores con los que se iniciaba la andadura²². Tal fue el

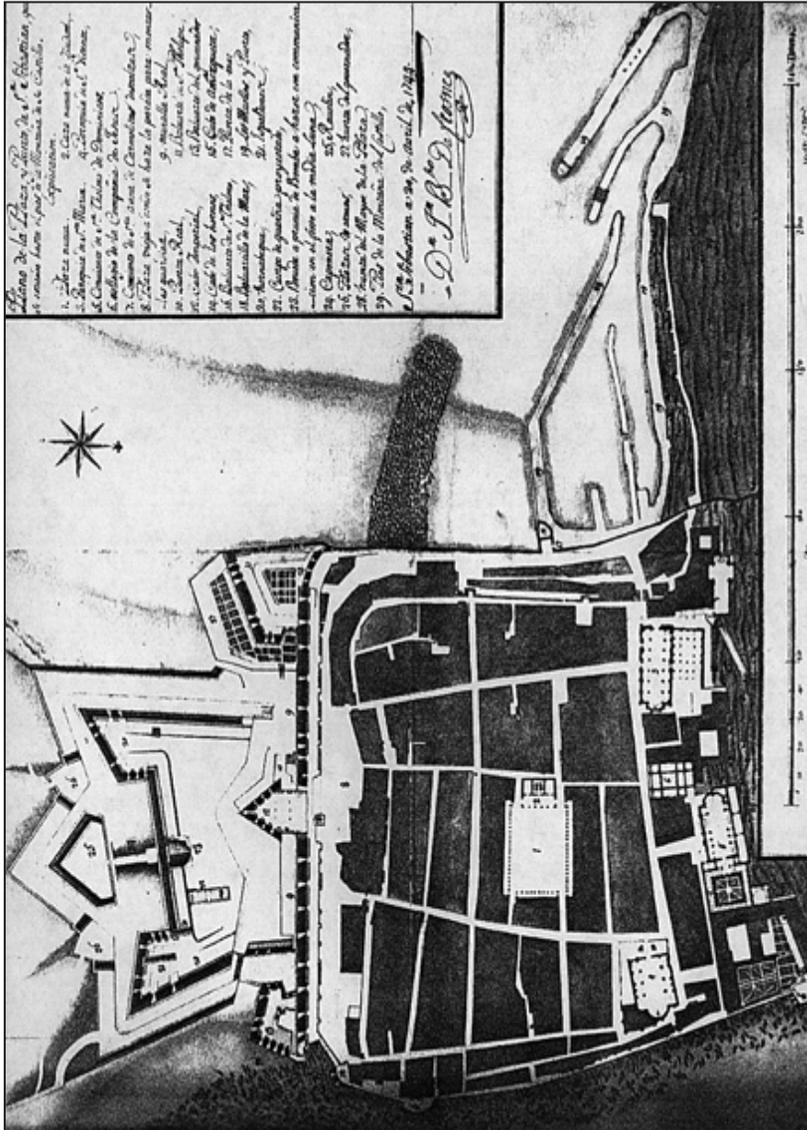
20. SGE. Cartoteca Histórica, Arm. F, Tabl. 2, Carp. 1, n.º 198: “Plano magistral de la Plaza de San Sebastián, según se hallava en 1760”, firmado por José Arana y supervisado por Felipe Crame. San Sebastián, 24 de abril de 1768. Escala: 200 toesas = 21,5 cm. Tinta y colores, con explicación. Mide 1.400x 1.000 mm.

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

22. María Montserrat GARATE OJANGUREN: “El Consulado de San Sebastián y el Comercio con Indias (Su papel decisivo en la Compañía de Caracas)”, en **Homenaje a J. Ignacio Tellechea Idígoras (II)**, 603-641. B.E.H.S.S. 16-17. San Sebastián 1982-1983.



4. Plano de San Sebastián hacia 1740, atribuido al Cuerpo de Ingenieros Militares.



5. Plano de San Sebastián en 1744, por Juan Bernardo de Fresno.

impacto económico que produjo esta Compañía, que el P. Larramendi en su **Coreografía**, escrita hacia 1754, la dedicó un capítulo de su libro, glosando la problemática del comercio del cacao, del que se ocupaba esta Sociedad; el enriquecimiento de muchos a su costa, y la ruina de la pesca al dedicarse la marinería a este menester²³.

Andando el tiempo, la gestación de la ampliación del puerto data de 1770. En este año, el Consulado trató de traer al puerto de San Sebastián la flota de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, que recalaba en el puerto de Pasajes. Quería captarla mediante el argumento, aceptado por la Compañía, de que constituiría un ahorro económico y otras ventajas adicionales, que obviamente redundaría en sus ganancias. Sin embargo, el inicio de la puesta en práctica de esta idea se llevaría a cabo pasados más de dos años. El hecho de trasladarse la dirección de la Compañía de Caracas en 1751 a la Corte, fue sin duda alguna en perjuicio de las acciones que pudieron haberse tomado respecto a la mejora del puerto; pues hay que tener presente que no hubo ninguna Junta General entre los años 1766 y 1772²⁴.

Había también una preocupación latente por la formación de las personas dedicadas a la labor náutica. Así en la Junta General de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País de 1771, celebrada en Vitoria el mes de septiembre; en las “Comisiones Cuartas o de Política y Buenas Letras”, se trabajó sobre el **Restablecimiento de la Marina** reflejándose con las siguientes palabras: “Se ha hecho vér la decadencia de la Marina Bascongada, y la suma necesidad de su restablecimiento por medio de la

23. Manuel de LARRAMENDI, S.J.: **Coreografía o descripción general de la muy noble y muy leal Provincia de Guipúzcoa**, 207-212. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián 1969.

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

erección de una Escuela de Nautica, proyectada por la ilustre Casa de Contratación, y Consulado de San Sebastián, y el fomento de la pesca por las Comisiones de Industria de la Sociedad, señalando medios oportunos para su verificación”²⁵.

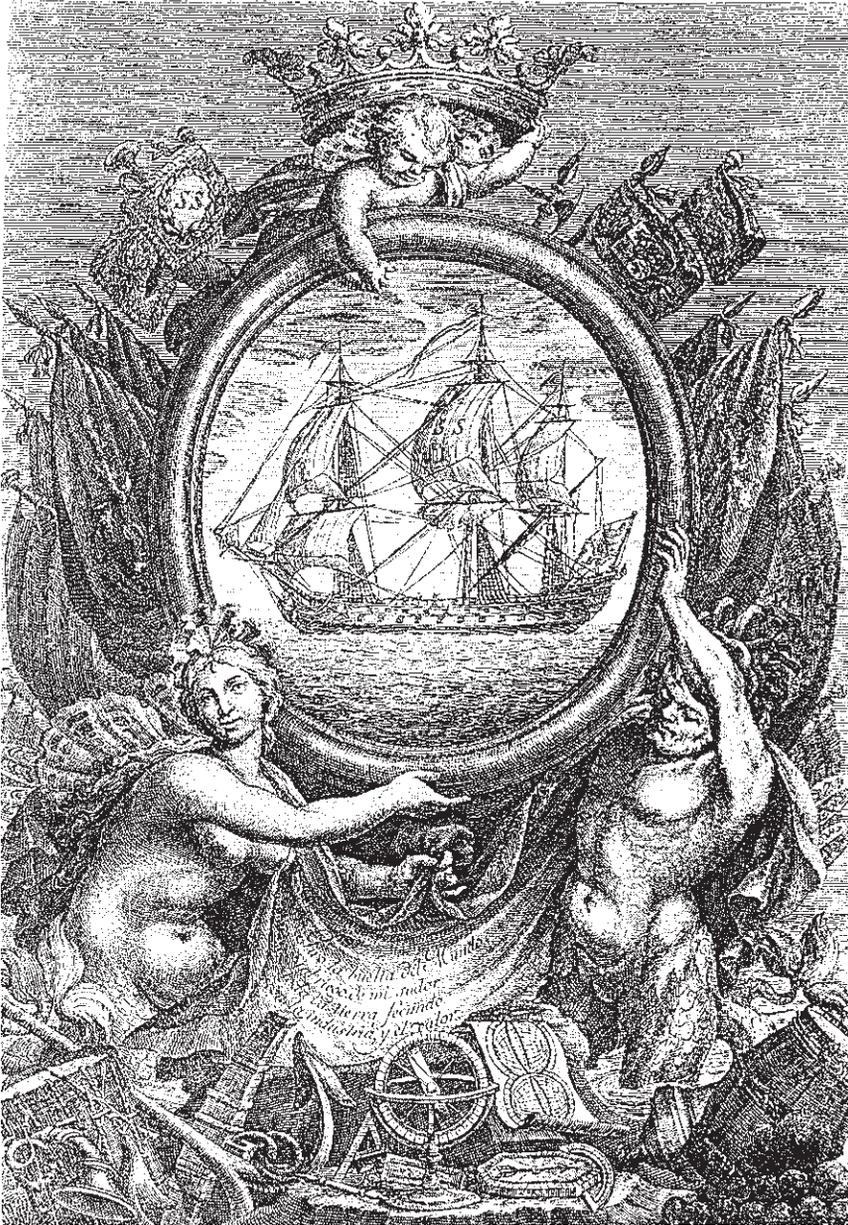
El Consulado tomó a su cargo la proyección de esta Escuela con la colaboración de la Comisión de Industria y Fomento de la Pesca de la Real Sociedad Bascongada; contestando el 14 de marzo de 1790, a una carta de la Diputación (que por estas fechas residía en Azpeitia), respecto a la R.O. dada por Carlos III, sobre unificación de los estudios y exámenes de todas las Escuelas de Navegación, lo siguiente: que corría a expensas del Consulado, habiendo comenzado su andadura en 1765, y que se habían establecido las escuelas náuticas bajo real protección por R.O. de 12 de julio de 1783, solicitándola ellos el 24 de noviembre de aquel año. Una vez obtenida, se nombraría maestro de la Escuela al Teniente D. Asencio de Amestoy; inspeccionándola por orden del Rey el Teniente General de la Escuadra D. José Domingo de Mazarredo, que informaría el 27 de julio de 1784; contando con la real protección el 25 de diciembre de aquel año. El informe indicaba que además de Amestoy tenía la Escuela dos adjuntos, examinándose de “Pilotines, Segundos y Primeros Pilotos”²⁶. De ella conocemos también las armas y lema que ostentaba en 1798 (Lámina n.º 6)²⁷.

Unos años después, en enero de 1777, la Junta Semanaria de la Real Sociedad Bascongada de Guipúzcoa, aprobó el establecimiento de una Escuela de Dibujo en la

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

26. AGG.JD., AMi-1D 67, Doc. 489, 392v.-393v.

27. VV.AA.: **España y el mar en el siglo de Carlos III**, 147. Ed. Marinvest, Madrid 1989.



6. Armas y lema de la Escuela de Navegación de San Sebastián (1798).

Ciudad, con la colaboración del Consulado²⁸. Comenzó a funcionar en abril en el antiguo Colegio de Jesuitas, en horario de 7 a 8 1/2 de la tarde. El Consulado, de acuerdo con su compromiso, colaboró económicamente los dos primeros años. Después hubo dificultades para mantenerla, apoyándola los alaveses pero no los vizcainos, terminando cerrándose en octubre de 1781²⁹.

El 31 de diciembre de 1772, se realizó la Junta General de la Ilustre Casa de Contratación y Consulado para la elección de nuevos cargos. Se eligió como Prior a Francisco Ignacio de Goicoechea y como Cónsules a José Domingo de Huici y Juan José de Mendinueta; nombrando éstos a su vez como Consultores a José de Guruceaga, Juan José Ibáñez de Zabala, Juan José de Goicoechea y Diego de Echague. Dos días más tarde se cambiaba al consultor Guruceaga por Bernardo de Gainza, que al ser alcalde no podía ocuparse de esta responsabilidad.

Entre Prior, Cónsules y Consultores, un total de siete personas, formaban la Junta de Consultores. Estos se reunieron tres veces en enero y una en febrero de 1773, mes en el que se realizaron dos Juntas Generales de Comerciantes. No disponemos de las actas respectivas, pero sin duda, se plantearía y argumentaría el tema de la mejora del puerto en ellas. Previamente a las dos generales se congregaron los consultores el mes de marzo cuatro veces; sin duda en este tiempo estaban ya perfiladas las líneas maestras del importante plan de la dársena.

El encargo del proyecto de la dársena se efectuó por los Consultores, que contactaron con el arquitecto Pedro

28. APA. FP. Junta semanal de Guipúzcoa 4-I-1777. Cj. 21, n.º 21. Cf. Mariano J. RUIZ DE AEL: **La Ilustración Artística en el País Vasco. La Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País y las Artes**, 204. Diputación Foral de Alava, Vitoria 1993.

29. José Ignacio TELLECHEA IDIGORAS: **La Ilustración Vasca. Cartas de Pedro Jacinto de Alava al Conde de Peñafloreda**, n.º 682, 683, 685, año 1779. Cf. AEL, ob. cit., 207.

Ignacio de Lizardi para que desarrollase un diseño. Sabemos que pasó por la ciudad de San Sebastián, puesto que tenía su residencia desde 1750 en El Ferrol, y se le había destinado al proyecto de los caminos reales de los Pirineos. El 9 de junio de 1773 Lizardi presentó el plan y presupuesto para su aprobación al Comandante General de la Provincia, marqués de Basecourt; quien lo transmitió al Ingeniero Jefe Carlos Agustín Giraud, suministrando éste un informe favorable.

Obtenida la aprobación de la autoridad, se celebró el 1 de julio una Junta General de Constituyentes del Consulado. Este momento sería posiblemente el punto de partida de la decisión formal, de ejecutar el plan bajo unos costos determinados (Apéndice n.º 1). Fue presidido este acto por el Prior, y asistieron los dos Cónsules, el Síndico y otros veinte constituyentes, estando ausente el consultor Goicoechea y algunos comerciantes, los cuales motivarían después discrepancias³⁰.

La Junta sirvió para actualizar la información a los asistentes, con la lectura de los acuerdos que había llevado a cabo la Junta de Consultores en las últimas reuniones del 8 de mayo, 9 y 17 de junio. También se hizo referencia a la carta enviada al marqués de Basecourt y su contestación favorable al diseño de Pedro Ignacio de Lizardi; y del informe enviado por el Ingeniero Jefe Carlos Agustín Giraud. Asimismo se notificó, según la comunicación del 25 de junio, el apoyo a la construcción de la Dársena de un constructor y varios pilotos y capitanes de barcos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas³¹. Entre los que encabezaban la lista estaba Juan Bautista de Donesteve, Alférez de Navío y Constructor de la Real Armada, del que conocemos su actividad como diseñador naval, por la realización de un plano para la manufactura de un barco, presentado en

30. ACG. Civiles Elorza, Leg. 178, 82-82v.

31. ACG. Civiles Elorza, Leg. 178, 83-83v.

diciembre de 1778 al marqués González de Castejón³². Este diseño estaba ideado para la construcción de un paquebot o una balandra, ambos navíos comprometidos con los asentistas Miguel Antonio de Iriarte Belaundía y Juan Miguel de Zatarain³³.

Los factores que hacían conveniente la ejecución de las obras, de acuerdo con las opiniones manifestadas y recogidas por el Prior, eran los siguientes:

1.º Al ejecutar la Dársena aumentaría mucho la entrada de navíos de porte mayor, sobre todo por los de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, incrementándose los ingresos por el derecho de la Avería.

2.º Durante varios años, el Consulado no tendría gastos de reparación de muelles conforme estaba pasando, y concretamente en el de Cayburu.

3.º Aunque fuera necesario hacer un incremento en el porcentaje del derecho de Avería, que se fijaba en el medio por ciento, quedaría para el comerciante y para el común mayor ganancia por el aumento de las transacciones.

4.º El comercio se incrementaría si se efectuaba el camino, que por orden de S.M. se esperaba hacer desde los Pirineos hasta Villafranca; por la facilidad que habría para la conducción de árboles, tablazón, y otros materiales de maderamen necesarios para la construcción de los Reales Vageles. Asimismo se sumaría el tráfico comercial que se hacía del Reino de Aragón con Cádiz, desde el puerto de Barcelona.

32. AGS. Sec. de M.P. y D. Plano n.º XXI-49: "Dibujo de un barco de treinta codos de quilla 34 codos y 15 pulgadas de eslora y 15 pulgadas de manga por D. Juan Bautista de Donestevé", s.f. (San Sebastián 21 de diciembre de 1778), sin escala. Tinta y colores sepia. Con rotulación. Mide 429x1.262 mm.

33. AGM. Arsenales-Construcción. Leg. 3.764. Vid. M.^a Luordes ODRIOZOLA OYARBIDE: "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos del Rey (1650-1799)". Boletín de la R.S.B.A.P., L-1 (1994), 3-41.

5.º Construida la Dársena se evitarían los frecuentes, y deplorables naufragios, ya que se perdían cada año de uno a dos navíos con su tripulación. A pesar de los medios existentes, y aún a costa de los crecidos dispendios y gastos que se ocasionaban, no se lograba en ocasiones dar el debido socorro en tiempos borrascosos; teniendo que esperar ancladas con gran riesgo, las embarcaciones que llegaban en baja mar. Además se añadía que si alguno de los muchos navíos que llegaban con géneros nobles, de Amsterdam, Londres o Cádiz, se perdía, importaría más su costo que el que tendría la Dársena. Terminaban asegurando que esta obra sería provechosa para el Estado y la Causa Pública, pues así lo habían dado a entender los expertos antes citados.

Finalmente la propuesta del Prior se inclinó porque la ejecución de la obra se hiciera a costa de los “Fondos, Derechos de Avería, Haber, y Rentas pertenecientes a esta Casa y Consulado”, obteniendo previamente el permiso de S.M.

En esta junta se nombraron como **Comisionados de la Dársena** al Prior Francisco Ignacio de Goicoechea y los que le sucedieren en el cargo, al Cónsul José Domingo de Huici, José de Guruceaga, Juan José Vicente de Michelena, Juan José Ibáñez de Zabala y Juan José de Goicoechea. Estas seis personas serían las encargadas de llevar adelante la ejecución del plan, recibiendo para ello poderes especiales hasta su perfecta conclusión. Se preveía también que en caso de alguna discrepancia o empate de votos, se convocaría Junta General de Comercio, ejecutándose lo que se resolviese en ella.

Antes de finalizar esta reunión, se pediría a los seis Comisionados que buscasen los medios posibles para la efectiva planificación de “una torrecilla, y farol con luz”, en el castillo u otro paraje más adecuado; que sirviera de señal o guía a las embarcaciones que se acercaran de noche al puerto. Por tanto se apuntaba la necesidad de un faro, que no estaba incluido en el proyecto de Lizardi.

3. El arquitecto Pedro Ignacio de Lizardi: su plan para la ejecución de la dársena

Notas biográficas

El arquitecto Pedro Ignacio de Lizardi nació en Asteasu el 10 de diciembre de 1709³⁴, era hijo del arquitecto José de Lizardi y María de Arbe. Sabemos que con dieciséis años de edad trabajó treinta y tres días en el Santuario de Loyola, a las órdenes del arquitecto Ignacio de Ibero, buen amigo de su padre; y que deseando éste sin duda dar una mejor formación a su hijo lo envió a la Corte.

Pedro Ignacio regresó con veinticinco años de edad a Guipúzcoa desde Aranjuez, donde trabajó como aparejador de las Reales Obras. Pocos meses antes había estado en la cárcel, demandado por sus compañeros canteros, al no haberles pagado la obra de cantería de “la cabeza del jardín nuevo”, que había ajustado personalmente a destajo³⁵.

Su llegada coincide con la contratación por su padre de la torre de la iglesia de San Pedro de Vergara, para la cual José de Lizardi había dado una traza en 1728. Al no encontrarse postor en las almonedas de esta obra, los responsables de la fábrica propusieron a José de Lizardi su ejecución; éste, estimulado sin duda por la llegada de su hijo, aceptó. La dirección de la obra recayó en Pedro Ignacio, que incluso hizo algunas modificaciones entre 1735 y 1742; entablándose un pleito en 1741 al no recibir los pagos que se les adeudaban³⁶.

34. ADSS. Asteasu, Libro de Bautizados n.º 1, 1.

35. APR. Personal Activo: Propuesta supresiones de plazas, traslados, vacantes y nombramientos. Legajo 9. Aranjuez 1 de junio de 1734.

36. María Isabel ASTIAZARAIN: **Arquitectos Guipuzcoanos del siglo XVIII: Martín de Zaldúa, José de Lizardi, Sebastián de Lecuona**, 278-298. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián 1988.

Durante la ejecución de esta edificación se casó con María Ignacia de Arzallus³⁷, pasando después a San Sebastián para trabajar entre 1741 y 1750 en la iglesia de Santa María, ejecutada según su traza y aportaciones de Ignacio de Ibero. Trabas legales motivaron la paralización de las obras del templo, y el abandono de la dirección de la obra por Pedro Ignacio para marcharse a trabajar a El Ferrol, de forma que la obra fue finalizada por Francisco de Ibero entre 1757 y 1764³⁸.

Ante las dificultades surgidas en la fábrica de Santa María, Pedro Ignacio de Lizardi pujó para llevar a cabo la ejecución de la torre de la iglesia de San Bartolomé de Elgóibar, trazada por Ignacio de Ibero en 1748 y contratada finalmente con su hijo Francisco. Pero aunque Lizardi presupuestó un mejor precio, la obra siguió asignada a los Ibero³⁹.

La personalidad de Pedro Ignacio debía ser bastante especial y conflictiva, pues además de tener problemas en Aranjuez, San Pedro de Vergara y San Bartolomé de Elgóibar, se los creó a su padre, a quien planteó un pleito en 1746. Y también a los herederos de su compañero de obra en Santa María, el maestro cantero Juan Bautista de Inchaurandiaga, con los que mantuvo otro en 1749; y no estando este litigio resuelto antes de marcharse a El Ferrol, dio poder para que se siguiera el 20 de noviembre de 1750⁴⁰.

En los años siguientes habría una gran demanda de canteros con destino a los arsenales de El Ferrol, contabi-

37. APAzp. Libro 4 de Casados, 212, 11 de enero de 1736.

38. María Isabel ASTIAZARAIN: **La Iglesia de Santa María de San Sebastián**. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián 1989.

39. María Isabel ASTIAZARAIN: **Arquitectos Guipuzcoanos del siglo XVIII: Ignacio de Ibero, Francisco de Ibero**, 86-100. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián 1990. Ver también: **La Iglesia Parroquial de Elgoibar**, 53. Ayuntamiento de Elgoibar 1985.

40. AHPG.A., P. 1.127, 177-178.

lizándose en 1753 unos 300 canteros y 500 carpinteros de los términos de Asteasu, Larraul y Soravilla, que marcharon a trabajar allí⁴¹. La obra era de envergadura, y a la vista de un contrato prolongado, el 15 de junio de 1751 Pedro Ignacio escribió una carta desde El Ferrol, pidiendo que se le dieran a su mujer 6.000 R.V. para viajar con su familia a esa ciudad, recibiendo María Ignacia de Arzallus 3.000 R.V. en julio, de sus haberes en la construcción de la iglesia de Santa María⁴².

Su ausencia de Guipúzcoa fue prolongada. Sabemos que el 7 de abril de 1759 vendía la casa que tenía en Azpeitia, y que en esa fecha ya había fallecido su mujer⁴³.

De su obra en Galicia tenemos constancia de que dio trazas en 1763 para la Capilla de la Orden Tercera de San Francisco de El Ferrol⁴⁴, atribuyéndosele el diseño para la Capilla de Nuestra Señora del Socorro de la misma ciudad⁴⁵. Dirigió en 1771 la obra de la Capilla de Nuestra Señora de los Dolores, también del mismo lugar, cuyo planteamiento pudo darlo Julián Sánchez Bort⁴⁶.

Su experiencia arquitectónica más notable en Galicia fue la del tabernáculo de la Catedral de Lugo, que según Llaguno planeó en 1764⁴⁷, y ejecutó José de Elejalde, profesor de arquitectura y medidor de las obras reales de El Ferrol, entre 1766 y 1768⁴⁸.

41. AHPG.T., P. 1.763, 301-313.

42. ACG. Civiles Elorza, Leg. 178, 21v.-22v.

43. AHPG.A., P. 618, 179-182.

44. Alfredo VIGO TRASANCOS: **Arquitectura y Urbanismo en el Ferrol del siglo XIII**, 224. Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia, Santiago de Compostela 1984.

45. *Ibíd.*, 227.

46. *Ibíd.*, 230.

47. Eugenio LLAGUNO Y AMIROLA: **Noticias de los Arquitectos y Arquitectura Española desde su Restauración**, T. IV, 286. Madrid 1829.

48. Francisco VAZQUEZ SACO: **La Catedral de Lugo**, 45. Bibliófilos Gallegos, Colección Obradoiro. Santiago de Compostela 1953. Ver también Narciso PEINADO GOMEZ: **Lugo monumental y artístico**, 73-74. Diputación Provincial. Lugo 1989.

Su obra sin duda debió de agradar en Lugo, ya que en 1768 ofreció un proyecto de reconstrucción de la fachada de la misma catedral, que fue presentado en la Academia de San Fernando de Madrid, juntamente con los trazados por el francés Carlos Lemaur y por José Terán para su selección, aunque no consiguió que se hiciera según su traza⁴⁹.

Presupuesto

Pedro Ignacio de Lizardi presentó más que un plan, un simple Presupuesto del coste que tendría la obra del Muelle proyectado, en el Puerto y Concha de la Ciudad de San Sebastián; y con arreglo a su traza adjuntó varios dibujos de sección (Apéndice n.º 2)⁵⁰.

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

Dividió el presupuesto en ocho partidas. La primera trataba de los cajones para la cimentación. Estos se harían de madera de haya, calafateados con estopa en las uniones de las tablas “chufadas con brea”. Valoraba en otra el coste del relleno de los cajones que se efectuaría con cal y canto de la mejor calidad, revistiendo de sillería los ángulos de cada uno y los frentes de mampostería. La siguiente partida comprendía, el presupuesto de los maciceros de mampostería de los murallones, desde la superficie alta de los cajones. Se refería la cuarta partida a la sillería labrada a pico y cincel, montada a sogas y tizón. Un importe superior a la tercera parte de la partida anterior, se dedicaría al betún o “zulaque” para chufar las juntas de la sillería, correspondiendo este punto a la partida quinta.

49. Julia GARCIA-ALCAÑIZ YUSTE: **Arquitectura Neoclásica en Galicia siglos XVIII al XIX**, Tomo II, 807. Tesis Doctoral 26/86, Universidad Complutense de Madrid.

50. AMSS. Sec. E, Neg. 6, Lib. II, Exp. 1, Doc. 1.

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

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

4. La aprobación real por la intercesión del marqués de Irlanda

La petición formal a Carlos III se cursó el 16 de julio de 1773, con los argumentos siguientes: en primer lugar, la poca seguridad que tenían las embarcaciones de porte mayor al no poder entrar en el muelle, incluso las menores en tiempos borrascosos y tormentosos invernales; produciéndose frecuentes naufragios con pérdidas de personas y mercancías. La segunda razón era aprovechar las ventajas que ofrecían para el comercio los nuevos caminos que enlazaban con Alava, y los que sabían que S.M. iba a realizar para unir a la provincia con los Pirineos; permitiendo la conducción de los árboles para la construcción de los navíos de la Real Armada. Se esgrimía igualmente que la construcción de la dársena no afectaría a la fortificación y defensa de la plaza, y por último que la financiación se haría por cuenta del Consulado⁵¹ (Apéndice n.º 3).

51. ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 87-88.

Los objetivos que pretendían eran importantes y los razonamientos que aportaban eran simples y claros, y por lo mismo contundentes. Seguros de que serían apoyados enviaron copia al marqués de Grimaldi, Ministro de Estado. Apenas un mes después, el enlace del Consulado en Madrid, marqués de Iranda, les informaba el 12 de agosto que el Rey había aprobado el proyecto en La Granja. En efecto, el 15 de agosto desde San Ildefonso, se expedía la Facultad Real firmada por el marqués de Grimaldi. Fueron tres las cuestiones que el monarca consideraría: el comercio, del que juzgaba dependía la felicidad del reino; la seguridad de las embarcaciones en las tempestades, y por último el que la obra sería financiada por el Consulado⁵² (Apéndice n.º 4).

Al día siguiente el marqués de Iranda les adjuntaba el oficio de la Facultad Real, indicando que S.M. además de aprobar el proyecto le había dado su real protección, por lo que pedía se hiciera con la mayor brevedad. El plan quedaba en la Secretaría de Estado y pedía se le enviase otro para él.

Parece sorprendente la extraordinaria rapidez con que se logró la obtención de esta Facultad Real, cuando el Rey estaba en la jornada de La Granja. Sin duda la buena amistad entre el Ministro y el marqués de Iranda, motivó la activación del asunto.

¿Qué significado tuvo el marqués de Iranda?. Para explicar la vinculación de este noble al proyecto tenemos que hablar sobre el tema de la desecación de los juncales de la bahía de San Sebastián. Este proceso se comenzó en 1675, cuando la ciudad obtuvo Facultad Real para la enajenación de unos terrenos en el lugar de El Antiguo, que había adquirido Francisco de Zulaica y Ayalde, para –mediante desecación– convertirlos en pastizales y campos de labor. Esta transformación no se llegó a realizar, y veinte años después, el primer paso para este cambio lo dio el

52. *Ibidem*, 89v.-90.

donostiarra Beroiz, que decidió hacer obras de la misma especie en los juncales de Santiago en el Urumea; trayendo para esta labor al maestro cantero irunés Lázaro de Berroeta. Desafortunadamente estas labores fueron destrozadas por unas excepcionales mareas en 1702⁵³.

Sabemos que los descendientes de Zulaica invirtieron fuertes sumas en la lucha por la desecación, pero las tierras no rindieron suficiente. Así Miguel Ignacio de Urdinola, con el fin de pagar las deudas de los maestros canteros y carpinteros de Usúrbil, Manuel de Ingoyen, Francisco Ugalde y Pedro Arrieta; decidió su venta el 22 de noviembre de 1773, a Martín de Aragorri, hermano de Simón, éste marqués de Iranda. Parece ser que en este caso Martín era persona interpuesta, ya que el poseedor del vínculo era su hermano Simón.

La compra de los terrenos por el Marqués, se realizó unos meses después de obtenida la aprobación real para la construcción de la Dársena, aunque conocemos que los pasos hacia la adquisición se estaban dando desde febrero; lo que supone que los Aragorri estaban bien informados de las posibilidades de estos suelos, e impulsaban los proyectos de mejora del puerto. Parece probable que el Marqués invirtiera en esta zona de San Sebastián, con la mirada puesta en el beneficio que supondría para la ciudad la obra de la Dársena. Sin embargo Ricardo de Izaguirre, en su estudio sobre la bahía de San Sebastián, se inclina a pensar que las obras que se verificaron en aquellos terrenos entre 1760 y 1788, fueron iniciativa del Marqués; lo que nos hace suponer, que si era así, ya poseía una parte de los juncales⁵⁴.

53. Ricardo de IZAGUIRRE: **El Urumea y los Puertos Donostiarras**, 46. Monografía de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, sin fecha.

54. Ricardo de IZAGUIRRE: **Estudios acerca de la Bahía de San Sebastián**, 11. Monografía de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, San Sebastián 1933.

Simón de Aragorri obtuvo el título de Marqués de Iranda en 1769⁵⁵, y perteneció a la nobleza acaudalada e ilustrada. Estaba abierto a toda clase de novedades e iniciativas, prueba de ello fue la adquisición al ayuntamiento de Rentería por estas fechas, de la mitad de la ferrería de Renteriola; para posteriormente realizar un ensayo instalando una fandería, con el objeto de elaborar planchas de hierro⁵⁶. Trasladado a la Corte, actuó como Director del Pósito de Trigo de Madrid, al menos entre 1764 y 1766⁵⁷. Fue miembro del Consejo de S.M., del de Hacienda y Real Junta de Abastos. Tenía cuatro hermanas: Rosa, casada con Miguel de Arcangues; María, esposa de Juan Felipe de Castaños, también del Consejo de S.M. e Intendente del Principado de Cataluña; Ursula, casada con Fernando Senra, primer oficial de la Secretaría del Despacho de Marina, y otra segunda Rosa, mujer de José Agustín de Zuaznábar, que fue Regidor de Hernani, Alcalde de Astigarraga, Director de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y Secretario de S.M.⁵⁸. Conocemos también que entró como miembro de mérito en la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País en 1770 y que mantuvo correspondencia epistolar con el conde de Peñaflores entre 1773 y 1776⁵⁹. Sus contactos familiares en la Corte, sumados a sus otras amistades y relaciones, probablemente hicieron posible que acelerara la tramitación del expediente de construcción de la Dársena y su inmediata aprobación.

55. AGG.JD. AMi-1D53, Doc. 479, 101. En la Diputación del 13 de octubre se recoge la noticia y se le envía una enhorabuena.

56. Serapio MUGICA y Fausto AROCENA: **Reseña histórica de Rentería**, 423.

57. AGS. Hacienda. Tribunal Mayor de Cuentas. Se nos muestran en los legajos 1 a 82, las cuentas de los años 1764-1766, del trigo importado por Alicante, Cartagena, Santander y Valencia, firmadas por él.

58. Datos obtenidos por Ricardo Izaguirre, del Expediente de Hidalguía de Joaquín Pantaleón de Zuaznábar, de 1783, existente en el Archivo Municipal de Hernani.

59. ARSB. C/106-06.

En el otoño de 1773, dos meses después de haber aprobado el Rey este proyecto, Iranda viajó a Vizcaya y Guipúzcoa siguiendo camino a Francia; tal vez con alguna misión política. A su paso por Vergara, el 18 de octubre recibiría una carta del marqués de Grimaldi, en la que le encomendaba la misión de entrevistarse con los responsables de la construcción de los Caminos Reales, para que se eliminaran sus diferencias. Estos caminos habían sido proyectados por el arquitecto-ingeniero Francisco de Ibero en 1752, e iniciados en 1760, encontrándose en estas fechas próximos a su finalización. Los Comisionados de los Caminos mantuvieron la entrevista con Iranda en Hernani, e informaron ambas partes a principios de noviembre al Ministro; sin embargo éste escribiría de nuevo al Marqués el 12 de diciembre para que efectuara otra nueva entrevista, que se desarrollaría esta vez en el ayuntamiento de Tolosa el 28 de diciembre; asistiendo también a ella el Corregidor, el Diputado General y Francisco de Ibero⁶⁰.

Tal vez decepcionado por no haberse llevado a cabo la obra de la Dársena, el marqués vendió en 1786 los terrenos de los juncales, a Miguel Antonio de Iriarte Belaundía, asentista de maderas para los reales bajeles; quien a su vez los traspasó cuatro años más tarde a Juan Miguel de Zatarain⁶¹.

Mayor importancia tuvo su actuación en la invasión de los convencionales franceses de 1794, jugando un importante papel por encargo del duque de Alcudia y valido Godoy, que le cita en sus memorias. Se entrevistaría con el general Servan, exministro de la Guerra y representante de la Junta de Salud Pública en el ejército francés de los

60. M.^a Isabel ASTIAZARAIN: **La construcción de los Caminos Reales de Gipuzkoa en el siglo XVIII**, 84-88. Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián 1995.

61. Ricardo de IZAGUIRRE: **Estudios acerca de la Bahía de San Sebastián**, 12. Monografía de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, San Sebastián 1933.

Pirineos Occidentales; para negociar la paz, en paralelo a la acción que llevaba a cabo Iriarte con Barthelemy en Basilea. Las cartas que éste escribió al Valido las estudió en 1876 el general José Gómez de Arteche; entonces estaba esta correspondencia en el archivo del duque de Bailén, sobrino del Marqués⁶².

El Marqués tomó como pretexto para la misión encomendada, el visitar sus posesiones en Hernani y Hendaya, donde aún en el siglo pasado había una notable residencia con su nombre. Salió el 2 de junio de 1795 de Madrid, llegó a Hernani el 8 del mismo mes, pidiendo inmediatamente una reunión con representantes de la Convención Nacional, para reclamar sus posesiones, argumento oficial de su misión, hasta que contactó con los representantes oficiales de París. Las cartas que escribió, están llenas de detalles interesantes para el conocimiento de las negociaciones que se llevaban a cabo por el guipuzcoano, en un terreno que era posesión de los franceses. Entre el 5 y el 7 de julio se entrevistó en Bayona con los representantes franceses Meillan y Bousquet, mencionando que a su paso por Fuenterrabía vio cómo los franceses estaban demoliendo las murallas. También en la comunicación del 28 de junio denunció movimientos de tropas, que en efecto atacaron ese día la línea del río Deva, en Sasiola. Las reuniones no progresaban y en julio los franceses hicieron una fuerte ofensiva hasta llegar a Miranda de Ebro (sin duda para obtener unas mejores condiciones al negociar la paz). El tratado de la Paz de Basilea se ratificó en París el primero de agosto, habiéndose convenido el 22 de julio entre Iriarte y Barthelemy. Por las comunicaciones números 24 y 25 de Iranda a Godoy, del 26 de julio y 1 de agosto, con la paz ya firmada, sabemos de los deseos de los franceses de quedarse con las tres provincias vascongadas; al no ver esto

62. José GOMEZ DE ARTECHE: **Nieblas de la Historia Patria**, 69-128. Imprenta de Víctor Sáez, Madrid 1876.

viable, propusieron que se les cediera Puerto Rico, Santo Domingo y La Luisiana. El tratado le valió a Godoy el título de Príncipe de la Paz y a España la pérdida de la mitad de la isla de Santo Domingo.

El 2 de agosto Godoy comunicó a Iranda los acontecimientos acaecidos y la firma de la paz, autorizándole a volver a la Corte tras dos meses de misión; sin duda había tenido ésta alguna utilidad, aunque probablemente lo que se pretendía, y no se consiguió, era que los franceses no ocuparan totalmente las tres provincias. La última carta al Valido la envió el Marqués el 13 de agosto desde Hernani, su contenido pose un valor histórico importante, dándonos la talla de este gran guipuzcoano⁶³.

63. "Hernani 13 de Agosto.- Particular.- Excmo. señor: -Todos estos jefes civiles, políticos y militares habían formado el proyecto, como dije a V.E. en uno de mis anteriores oficios, de separar estas tres provincias de los dominios del Rey nuestro señor, y para esto hicieron al *Comité de Salut Public* una pomposa relación de las ventajas que había de producir su agregación a la República.

Como han visto sus ideas frustradas por el tratado de paz firmado en Basilea, me consta que han tenido una junta secreta en Bayona, y que de resultas ha salido en diligencia para París el plenipotenciario Servan para quejarse de que se hayan abandonado con tanta ligereza estas conquistas, y ver si por algún modo pueden empeñar a la Convención nacional a introducir pretensiones ridículas que nos podrían incomodar, o tal vez originar nuevas disensiones.

Por otra parte, con mis continuas observaciones desde dos meses y medio que llegué aquí, estoy recelando que estos países ya libres de los horrores de la guerra van a arder en disensiones, bandos y partidos para satisfacer impunemente sus pasiones y venganzas, bajo el pretexto de las ocurrencias de la presente guerra, si no se toma oportunamente alguna providencia que sosiege los ánimos de estos naturales.

No pretendo elogiar, acriminar ni disculpar a nadie entrando en el examen menudo de cuanto ha ocurrido, porque sería un proceder infinito, y que para producir algún efecto debiera hacerse en términos legales, que serían interminables; pero puedo asegurar a V.E.:

1.º. Que la diputación que capituló con los republicanos, o por mejor decir con los Atilas que entraron aquí (que los de ahora son bien

Ricardo Izaguirre aportó un retrato pintado de este notable personaje, lienzo que se encuentra en el castillo de Arcangues (Biarritz), en posesión de Don Guy D'Arcangues y Aramayo, actual poseedor del título de Marqués de Irlanda⁶⁴ (Lámina n.º 7).

diferentes de los del año pasado), tomó el único partido que debía en aquellas circunstancias para impedir la tala, quema y devastación total de esta provincia, como estaba proyectado.

2.º. Que los diputados Romero y Aldamar, contra quiénes se han forjado tantas calumnias, son buenos y leales servidores de los Reyes nuestros señores, y muy honrados en todos sus procedimientos como particulares; que en cuanto se ha dicho en la *Gaceta de Madrid* de 31 de Julio, que cita una carta de Bilbao, han sorprendido la religión de V.E. pues es una mera calumnia de la cruz a la fecha, y a su eficaz mediación deben las otras dos provincias haberse libertado de las gravosas capitulaciones que querían exigir los conquistadores.

3.º. Que SS.MM. pueden contar con la lealtad de estas tres provincias, y que si estando los franceses aquí cada individuo de los que las componen hubiese podido dar libremente su voto sobre la suerte de estos países, no hubiera habido uno sólo que hubiese propuesto de reunirse a la República francesa, como lo manifesté en la difusa y fundada respuesta que di por escrito al plenipotenciario Servan.

En estas circunstancias, paréceme que V.E., sin dar lugar a las insinuaciones o pretensiones que pueda introducir la Francia, ni oídos a los que propongan averiguaciones que introducirían una guerra civil, debe tomar cuanto antes con su notoria generosidad y acostumbrada prudencia una providencia que anule y archive cuanto pueda haberse actuado, reponga las personas y las cosas en el estado en que estaban antes, levante embargos y confiscaciones que pueda haber tenido, imponga perpetuo silencio sobre todo lo ocurrido, declare la lealtad de las Provincias, aquiete y reconcilie todos los ánimos, restablezca el buen orden, la cordialidad y tranquilidad pública, aumente su gratitud, y los empeñe en esmerarse más y más en dar nuevas pruebas de su amor y fidelidad a las reales personas. Estos son medios suaves, prudentes y muy propios de la benignidad de SS.MM. Suplico, pues, a V.E. se tome el trabajo de examinar esta mi sencilla exposición y de hacerme la justicia de creer que no llevo otro objeto que el de ilustrar a V.E. y de contribuir en cuanto puedo al mejor servicio de S.M. y a la felicidad de sus vasallos”.

64. Ricardo de IZAGUIRRE: **Estudios acerca de la Bahía de San Sebastián**, 12. Monografía de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, San Sebastián 1933.



7. Simón de Aragozri, Marqués de Iranda.

5. Primeros pasos para la ejecución de las obras

Obtenida la licencia real, el Consulado vio la necesidad de tener al frente de la obra, al arquitecto Pedro Ignacio de Lizardi como diseñador del plan, y por ello sus componentes pidieron a S.M. que les concediesen el traslado del arquitecto. Lizardi estaba en aquel momento destinado a “foronear” el plano de los nuevos caminos, proyectados para el transporte de arboladuras de los navíos de la Real Armada desde los Pirineos. Aprovecharon asimismo para comunicar al marqués de Iranda que, eran conocedores de que con fines particulares y con apariencia de utilidad para el real servicio, los habitantes de la cuenca del Bidasoa querían que los caminos reales de los Pirineos pasasen por Navarra para llegar a Fuenterrabía, con el fin de que a través de su puerto se hicieran suministros al Rey. Pero las arboladuras que necesitaba S.M. no podían embarcarse por aquel puerto, pues su barra estaba deteriorada, mientras que en el de San Sebastián, aún sin la dársena, podía asegurarse en su concha cualquier embarcación mayor destinada al transporte; y además llegaba el camino real a las orillas de su arenal. Consultaron también al Marqués si convenía hacer algún recurso al marqués de Grimaldi, ya que importaba mucho para el comercio de la ciudad la agregación o desvío del comercio⁶⁵. Es fácilmente constatable que a partir de este momento comienza la defensa de los intereses económicos de San Sebastián frente a la ciudad costera de Fuenterrabía, como había existido y existiría con el de Pasajes.

La petición al Rey se envió el 27 de agosto, como de costumbre al marqués de Iranda, para que éste se la pasase a su amigo el marqués de Grimaldi. La contestación fue igualmente rápida. El 12 de setiembre, desde San Ildefonso, el Rey autorizó el traslado de Lizardi para dirigir la obra, una vez obtenido el correspondiente permiso del ministro

65. ACG. Civiles Elorza, Leg. 178, 92.

Julián de Arriaga, Consejero de Estado y del Despacho Universal de la Marina e Indias.

Un día después el marqués de Iranda les envió el oficio, previniéndoles que D. Julián de Arriaga era del parecer, que para esta importante obra era más propia la dirección de Julián Sánchez Bort “y que confiándola V.S. a su cargo, se aseguraría más bien su acierto, respecto de ser éste de los más hábiles de los que se conocen en este arte, como lo ha manifestado en el tiempo que ha dirigido la construcción de los muelles y demás edificios que el Rey ha hecho en el departamento del Ferrol”. Si el ministro Arriaga conocía o no personalmente a Pedro Ignacio de Lizardi, es cuestión desconocida para nosotros, pero lo que queda aquí patente es que, el ministro tomó conciencia de la transcendencia de la obra de la dársena y la responsabilidad de su ejecución, por lo que recomendó a una persona de saber demostrado, como era Julián Sánchez Bort. Evidentemente, el Marqués les indicaba que vieran cual de los dos se acomodaba mejor y que le comunicasen su decisión.

La euforia del proyecto estaba en el ambiente guipuzcoano; así en las Juntas Generales de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, que se celebraron en Vergara en septiembre de 1773, en la noticia N.II de **Architectura Hidraulica** se daba cuenta de este acontecimiento⁶⁶.

66. “El Ilustre Consulado de la Muy Noble y Muy Leal Ciudad de San Sebastian se ha servido comunicar uno de los proyectos mas dignos del incesante desvelo con que atiende y favorece al comercio.

Considerando este respetable Cuerpo las grandes utilidades que ocasiona la conveniencia de un buen Puerto, ha formado el proyecto de construir un nuevo Muelle que tenga agua suficiente, para que en todos tiempos puedan entrar y salir los barcos que aportan á él, evitando el peligro á que algunas veces se hallan expuestos, quando por falta de agua en el actual, se ven precisados á fondear en la Concha sin suficientes amarras para resistir el temporal.

Comunicada esta idea con Don Pedro Ignacio de Lizardi, que casualmente se hallaba en aquella Ciudad, la ha aprobado y extendido:

Por estos contactos advertimos las buenas relaciones del Marqués con otro importante ministro, Julián de Arriaga, con el que sin duda trabajaba su cuñado Fernando Senra, en la Secretaría del Despacho de Marina. Suponemos que había una buena amistad entre ambos, ya que la persona que señalaba el ministro era sin ninguna duda el arquitecto más afamado, para aquel tipo de obras, en esa época.

Los Comisionados, por convencimiento o por respeto a la insinuación del ministro Arriaga, escribieron el 20 de septiembre al marqués de Irlanda, pidiéndole que Julián Sánchez Bort pasase por la ciudad a conocer el plan de Lizardi, con el fin de que hiciera una vista ocular del terreno y expusiera un dictamen sobre ello. Con este viaje podría asimismo comprobar las máquinas y materiales que Lizardi consideraba precisas, comentándoles las dificultades que encontraría el arquitecto vasco en su construcción; confiando, según expresaban, que durante el transcurso de la obra podrían llamarle cuando les conviniese.

Evidentemente en esta respuesta, se percibe que los Comisionados pensaron en Sánchez Bort como un asesor y como director de la obra en Lizardi. Sin embargo igualmente observamos, un deseo de una mayor información

de suerte, que segun el plan y presupuesto que ha presentado, hace juicio podrá haber en bajamar en el nuevo muelle doce pies de agua, y aun diez y ocho, como quiera el Consulado extenderse al gasto que supone.

La Junta general del Consulado prefiriendo lo mas ventajoso ha abrazado desde luego la segunda parte de la propuesta del Maestro Lizardi: y habiendo pasado el plano con los demas documentos necesarios al Excelentísimo Señor Marques de Grimaldi, ha logrado este noble pensamiento la Real aprobacion, manifestada por este ilustrado Ministro de Estado, en terminos lo mas honrosos y gloriosos hácia el patriótico Cuerpo que lo propone: cuya importante y grande empresa se dexa ver en la copia del plano original, que se ha colocado en el Salon de Juntas del Real Colegio de Vergara”. **Extracto de las Juntas Generales celebradas por la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País.** Reed. de la Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, tomo IV (1771-1773), 64-76. San Sebastián 1985.

sobre el plan de la que poseían a través del brevísimo presupuesto de Pedro Ignacio, pues tenían conciencia de la dificultad de la obra. Esto nos hace pensar que la elección de Lizardi se había tomado con excesiva urgencia o por no disponer de otros arquitectos, por lo cual el proyecto contaba con algunas lagunas y estaba carente de un soporte aclaratorio.

Nuevamente pedían en la carta, que el Camino Real se construyera por Ataun, para conducir los mástiles y madera para la construcción de los navíos de la Real Armada. La insistencia de los Comisionados en los mismos temas, como veremos fue una constante.

Con la rapidez acostumbrada el marqués de Iranda les contestó el 7 de octubre (en vísperas de su viaje al País Vasco y Francia que hemos comentado líneas atrás), haciéndoles saber que, aunque el Ministerio les respondiese positivamente, faltaría conocer si le interesaría a Julián Sánchez Bort hacerse cargo de este trabajo. El arquitecto se hallaba en Cartagena, pero en unos días iría a El Ferrol, su residencia habitual, y al pasar por la Corte se podría explorar su voluntad. El Marqués trasladaba en su misiva el sentir de la Corte sobre Bort, donde se le admiraba como el mejor hidráulico que se conocía en todo el Reino. Afianzando su categoría y para que borrarán las dudas que se les ofrecían, expresaba que el Ministro deseaba que se le confiase la obra, para que ésta tuviera la mayor solidez, y acierto, “sin que sirvan de obstáculo los empeños, que puede V.S. tener contraídos con D. Pedro Ignacio de Lizardi, quien debe conocerle, y alegrarse de ejecutar su plan, bajo de su dirección”. Además, no pondría reparos el ministro Arriaga en el traslado de Lizardi, en el momento que le consideraran necesario, para la realización de la obra.

En cuanto a los Caminos Públicos, que tenían por objetivo principal la utilidad del Común y del Real Servicio, como estaba presente en los que se abrían en los Pirineos, afirmaba que no tenían que temer que el Gobierno variase en su sistema, pero si llegase este caso, no deberían inquietarse, acudiendo al marqués de Grimaldi.

Hemos comentado también su intervención en materia de Caminos Reales entre noviembre y diciembre de este año.

6. La personalidad profesional de Julián Sánchez Bort

De este ingeniero hidráulico, al que se proponía como uno de los más hábiles de su época sabemos, que nació en Cuenca en 1725⁶⁷, y que estudió matemáticas y maquinaria en la Universidad de Orihuela, donde pudo adquirir experiencia en las obras que se estaban realizando sobre el río Segura. Fue llamado a la Corte en 1747, para nombrarle al siguiente año arquitecto hidráulico de las Reales Obras de Madrid⁶⁸, encargándosele la obra de los puentes Verde y Trofa en El Pardo⁶⁹.

En 1751 Sánchez Bort fue enviado a varias cortes para ampliar conocimientos, visitando París, Bruselas, La Haya y los puertos más importantes de Francia, Flandes y Holanda, regresando en 1752. Tras dar cuenta de su comisión, formó distintos proyectos de canales, hospitales y hospicios, que fueron depositados en la Secretaría de Hacienda⁷⁰.

67. George KUBLER: **Arquitectos de los siglos XVII y XVIII**, 356. Ars Hispaniae, vol. XIV. Ed. Plus Ultra, Madrid 1957.

68. Francisco de Paula PAVIA: **Galería biográfica de los generales de Marina**, III, 461. Madrid 1873.

69. Aquí confunde Pavía a Julián con su tío Jaime, el maestro mayor y diseñador de la fachada de la catedral de Murcia, que fue llamado a Madrid en 1749, por su pericia en la conclusión del puente viejo de Murcia sobre el río Segura, entre 1739 y 1741, para trazar y ejecutar el puente Verde sobre el río Manzanares, en el camino hacia El Pardo, así como el de Trofa, cercano al anterior; siendo acompañado por su hermano Vicente, escultor, que nos dejó las esculturas de San Fernando y Santa Bárbara, sobre el puente Verde. Vid. María Luisa TARRAGA: "Los hermanos Jaime y Vicente Bort en la Corte: el Puente Verde y el de Trofa", en *Imafronte*, n.º 2 (1986), 65-82.

70. Francisco de Paula PAVIA: **Galería biográfica de los generales de Marina**, III, 462. Madrid 1873.

Inaugurada por Fernando VI la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, el 13 de junio de 1752, aparece en el registro de matrícula del 28 de noviembre, citándosele como discípulo natural de Cuenca, hijo de Pablo y Victoriana⁷¹. Al año siguiente consiguió en este organismo el segundo premio de segunda clase, por realizar un proyecto sobre “Iglesia magnífica en honor al Sto. Rei Fernando”⁷².

Su estancia en la Academia fue breve, ya que en 1754 llega a La Coruña para trabajar en el Arsenal de El Ferrol, a las órdenes del ingeniero francés Francisco Llobet⁷³. Sin embargo siguió vinculado a ella, siendo nombrado en 1758 Académico de Mérito, por la presentación de un trazado de vivienda a la italiana sobre un triángulo equilátero⁷⁴.

La significativa obra gallega del Arsenal, se había iniciado en 1750 y estaba dirigida por el matemático y marino Jorge Juan, sobre un proyecto de Cosme Alvarez de 1747⁷⁵. A los ocho años de su llegada, contando treinta y siete años de edad, fue nombrado Director del Arsenal, sustituyendo a Francisco Llobet. En este puesto desarrolló su cometido durante varios años, dejando su impronta en este significativo complejo y en la ciudad. Desde su nueva situación, lo primero que acometió fue una nueva traza para finalizar el Arsenal, aprobándose ésta en enero de 1765⁷⁶.

71. PARDO CANALIS: **Registro de Matrícula de la Academia de San Fernando (1752-1815)**. C.S.I.C., Madrid 1967.

72. Claude BEDAT: “L’enseignement del’architecture a l’Academie de Saint Ferdinand 1752-1808”. Actas del XXIII Congreso Internacional de Historia del Arte, III. Granada 1976, 319.

73. Francisco de Paula PAVIA: **Galería biográfica de los generales de Marina**, III, 461. Madrid 1873.

74. Claude BEDAT, ob. cit., 323.

75. Alfredo VIGO TRASANCOS: **Arquitectura y Urbanismo en el Ferrol del siglo XIII**, 12. Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia, Santiago de Compostela 1984.

76. Ibídem, 64. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º IV-92: “Plano del nuevo Arsenal de Ferrol con las variaciones que S.M. se sirvió aprobar en 11 de Enero de 1765”.

En torno a 1766 Bort hizo modificaciones en la planta segunda de la Sala de Armas, el edificio más importante del Arsenal⁷⁷, para dotar al edificio de una mayor capacidad de almacenamiento. Asimismo reformó el frente del edificio, retocando las cubiertas y tal vez incluyendo los tres frontones que culminan las portadas⁷⁸.

Diseñó todos los edificios del “Arsenal de los Diques”: Puerta de Diques, las Casas del Constructor y Capitán de Maestranzas, así como los Almacenes de Desarmo y la Cordelería, que nunca llegaron a levantarse. Todos estos proyectos fueron del agrado de su supervisor Jorge Juan⁷⁹.

Para la Puerta del Dique o puerta principal del arsenal, dio un plano el 11 de mayo de 1765⁸⁰, construyéndose con algunas variantes sobre el plano original; probablemente dictadas por el propio Bort. La Casa del Constructor y del Capitán de Maestranzas, hoy residencia del Almirante del Arsenal, fueron trazadas por él en 1765. Igualmente en ese año ideó el Presidio⁸¹.

El último edificio construido bajo su mano fue el Tinglado de Maestranzas, hoy muy modificado y ocupado por las oficinas de la Empresa Nacional Bazán. Lo diseñaría en 1765, destinándose a la reparación y fabricación de las embarcaciones⁸². Para las Herrerías dispuso un plano que no se llevó a la práctica⁸³.

77. *Ibíd.*, 83. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º XII-75. “Plano 1.º del Quarto principal de la Sala de Armas”.

78. *Ibíd.*, 90.

79. *Ibíd.*, 95.

80. *Ibíd.*, 97. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º IV-98. Julián Sánchez Bort: “Proyecto de la principal Entrada del Arsenal”.

81. *Ibíd.*, 99. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º IV-97. Julián Sánchez Bort: “Plano del Presidio del Arsenal”. Para modificarlo posteriormente, *ibíd.*, 101. AZMC., Julián Sánchez Bort: “Plano que demuestra la distribución del Piso Principal del Cuartel de Presidarios edificado para alojar mil hombres en el nuevo Arsenal de Ferrol”.

82. *Ibíd.*, 104. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º XXIV-49: “Prospecto o Representación exterior del Tinglado según la línea 3.4.5.6.”

83. *Ibíd.*, 105. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º IV-100.

Su proyecto urbanístico más notable, que coincidiría con la construcción de la nueva iglesia de San Julián, fue el nuevo trazado de la ciudad, que llevó a cabo el 20 de julio de 1763⁸⁴. La propuesta de situar la plaza desplazada del centro suponía una innovación urbanística sobre las ideas anteriores de Joseph Petit de La Croix y Jorge Juan, pero finalmente se siguió el planteamiento de este último.

Expendió igualmente planes de salubridad pública, elaborando la red de alcantarillado para el nuevo Ferrol en 1767; adaptado al nuevo trazado ortogonal, con un sistema de cañón que desaguaría sobre una red principal cubierta toda con losas⁸⁵.

La figura de Sánchez Bort seguiría cobrando importancia en El Ferrol. Con él llegaron los arquitectos civiles Antonio de Bada y Francisco Solinis —nombrados éstos sus ayudantes con el grado de delineantes cuando Bort asumió el cargo de director en 1762—⁸⁶, siendo los tres el germen que daría lugar a la formación del Cuerpo de Ingenieros de Marina. Esto motivó la aportación de nuevas ideas, por la formación teórica sobre hidráulica y fortificaciones que poseían⁸⁷.

Como ingeniero de Marina y Director de la obra del Arsenal, Bort formó parte de la Junta del Ayuntamiento, presidida por el Comandante General y compuesta por el Alcalde Mayor, Síndico, Procurador General, y Diputado y Personero del Común. Su incorporación se produjo el 26 de junio de 1768, mediante una Real Orden firmada por el ministro Julián de Arriaga⁸⁸. En este mismo año y tal vez por formar parte de esta Junta, se le encargó el proyecto de

84. *Ibídem*, 152. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano N.º V-93: “Plano corregido de la nueva Ciudad de Ferrol en el que Projecta una sola Plaza para la aprobación de S.M.”

85. *Ibídem*, 161.

86. Horacio CAPEL, Joan Eugeni SANCHEZ y Omar MONCADA: **De Palas a Minerva**, 187. C.S.I.C. Madrid 1988.

87. Manuel NUÑEZ RODRIGUEZ: Prólogo a la obra de Vigo, 6.

88. VIGO, *ob. cit.*, 160.

un tinglado para guarecer a los vendedores en los días de feria, diseño que se debía efectuar en madera⁸⁹.

En cuanto a la arquitectura militar, Bort dio nuevas ideas en 1765 para continuar el Cuartel de los Batallones, manufactura comenzada en 1751, probablemente sobre diseños de La Croix, que fueron interrumpidos en 1753. De Bort existen dos planos, uno de fachada⁹⁰, y otro del patio⁹¹. Planteó un modelo, forzado por lo ya existente, y manifestó su disconformidad por seguir esa pauta. Sabemos que se admitieron sus sugerencias de cambio, pero no se puede asegurar que se hiciera finalmente con su traza.

En el ámbito religioso de El Ferrol su obra más prestigiosa fue la iglesia parroquial de San Julián, cuyo proyecto presentó el 20 de julio de 1763⁹². La propuesta se aprobó dos años más tarde, porque el Intendente de Marina, Antonio de Parea, marqués de Monteverde, presentó al año siguiente dos diseños de su mano, que envió al ministro Julián de Arriaga, vertiendo a su vez duras críticas al plan de Bort. A pesar de ello el Ministro, tras un informe, cuyo autor se desconoce, aceptó el plan de Bort y así se lo hizo saber al marqués de Monteverde. De esta experiencia artística se conserva el dibujo a base de una planta centralizada de cruz griega⁹³, y la portada y sección⁹⁴. La facha-

89. *Ibíd.*, 162.

90. *Ibíd.*, 179. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º XII-74: "Elevación de la mitad de la fachada principal del Quartel de Batallones según la línea A.B. del Plano".

91. *Ibíd.*, 181. AGS. Sección de M.P. y D., Plano n.º XXI-58: "Perfil del Quartel de Batallones cortado según la línea C.D. del Plano".

92. Juan José MARTIN GONZALEZ: "Una obra ferrolana de Julián Sánchez Bort". *Boletín del Seminario de Estudios de Arte y Arqueología*, XIV. Valladolid (1947-48), 215.

93. *Ibíd.*, 219. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º V-52: "Plano de la Yglesia Parrochial proyectada para la nueva ciudad de Ferrol". Ferrol 20 de Julio de 1763.

94. *Ibíd.*. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º V-53: "Representación interior de la Yglesia Parrochial proyectada para la Ciudad nueva de Ferrol. Fachada principal para la misma Yglesia". Ferrol 20 de Julio de 1763.

da e interior se variaron posteriormente, modificándose por última vez el 15 de septiembre de 1775, después de haber pasado Bort por San Sebastián.

Otra obra ferrolana en la que intervino fue la capilla de Ntra. Sra. de los Dolores, construida en 1771, y levantada previa petición al Comandante General por la Congregación del mismo nombre. Bort se encargaría de marcar el espacio que necesitaba la capilla, siendo en esta ocasión el ejecutor de la traza Pedro Ignacio de Lizardi⁹⁵. También Bort hizo incursiones en el diseño de fortificación de la ciudad de El Ferrol, que no se llevaron a cabo⁹⁶.

7. Julian Sánchez Bort en San Sebastián, su contacto con Lizardi y la preparación de su plan

El 15 de octubre de 1773 el Consulado agradeció al marqués de Iranda que les encaminase con sus ideas adjuntándole sendas cartas, una para el Bailío Frey Julián de Arriaga⁹⁷. En esta le suplicaban que se les concediera, con el beneplácito de S.M., que Julián Sánchez Bort, ya admitido por ellos como director, examinase y arreglase todo lo concerniente a la obra y su más rápida ejecución, con Pedro Ignacio de Lizardi como ayudante, pues deseaban dar principio a la obra para la próxima primavera. La otra misiva era para el marqués de Grimaldi, dándole cuenta de su determinación.

El 28 de octubre se hizo de nuevo una Junta General del Consulado a la que asistieron diecisiete componentes, donde se informó entre otros asuntos de la marcha de las gestiones de la dársena en los cuatro meses transcurridos desde su aprobación.

95. J. MONTERO AROSTEGUI: **Historia y descripción de la ciudad y departamento naval del Ferrol**, 410. Madrid 1859.

96. VIGO, ob. cit, 269.

97. Es decir, que era caballero profeso de la Orden de San Juan, con encomienda o dignidad de bailiaje.

Desde El Escorial, contestó el marqués de Grimaldi al Consulado el 1 de noviembre. Transmitiendo que estaba de acuerdo con el ministro Julián de Arriaga, con que Julián Sánchez Bort fuera a San Sebastián. En efecto, tres días más tarde el ministro Arriaga comunicó al Consulado, que el Rey había concedido el que Julián Sánchez Bort se encargase de la dirección de la obra de la dársena, dando las órdenes “para que luego que haya Bort concluido la comisión con que se halla en Cartagena, se transfiera a esa ciudad, y permanezca en ella todo el tiempo, que sea necesario al expresado fin”.

De nuevo las influencias del marqués de Iranda se hacían sentir, reflejándose en los términos expresados por el Ministro, al transferir a una persona de gran categoría por tiempo indefinido; lo cual era algo inusual y confirma las buenas relaciones y habilidades del Marqués.

El Consulado contestó a Grimaldi el día 12 de noviembre agradeciéndole su benevolencia, rogándole que viniera Bort a ser posible antes del invierno. De lo contrario se perdería más de un año, ya que era vital que comprobase las frecuentes borrascas de esta estación, y conferenciara con el autor del plano. Idénticos comentarios se vertieron en carta de la misma fecha al ministro Arriaga.

El 26 de noviembre el marqués de Grimaldi desde El Escorial les indicaría que la “indispensable” ocupación de Bort le detendría algún tiempo, pero que con seguridad iría el ingeniero cuando quedara libre de su comisión. Otra misiva de Julián de Arriaga en 6 de diciembre comunicaba que Bort terminaría su trabajo en febrero y que se desplazaría entonces.

El 31 de diciembre como de costumbre se realizaba la Junta General del Consulado, con elección de Prior y Cónsules, siendo uno de ellos Juan José de Zuaznábar, personaje significativo en el desarrollo de los sucesos posteriores, y probablemente familiar de uno de los cuñados del marqués de Iranda. Llegado el 3 de enero de 1774 los Comisionados se comunicaron con el Ministro, pidiéndole que de acuerdo con el oficio que había extendido el 12 de

septiembre, diera orden al arquitecto civil e hidráulico Pedro Ignacio de Lizardi, para que se trasladase a la ciudad y fuera adelantando ideas hasta que llegara en febrero Julián Sánchez Bort; y con la misma fecha informaron de la precedente al marqués de Grimaldi.

Tres Juntas de Consultores del Consulado se realizaron en febrero de 1774: en la primera se eligió como Consultor a José Antonio de Urbiztondo, en lugar de Juan José de Cordón, no asistiendo ya a la tercera Zuaznábar, posiblemente ya se habían sembrado ciertas discrepancias. El Congreso General de Comerciantes se reunió de nuevo en el mes de marzo, pero las notificaciones y decisiones que se tomaron nos son desconocidas por no existir actas.

Finalmente el 11 de abril de 1774 se recibió en el Consulado la esperada noticia de Julián Sánchez Bort, éste comunicaba que Julián de Arriaga le había anunciado la orden del Rey de que se trasladase a la ciudad⁹⁸, lo que creía poder hacer antes de fin de mes.

El último día de abril, Pedro Ignacio de Lizardi informó de la orden que había recibido del ministro Arriaga, por la que debía mantenerse en la ciudad hasta la llegada del “Director de las obras de Proyecto del Arsenal del Ferrol D. Julián Sánchez Bort”. Este debía permanecer en San Sebastián el tiempo que fuera necesario para darle todos los informes y noticias que necesitase. Pedro Ignacio amablemente se ponía a disposición “para lo que gustase emplearme en su obsequio”. La orden partió desde Aranjuez el 25 de abril, enviándosela a Francisco Núñez Ibáñez, Fernando de Reinoso y al propio Lizardi⁹⁹.

98. AGS. Secretaría de Marina, Leg. 389: Pardo 8 de marzo de 1774. A D. Julián Sánchez Bort en orden a esta fecha sobre establecimiento en Cartagena de dos bombas de azotar con fuego aquellos diques, se le previno que mediante tener evacuado allí este objetivo podría transferirse a su nueva comisión de San Sebastián.

99. AGS. Secretaría de Marina, Leg. 389. Transcribimos la carta a D. Francisco Núñez Ibáñez: “Debiendo mantenerse ahí el Arquitecto Dn.

Fernando de Reinoso contestó desde San Sebastián el 29 de abril diciendo: “debo exponer a V.E. que aunque tenía dadas las disposiciones concernientes para salir al Monte dentro de un par de días con dicho Arquitecto a reconocer varios terrenos, pues el verdadero tiempo de esta operación es ahora como tenía avisado a el Ingeniero Geral. D. Fco. Gautier, he suspendido dicha salida en cumplimiento de la citada Rl. Ord.”. Francisco Núñez Ibáñez y Pedro Ignacio de Lizardi, contestaron también desde San Sebastián el 2 de mayo¹⁰⁰. Obviamente todo estaba supeditado y en función de la llegada de Bort.

La relación entre los arquitectos Julián Sánchez Bort y Pedro Ignacio de Lizardi, que el ministro Arriaga da por cierta, evidentemente existió. Lizardi llegó a El Ferrol a finales de 1750 y Bort seis años más tarde, siendo éste director desde 1762. Por tanto Lizardi estuvo bajo sus órdenes, ignoramos si tuvieron relación personal en aquellos momentos, pues como vimos Pedro Ignacio se caracterizó a lo largo de su vida profesional, por tener pleitos con sus compañeros, lo que nos manifiesta su deficiente relación personal con los que trabajaba y un carácter difícil. Probablemente bajo la amable contestación de Lizardi, poniéndose a disposición del Consulado, debía subyacer un disgusto contenido, por ser segundo en lo que había sido designado como primero, y quizás previera la futura cancelación de su proyecto.

Tenemos noticia por una carta de Sánchez Bort a Julián de Arriaga, de su llegada a San Sebastián el 7 de mayo de 1774 –es decir, dos meses más tarde de lo previsto–. En ella comenta su presentación al Prior y Cónsules

Pedro Lizardi hasta el arribo del Director de las obras del Proyecto del Arsenal de Ferrol Dn. Julián Sánchez Bort, y después el tiempo suficiente a darle todos los informes y noticias que le pida sobre la obra que va a emprenderse en ese puerto; lo prevengo a V.S. de orden del Rey para su inteligencia y gobierno. Dios ge. a V.S. m.a. Aranjuez 25 de abril de 1774, B. Fr. D. Julián de Arriaga.

100. *Ibidem*, las tres cartas están en el mismo expediente.

para principiar las operaciones de su comisión. Agradece asimismo, el que le hayan librado 24.000 R. a cuenta de la gratificación que se le debía dar durante su comisión en San Sebastián, indicándole que espera le mantendrá presente para los sucesivos ascensos¹⁰¹.

A lo largo del mes se reunieron dos veces los Consultores, y el último día de mayo los Comisionados, con Lizardi y Bort. En esta reunión Bort expone que desde su llegada se había dedicado a cotejar los planos dispuestos por Lizardi y las medidas y circunstancias del terreno en que debía efectuar la obra, exponiendo: “Que en su consecuencia hallaba por conveniente sacar el Muelle de Cai de arriba, más hacia la Concha, y el Muelle de la nueva Dársena, que debe seguir hasta la garita del Fuerte de San Phelipe de la Plaza”, haciendo para ello un “borrón” de plano de dicha Dársena. Procediendo de esta forma, manifestaba que se lograría a la entrada de la dársena, un fondo natural de la cantidad de agua que se deseaba en dicho paraje. También explicó en la reunión con los Comisionados, los diferentes modos que se conocían para la ejecución de este tipo de obras, entre los que citó los métodos de: escolleras, malecones, cajones, lambordas, puzolana, etc., y los inconvenientes y gastos que tenían cada uno de ellos.

A partir de esta información se tomó el acuerdo de hacer los presupuestos y planos correspondientes “conforme le pareciese más acertado, seguro, y barato” a Bort. Asimismo se decidiría que el comisionado Zabala pasaría con él a ver las obras de San Juan de Luz y Bayona, que según tenía noticias Bort estaban ejecutadas con puzolana, procedimiento que no había usado en las obras de El Ferrol ni en otro lugar, y no estaba seguro de las ventajas que acerca de ella hablaban varios autores. De esta manera, una vez

101. *Ibidem*. También está con ella la comunicación del ministro, escrita en Aranjuez el 7 de abril, donde le ordenaba el traslado a San Sebastián.

vista el procedimiento se debería hacer en San Sebastián una pequeña prueba para averiguarlo mejor¹⁰².

Esta primera reunión conjunta con los dos arquitectos nos parece de gran importancia, pues allí se decidió cambiar el proyecto inicial. La superioridad de Julián Sánchez Bort sobre Lizardi era manifiesta. En El Ferrol se habían manejado varios proyectos de dársenas, pero ninguno llevó la firma de Lizardi, desconocemos si desarrolló actividad como arquitecto en muelles o en las edificaciones que formaban parte del conjunto. Por el contrario Sánchez Bort que contaba con quince años menos que Lizardi, desarrolló un diseño de modificación de la dársena de El Ferrol, con el que se había terminado su construcción y desempeñó el cargo del Director del Arsenal desde los treinta y siete años. No obstante el arquitecto vasco debía tener una gran reputación en El Ferrol, ya que cuando en 1771 se ausentó Bort por un viaje a Tudela, dejó encargadas las obras a varios arquitectos. Entre ellos a los académicos Bada y Solinis, sus ayudantes, a los que se pagó 75 escudos mensuales, mientras que Lizardi cobró 100¹⁰³.

Resulta dificultoso colegir la experiencia que poseía Lizardi en este tipo de proyectos, pues a la hora de analizar su presupuesto, éste era muy parco en datos. Lo cierto es que los Comisionados, inclinados por lo que Julián de Arriaga les había comunicado, y a la vista de las correcciones obradas en el diseño de Lizardi por Bort en su primer mes de estancia, decidieron pedirle un nuevo proyecto. Debemos hacer notar aquí, que en esta primera reunión técnica, Bort no mostró su oposición a Lizardi ni al proyecto frente a los Comisionados. Sólo comentó las diferentes posibilidades técnicas de construcción que se podían abordar, pues Lizardi había presupuestado únicamente la obra basado en la técnica de cajones, y Bort declaraba no haber

102. ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 104-104v.

103. Julia GARCIA-ALCAÑIZ YUSTE: **Arquitectura Neoclásica en Galicia siglos XVIII al XIX**. Tomo II, 164. Tesis Doctoral 26/86, Universidad Complutense de Madrid.

ejecutado ninguna construcción hidráulica con puzolana, y necesitaba por tanto un contacto con alguna obra fabricada con esta tecnología, conocida pero no practicada por él.

Sin embargo dos semanas más tarde, en Junta de Comisionados leían una carta de Lizardi, en la que anunciaba que se encontraba en disposición de salir para Navarra a continuar con los trabajos encargados por el Real servicio. También confirma en esta comunicación, que había cumplido con el mandato superior recibido del ministro Arriaga acompañando a Bort, en los experimentos hechos sobre el terreno donde tenían proyectado formar la Dársena, y sus obras. Declara también que no encontraba problema para dar el fondo de agua que se quisiese en la dársena, aunque fuese para bajeles de la mayor magnitud, como tenía anteriormente expuesto en sus escritos, y planos aprobados por S.M. Visto esto, consideraba que no era necesaria su presencia en San Sebastián por más tiempo, determinando su marcha a los Pirineos.

Los Comisionados escribieron a Bort comunicándole la decisión de Lizardi, y dos días más tarde Bort contestó que no tenía más preguntas que hacer a Lizardi, pues se había informado por sí mismo hasta en los más mínimos detalles y tenía en su poder el Plano, Presupuesto, y Dictámenes preparados a este fin. Por ello respondía al Teniente de Navío Fernando Reinoso, a cuyas órdenes como sabemos estaba el arquitecto vasco, que podía emplearle en los asuntos de su comisión cuando gustase, pues había cumplido los encargos que tenía con él.

Con esta carta, un tanto indiferente para la actuación de Lizardi, se salda su intervención en la obra hidráulica más importante proyectada en Guipúzcoa en el siglo XVIII. Si bien a Bort se le prodigaron alabanzas, no se cursó ninguna carta de agradecimiento a este arquitecto, cuyo diseño no ha llegado hasta nosotros¹⁰⁴. Simplemente en

104. Erróneamente Ruiz de Ael atribuye a Lizardi el diseño del puerto que se conserva en la actualidad. RUIZ DE AEL, ob. cit., 297.

respuesta a la suya, después de comentar las palabras de Bort añadieron los Comisionados: “Quedamos agradecidos del celo de V.M. y con deseos de valernos de él en las ocasiones necesarias en el mismo asunto de la Dársena”. El mismo trato de Bort es frío con este alarife, lo que nos hace suponer que pudo tener diferencias con él, lo que no extrañaría por su carácter. En ningún momento reconoce Sánchez Bort que fuera valioso el proyecto, sin embargo se queda con sus planos, sin retenerle como su adjunto, que era en realidad lo que los Comisionados pretendían. Por último, parece un mero trámite la comunicación a Reinoso, de la misma categoría que él, a las órdenes del cual trabaja Lizardi.

Años después Pedro Ignacio volvió por Guipúzcoa, contratando un diseño para la ejecución de las bóvedas de la iglesia de Zarauz, y efectuando una peritación para el templo de Anzuola en 1777. En este mismo año, a su paso por San Sebastián, habló de su proyecto de dársena con José de Odriozola, que a los pocos meses presentaría un nuevo plan al Consulado.

De junio a agosto de 1774 Bort seguía trabajando en el proyecto y los Comisionados no mantuvieron ninguna reunión. Con fecha 8 de julio Bort escribió al ministro Arriaga, manifestándole que las obras eran de las más difíciles de su especie, y que todavía no había podido terminar el proyecto, indicándole que una vez finalizado se lo pasaría para la aprobación¹⁰⁵.

105. AGS. Secretaría de Marina, Leg. 389. Excmo. Sr. Señor: Las obras que se pretenden hacer en este Puerto, y de que el Rey me ha encargado la dirección, son de las más arduas y dificultosas de quantas pueden emprenderse de su especie, y por más aplicación que he puesto, no me ha sido posible acabar de formar el Proyecto, ni determinar el modo de ponerlas en práctica; en lo qual quedo trabajando con esperanza de conseguirlo, y luego que le finalice lo pasaré a manos de V.E. para la aprobación, si lo encuentra digno. Dios gué la importante vida de V.E. las ms. as. que deseo. San Sebastián 8 de Julio 1774. Julián Sánchez Bort.

En agosto de 1774 se reunieron frecuentemente las Juntas Generales, y el día 28 del mismo mes se realizaba una de Consultores y otra de los Comisionados en la que se presenta el **Proyecto General** y los planos de Julián Sánchez Bort.

8. El proyecto general de Julian Sánchez Bort

En la carta de Bort de 28 de agosto de 1774 que acompañaba al proyecto y dirigía al Prior del Consulado¹⁰⁶, se expresaba de la manera siguiente: “Paso a V.S. una memoria con tres planos, en que se explica, y demuestra la disposición, que me ha parecido más conforme elegir, para lograr con buen éxito la ejecución del Proyecto, que V.S. tiene premeditado en el Puerto, y Concha de esta Ciudad, y me alegraré que todo sea de su aprobación, como el que me emplee en cuanto ocurra de su obsequio, pues siempre estaré a las órdenes de V.S.”. Sin duda la carta era protocolaria, ya que el proyecto estaba detallado y se mencionaba una persona para dirigirlo que sin duda no era él, ya que estaba destinado al servicio real en El Ferrol.

Un día después celebrarían junta los Consultores, pero no sabemos el contenido de lo tratado en ella. También se reunieron los Comisionados, redactando dos misivas. Una a Bort en la que el Prior elogiaba su proyecto: “y me dejan conocer la profunda inteligencia de V.S. en estos asuntos, así como el prolijo trabajo que ha tenido en su formación: Por tanto doy a V.S. mis más expresivas gracias, y espero me continuará en lo sucesivo el favor de sus acertadas luces, y dirección, hasta el logro de tan útil, y deseado fin”. La otra tenía como destinatario al Comandante General de la Provincia, marqués de Basecourt, dirigiéndosele –como se había hecho en junio del año anterior

106. ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 107v.

con el proyecto de Lizardi– con el fin de que diese su aprobación.

Contenido del plan

Como contraposición al presupuesto de Lizardi, Sánchez Bort, presentaba un extensísimo Proyecto General¹⁰⁷ (Apéndice n.º 5), lleno de erudición, elegancia literaria y descripciones profundas, lo que definía sin duda la personalidad de este gran arquitecto-ingeniero, combinación profesional frecuente en el siglo XVIII¹⁰⁸. Pertenecía en aquel momento a la Real Academia de San Fernando, y era Teniente de Navío de la Real Armada, presentándose en el documento como director de las obras a instancia de la Casa de Contratación y Consulado de San Sebastián.

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

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

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

En la exposición que efectuaba como introducción, Bort parte del principio de que “el Comercio es el alma de un estado por cuyo medio los Príncipes se hacen respetables y sus vasallos felices”, y para facilitar la navegación era un socorro útil, siendo las naciones más opulentas las que favorecían los puertos y ríos navegables, citando como ejemplos a Inglaterra y Holanda.

Continuaba explicando que no era la ignorancia de los principios lo que hacía que muchos puertos se hallaran descuidados, sino la falta de medios, o la inacción de los naturales a quienes pertenecían. Llegado a este punto hace la salvedad del caso de San Sebastián, donde el Consulado, atento no sólo a sus intereses sino también a que naufragan embarcaciones por falta de asilo, había decidido construir una linterna sobre el monte Orgullo (sic) para servir de baliza a barlovento, resolviendo formar una dársena capaz de contener a flote un crecido número de bageles de hasta veinte pies de calado. También emprendería la obra de cerrar la boca entre la isla de Santa Clara y el monte Igueldo, pudiendo tener cabida hasta los navíos de guerra.

Estos tres importantes puntos constituían el objeto de la memoria. La necesidad de la linterna se dejó sentir en la importante Junta General de Constituyentes del Consulado del 1 de julio de 1773, donde se presentó el plan de Lizardi (que no la incluía) y se nombraron los Comisionados para la obra. La dársena era el objetivo fundamental del proyecto y el cierre del boquete constituía una ambición que estaba latente desde principios del siglo XVII.

Bort antes de continuar indicaba que la Junta General del Consulado al determinar la ejecución de los trabajos había dado todo su poder al Prior y los cinco Comisionados “sujetos celosos y llenos de la inteligencia y eficacia que se requiere para su desempeño... de cuya constancia aplicación e integridad se puede prometer el acierto que solicita, y deseo con universal aplauso y agradecimiento”. Esta cita expresa en el proyecto, define bien lo que había sido y seguiría siendo el proceder de los Comisionados, aunque desdichadamente no se llegó al resultado deseado.

La Linterna

Precisa Sánchez Bort al referirse a esta manufactura en primera instancia que: “No merecen las obras tanto el nombre de grandes por la magnificencia y gallardía de su arquitectura como por el fin a que se dirige su fábrica y las utilidades que atraen a la común sociedad”, con lo que pone de relieve el concepto utilitario de la arquitectura. Dispuso para el faro una torre cuadrada de veinte y dos pies y medio de lado, construida de mampostería, sin más adorno que el zócalo, esquinas y algunas fajas de cantería. La altura al estar situada en un monte elevado, sería de solamente cuarenta y cinco pies hasta el piso de la galería, donde colocaba una habitación para los que la cuidaban y un almacén. En el centro de la galería se levantaría la linterna en figura ochavada, de quince pies de diámetro exterior y veinte y uno de altura hasta la cornisa. Se cerraría con cinco vidrieras de cinco pies de ancho y quince de alto por las partes que miran al mar, y los tres lados restantes de la banda de tierra con fábrica de ladrillo. Todo se cubriría con un cascarón gracioso, aunque chato, para protegerla de las inclemencias de los temporales. El armazón de la linterna y su remate iría confeccionado de madera, porque de piedra sería muy grueso y quitaría luz. Para proteger la madera se cubriría de planchas de plomo, y se sujetarían con tenedores de hierro embutidos en los macizos de la pared.

El foco de luz para que fuese brillante y no se confundiese como en otros contruidos para este fin, se haría con dieciocho lámparas, “que cada una tenga su reverso particular, cuyos focos concurrirán a los parajes más esenciales y a la espalda de todos se cubrirá con una hoja de lata plateada que aumentará infinito el resplandor”. Cada lámpara estaría en distinto plano horizontal y vertical, de forma que por cualquier lado que se mirase formaría un grupo en forma piramidal. Para su entendimiento se acompañaba de un plano con cinco figuras, donde se mostraban detallados los menores aspectos, para la inteligencia del

maestro que se encargase de la ejecución de la obra, plano que no ha llegado hasta nosotros.

Para la elección del paraje, al cual concede tanta importancia como al propio diseño, se convocaron varios capitanes y pilotos de la Compañía de Caracas y otros sujetos instruidos en la problemática de la entrada de este Puerto. Juntos pasaron a la cumbre del Monte Igueldo, desde donde se examinaron prolijamente sus posibilidades, las del Monte del Castillo, la Isla de Santa Clara, y el paraje peligroso de la Bancha. Unánimemente se acordó ponerla en la cima de la Peña del Oeste del Castillo de la Mota, anotada en el plano con la letra “O”; y habiéndose pasado los oficios correspondientes al Comandante General, y demás Jefes de la Plaza, quedó determinado y resuelto este asunto. Igualmente se convino que a costa del Consulado se trasladase a otro paraje del Castillo, que también se determinó, el almacén de pólvora que existía, para en su lugar erigirse la torre y linterna. La ubicación aparece bien señalizada en el Plano N.º 1º.¹⁰⁹ (Lámina n.º 8).

La Dársena

Comienza este capítulo Bort mostrando el concepto que posee de dársena como espacio de mar cerrado con robustos muelles, para guardar los bajeles a flote, tanto en el Océano como en el Mediterráneo. Después nos habla de sus ventajas, aludiendo a la que se obtiene al facilitar los armamentos, cargas y descargas. Estas cuestiones habían

109. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º XI-55: “Plano general del puerto de San Sebastián con las obras proyectadas para mejorar su Concha y darzena”. Copia firmada por el propio autor D. Julián Sánchez Bort. San Sebastián, 25 de agosto de 1774. Escala de 110 mm. las 400 varas castellanas. Tinta y colores. Con explicación. Mide 530x739 mm., recuadro de 519x729 mm. Remitido con los dos siguientes y el presupuesto por la Casa de Contratación a D. Julián de Arriaga, en carta de 14 de noviembre de 1774.

sido una preocupación en el puerto de San Sebastián, prueba de ello era las diferentes reconstrucciones otras épocas. Sin embargo, ninguna de ellas había resuelto el problema de que en la bajamar no se quedasen varadas las embarcaciones, por lo cual no se conseguía el fin primordial de la dársena.

Para precaver este obstáculo, explicaba Bort, se habían realizado varios proyectos, entre los cuales se había escogido el del arquitecto hidráulico Pedro Ignacio de Lizardi, pasándose a los pies del Rey por el Consulado para su aprobación. Pero Su Majestad había visto la conveniencia de mandarle, después de que acabase de establecer en Cartagena las Máquinas para agotar con fuego los diques de carenar, que se trasladase a esta Ciudad a encargarse de la Dirección del Proyecto; cuya orden recibió por mano del Excmo. Sr. Don Julián de Arriaga, Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina. Prosigue dando cuenta de que una vez instruido en relación con los Planos, Dictámenes, Presupuestos, situaciones de vientos, mareas, fondos, y materiales, trabajadores, motivos de la empresa y caudales destinados a ella; tuvo una junta con los Comisionados para escuchar sus explicaciones, con el fin de pronunciarse, y establecer de acuerdo con ellos, su nuevo plano y presupuesto.

Asimismo menciona que pasó, como había mencionado, con un comisionado a los puertos de Bayona y San Juan de Luz, para hacerse una composición exacta de su construcción; manifestando que la ejecución de los muelles que se necesitaban para formar esta Dársena, constituía la obra más difícil y delicada de cuantas se han emprendido hasta aquí. Después de haber visto los trabajos realizados en los principales puertos de Francia, en los canales de Holanda, y poseer treinta años de práctica, y contar con la información de cuantos autores tratan de este tema, contemplaba esta empresa con el mayor respeto. No le avergonzaba, y así lo decía expresamente, confesar que le producía miedo enfrentarse con aquella obra, porque a la vista de cualquier persona inteligente no podría ocultarse

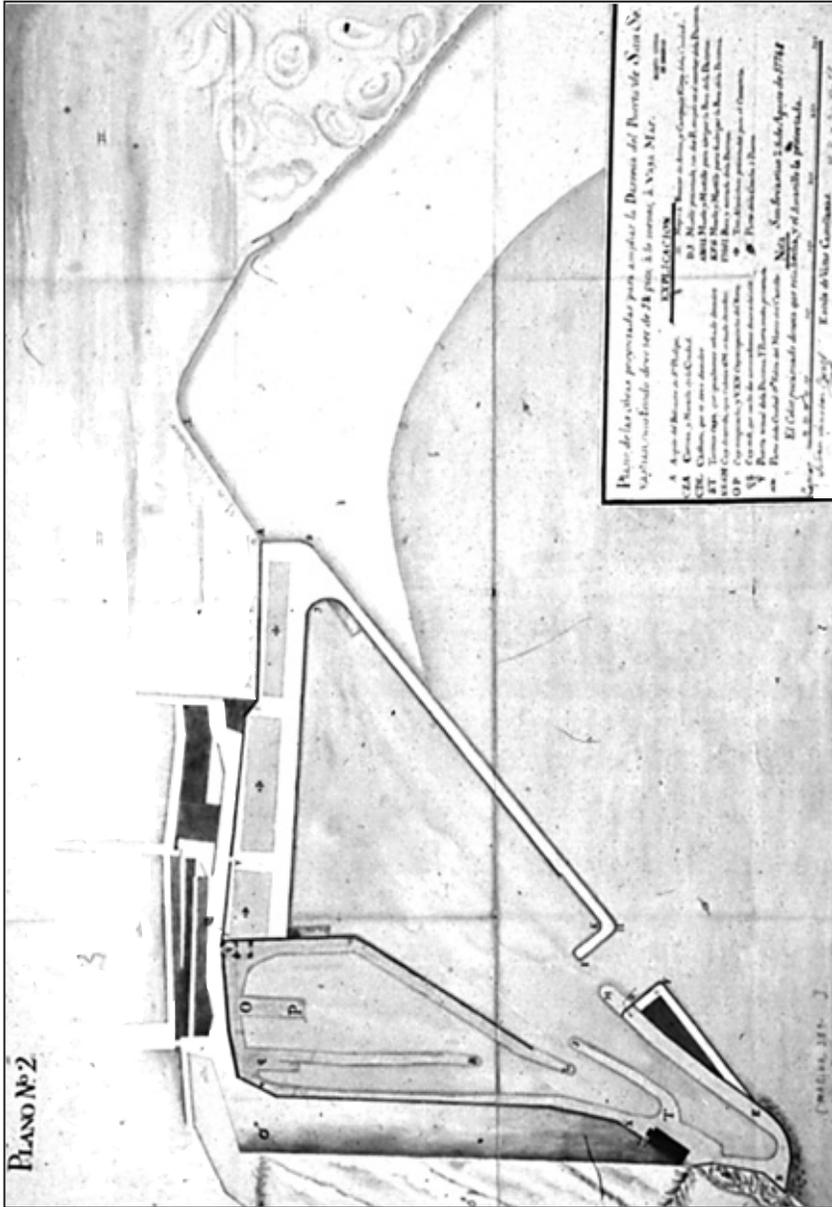
los obstáculos que traería consigo. Era una experiencia, que se debía ejecutar frente a la mar embravecida, y en la que las murallas debían estar en la mayor parte a pique, con dieciocho o más pies de fondo en las menores aguas, haciéndose este fondo primero antes de construirlas en “arena sutil movible y delicada”. Realmente la experiencia de Bort en este tipo de empresas le hacía considerar esta obra en su plena magnitud y envergadura, percibiendo su excepcional complicación.

Por otra parte, había asimismo un impedimento económico, los fondos eran limitados y por tanto se veían obligados a buscar dinero a interés, con unos réditos que no debían exceder de cinco millones de reales. No obstante, conocidas las citadas dificultades y otras que podrían sobrevenir, propuso los medios que le parecían más oportunos y el curso que debía seguir la obra. Refleja a través de estas disposiciones su calidad como diseñador y planificador, cumpliendo la misión que le habían propuesto, con verdadera consciencia del problema que abordaba y su responsabilidad.

Explicaba a continuación la delimitación del recinto de la dársena con el Plano N.º 2¹¹⁰ (Lámina n.º 9), identificando los muros que forman la dársena, con veintidós puntos clave señalados con letras que iban de la A a la Z. La dársena se comenzaría en el baluarte de San Felipe, con la perpendicular A-B. En el Cayburu, muro exterior que limitaba la dársena existente (señalado en rojo como todo lo ya construido).

Marcaba la distancia C-D de cuarenta y ocho varas (80,5 metros), de forma que B-D sería la cara del muelle interior, con lo cual solucionaba el problema de falta de

110. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º XI-56: “Plano de las obras proyectadas para ampliar la dársena del puerto de San Sevastian cuio fondo deve ser de 18 pies, a lo menos, a vaja mar”. Copia firmada por el propio autor D. Julián Sánchez Bort. San Sebastián, 25 de agosto de 1774. Escala de 237 mm. las 300 varas. Tinta y colores. Con explicación. Mide 527x740 mm., recuadro de 516x731 mm. Acompañaba al anterior.



9. Julián Sánchez Bort. Plano N.º 2.º para la Dársena de San Sebastián.

espacio en el muelle existente, según hicimos notar en la lámina n.º 3.

La delimitación de la dársena por el exterior se hace tirando una recta desde el punto B, formando un ángulo de cuarenta y tres grados D-B-E, que toca al cay de arriba en el punto E. Este muro queda ahora determinado por la línea E-F y por la perpendicular F-G, que forma el primer martillo de la boca de entrada, demoliéndose la cabeza del anterior G-M. El segundo martillo H-I es paralelo al antecedente.

De los cinco muelles que quedaban en el interior de la dársena, o como él denomina los caños en que se abrigan las embarcaciones, el exterior C-D-L “cay Buru” se debía demoler porque estaba fundado al nivel de la baja mar, y debiéndose hacer hasta veinte pies de fondo en aquella parte no podía de ningún modo subsistir. El otro muelle que formaba la entrada S-T “Torreco caya”, también debía eliminarse. Se mantienen los otros muelles, el “Mingancho” O-P, el “Erdi” Q-R y el “Mingancho del Norte” V-X-N, sobre el monte Igueldo. También se debería demoler el muro de guardamar que está delante de la muralla en su tramo Y-Z, pues con la obra proyectada al no poderla batir el agua se quedaría más abrigada y defendida que lo estaba por el momento.

La puerta principal de acceso del Arsenal se trasladaría al punto “Y” de dicha muralla, de modo que hiciera frente al Puyuelo y calle de la Pescadería, ya que la existente se hallaba incómoda y escondida.

Al quedar delimitado un gran espacio delante de la muralla, Bort manifestó que se debían construir tres manzanas de grandes almacenes, señalándolas en el plano con cruces. Pensaba en las ventajas que proporcionaría a su Comercio, que servirían para aumentar el caudal para el Consulado.

Los materiales a utilizar variaban sustancialmente de los mencionados por Lizardi. Los frentes que miran a la mar se harían de piedra labrada, desde la solera hasta tres pies más alto que la mayor marea, y luego se continuarían

de buena mampostería, completándola con una banqueta y parapeto, hasta doce pies de fábrica fuera del agua. En el interior de la dársena se labrarían los mismos muelles con “mampostería Real de piedras muy crecidas”, pues los muelles antiguos demostraban, que este género de fábrica era sólido y permanente. La altura del andén se dejaría dos pies más elevada que la mayor marea, terminando éste con una hilada de cantería, volándose el piso hasta la banqueta de piedras llanas y crecidas. Para amarrar los barcos, se embutirían cañones de artillería ya desechados cada veinte varas, o más si se consideraba conveniente. Dispone también tres rampas en los ángulos D, J, y K para carga y descarga, y entre ellas dos o más escaleras embutidas en los muelles. Apunta igualmente que si además se pusiesen argollas de hierro y bronce entre unas y otras, serían igualmente de utilidad y conveniencia.

Plantea a continuación el dragado del espacio comprendido dentro de la dársena, cuya superficie sería de 40.000 varas superficiales, dragándose una media de 5,5 varas, que harán 220.000 varas cúbicas, valorándose su extracción a 4,5 R.V. la vara. Calcula que se podrían trabajar 218 días al año, y que con un pontón se extraerían 70 varas o 1.500 quintales de arena al día, por lo que se necesitarían catorce años. Con el fin de acortar el tiempo de ejecución utilizarían tres, realizándose en cinco años. Naturalmente había que tener adelantada, antes de iniciarse el dragado, la fábrica de los muelles B-H y E-F que la resguardaban.

Reproducimos en la Lámina n.º 10 el tipo de pontón para el dragado que se utilizaba en los puertos de la época, para conocer la forma de trabajar¹¹¹. Otras variantes, incluyendo una para trabajar desde tierra, utilizando como fuerza los semovientes, para aliviar así el trabajo de las personas; son las que presentó el arquitecto-ingeniero y

111. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º XLVII-88. “Barco u pontón para extraer fango”. s.f. (siglo XVIII). Escala de 195 mm. las 10 varas. Tinta negra y color. Mide 403x515 mm.

académico José de Herosilla el 23 de junio de 1751 en Roma, para limpiar el puerto de Neptuno en Italia (Lámina n.º 11). Este la ofreció al Vaticano, para una vez probada “servir al Reino”, como lo explicaba Herosilla a José de Carvajal y Lancaster. El diseño presentado por Herosilla era una alternativa a la utilización de ingenios franceses y fue aceptado por el Secretario de Estado, Cardenal Portocarrero¹¹².

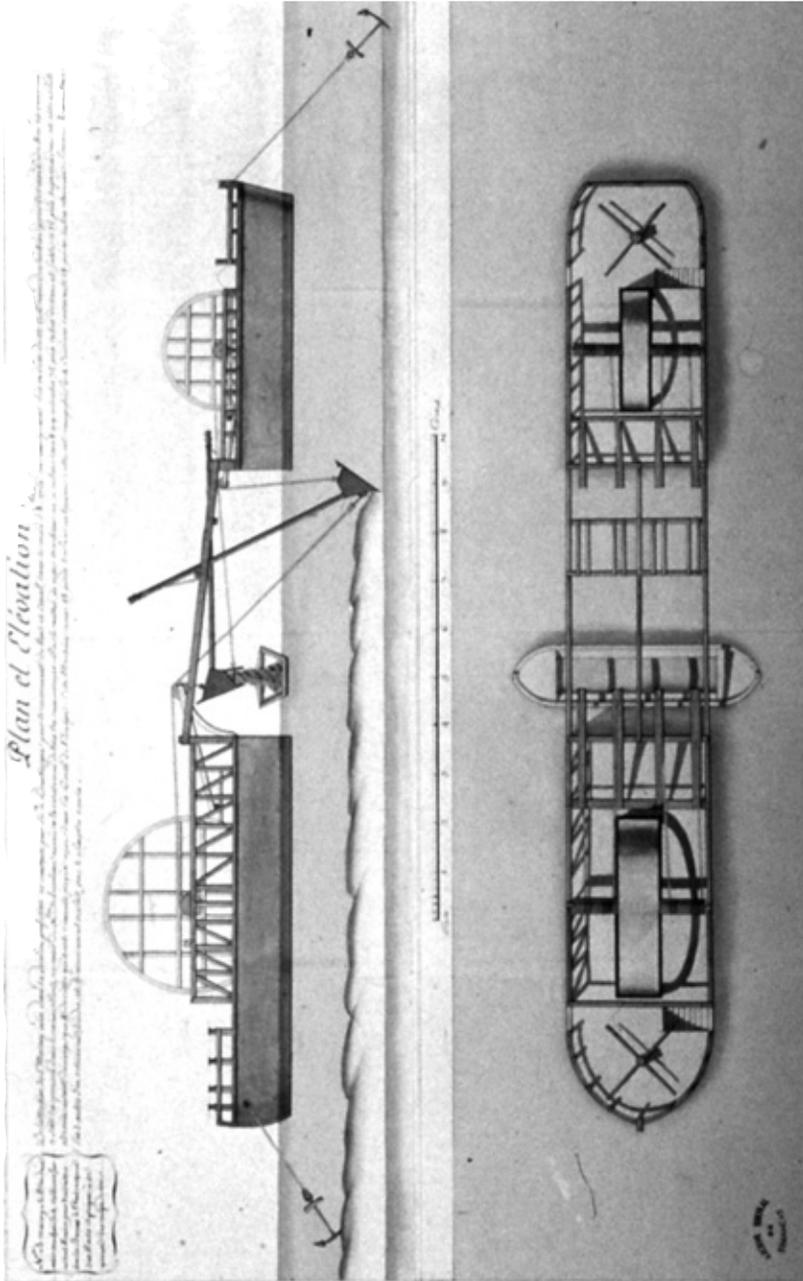
Indica finalmente que para no hacer tan difícil la construcción de los muelles, se comenzarán con 18 pies de profundidad, y a 20 varas se podrá ahondar hasta 21 sin riesgo de que se degraden, como lo había practicado en la Dársena del Ferrol.

Construcción de los Muelles

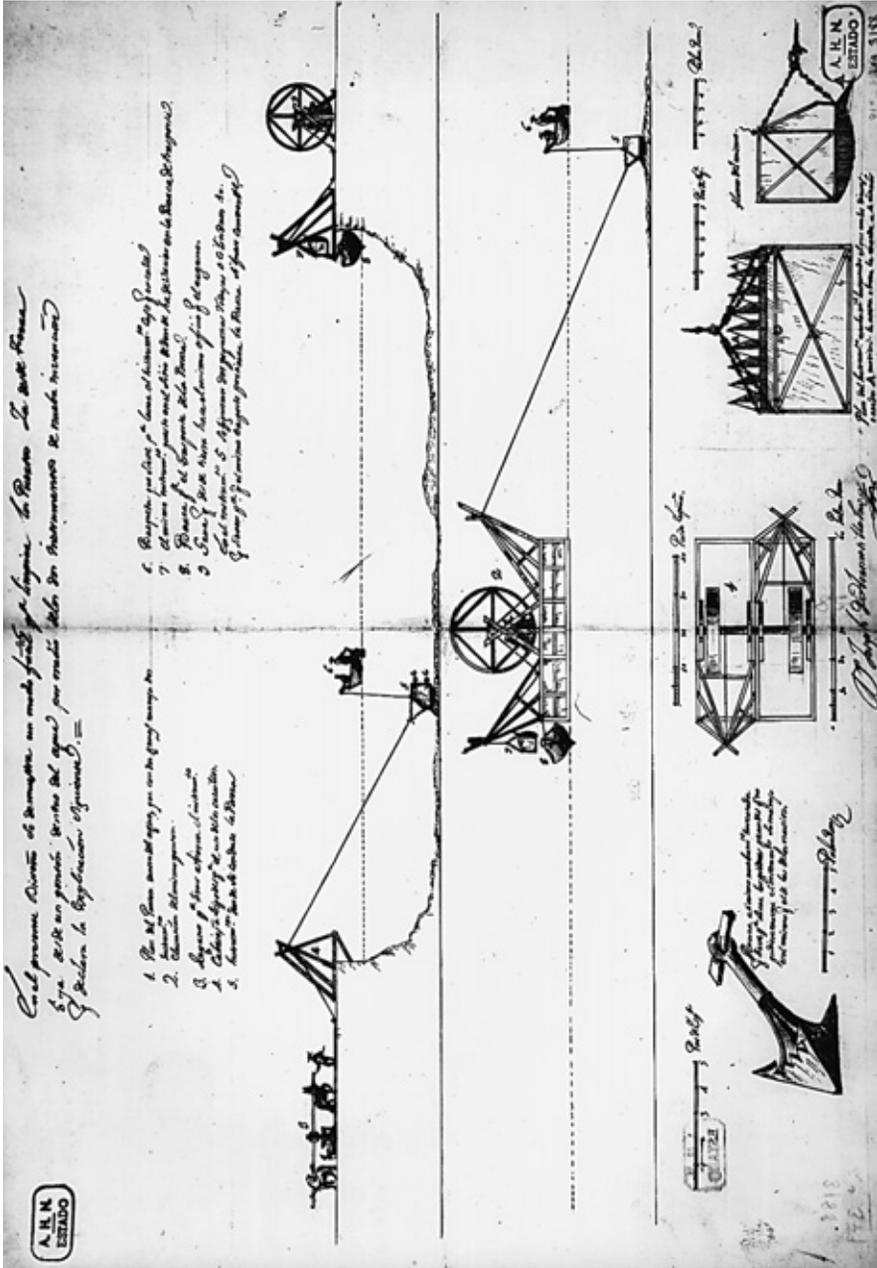
Aborda en este apartado el método para hacer la obra, con los medios que le parecían más apropiados a la ejecución. Hace la elección entre los que se conocían, estaban experimentados y le parecían más oportunos y acomodados al cúmulo de circunstancias que debía tener presentes.

Descarta el procedimiento de trabajar “a la caballera”, pues aunque con la utilización de malecones, se conseguía las obras de mayor perfección, ya que con ellos y la ayuda de bombas y otras máquinas hidráulicas se hacía en seco; el costo de construir el muelle exterior en esta forma, haría que los preparativos importasen el doble que la obra misma. Explicaba que para realizarlo así sería necesario clavar 2.500 estacas de 45 pies de largo, cerrando después con tablas este extraordinario cajón, siendo a su vez peligroso el hacerlo, porque el mar podría generar una

112. AHN. Estado, Leg. 3.188, Exp. 379, Sig.^a 824. Escala del áncora, 5 pies de España = 42 mm.; escala del pontón, 40 pies de España = 50 mm.; escala del instrumento dentado, 5 pies de España = 28 mm. Escalas a 1:33; 1:22 y 1:49 respectivamente.



10. Pontón para la limpieza de dársenas, siglo XVIII.



11. José de Hermosilla. Máquina para limpiar puertos, año 1751.

fractura, y ocasionar estragos irreparables. Descarta este método para el muelle exterior, sin embargo, sí se pretendía adoptarlo en el interior, donde las estacas contarían solamente con veinticuatro pies.

Teniendo presente la limitación de caudales, Bort propuso a la Junta hacer los cimientos con escollera, porque costarían menos, serían seguros y su ejecución no de las más dificultosas. En este procedimiento, los dos martillos y cincuenta varas de muelle contiguos, por dentro y por fuera de cada lado de la entrada a la dársena, se harían a pique hasta el fondo de dieciocho pies, porque en el momento de entrar las embarcaciones acosadas por un temporal, como era muy normal “aconcharse”, no se maltratasen o padeciesen algún descalabro. Propuso que se establecieran defensas en el interior, así como “puentes y volantes” que facilitasen las descargas. Bort confesaba que eran un estorbo los faldones de la escollera, pero si el dinero no permitía construir el muelle de otra forma, sería ésta la manera de hacerlo.

Seguidamente da cuenta de la ejecución del muelle exterior, iniciándolo en el Baluarte de San Felipe con dos marcas que determinaban el grueso del Muelle según la posición que demostraba el plano, y en el cay de arriba pondrían otras dos iguales para que enfiladas con las primeras sirvieran de dirección constante a ambas caras. Los escarpes de las escolleras se solían hacer de dos veces la altura, pero su experiencia le decía que bastaba con vez y media. Por tanto el escarpe sería de veintisiete pies, “distante por fuera de las primeras Mareas otras que indiquen los términos de la escollera; de manera que la base de la hundación tendrá veinte y nueve varas de ancho”.

Aunque las escolleras eran las más fáciles de ejecutar, en este caso no resultaba así, porque se necesita hacer fondo y sacar en la mayor parte de la línea desde los quince a los veintiún pies de arena y lodo. Para ello se necesitaba formar un recinto de gruesas estacas clavadas a nueve pies de distancia por fuera de las segundas mareas, espaciadas tres pies unas de otras, profundizándose siete por

debajo de la excavación y subiendo las cabezas dos sobre la bajamar; o sobre arena donde quedaba descubierta. Se entablarían luego por la parte exterior de ambas filas con tablones de punta de cuatro o más pulgadas de grueso, pasando sólo un pie del fondo, de manera que la arena no pudiera introducirse entre sus puntas. Esto se conseguiría por medio de unos bastidores, que en forma de riostras se sujetarían contra las estacas, colocando uno al nivel de las cabezas y otro lo más bajo que fuese posible sobre la arena. Como sería muy costoso y arriesgado poner toda la línea, le parecía mejor dividirla en porciones, de forma que cada una se contuviera en un cajón de ciento diez varas de largo y treinta y cinco de ancho, sirviendo las maderas de uno para la composición de los otros.

El primer cajón se comenzaría por la banda de tierra, entrando en él un pontón de ruedas, que trabajando uniformemente no podría exceder el fondo determinado, ni salir de los límites que perfilaban las segundas mareas, pues las cucharas no debían llegar a tres varas de la cara inferior de las estacas; precaución que se tomaría para equilibrar en parte el empuje exterior, con los triángulos de tierra ABD y GFE, que naturalmente quedarían si el terreno no fuese deleznable.

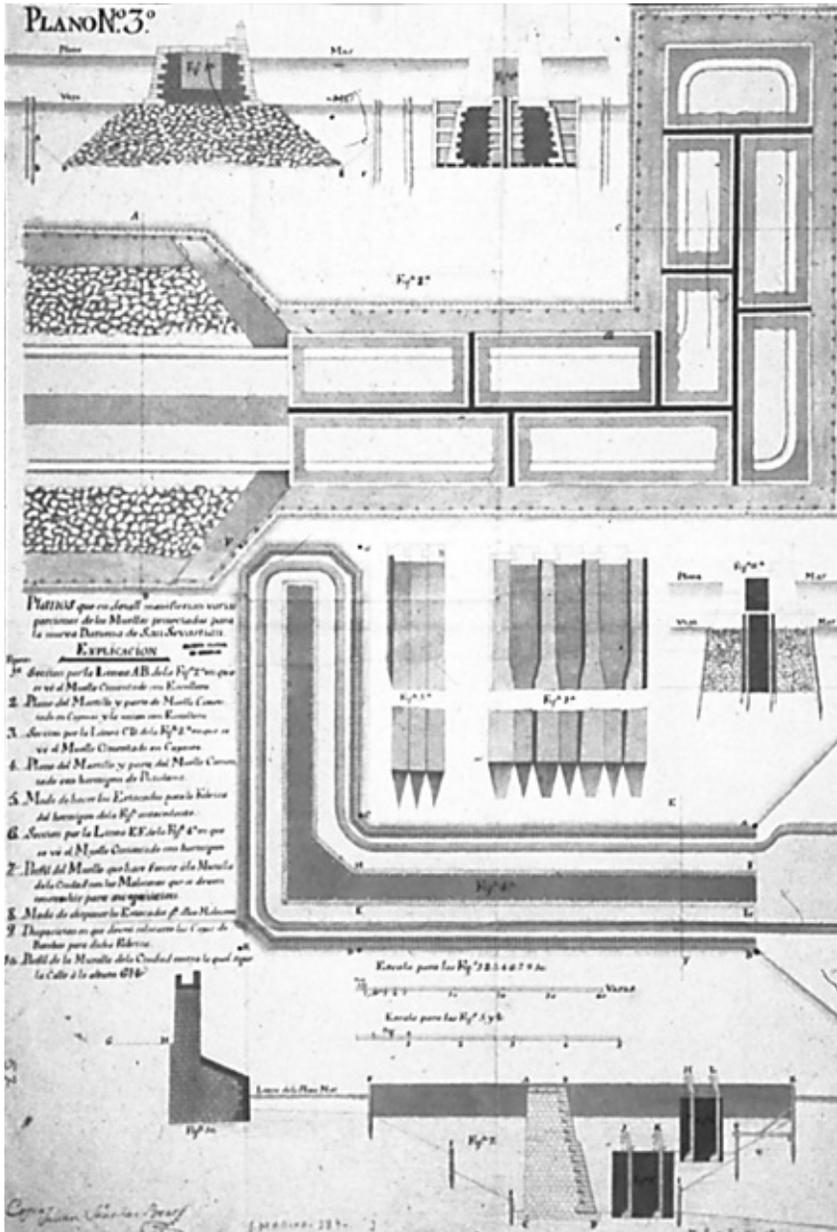
A continuación el arquitecto nos describe la forma de ejecutar la escollera. En la proporción que el pontón avanzase en su trabajo se iría disponiendo el cuerpo de la escollera, primero formando un cordón o bonto de gruesas piedras por la línea de las segundas mareas, cuyo intermedio se rellenaría con otras que no fuesen de tan crecida magnitud. Luego se derramaría cantidad de piedra menuda, ripio y cascajo de manera que se llenasen los utensilios y oquedades, que indefectiblemente resultaban por la disformidad de los materiales. Para ello proponía que se echasen a partes iguales la piedra gruesa la mediana y la menuda, teniendo siempre especial cuidado en que las primeras cayesen a la superficie de los faldones, reservando las más crecidas para los extremos de la obra. Finalizada la primera cama o tongada de piedras se continuaría con

otra, y observando las mismas precauciones, se seguiría la fábrica hasta ponerla un pie más bajo que la menor línea de agua; en cuyo estado se dejaría reposar algún tiempo a fin de que hiciera asiento, que no causaría problema aunque este asiento fuera grande, pues conocía casos de escolleras que se habían hundido seis pies y otras que no habían llegado a pie y medio. Para la mejor comprensión de lo que estaba exponiendo, daba el Plano N.º 3.º de detalle¹¹³ (Lámina n.º 12).

Una vez asentada la escollera se daría principio al muro del muelle, con una hilada de piedra de pie y medio de grueso y cuatro pies de tizón, haciendo por ambas caras oficio de soleras; y colocándolas lo más bajas que permitiera la marea, saliendo un pie o más que el macizo. Esta solera de piedra funcionaría como la base y fundamento del muro, precisándose poner especial cuidado en su ejecución. Se formaría así un plano fuera del agua, ratificándose las líneas por medio de las marcas ya explicadas, y luego se sentaría la primera hilada de piedras labradas, que tendría al frente por declive la quinta parte de su altura; unas serían de sogá, otras de tizón y todas marizadas como hemos dicho.

Cuando la obra se hubiera elevado cuatro pies sobre la escollera, se dividiría en dos murallas, de diez pies la que mira al mar y de nueve la de la dársena. Estas se trabarían cada veinte varas, precisamente donde se pusieran los cañones para amarraderos, con un muro de través de diez pies de grueso, terraplenándose los cajones o huecos que quedasen entre ellos con mucho cuidado. Previene dejar pie y medio sin llenar para el grueso del enlosado del andén, comprendido el declive que debía tener hacia la dársena.

113. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º XI-57: "Planos que en detall manifiestan varias porciones de los muelles proyectados paa la nueva dársena de San Sevastian". Copia firmada por el autor D. Julián Sánchez Bort. s.f. Escalas de 147 mm las 40 varas y de 157 mm las 5 varas. Tinta y colores. Con explicación. Mide 737x520 mm, recuadro de 730x513 mm. Acompañaba a los dos anteriores.



12. Julián Sánchez Bort. Plano N.º 3.º para la Dársena de San Sebastián.

Después se formarían la banquetta y el parapeto, con arreglo al perfil de la figura primera del Plano N.º 3.º

Bort puntualizaba bien que no convenía elevar las murallas fuera del agua hasta tener finalizada la escollera, pues cuanto más largos fuesen los trozos que se construían de una vez, tanto menos expuesta estaría la obra a padecer quebrantos. La terminación de cada una de las porciones se haría en forma de gradas de gruesas piedras, uniéndolas y trabándolas con la siguiente. Las puntas de la cantería se compondrían con zulaque o mastica, uniéndolas hasta que se endurecieran de una manera impenetrable al agua.

Otra aspecto que tendrían presente al hacer la escollera era el de no acercarse en algunas varas a donde debía unirse esta obra con la que iba a pique, “y la ha de servir de perfil para evitar los derrames pues de lo contrario se imposibilitaría la unión o se haría muy costosa la reparación de tal descuido”.

Julián Sánchez Bort calculaba el importe, suponiendo que la vara cúbica de excavación tendría un costo de 4,5 R.V., la de escollera 10, la de mampostería 15, el pie cúbico de cantería 3 y la madera de haya 4, en un total de 1.350.000 R.V.

Los **Martillos** que forman la entrada a la dársena y los trozos de muelle contiguos a ellos, se relizarían a pique. Hace una digresión sobre la inclinación de algunos interesados a preferir las lambordas para los fundamentos, método que los franceses daban en aquella época por nuevo y de su invención, y denominaban cajas prismáticas. Pero Bort afirma que estaban ya ejecutadas primorosamente en los cimientos del cay de arriba del puerto de San Sebastián, a ocho pies de agua y desde hacía cuatrocientos años.

Ante ésto, el arquitecto daba razón de lo poco adaptado que resultaba el método, afirmando que sería aconsejable si hubiera menor fondo o mar más quieta, como se había hecho en varios muelles de la Dársena de El Ferrol, pero en aquel caso, no sería posible la subsistencia de tal obra. Aprovechaba para explicar a continuación lo que son las

lambordas, definiéndolas como: piedras crecidas cortadas con escantillones determinados, que se colocaban a tiento por medio de ciertas máquinas en mal formadas hileras sin mezcla, sin unión y sin asiento permanente unas sobre otras. Terminaba determinando que el riesgo de esta forma constructiva no debe asumirse, “no sería temerario arrojo conociendo su naturaleza exponerse a construir de esta manera una obra que pide la más prolija solidez y conocida fortaleza?. Qué resultados podrían esperarse de ella?. Son claras que al primer recio temporal arrebatada una Lamborda y desquiciada otra. Se llevaría consigo tantas la resaca... sucedería la total ruina del muelle”. Además, con esta técnica constructiva el costo de la fábrica ascendería a 1.214.000 R.V.

Curiosamente, para apoyar su decisión busca ejemplos de manufacturas europeas muy conocidas, comentando elogiosamente la construcción del puente de Westminster por el ingeniero Labelye, cuyos pilares de extraordinaria magnitud habían sido laborados dentro de cajones flotantes, lográndose trabajar por este medio en seco sin necesidad de malecones; sin embargo, el río Támesis contaba con seis pies de profundidad y no tenía como el mar el inconveniente de las marejadas. Asimismo presentaba el modelo del puerto mediterráneo francés de Tolón, donde se utilizó este método para la construcción del muelle, con veinte pies de profundidad, pero al abrigo de la dársena y sobre terreno firme. Finalmente Bort trataría de adaptar esta aplicación en los términos siguientes:

Para la excavación se observaría lo dicho anteriormente sobre la preparación de fundamentos sobre escollera, con la diferencia de que al recinto de las estacas no se le daría más que diecinueve varas de ancho y se comprendería toda la longitud de la obra en una porción. Como el muelle en su base tendría doce varas de ancho, sería muy expuesto y costoso emprender la fábrica de cada martillo y cada porción de muelle en un sólo cajón. Por lo cual, el grueso del murallón se dividiría en tres partes, y las dos que hacían frente a la dársena y al mar se trabajarían en cajones

separados, dando a cada macizo en la base cincuenta pies de largo y trece de ancho; rellenando después los diez pies que resultasen entre uno y otro macizo con buena mampostería, según comentaba más adelante. Serían pues necesarios nueve cajones para el martillo del lado este-sureste, según mostraba en la Fig.^a 2.^a y cuatro para el de oeste-sudoeste.

Los cajones se obrarían de tal forma que fuese fácil desmontar la madera de los costados y testers, y aprovecharla de unos a otros. Estos tendrían sesenta pies de longitud, veintidós de anchura y veintiuno de altura. Con estas dimensiones ocuparían un volumen de agua, que pesaría algo más que el referido macizo con los materiales del cajón. Por consiguiente, quedaba al arbitrio de quien dirigiera la construcción, el echarlo a pique cuando le conviniera, o de ponerlo a flote aún después de estar asentado; con tal de que lo hiciera en el momento en que la mar estuviese serena. Había que trabajar día y noche desde que se principiase, con dos cuadrillas, teniendo los materiales a la distancia más corta que se pudiese de la obra.

Respecto a la forma del cajón, la describía con todo detalle. Se formaría éste sobre ocho quillas de un pie en cuadro y a dos de distancia, y en todo lo largo con los escarpes correspondientes; luego se entablarían por debajo con tablones de cuatro pulgadas, quedando formado el fondo, que se calafatearía, y embrearía cuidadosamente. Sobre él se levantarían cinco montantes para cada tester y once para cada costado, iguales a las quillas, y espaciados cinco pies y medio en claro. Estos se endentarían en una solera tres esloras y sobre una regla, que se colocaría a cuatro pies de distancia de nivel por todo el perímetro del cajón, se clavaría la tablazón de cuatro pulgadas de grueso, con iguales precauciones que las del fondo. En los ocho montantes de los ángulos se practicarían unos alefrices que facilitasen la separación de los costados cuando se desarmasen, asegurando el calafateo. En todos se dejaría una especie de cola de pato a las cabezas inferiores que debían fijarse en la sobrequilla que iría empernada por

todo el cerco. Para soportar la presión del agua sobre las paredes pondrían tres órdenes de baos, es decir vigas de madera apoyadas en las paredes opuestas.

El cajón, con las mismas precauciones que se efectuarían en el fletamiento de un buque, se echaría al agua y se amarraría convenientemente para cargarlo de materiales. Los intermedios de las quillas se macizarían con buena mezcla y piedra menuda. Luego se haría la base con un ancho de doce pies, arrimándola hacia el frente, para que su centro de gravedad pasase por el del cajón y se conservase siempre el equilibrio. Iría montándose el muro dentro del cajón, donde los albañiles podrían trabajar libremente a sogas y tizón el exterior, hasta llegar a la primera línea de baos, quitándose éstos para continuar, y sustituyéndoles por concretos que se apoyarían en lo ya construido. Después se llevaría el cajón a su lugar de destino, y se amarraría enfilándolo con las marcas situadas en el cajón y las correspondientes en tierra. Seguiría levantándose el muro sustituyéndose baos por concretos, y cuando el cajón por el peso de la obra estuviese cerca del suelo, se cargaría falsamente, bien dejando entrar alguna porción de agua o bien con los materiales que estuviesen prevenidos; y con la certeza de que entraba por igual en todas partes, se volvería a suspender quitando el peso, finalizándose la fábrica dejándola fuera de agua.

Especificando hasta el máximo los detalles, mencionaba la exactitud que debía tener la sonda para allanar el terreno, y prevenía que en el cajón se tendrían bombas colocadas en los ángulos, por si hacía agua. Proponía que se dejaran adarajas en las cabezas, y trasdós para la trabazón de unas porciones con otras. Añadía muchas más disposiciones, sin detenerse en los pormenores que eran conocidos por los artífices acostumbrados a esta especie de trabajos; y que según él mismo expresaba, para explicarlos sería preciso escribir un tomo. En la Fig.^a 3.^a diseña una sección del martillo por la línea C, con los dos cajones.

El primer cajón que se colocaría sería el contiguo a la escollera por la parte exterior, siguiendo los de esa línea, ya

que los de dentro y el martillo se trabajarán con más facilidad. Tendría especial cuidado en que los testers quedasen solapados con diez o doce pies de trabazón. Conforme la fábrica de un cajón se fuese endureciendo y consolidando, se quitarían los costados y testers y se abordaría la construcción de otro.

Cuando se hubieran terminado los nueve cajones del martillo este-sudeste, se vería que eran moles sueltas y sin aparente ligazón, y para unirlas en un sólo cuerpo, se tapanían con gruesos tablones en forma de estacas las distancias que hubiera desde la cabeza de una mole a su inmediata, tanto por la cara del mar como por la de la Dársena. Para ello, se habrían dejado unas ranuras en el suelo de los cajones que recibirían las puntas inferiores; y se pondrían dos travesaños, en la parte superior de las moles que asegurarían las cabezas. Una vez realizado lo anterior, se habría formado un gran recinto, debiéndose entonces proceder al macizado de los huecos entre los cajones. Respecto a este macizado determinaba que se previniese una buena porción de mortero, compuesto de dos partes de cal, dos de arena; y una de escoria molida, y tres de rafuela menuda, toda batida varias veces y de mediana consistencia.

Igualmente explicaba la forma de ejecutar el macizado, principiándose la operación situándose en el fondo una cama de piedras de no más de cuarenta libras de peso, lo más uniformes posibles, pisándose hasta que se introdujeran en la tierra del fondo. A continuación se echaría otra cama de mortero de un pie de grueso, la cual se extendería “con unas batideras de mango largo”; seguiría otra tongada de mampostería como la primera y se apisonaría fuertemente para que quedase unida sin oquedades. Descendía Bort a dar cuenta hasta de los más mínimos detalles indicando que: “la mezcla se bajará con los mismos cuezos que se conduce, y en estando cerca del suelo se volcará por medio de las cuerdas o cavas con que se baja”. De la misma forma indicaba que los pisones “tendrán el mango proporcionado a la profundidad y estarán herrados de

manera que dentro del agua, pesen veinte o veinte y cinco libras”. De este modo se irían superponiendo camas hasta igualar con la superficie de las moles.

Una vez ligado todo el volumen del martillo, era conveniente reposar la obra por algún tiempo, para después cubrirla por los frentes que batía el agua, con una hilada de losas de pie y medio de grueso, lo más grandes posibles, y el resto de mampostería. Sobre esas losas se haría la muralla exterior, dejándose por cada cara un pie de “retreta”, continuándose hasta terminar con el parapeto. En la figura 3.^a la muralla está sólo perfilada, ya que su forma constructiva la explicaba Bort en la figura 1.^a Como la escollera era dos varas más gruesa que el martillo, se disimularía el tope con dos arcos de círculo encontrados como lo mostraba la figura 4.^a

Estimaba Bort que para confeccionarse los dos martillos y las porciones de muralla adyacentes, sería suficiente un verano y su costo ascendería a 1.340.000 R. V.

Nuestro arquitecto opinaba que el método comentado era ingenioso y socorrido, pero el trabajar en seco y a cualquier profundidad tenía en la práctica muchísimas dificultades, siendo costoso y arriesgado, y debía de tenerse en cuenta que el que dirigiese la obra debería ser “hombre de espíritu y de recursos”. Manifiesta que hábiles ingenieros habían buscado otros medios más fáciles, empleando la Puzolana, tierra muy común en el Mediterráneo, especialmente en Italia y Francia. Aunque existía la dificultad del transporte de este tipo de material, Bort se mostraba partidario de que se trajese, y por si el Consulado se decidiese a utilizarla, explicaba también el método:

De acuerdo con la Fig.^a 4.^a, se pondrían siete piquetes marcados de la A a la G, comenzando donde terminaba la escollera. Serían necesarias seiscientas estacas de veintisiete pies de largo y un pie en cuadro, labrando dos caras opuestas, una con la ranura y otra con el barrote macho para un ensamble en cola de pato, de acuerdo con la Fig.^a 5.^a Este perfil trapezoidal ensamblado longitudinalmente, permitía formar un cuerpo compacto sin abrirse ante el empu-

je transversal. Las estacas se hincarían cinco o seis pies en la tierra, armándose con zunchos de hierro fuertes y apuntados, para que no se rompieran al clavarlas. Para introducir las en la arena se emplearía una maza que pesaría diez quintales, y para contrarrestar el empuje del agua, se inclinarían hacia dentro pie y medio “de manera que en la superficie de baja mar se reduzca a once varas la amplitud exterior del cajón”, como se mostraba en la Fig.^a 6.^a

Una vez clavadas las estacas de la línea A-C del interior de la dársena y B-D de exterior, se taparían los testeros del cajón A-B y C-D con otras estacas sin machihembrar. Se sacaría a continuación la arena del fondo del cajón, hasta más abajo del suelo de la dársena, para que la obra no quedara superficial. Una vez evacuada la arena del cajón y nivelado el fondo, trabarían y fortificarían las estacas “por medio de riostras y gatillos como en los malecones ordinarios”. Después clavarían otros órdenes de estacas H-I y K-L, a nueve pies y medio de distancia de las primeras y cuatro pies en claro entre sí, “pero perpendiculares las cuales se arriostrarán provisionalmente con las otras, y después se entablará por dentro, contra ellas, con tabloncillos de punta de cinco pulgadas de grueso”, ilustrándolo con la Fig.^a 6.^a

Con las nuevas estacas, el cajón quedaría dividido en tres partes, así como el cimientado, de la misma forma que se hacía en el procedimiento anterior. Acometía a continuación el modo de marizarlos y de componer la mezcla; y como este aspecto era nuevo para él, lo haría según las relaciones más exactas de los ingenieros que habían practicado esta especie de material.

El hormigón de puzolana se elaboraría a base de “tres partes de cal viva; dos de arena limpia y granuda; cuatro de Puzolana; cinco de rafuela o quites de la piedra dura cuando se labra y una de sarra o escoria de fierro”. Indicaba que para llenar cada uno de los seis cajones que formarían los martillos, de ciento veinte pies de largo, diez de ancho, y diez y nueve de alto, se necesitarían: 3.420 pies cúbicos de cal, 2.282 de arena, 4.560 de Puzolana, 5.700 de rafuela, 1.140 de sarra, y 5.600 de mampostería menuda.

Explicaba Bort con detalle el lugar y la forma de componer este hormigón, elaborándose la mezcla en una era llana y en las proporciones indicadas un cerco de arena y Puzolana en forma de balsa, dentro del cual se echaría la cal viva muy pisada, apagándola poco a poco con agua de mar. Después se revolvería con las batideras hasta que se convierte en una masa, incorporándose después con palas la arena y la puzolana, para una vez bien mezclados añadir la rafuela y la sarra; volviéndolos a batir muchas veces, con la menor agua posible. Una vez que la mixtura estuviera perfecta se formarían pilas donde se dejaría reposar y endurecer, hasta que para separarse fuese preciso el golpe de herramientas cortantes. También indicaba que sería bueno tenerlo a cubierto a fin de que las lluvias no lo maltratasen.

Dispuesto así todo se comenzaría el trabajo, echándose primeramente en el fondo una tongada de piedras duras y medianas bien niveladas y pisadas fuertemente, hasta que se clavasen en la tierra. A continuación se tendrían preparados unos cueros de cinco pies de largo, dos de ancho y uno de alto, llenos de hormigón; que debían estar en embarcaciones inmediatas a la obra. Por medio de los molinetes que habían servido para sacar la arena, se bajarían suspendidos de dos cabos en forma de “patarrais” a las cabezas. Y cuando estuvieran a media vara de fondo se harían firmes otros cabos, que estarían amarrados por fuera en el suelo del cuezo; y arriándose los primeros se volcaría éste y vaciaría el hormigón pegado casi a la piedra. De esta forma se tendería una tongada de un pie de alto en toda la superficie del cajón, sin el riesgo de que la cal se separase; y a fin de que ésta no quedase amontonada, se rastrearía perfectamente y apisonaría hasta consolidarse sobre el hormigón. Así se seguiría superponiéndose y apisonándose tongadas hasta llegar a la superficie del agua, al nivel de la mayor bajamar.

La construcción con hormigón era como hoy, un trabajo que debía ejecutarse con brevedad; por ello disponía que los dos cajones exteriores debían hacerse a la vez, y en cada uno era necesario que trabajasen tres cuadrillas.

Terminados los cajones, se cubriría la fábrica con cantidad de piedras sueltas, y una vez endurecida la obra se arrancarían los telones y estacas de los testers y costados interiores. El siguiente paso sería macizar el cajón del medio, de la misma forma que se había indicado en el procedimiento anterior; con la única diferencia de aumentar la mezcla con una parte de sarra. Advertía asimismo que si el trabajo fuera lento, se acortarían los cajones con otra división, de forma que no fueran de más de veinte varas; con lo cual se prepararía el segundo de madera mientras se rellenaba el primero de fábrica, y así sucesivamente hasta completar el cerco de cada martillo y su muralla.

Finalizada la operación de hormigonado, se dejaría reposar de tres a cuatro meses, para después quitar la piedra suelta que se había puesto encima. Tras colocar unos gatillos que sujetasen ambas estacadas, se recortarían las cabezas al nivel de la mayor baja mar, sentándose alrededor una hilada de largas losas a tizón de pie y medio de grueso, que cubrieran las maderas de las estacas; haciéndose de mampostería el interior y continuándose hacia arriba, como había indicado anteriormente.

Antes de emprender la cimentación con puzolana, decidió realizar una experiencia con la que había traído de San Juan de Luz. Si salía bien y se lograra traer de Puzol por 10 R.V. el quintal, costaría la fábrica de los martillos y murallas adyacentes hasta el parapeto 736.720 R.V.; aumentándose a esta cantidad 44.086 R.V., que importarían los perfiles para sostener los extremos de la escollera y unir con ella la muralla interior. En caso de querer cimentar con este hormigón toda la muralla exterior, en lugar de hacerlo sobre escollera por las grandes ventajas que representaba, tendrían que aumentar el presupuesto en 600.000 R.V.

Muralla interior en torno a la ciudad

Esta porción de obra con la que se formaba el testero de la Dársena, determinada en el Plano N.º 1.º (Lámina n.º 8),

sería la de “mayor y mejor servicio del Arsenal”, debiéndola por tanto cimentar a pique. Indicaba que sería fácil determinar el mejor método, de los tres explicados, para trabajar dentro del agua, ya que se hallaría cubierta la dársena por el muelle de afuera. pero como la muralla de la ciudad que estaba inmediata representaba un obstáculo, era preciso recurrir a otros medios para no exponerla; y el que le parecía más adecuado era el uso de malecones, pero sin tierra. Su descripción resulta tan precisa, que merece la pena transcribirla íntegramente¹¹⁴.

114. “Después de marcar con piquetes en ambos extremos de la línea el perfil de la muralla A-B-C-D figura 7.^a y de tener prevenidas trescientas y cincuenta varas lineales de estacado labrado según el gusto que manifiesta la figura 8.^a el cual se diferencia del que se prescribe en el artículo 30 y se demuestra en la figura 5.^a en que éste se compone de estacas y tablonés alternativamente las estacas con la hembra del engargolado por ambos lados formada en cada uno por dos listones sobre puestos y clavados a ellas y los tablonés con los machos a cola de pato por uno y otro canto; principiense a hincar a la distancia de veinte y cinco varas de la cara de la muralla por fuera una orden de dichas estacas E figura 7.^a que tengan veinte y cuatro pies de largo, y que entre en tierra siete pies. Hágase al propio tiempo igual operación por el lado opuesto a la distancia de diez y seis varas del tras-dos de la muralla, pero con estacas F. menos robustas y diez y siete pies de longitud. Síganse estas dos filas paralelas hasta la mitad del largo o algo más de la muralla. Hinquense después otras estacas G espaciadas de cuatro pies y distantes de las primeras cinco varas y entablado arrimado a ellas por la banda de afuera se arriostrarán y fortalecerán unas con otras según demuestra la figura 7.^a Júntense las dos órdenes exteriores E y F por el testero pegado a la muralla de Cai-buru, que se supone demolida con estacas de la misma especie y proporcionadas a la distintas alturas de agua; arrímese por la parte de adentro de los tres lados de este gran cajón suficiente cantidad de arena conreada y oprimida, que formando ángulo de veinte y cinco grados, se levante hasta la mitad de las estacas, lo que es muy fácil, por cuanto quedan en seco a la baja mar: Sígase cerrado el otro testero o puerto fortaleciendo de camino con arena y puntales, según se ha dicho de modo que acabe la operación por la parte más baja pero antes se dejarán dos boquetes de a cinco pies de ancho cada uno, por donde se desahogará la marea, y cuando se vea que no queda agua dentro, se taparán éstos diligentísimamente, por dos manos con las estacas, que primero

Para esta forma constructiva eran fundamentales las bombas de extracción de agua, que representaba en forma esquemática en las dos figuras con el número 9. Para ver con un mayor detalle la forma de accionamiento de este tipo de bombas, reproducimos en la lámina n.º 13¹¹⁵, una embarcación dotada con dos bombas de cadenas verticales, de la misma época.

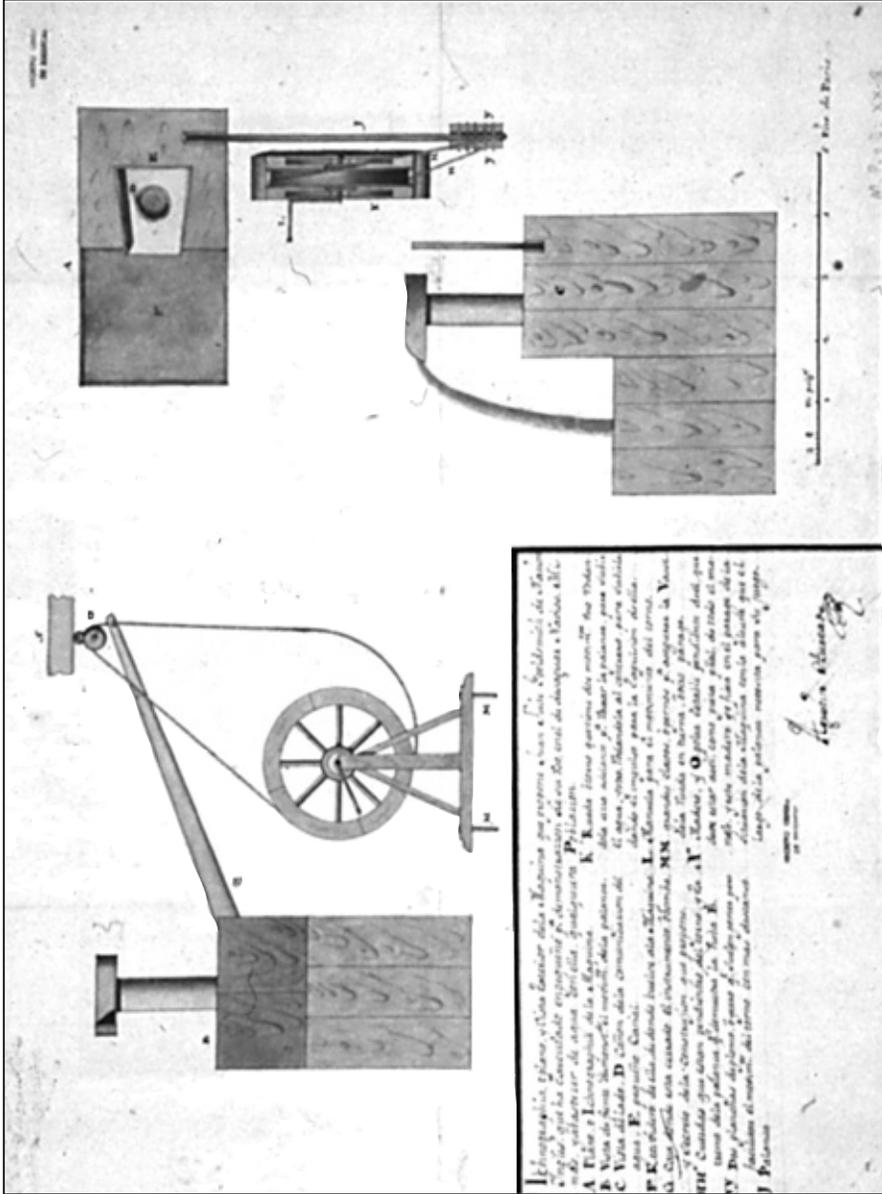
Seguía describiendo pormenorizadamente, la forma de realizar la excavación, la colocación de las estacas, la ejecución del muro y el desmontaje de los malecones para la ejecución de los siguientes tramos¹¹⁶. Comentaba después

se tendrán prevenidas, de manera que cuando vuelva a subir el agua, no le quede entrada; para este tiempo se tendrán preparadas y corrientes ocho a diez bombas de cadenas verticales, de las cuales cuatro estarán colocadas en la disposición que manifiestan las letras H L de la figura 7.^a, a más de ésto sobre la baja mar de mareas muertas se dejarán hacia la parte más honda y en la cara del malecón dos ventanillas de pie y medio en cuadro de modo que puedan cerrarse y calafatearse, para que al subir el agua no se introduzca, a estas ventanillas concurrirán varias canales unidas en una y servirán para ayudar a las bombas o evitarlas por medio de cacimbras cuando la altura es poca y la mar esté baja”.

115. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º XX-8: “Plano y vista exterior de la máquina que propone Juan Fuite Gooldesmith... de desaguar navíos, minas y abastecer de agua con ella qualquier población”, por Agustín Hurtado. s.f. (Londres, 1.º de noviembre de 1751). Escala de 122 mm. los 5 pies de París de 12 pulgadas. Tinta y colores. Con explicación. Dimensiones 376x486 mm. Recuadro 356x468 mm. Remitido por D. Dámaso de Latre y Agustín Hurtado desde Londres, de la fecha indicada.

116. “Preparadas así las cosas se emprenderá la excavación desde las estacas F hasta las estacas G mas no en toda la longitud del cajón, pues bastará abrir en el centro una porción en que se pueda erigir de veinte y cinco a treinta varas de muralla, según se vaya profundando, se irá fortaleciendo el terreno todo alrededor con varias órdenes de estacas entabladas, que estarán dispuestas preventivamente, cuya colocación guardará el orden que señala la letra I observando siempre que el ángulo de la arena en su corte sea de veinte y cinco grados no más y al propio tiempo aumentarán las máquinas para sacar el agua, hasta que se puedan colocar las bombas necesarias en el pozo interior según K y J en llegando con la excavación al suelo que será a los diez y ocho pies contados desde la baja mar de mareas vivas se abrirán los cimientos de pie y medio y

13. Bomba de cadenas.



que al proponer el método explicado, había supuesto que las aguas de filtración no serían tan copiosas que hiciera imposible o caro el extraerlas, fundándose en que la arena

luego se dará principio al trabajo de la muralla con la más prolija actividad. El paramento se hará de sillería labrada en tosco pero perfectamente sentada, y tomada con mezcla de sarra teja molida y cal y el resto de buena mampostería hasta salir un pie fuera de la baja mar a medida que se levante la obra, se tendrá cuidado en terraplenarla por detrás arrancando las estacas que no tengan uso, y como los testers de la muralla han de quedar en sección vertical se dejarán adarajas para la segura y perfecta unión de los trozos que la sigan. Finalizado así el primero y teniendo presente las dificultades o embarazos que hayan ocurrido en su práctica, para precaverlos, en lo sucesivo se continuará con dos cuadrillas de gente a ejecutar la excavación por ambos lados tomando en cada uno aquella porción de longitud, que cómodamente pueda de una vez trabajarse y de este modo se repetirá la operación hasta aproximarse con los últimos trozos cuando sea dable a los cerramientos de los malecones laterales vigilando siempre que no suceda alguna fractura en ellos porque podría acarrear consecuencias muy funestas”.

“Después de conseguida en la forma advertida el fundamento de la mitad de la muralla fuera de la baja mar se quitarán todas las máquinas, y desbaratarán los malecones arrancando con cuidado, sus estacas para que sirvan nuevamente”.

“Lo cual se conseguirá picando o desclavando los listones de una cara que forman el engargolado, y después tirando con palancas tornos y aparejos. Hecho ésto se principiará otro nuevo malecón que encierra el ámbito suficiente, para acabar la longitud de la muralla, y poderla unir, con una porción circular a la cara interior del muelle que cierra la Dársena pero téngase presente que la maniobra de pegar las estacas contra la cara de las murallas hechas, de modo que no entre agua, es sumamente dificultosa y así convendrá antes de desbaratar el primer malecón, dejar puestas las primeras estacas a quince varas por lo menos distantes del extremo de la muralla, sujetas y calafateadas de arriba abajo aunque después no pueda arrancarse. Luego que los malecones se hallen cerrados bajo las reglas establecidas en el artículo antecedente se establecerán Bombas Canales Máquinas y más cosas necesarias, se continuará la excavación a pequeños trozos y seguidamente la fábrica de la muralla hasta ponerla fuera de agua y trabarla con sus dos colaterales de la propia suerte y con iguales precauciones que se construyó el trozo antecedente; cuando se haya finalizado esta faena, se quitarán todas las maderas, y recogerán los utensilios y habiendo dejado reposar por

parecía que se terminaba a los siete pies de profundidad. Pero si no fuese posible poner en seco el terreno, además de los malecones del cerco exterior, sería preciso utilizar el método de fundación para hormigón ya explicado. El gasto lo estimaba en 1.047.000 R.V. y se aumentaría en 90.000 por las tres rampas que se harían en ella.

Con ésto daba por terminada la explicación del Proyecto, indicando que la persona que se encargase de la ejecución debería tener gran experiencia en obras de esta naturaleza, por lo que no se paraba en detallar las planchas y andamios volantes que sobre estacas falsas debían hacerse para el uso de las máquinas y servicio de materiales. Si la obra se quería realizar en seis años, serían necesarios tres pontones y nueve gánguiles para ellos, seis gabarrones para conducir la piedra, cuatro gabarras, algunas chalupas, y tablas y madera menuda; para lo que calculaba un gasto de 650.000 R.V. Sumadas las siete partidas que componían el costo y agregada una cuarta parte para averías y gastos no previstos, presupuestaba 6.258.507 R.V.

Si se variaba el método para la construcción de los martillos y el muelle exterior, la obra se incrementaría en los costos que se indicaban al tratar las variantes. Consideraba también que quedaría al arbitrio de quien dirigiera la obra, el variar las reglas que él había prescrito, según fueran pidiéndolo la necesidad y las urgencias, ya que era imposible prever todas las incidencias que podrían suceder; y en función de las contingencias sería preciso “acudir cada instante a buscar nuevos recursos en el Ingenio”. Con los supuestos indicados, no le quedaba duda de que se conseguiría la ejecución de esta manufactura con el acierto y las ventajas a las que se aspiraba.

algún tiempo la fábrica se continuará levantando la muralla hasta el andén según queda advertido y se ha practicado con las otras de la Dársena. Pero el terraplén de la espalda no se hará hasta cimentar las paredes para los almacenes, si es que se admite su proyecto cuyo gasto no irá comprendido en este presupuesto”.

Proyecto para mejorar la Bahía de la Concha con el Muelle, Dique, Astillero, etc.

Comienza Julián Sánchez Bort este apartado con una alabanza al Consulado, por emprender tan significativa obra sin más fondo que el arbitrio, con el cual apenas pagaría los réditos de los 400.000 pesos que se tenían que tomar a censo (6.000.000 R.V., es decir, prácticamente el coste de la dársena); el cual, no satisfecho con ésto, quería proyectar otras obras, de menor coste y de evidente utilidad.

Describía a continuación topográficamente la bahía limitada por sus dos montes y la isla: la entrada principal en orientación norte, tenía cuatrocientas treinta y tres varas y cincuenta y un pies de fondo, y en el otro lado la abertura era de trescientas sesenta y cinco varas de largo y cuatro pies de profundidad hasta el monte Igueldo, sobre un arrecife interrumpido. La Concha tenía una profundidad máxima de treinta pies. En las márgenes había dos conventos y varios caseríos y tierras muy cultivadas, gracias a las obras de desecación en los juncales que está llevando a cabo el Marqués de Iranda. Esta referencia al Marqués indica el conocimiento de su labor y una posible relación entre ambos, más probablemente a través de terceras personas como parece vislumbrarse, pero que pudo permitir la presencia de Sánchez Bort en este proyecto.

Continuaba manifestando que la falta de acogimiento de los barcos y la mucha mar habían sido siempre causa de los infortunios que habían experimentado las embarcaciones, que buscando socorro deseaban entrar en la Concha, y no siendo posible dárselo se hacían pedazos a las pocas horas. Como el remedio debía aplicarse por la parte que venía el daño, ya se había pensado hacer amarraderos, y reducir la entrada de la mar cerrando la boca en el Oeste de Santa Clara.

Proponía para dar solución del problema, efectuar un muelle recto a cuarenta varas de la zona más saliente de la isla hacia la Concha, rematándolo en un cuarto de círculo

en la zona oriental de la isla (puntos 2 y 3), para bajar desde el punto 1 en la zona occidental, una perpendicular de sesenta varas hasta tocar la isla en el punto 4; siendo éste el arranque del muro de cierre del boquete, que se haría de veinte varas de ancho y paralelo a la línea 1-2, tocando al monte Igueldo en el punto 5. Todo el muro 3-2-1-4-5 se cimentaría sobre escollera comenzando por la del cierre de la boca, por haber poca agua, ser el suelo firme, y poderse hacer bien y rápido.

A este muelle se le daría un ancho de veinte varas en su base, formándose primero una superficie de treinta de escollera. Una vez hecha la cimentación se construirían dos murallas: de siete varas la que mira al mar, y de cinco la de la Concha, rellenando el espacio entre ellas con piedra “seca, perfectamente conreada”; trabándose las dos murallas cada quince varas. La interior se elevaría dos pies sobre la mayor agua y la exterior doce. Para abrigarse del viento confeccionarían una sobremuralla de cinco pies de grueso y dieciocho de alto “hasta la albardilla”; y con el fin de que la obra quedase resguardada se haría un rompeolas de escollos crecidos, a veinte varas del frente, “que en un escarpe suave se eleve hasta Plena-Mar”.

La idea del cierre del boquete no era nueva, parece que se comenzó a gestar a principios del siglo XVII, posiblemente cuando en 1606 se denunciaba a los sacadores de piedra para lastre, entre Arribisqueta y Santa Clara; ya que redundaba en grandes perjuicios para la población, sin duda porque penetraba más agua y arena¹¹⁷. Tal vez, a partir de este peligro se gestó la idea de reemplazar, no solamente las piedras quitadas, sino aportar más hasta llegar al cierre.

El Dr. Camino en su *Historia* nos dice que la idea del cierre la dio Texeira en 1636, mientras que Izaguirre adelanta la fecha a 1622, año en el que Texeira estuvo en la

117. Serapio MUGICA: *Curiosidades de San Sebastián*, I, 207. San Sebastián 1970.

ciudad, siendo agasajado y regalándosele una cadena de oro. Probablemente apoyados en el proyecto que les dio éste, el 6 de abril de 1629 solicitaron autorización para el cierre¹¹⁸. Como consecuencia de dicha petición, Jorge de Cárdenas, duque de Maqueda y General de la Armada del Océano, otorgaba su parecer el 2 de agosto¹¹⁹, manifes-

118. Ricardo de IZAGUIRRE: **Estudios acerca de la Bahía de San Sebastián**, 47. Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa, San Sebastián 1933:

“Señor. En este puerto hay un puerto a abrigo de la isla de Santa Clara para surgir y entrar en él muchos navíos, gruesos y pequeños en flotas seguros de tormentas y para servir de él es preciso cerrar la entrada de la mar entre la misma isla y el monte de Arribisqueta y porque de ello se ha de seguir gran utilidad para el servicio de V.M. en que como siempre deseo mostrarme”.

“Suplico a V.M. me dé licencia para cerrar la otra entrada a mi costa y para hacerlo con fundamento mandar venga Pedro Goinsbaez, Ingeniero flamenco u otro que lo sea de satisfacción a esta villa y vea y reconozca el otro puerto y dé la forma y traza como mejor se consiga el otro intento y que la que diere se ejecute que además de ser de particular servicio de V.M. vendrá a ser beneficio conocido de los navegantes de toda esta tierra. Guarde Dios la Católica y Real Persona de V.M. como la cristiandad ha de menester. De mi Ayuntamiento de la N. y L. Villa de San Sebastián a 6 de abril de 1629.- Por acuerdo Juan de Hoyos Aedo”. AGS. Meg. Mar y Tierra. Leg. 1.007, año 1629. De OLAVIDE, ALBARCELLOS y VIGON: **San Sebastián: Historia de sus Fortificaciones (siglos XVI y XVII)**, 157. San Sebastián 1963 (redactado en 1913).

119. *Ibidem*, 48. “Señor: Cumpliendo con la orden de V.M. lo que se me ofrece acerca del puerto nuevo que pretende hacer la villa de San Sebastián es que si bien hay un pedazo de mar de la isla de Santa Clara al monte de Arribizqueta que se puede hacer un pedazo muelle con que se excuse la comunicación de mar por aquella parte, no se si será bastante cosa para que quede puerto cual conviene al servicio de S.M. porque las crecientes y corrientes son muy grandes en aquella costa, y de pleamar parece que la grandeza del puerto puede ser capaz de algunos navíos, y de bajamar viene a quedar mucho menor y de mucho menos fondo. Otra dificultad se me ofrece que es que el fondo que hoy tiene puede ser que sea por tener dos bocas el puerto por donde vacía la mar, y cerrada una de ellas podría perderse el puerto por las muchas arenas que tira la mar en las menguantes en el estado que hoy está con tiempos de fuera no es buena la entrada del puerto, porque sobre algún

tando su duda sobre si ésto podía afectar al puerto anegándolo de arena. Tras este informe no se dieron más pasos en el siglo XVII en pro de su consecución.

Cerrada la boca continuaba Bort, se procedería a la construcción del muelle interior que circundaba la isla. También su cimentación sería sobre escollera, limpiándose previamente el fondo, y poniéndose las piedras más crecidas en el extremo 3, que debería quedar asimismo resguardado de los golpes del mar por la punta de la isla.

Una vez hubiera hecho asiento la escollera, se levantaría la muralla, dándola seis pies de grueso y elevándola tres pies sobre la mayor marea. Insertarían en el muro seis argollones, y entre cada uno de ellos se clavarían en el andén, dos cañones desechados de artillería del mayor calibre, para que unos y otros sirvieran de amarre.

Para la construcción de los muelles emplearían piedra sacada de la propia isla. Respecto a la amplitud del muelle sería de cien varas, para en este espacio hacer grandes almacenes, anchurosos tinglados y cómodos obradores para el servicio de la marinería. Valoraba esta partida de obras en menos de 100.000 pesos (1.500.000 R.V.), sin estar comprendidos los edificios.

Aunque afirmaba que convendría hacer algún muelle para amarrar las embarcaciones y abrugarlas de los vientos del sur, también opinaba que sería sin embargo muy perjudicial, pues al chocar las olas directamente retrocederían con tal velocidad, que multiplicarían la agitación, inutilizando la resaca toda la Concha, y no estaría segura la Dársena. Por tanto era preciso dejar expansión al agua para que se dilatase con suavidad “fuera de que según informan no causa el menor peligro el viento Sur”. Proponía como alternativa enterrar en la arena, al nivel

banco de arena o los escollos que hay al lado de la isla y de la tierra firme rompe la mar con mucha violencia, de manera que tienen peligro los navíos al entrar por allí. Esto es lo que puedo presentar a V.M. por mayor, porque a pesar que convenía a su Real servicio lo hubiera mirado con la atención que debo”.

de la baja mar, unos macizos de fábrica trabajados dentro de cajas, como explicaba en otros apartados anteriores, asegurando en los centros con hierros embetunados, unos argollones de bronce, que tenían el mismo uso que colocados en murallas verticales.

También se podía beneficiar el puerto drenando su fondo con pontones, y como desde las peñas del Antiguo hasta Igueldo había una distancia de 1.000 varas con mucha extensión de arenales hacia los juncales, sería fácil hacer en ellos, si las demás cosas tuvieran efecto, balsas. En ellas se tendrían en agua, cantidades crecidas de maderas de todas especies, tinglados para conservarlos en seco, gradas cómodas para construir navíos, diques para carenarlos, y en fin todo lo necesario para construir un buen astillero de marchantes.

No le quedaba duda a Bort de que si el puerto llegaba a reestructurarse, sería sumamente cómodo y no habría otro que se le pudiera comparar en aquellas costas. Además de lo expuesto, tenía la singular ventaja de ser muy fácil el acceso y salida de él a todas las horas del día y de la noche; e idóneo para las arcas del Rey, y otras embarcaciones dedicadas al transporte de materiales de construcción, ferretería, clavetería, cáñamo de Aragón y Navarra y otros pertrechos de guerra. También para el arribo de las Fragatas de Su Majestad en tiempos de contienda, favoreciendo nuestra navegación y la persecución de los enemigos en toda la costa de Cantabria, utilizándose incluso para navíos de guerra que quisieran abrigarse en casos urgentes.

De nuevo insistía en que el Consulado, al carecer de recursos, se quedaría empeñado “para siglos”, y no podría ejecutar las otras obras de la Concha, exceptuando la Dársena. Por ello le parecía más justo, que lo costeasen también el común de los interesados y el Estado, poniendo el ejemplo de Labord, que destinaba anualmente una considerable cantidad para las obras de los puertos de Bayona y San Juan de Luz. Del mismo modo consideraba legítimo que contribuyesen en la financiación de estas obras las

provincias de Guipúzcoa, Alava, Navarra, Aragón y la Real Compañía de Caracas. Además incluso proponía que podía recurrirse al Rey para que concediese alguna ayuda, en atención a la parte que le pudiera resultar en el fomento de su erario. Terminaba modestamente diciendo: “Este es mi sentir que sujeto a la censura de los sabios”, firmándolo en San Sebastián el 27 de Agosto de 1774.

9. El impacto del proyecto

Sin duda el Proyecto de Bort produjo una positiva impresión en el Consulado, por su contenido, cuidada y detallada ejecución de los planos, bien delineados y coloreados con aguadas, en cuya elaboración Bort era sumamente exquisito. Esto motivaría que en una Junta de Comisionados, celebrada el 25 de septiembre, se determinase que: habiéndose tratado sobre el mérito que poseía Julián Sánchez Bort, por haber tenido que hacer varias jornadas desde Cartagena a esta ciudad, para determinar el sitio en que tenía que ejecutarse la Dársena, el terreno en que erigirían la torre y se colocaría el faro para guía de navegantes, y los tres planos que había formado para la ejecución de estas obras, cierre del boquete de Santa Clara a Igueldo, y todo lo demás que daba el presupuesto. Teniendo presente también la intervención que tuvieron en su venida, los Excmos. Sres. marqués de Grimaldi, y Julián de Arriaga, deseaban remunerar el prolijo trabajo, que había tenido Sánchez Bort en dichas operaciones. Acordaron que por el gasto hecho en las expresadas jornadas, y su manutención en la Ciudad, se le entregase del haber de la Ilustre Casa veinte mil R.V. en dinero efectivo. Y para remunerar la actividad mencionada, se pidieran por el Prior Echague, a París, u otra parte donde pueda haberlo, un espadín, caja para tabaco, y un juego entero de hebillas. Además, un reloj para su señora, grabándole las Armas de la Ilustre Casa, en oro todo, por un valor de diez a doce mil Rs. La entrega se haría por el Sr. Zabala, a D. Julián,

expresándole la gratitud tenía la Junta, por “las luces, con que la ha favorecido”¹²⁰.

En octubre de 1774 se realizaron dos Juntas de los Comisionados. En la del día 4 se manifestaba que habían tenido noticia de lo competente que era el Comisario Ordenador de Marina, Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, en asunto a obras marítimas, por la gran experiencia que había tenido en los Departamentos en que había residido, y su destino en la Judicatura de Arribadas de Indias, Juzgado de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, y del Contrabando en esta Provincia. Por ello no dudaban que sería interesante que viera el Proyecto. De esta junta salió el acuerdo de que los Sres. Guruceaga y Huici le llevarían un ejemplar y el “Plano pequeño”, que también hemos podido localizar¹²¹ (Lámina n.º 14).

Obviamente, con esta decisión se buscaba la aprobación de un técnico como al parecer era Rubalcaba, a la vez que se informaba a una persona en conexión directa con la Corte, puesto que la propia monarquía era accionista de la Compañía de Caracas¹²².

Dos días después volverían a reunir para informar del contacto con Rubalcaba, el cual manifestó al recibirlo un fuerte agradecimiento a esa atención, ofreciéndose por su parte, en cuanto le permitiesen sus facultades, concurrir a la verificación de las intenciones del Consulado y de la Junta. Rubalcaba reconocía en su respuesta las grandes utilidades, que con ello tendría el Estado, Comercio, y Marina.

120. ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 109-109v.

121. AGS. Sec. de M.P y D., Plano n.º VIII-145: “Plano general del puerto de San Sebastián con las obras proyectadas para mejorar su Concha y darcena”. s.f. (San Sebastián, 27 de agosto de 1774). Escala de 103 mm. las 500 varas castellanas. Tinta y colores. Con explicación. Mide 407x512 mm. Anexo a una copia del “Proyecto general”.

122. Montserrat GARATE OJANGUREN: **La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas**, cap. V: “Capital, Acciones y Accionistas”. El infante D. Luis era uno de los accionistas.

En la misma junta se leyó la carta del marqués de Basecourt, comentando el Proyecto enviado el 29 de agosto. El Comandante General había pasado el Proyecto al Ingeniero Jefe Carlos Agustín Giraud, el cual contestaba¹²³ (Apéndice n.º 6), que al no variar en la sustancia al que presentó Pedro Ignacio de Lizardi, no encontraba perjudicial esta obra para las fortificaciones y defensa de la plaza. Sin embargo insistía en que debería terminarse el reforzamiento de la cimentación del lienzo de Guardamar, contiguo al Baluarte de San Felipe, donde comenzaría la Dársena. Igualmente advertía, que al avanzar el nuevo muelle más de trescientas varas sobre la longitud del viejo, dejaría menos expansión a las aguas, y chocarían con más violencia sobre el citado muro. Para evitar la destrucción de éste proponía su reforzamiento, mediante estribos de siete pies de largo y cinco de ancho, situados a siete varas de distancia. La obra, se emprendería en verano, y la valoraba en 4.000 pesos.

10. Juan Jose de Zuaznábar y su discurso político

Parecía una premonición el que Bort terminara su completísimo Proyecto, sujetándose humildemente “a la censura de los sabios”, después de confeccionar un trabajo que le había costado cuatro meses, pues efectivamente éste se sometió a la crítica enseguida. El encargado de estudiarlo en primera instancia fue, como hemos visto, el Ingeniero Jefe Carlos Agustín de Giraud, por mandato del Comandante General de la Provincia, y su informe había sido favorable.

Sin embargo, no todos recibieron bien el proyecto de Bort, el Cónsul Juan José de Zuaznábar, que según advertimos, no estuvo presente en la importante Junta General del 1 de julio de 1773, y el siguiente año, ya como Cónsul

123. ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 111-112.

no asistió a dos Juntas de Consultores; venía estudiando con ahinco la forma de paralizar la ejecución de la Dársena. Este Zuaznábar, como dijimos, probablemente familiar del cuñado del marqués de Iranda, José Agustín de Zuaznábar, pudo ir en contra del Marqués, que apoyaba el proyecto, por encima de sus éxitos sociales y económicos en la Corte.

El Cónsul Juan José de Zuaznábar redactó en contra su “Discurso Político sobre las obras proyectadas para mejorar el Puerto y Dársena de la M. N. y M. L. Ciudad de San Sebastián”, probablemente en octubre, ya que fue recibido por los Comisionados el 5 de noviembre. Zuaznábar lo presentó oficialmente al Consulado el 14 de noviembre¹²⁴.

Análisis del contenido

El documento consta de ochenta y cinco apartados¹²⁵. Iniciábase con la afirmación de que el proyecto que se intentaba realizar era sin duda, lo más importante que el Consulado había acometido desde su fundación. Para argumentar sobre él, indicaba que se había instruido en su contenido, ya que al haberle nombrado Cónsul ese año, es decir “Padre del Comercio según sus Ordenanzas”, tenía que tomar esa responsabilidad.

Comenta cómo se había ido informando por comerciantes, encontrando entre ellos juicios contrapuestos. Unos lo ensalzaban y otros se mostraban contrarios, algunos le aseguraban su fácil ejecución y otros lo veían imposible; para unos traería ventajas para el comercio, pero para otros sería la ruina. Según algunas opiniones el empeño era proporcionado a la solvencia del Consulado, mientras que sus detractores decían que era muy superior a ella.

124. AHN. Consejos, Leg. 900, 183-184.

125. *Ibidem*, 185-218.

Al observar criterios tan encontradas el Cónsul decidió por sí mismo estudiar el presupuesto y plano de Lizardi, y el proyecto de Bort. Previamente había revisado los gastos y fondos existentes en el Consulado, y de ello deducía que no se podían hacer cálculos exactos ni dictámenes acertados. El sentirse hombre público y responsable del comercio, le obligaba a dar su opinión sobre ello, lamentando no haberlo podido hacer cuando se había presentado el plan de Lizardi en la Junta General, por no atreverse, pues se daba cuenta, según afirmaba, de la cortedad de sus talentos y la superioridad de las luces de “tan respetable Congreso”. En consecuencia sometería este Discurso a los Comisionados de la Dársena, para que tratarasen con imparcialidad la materia.

Hecha esta introducción, evidentemente política, comenta cómo se había decidido construir una Dársena para asegurar los navíos de gran porte, y que al encontrarse en la ciudad Pedro Ignacio de Lizardi, se le había encomendado la realización del plano y presupuesto. Era evidente, según afirmaba el ingeniero Giraud, que no perjudicaría en nada a la fortificación y defensa de la ciudad. También comenta que el Consulado había recibido información sobre la utilidad del proyecto y el apoyo de una serie de personas, como D. Juan Bautista de Donesteve, Alférez de Navío y constructor de la Real Armada, D. Antonio Amestoy, Piloto de los navíos de S.M., Teniente del Puerto; D. Felipe de Loidi y D. José de Montondo, Capitanes de Navío que navegan a América; D. Sebastián de Echeverría, D. Juan Francisco de Mestretua y D. José Joaquín de Mendizábal, Capitán de Navío de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, D. Manuel Echegarán, Contramaestre, desde hacía muchos años en ese puerto, y Juan Jaime de Lecuza, Piloto práctico de toda esta costa. Todos ellos congregados en Junta General habían aprobado el proyecto. La información que da Zuaznábar de los hechos es correcta, tal como hemos visto anteriormente.

En su narración de los sucesos comenta, a todas luces plena de una retórica adulatoria nos dice: que el envío al

Rey del proyecto y su aprobación, tuvo un resultado tan favorable como se esperaba de un Monarca que a ejemplo de sus augustos progenitores y especialmente de su bisabuelo Luis el Grande, vivía “incesantemente desvelado en hacer feliz a la Nación proporcionándola con sus sabias providencias un comercio dilatado, que al paso que haga respetar su augusto nombre en ambos mundos, llene de inmensas riquezas a sus fieles vasallos”. Continuaba su discurso con las alabanzas al proyecto y arquitecto, añadiendo que el Rey, además de la aprobación y protección, encargó la dirección al mejor profesional, Julián Sánchez Bort. Seguidamente pasa a narrar la llegada de Bort, el estudio del terreno, viaje a Francia, etc. y finalmente el Proyecto. Reconociendo que ni él ni ningún miembro del Consulado era capaz de hacer ningún dictamen sobre él, pero resume el contenido de sus partes.

Pasa después Zuaznábar a exponer las razones que tuvo el Consulado para acordar la ejecución de la Dársena, y en este punto es donde comienza la crítica:

La primera estaba en torno a la cuestión que una vez ejecutada la Dársena se aumentaría mucho la introducción de navíos de porte mayor, empezando por los de la Compañía de Caracas y otros mercantiles, y como consecuencia aumentarían los derechos de la avería que se satisfacen a la Casa. A ello contestaba que suponiendo que en la dársena proyectada entrasen navíos de seiscientas toneladas, mientras que en las actuales instalaciones no podían pasar de doscientas, se preguntaba que como en el caso del comercio presente se necesitaban veinte mil toneladas de buque, ¿se podría deducir que el tonelaje aumentaría a veinticinco mil?. La contestación suya era que no, ya que para que el comercio aumentase, bastaría con que entrasen más barcos del mismo tamaño, pues la importación se hacía con arreglo al consumo, y como con una dársena éste no aumenta, tampoco elevaría el derecho de avería.

Su conclusión era que con la nueva dársena se necesitarían treinta y tres barcos donde en aquel momento se empleaban cien. Tampoco consideraba que ésto constitu-

yera una ventaja, ya que los seguros no bajarían, porque eran menores en los barcos más pequeños. Ni siquiera concede que habría ahorro en los fletes de importación, aunque sí en los de exportación. Zuaznábar diserta sobre este aspecto, para concluir afirmando que sería mejor hacer el comercio en barcos más pequeños, y para ello no haría falta construir la dársena, sino mejorar la Concha.

Con respecto a la idea del traslado del arribo de los barcos de la Compañía de Caracas del puerto de Pasajes al de San Sebastián, opinaba que no aumentaría el derecho de avería por las exenciones que tenía, pero que sería de gran ventaja para la ciudad, aunque no necesitarían la dársena conforme explicaría más adelante. Esta última afirmación no es correcta, ya que la Compañía tenía barcos de hasta 875 toneladas, siendo de 200 toneladas menos de la tercera parte, y no era su aplicación fundamental el transporte a América¹²⁶.

Otra razón que avalaba la construcción era que el muelle de Caiburu amenaza ruina, su reparo era muy costoso y se ahorraría hecha la dársena. Para invalidar este aserto calculó Zuaznábar el coste de la reparación del muelle en 24.000 R.V., demostrando que evidentemente era más barato que la obra de la dársena. También sumó lo que el Consulado había gastado en obras de muelles en catorce años, dando una media anual de 10.359 R.V., mientras que los intereses que se pagarían del importe de la dársena serían de 125.170 R.V.

El tercer argumento iba en contra de que para la perfecta conclusión de las obras fuera necesario el aumento del medio por ciento en el derecho de avería, pues ésto repercutirá en el comercio y en el común. Por otra parte se decía que el aumento del comercio se conseguirá con la dársena y con la ejecución de los Caminos Reales desde los Pirineos incorporados en Villafranca, pues a través de

126. M. GARATE, ob. cit, cap. 6: "Los navíos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas".

ellos se llevarían las arboladuras y tablazón para los bajeles reales, además de conducir por este puerto el comercio que hacía el Reino de Aragón con Cádiz, a través de Barcelona.

El Cónsul Zuaznábar consideraba esta razón no válida, ya que era más costoso el transporte terrestre desde Aragón a San Sebastián que a Barcelona, e incluso la navegación por el Mediterráneo resultaba menos peligrosa. Sin embargo, aun contemplando que los caminos aumentasen el comercio, no parecía necesaria la dársena, con lo cual debían tratar de investigar si ésta lo aumentaba. Convencido de que no lo elevaría, volvía a insistir en que las mejoras en la Concha serían menos arriesgadas y costosas.

Además, para ejecutar la dársena el derecho de avería habría que subirlo hasta el uno por ciento, como demostraba después, lo que motivaría que los comerciantes prefiriesen dirigirse a Bayona, Bilbao y Santander. Consideraba que el de San Sebastián, por el momento y sin necesidad de obras, era el mejor puerto de los tres, y que si no aumentaba el tráfico era motivado por el problema del paso por Navarra. Advierte de nuevo que el aumento de derechos haría perder el comercio navarro y transcribía una carta de la Hermandad de Comerciantes de Pamplona, escrita en 1758, en la que apuntaban que en Bilbao les cobraban menos.

Acaba su oposición al aumento de la avería, sugiriendo que se comisione a cuatro o seis personas para que visiten los puertos citados, vean sus ventajas y el comercio que hacían con Castilla, Cataluña, Valencia, Aragón y Navarra, para tomar providencias y propiciar el aumento de los negocios. Proponía igualmente que se fueran haciendo obras poco a poco, para que nadie se percatase de los progresos y no alarmar a los otros puertos. Evidentemente sus ideas parecen las de un comerciante de pocas miras y su planteamiento final algo pueril.

El argumento de que ejecutada la Dársena, el puerto sería más seguro y se evitarían los naufragios ocurridos en

tiempos borrascosos no lo niega, pero afirma que ésto se lograría mejor y sin tanto costo, cerrando la boca entre Santa Clara e Igueldo.

Al problema de que las embarcaciones no podían entrar en la baja mar, con el riesgo de perderse navíos, mercancías y gente por falta de la Dársena contestaba, que importaría más el daño de las pérdidas que la obra proyectada. Repite que estos daños se evitarían cerrando la boca de Santa Clara, quedando el puerto segurísimo, no solamente para los navíos mercantiles, sino también para los de guerra.

Respecto a la ejecución de la Dársena como útil al Estado y a la causa pública, suscribe lo anterior, pero se cuestionaría si debía ser el Consulado el emprendedor lo que era útil a la causa pública. Sobre ello da su parecer precisando que aunque no debían perder de vista la causa el Consulado, tendría que hacer aquello que estuviese dentro de sus posibilidades, proponiéndose como objetivo primero el fomento del comercio y en orden secundario la utilidad pública. En consecuencia, según él, lo mejor sería que abandonasen el plan, por ser superior a las posibilidades del Consulado.

Una vez invalidadas las seis razones que argumentaba el Consulado para hacer el proyecto, continuaba el Consulado su discurso examinando si la obra era empresa posible con los esfuerzos de la Ilustre Casa. Para ello hace los cálculos de lo que habían conseguido reunir en veinte años, estimándolo en 620.102 R.V. El Consulado, se había creado hacía noventa y un años y desde entonces estaba cobrando el derecho de avería, habiéndose empleado todos los ingresos en gastos ordinarios y extraordinarios; de donde conjeturaba que la obra excedía a sus posibilidades. Zuaznábar dividió el costo total de la Dársena, entre los seis años que calculaba Bort que duraría su ejecución, efectuando el balance económico, contando con los ingresos anuales más los censos y réditos. Como resultado del descuento del pago anual de la dársena, vio que se llegaría al sexto año con una deuda superior a los seis millones. Por

tanto, sería entonces necesario recargar los derechos del Consulado, y entonces se arruinaría el comercio.

Igualmente desarrolló un cómputo económico suponiendo un incremento del medio por ciento del derecho de avería, quedando al sexto año endeudado también en cerca de seis millones. Su razonamiento parece lógico, si se tiene en cuenta que partía de los datos de los últimos veinte años y no suponía incremento alguno en el comercio, lo cual no es razonable. Teniendo en cuenta la posible utilización de los nuevos caminos reales, o al menos el incremento de la población.

No obstante, fue profundizando en la manera de que se obtuviera más dinero de la avería, en concreto en el cacao y cueros que venían de Cádiz y La Coruña, que no lo abonaban por culpa de algunos miembros del Consulado. Con el fin de ahondar en esa cuestión analiza las primeras ordenanzas de la fundación del Consulado, cuya Real Cédula había sido dada en Madrid el 19 de septiembre de 1682, donde se decía que se observase en el capítulo 24, lo que se hacía en el Consulado de la Villa de Bilbao y en los otros la ley Real. El vizcaíno se había fundado por Real Cédula otorgada en Sevilla el 22 de junio de 1511, en la que se había concedido que se gobernase por la Pragmática dada al Prior, Cónsules y Mercaderes de la Ciudad de Burgos, dada en Medina del Campo el 21 de julio de 1494.

Por tanto Zuaznábar se remitiría a la Pragmática burgalesa de época de los Reyes Católicos, la cual por su

127. “E otro si mandamos que los dichos factores que están en el Condado de Flandes y en los Reinos de Francia y Inglaterra, y Ducado de Bretaña y en otras quales partes fuera de estos dichos Reinos ni sus cónsules no puedan repartir ni repartan quantías de maravedís algunos por las dichas Mercaderías que van de nuestros Reinos o de otra qualquiera parte al dicho Condado de Flandes ni en las otras partes mas de lo tanto por libra según que antiguamente se acostumbra repartir y lo que se repartiere y recaudase no se pueda gastar salvo en las cosas necesarias y concernientes al bien común de los Mercaderes y que las quantas de lo

. . .

valor documental transcribiremos¹²⁷. Basándose en ésta mencionaba la junta de 20 de mayo de 1683 donde se había fijado el arancel y la transcribía; en ella se concretaba el mismo pago por mercancías naturales del país o extranjeras. Después se remitía a la Junta General de octubre de aquel año, donde se había fijado el cuarto por ciento para las mercancías que llegaran a la Ciudad y al puerto de Pasajes. Por último apuntaba que por necesidades del Consulado, en 1707 se aumentaba el arancel al medio por ciento.

Zuaznábar había continuado indagando en los registros del Consulado para intentar descubrir los años que había durado el pago de estos aranceles dobles, pero en la investigación encontró algunas lagunas, porque alguien malintencionadamente había arrancado las páginas que clarificaban el asunto. En el registro del año 1721 ya apa-

que así gastaren mandamos a los dichos factores y cónsules que embien cada un año a los dichos Prior y Cónsules para que las traigan a la feria que se hace en la Villa de Medina del Campo por cada año y traídas a la dicha feria mandamos que quatro Mercaderes dos de la dicha Ciudad de Burgos y otros dos elejidos por los Mercaderes de las otras Ciudades y Villas de nuestros Reinos que se hallaren en la dicha feria y tienen trato de fuera de nuestros Reinos todos examinen las dichas cuentas y lo que por ellas se halle que no se deva recibir en cuenta que no los reciban y lo hagan restituir a los que lo mandaron gastar y esto mesmo mandamos que se haga cerca de las cuentas pasadas de seis años a esta parte y que los dichos Mercaderes y factores y los cónsules pasados que están en el Condado de Flandes o en Inglaterra o en la Rochela, o en Nantes, o en Florencia o en Londres sean obligados a las enviar a la dicha Ciudad de Burgos dentro de seis meses desde el día que allá les fuere notificado a los dichos Prior y Cónsules para que ellos la traigan a la dicha feria de Medina para que allí se bea y lo que hallaren malgastado lo haga restituir como dicho es o tomadas las dichas cuentas si los dichos quatro mercaderes vieren que hai necesidad que para algunos Negocios concernientes al bien de todos cumple que hechen algunas averías más para el gasto de los tales Negocios. Por la presente damos licencia, y facultad para que lo pueda hacer por entonces para las dichas necesidades, y no más que esto que no lo puedan hacer ni hagan salvo quando vieren que ai la tal necesidad que no se puede escusar”.

recía el derecho de avería en el uno por ciento, siguiéndose cobrando en 1743; sin embargo en 1745 se bajaba a la mitad, ignorándose las causas al no existir registros del año 1744, y desde entonces no se había variado la cantidad.

De su labor escrutadora sacaba dos conclusiones: que todos los productos debían pagar sin excepción, como se decía en la ordenanza fundacional aprobada por Carlos II; y que los derechos de avería se podían aumentar por un tiempo cuando fuese necesario para obras excepcionales.

Seguidamente entraba a considerar cómo se debía hacer un control para percibir mejor los derechos de la avería, llegando a la conclusión de que lo mejor era pensar en la buena fe del comerciante, que declararía la verdad en cuanto a la cantidad de las mercancías. Trae a colación la situación del puerto Bilbao, en donde había tres personas distintas para controlar los derechos: Veedor Contador de Descargas, Contador de Averías, y Tesorero, mientras en San Sebastián solamente se contaba con una, que además actuaba como Archivero y Ministro Portero. Indicaba también que incrementar personal era aumentar los gastos, y resultaba difícil encontrar las personas apropiadas; pero juzgaba conveniente elevar el salario del Recaudador y contratar un ayudante. Sin embargo Zuaznábar puso especial énfasis, en la obligación del Recaudador de asistir a la descarga de los navíos.

De nuevo volvía a temas ya tratados, concretamente al de que aún administrando y controlando bien, no aumentaría lo recaudado por el derecho de avería. Además, le parecía que los caudales con que podía responder Guipúzcoa eran cortos y estaban empleados en el Comercio, siendo muy pocos los comerciantes que querrían dejar el dinero a censo para construir la Dársena. Por otra parte, la Ciudad y la Provincia estaban empeñadas por los censos sacados para construir los Caminos Reales, y si el Consulado hacía la obra, se exponía a que le faltasen fondos, teniendo que pagar intereses abusivos del dos y medio al tres por ciento para obtenerlos. Este punto pare-

ce que estaba claro, pues también lo suscribía Bort en el Presupuesto.

Haciendo un parangón con otras construcciones, apuntaba igualmente que cuando el Consulado había resuelto la construcción de la Casa Concejil y Consulado en 1715, de cuya comisión se encargaron D. Nicolás Mernier y D. Juan Antonio Clasens, el costo de la obra no era comparable con el de la Dársena. Aún así, el Consulado había tenido problemas en encontrar todo el dinero a censo, y el Sr. Clasens tuvo que pedir nueva facultad en 1720, y obtener poder para conseguir, de la manera que fuese, el dinero para concluir la obra. El Ayuntamiento donostiarra y el Consulado estuvieron asentados en el edificio de la lonja, hoy el Museo Naval de la ciudad (Lámina n.º 15). Después construyeron un nuevo edificio al crearse la Plaza Nueva, de acuerdo con un diseño del arquitecto militar Hércules Torrelli en 1718 (Lámina n.º 16)¹²⁸, terminándose en 1722 con un costo de más de 40.000 pesos¹²⁹. El Concejo ocupaba la primera planta del edificio y la siguiente el Consulado¹³⁰. Torrelli había trabajado en el hornabeque de fortificación de la ciudad en 1694, trazando en 1723 el plano de la ciudad anteriormente comentado.

Continuando el hilo de la cuestión, el Cónsul se paraba a considerar que la Dársena, una vez comenzada tenía que finalizarse, ya que de lo contrario se arruinaría. Los operarios que trabajasen necesitarían dinero en mano y el Consulado se encontraría en una mala situación al tercer año, aún triplicando el derecho de avería.

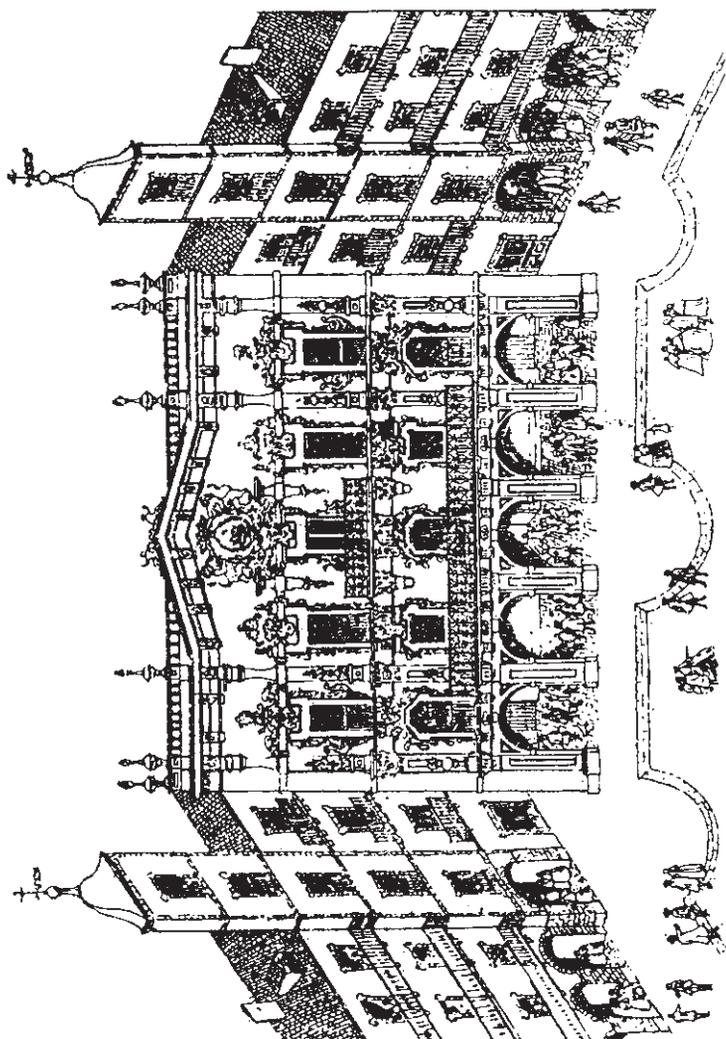
128. María Isabel ASTIAZARAIN: **Arquitectos Guipuzcoanos del siglo XVIII: Martín de Zaldúa, José de Lizardi, Sebastián de Lecuona**, 217. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián 1988.

129. Serapio MUGICA: **Las calles de San Sebastián**, 183-184. San Sebastián 1916, 2.ª edición 1965.

130. Joaquín de ORDOÑEZ: **San Sebastián en 1761**, 22-23. San Sebastián 1900, reed. 1963. Procede el manuscrito de la RAH. Fondo Vargas Ponce.



15. Antigua Lonja del Consulado, hoy Museo Naval.



16. Ayuntamiento y Consulado de San Sebastián, diseñado en 1718 por Hércules Torrelli.

Zuaznábar, en esa actitud de cuestionarse todo, llegó a plantearse incluso que Sánchez Bort se podía haber equivocado en el costo y ser superior, señalando que tal vez deberían fijar más porcentaje, aunque sabía que se presuponía una cuarta parte más de lo calculado, pues el arquitecto decía que era la obra más difícil y delicada de las que había proyectado.

Entraba tras esto a considerar la actividad de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, de la cual cobraba el Consulado una importante suma por dividendos. En este punto estimaba que no se podían aumentar los dividendos de ella, ya que estaba muy bien gobernada, y sus directores procedían con el mayor celo y prudencia, no estando sus negocios expuestos a pérdidas como los de otras compañías. Sin embargo, se planteaba que si hubiese desunión de los accionistas, o guerra entre los enemigos de la Corona, y se apoderasen de la provincia de Venezuela con quien ésta comerciaba, u otras causas fortuitas; podrían quebrantarse sus ganancias, y el Consulado se encontraría sin el dinero que revertía por medio de ella, no pudiendo hacer frente a sus pagos.

El mismo Zuaznábar presentía que las apreciaciones de su discurso eran en cierto modo exageradas y pesimistas, y así lo precisa al comienzo de la sección dieciocho de su discurso con las siguientes palabras: “Notarán tal vez algunos de nimiamente melancólicas estas reflexiones, pero dicta la prudencia que antes de entrar en unas empresas de tal gravedad se prevean y presenten los futuros contingentes y no se echen cuentas tan alegres como muchos las echan”. Añadiendo que los que hacían esos cálculos tan inseguros, querían aumentar el derecho de avería a toda costa, sin tener en cuenta que podrían sobrevenir los gravísimos inconvenientes que exponía, no pudiéndose cargar al Consulado con ese débito tan importante.

Por otra parte consideraba, que aumentando el medio por ciento el derecho de avería y administrándose mejor, tendrían para satisfacer los gastos ordinarios y extraordinarios y los intereses del dinero que se pidiese para la

ejecución de la Dársena. Pero si al tercer o cuarto año hacían los bilbaínos una rebaja en sus derechos en el puerto, ésto sería un golpe mortal para el comercio de San Sebastián. Por ello se preguntaba ¿qué hacer si ésto ocurría?. Ante esta situación ellos también tendrían que disminuir el derecho, y el Consulado se quedaría sin ingresos para acometer los pagos, “porque si una vez le pillan debajo sus émulos jamás le dejarán levantar cabeza”. Con esta frase terminaba haciendo una alusión a la competencia de los puertos de Bayona, Bilbao y Santander.

Zuaznábar dedicó la sección diecinueve de su discurso, a comentar la problemática de la ejecución de la Dársena, de acuerdo con el proyecto de Bort. Llegando a la conclusión, que en vista de tales dificultades, era poco menos que imposible su ejecución. A partir de ello se preocuparía por las causas del miedo del proyectista, explicándolas originadas por tres motivos. Por una parte argumentaba que, al ser Bort una persona muy ilustrada, sabía que los mayores hombres estaban expuestos a errar “*nemo tan beatus quinesciat errare*”, de cuyo principio deducía que a mayor dificultad en la obra emprendida, mayor el riesgo de errar, y que en la práctica esta obra resultaría irrealizable, por ser ésta la más difícil de las emprendidas por él.

Otra causa sería, que al haber estado Bort poco tiempo en la ciudad y no pasar el invierno en ella, durante el cual la acción del mar era distinta, hubiera dado un juicio prematuro, siendo más difícil la fábrica de lo que había pensado.

Otra cuestión que le inquietaba, era si los operarios podrían llevarla a cabo mal o equivocadamente. Y por último una cuarta razón era que durante los seis años de su construcción podía hacer un invierno extraordinariamente borrascoso, cuyo furor no reprimiera la obra. En cuyo caso, volvía a cuestionarse: “¿Qué será del Consulado? ¿Qué del comercio? ¿Qué del Puerto?. Yo lo diré brevemente. Nos quedaremos sin Puerto, nos quedaremos sin comercio, nos quedaremos sin Consulado”. Como se puede apreciar por las palabras de Zuaznábar, su posición ante el

proyecto era totalmente contraria y a la vez se manifiesta con una mentalidad pesimista, incapaz de arriesgar nada, totalmente inmovilista.

En la siguiente sección trató el Cónsul Zuaznábar la tercera obra que planteaba el proyecto de Bort, el cerramiento del boquete entre Igueldo y la isla y acondicionamiento de ésta, extendiéndose en todos los detalle del proyecto, y transcribiendo los comentarios del arquitecto en cuanto a los limitados fondos del Consulado para hacer frente a los réditos de los 40.000 pesos que debía tomar a censo para la ejecución de la dársena. Alude además, a los deseos del Consulado de acometer la obra de mejora del puerto. De todo ello no hace comentarios, pasando al siguiente punto.

Si la Junta General de Comercio creía que una vez ejecutada la Dársena aumentaría mucho la entrada de navíos, de la Compañía de Caracas y otras sociedades mercantiles. Y que igualmente, una vez hechos los caminos desde los Pirineos, para la conducción de arboladuras destinada a la construcción de bajeles, también acrecentaría la flota, y por tanto aumentaría el derecho de avería. El piensa que con el proyecto de acondicionamiento del puerto, una vez cerrada la boca entre la isla e Igueldo, se podían satisfacer todas las necesidades “sin aumentar el derecho de avería”. Evidentemente Zuaznábar como comerciante, deseaba desembolsar como todos los de su gremio lo menos posible, descubriéndonos en este momento el objetivo principal de su extensísimo Discurso: realizar obras sí, pero de la menor cuantía y sin aumentar los derechos que se estaban pagando.

Proseguía apuntando, que si la Junta estaba en la creencia de que ejecutada la Dársena sería el puerto de San Sebastián el más seguro y se evitarían los naufragios; con la parte del proyecto que él apoyaba sería suficiente. Se tendría que responder del mismo modo, según él, a la afirmación de la Junta sobre que la Dársena sería útil para el Estado y la Causa Pública, pues le parecía que con la ejecución del cierre del boquete sería mucho más. Sus aseve-

raciones en este punto resultan un tanto gratuitas, pues no tenía tras él un estudio que lo avalase, pretendiendo que con una sólo parte del proyecto se superaban todas las dificultades. Termina este apartado asegurando que se podían traer los navíos de la Compañía de Caracas al puerto, con la sólo ejecución de estas obras.

Zuaznábar nos hace una nueva aportación dentro de este contexto, dándonos el dato de que el Consulado escribió a los directores de la Compañía de Caracas el 15 de mayo de 1770, casi tres años antes de iniciarse el proyecto de la Dársena, lo cual confirma que ya se estaba gestando por estas fechas la ejecución de la Dársena; indicando que se ahorrarían 70.000 R.V. anualmente, si se trasladaran los navíos a la ciudad. Sin embargo el Contador de la Compañía, D. Miguel de Iriarte, lo estimaba en 55.066 R.V., añadiéndose a ésto otros beneficios no tangibles. La Compañía contestó el 21 de junio, y se podría conjeturar que con una respuesta positiva. Por ello el Consulado comenzó a plantearse en profundidad, la mejora del puerto mediante la ejecución de la Dársena para éstos y otros navíos. Evidentemente resulta difícil pensar, que el Consulado hubiera acometido la obra sin el apoyo y compromiso previo de la Compañía.

Dedica Zuaznábar la sección veintidós y última de su Discurso, a dar definitivamente su parecer. La primera acción que deberían abordar, una vez abandonado el Proyecto de la Dársena, los Comisionados de la Junta General de Comercio, era suplicar a Julián Sánchez Bort, que se tomase la molestia de calcular el coste que tendrían los almacenes, tinglados, obradores para el servicio de la Marina, y balsas para tener en agua cantidades crecidas de madera, siguiendo literalmente lo previsto en estos aspectos por el arquitecto. Otro paso sería cotejar si su coste era superior a las posibilidades del Consulado, sin aumentar los derechos. En tercer lugar que con el consentimiento de la Junta General, se renovasen la negociación con la Compañía, como se había hecho en 1770. Asimismo se pronuncia porque se solicite al Ayuntamiento su contribu-

ción económica en estas obras. Y por último, que se implorase al Rey algunas gracias en favor del comercio de aquel puerto, haciéndole ver los beneficios que se conseguirían para el Estado y la Causa Pública; y también las dificultades en que se hallaba el Consulado para ejecutarlo, si S.M. no le favorecía con la concesión de dichas gracias, las cuales no especificaba previendo algunos inconvenientes en su publicación.

11. Contestación de Julián Sánchez Bort al discurso político

El 5 de noviembre de 1774 los Comisionados remitieron a Bort el Discurso Político para que les diese su parecer. Este contestó con dos cartas al grueso discurso. La primera fechada tres días después de recibirlo y la otra pasados doce días. Ambas ponen de manifiesto la elegancia del arquitecto y lo profundo y ajustado de su análisis.

Comienza la primera carta¹³¹ (Apéndice n.º 7), indicando muy inteligentemente que el discurso que le habían remitido sin firmar, planteaba cuestiones en la mayor parte ajenas a su profesión, calificándolo de la siguiente forma: “en globo, diré, que el demasiado celo, y amor patricio, con que el autor atiende a la felicidad de su comercio, es muy posible degenera en caricias de padrastro, o como dice el vulgo, que, por querer mucho el cuervo a sus hijos les saca los ojos”. La frase es demasiado expresiva y son innecesarias las explicaciones.

Sánchez Bort no tiene inconvenientes en opinar que el discurso tenía un nivel elevado, estaba confeccionado con habilidad y erudición en lo que se refería a lo escrito; pero el modo y el tiempo le parecieron inoportunos. El modo, por tratarse de un asunto que se debía discutir en las Juntas del Consulado, sin conmover al público ni alarmar a los

131. ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 113v.-116v.

comerciantes de los puertos vecinos, pues “así lo hacían en la República de Roma sus antiguos cónsules”. En cuanto al tiempo, porque debía haberse hecho antes de pasar el proyecto escrito a la aprobación del Rey, por el respeto que se le debía a su Majestad.

Evidentemente, continúa diciendo, que si los comerciantes de los puertos de Bayona, Bilbao y Santander, hubieran discurrido con igual “melancolía”, no se habrían empeñado en los crecidos gastos que habían hecho, hacían y harían para mejorarlos con nuevos muelles, los cuales resultaban más costosos, sin comparación que los que tenían proyectados en San Sebastián.

No se trataba solamente de un tema de exportación e importación el que obligaba a las embarcaciones a arribar a puerto, sino que había que tener en cuenta que los más frecuentados eran los que proporcionaban mayores comodidades. Sánchez Bort afirmaba con rotundidad que si no entraban más barcos en la ciudad, ni mayores, era porque no cabían, y si se mejoraba con la Dársena, crecería el derecho de anclaje por lo menos y se multiplicarían los consumos.

Las consecuencias que sacaba de las dificultades que presentaba su proyecto, las consideró el arquitecto con palabras algo irónicas: “argumentos puramente metafísicos, e interminables: Nada pareció en el mundo más dificultoso, que desatar el Nudo Gordiano, pero Alejandro lo rompió sin gastos, pues en semejantes casos suele hacer más la maña, que la fuerza”.

Estima una paradoja la proposición final de mejorar la Concha sin hacer la Dársena, ya que traería ventajas para la navegación y perjuicios a los ciudadanos, mientras que la Dársena sólo, beneficiaría a ambos, siendo lo perfecto la realización de ambas. Indica que igualmente lo era, el hecho de considerar que el poder mantener a flote navíos de mayor porte, no aumentaría las ventajas del comercio. Pues todos los puertos tenían pontones para darles mayor fondo, y si la importación, y exportación fuese igualmente lucrativa en toda especie de embarcaciones, adaptarían las balandras, y pinazas, y excusarían tan crecidos gas-

tos. Sin embargo no lo hacían así, pues generalmente se medía la bondad de los puertos por la cantidad de agua; por tanto el menor número de embarcaciones no perjudicaría los derechos, pues hasta los de anclaje y seguridad debían reglarse en razón de la superficie que ocupaban.

Humildemente consideraba Bort que podía haberse equivocado en el presupuesto, aún habiendo tomado todas las precauciones. Sin embargo afirmaba, que por semejantes miedos no se habían dejado de hacer obras en todos los tiempos y todas las costas, sobre todo cuando los cálculos podían ratificarse. Estimaba que con más espíritu habían pensado los antiguos ciudadanos de San Sebastián, al tiempo de emprender los actuales muelles; ya que en relación a los haberes de entonces, su gasto resultaba de gran magnitud. Evidentemente no se podía responder a priori si la cuarta parte que había aumentado sobre los resultados del cálculo era excesiva o moderada. Para unos si se arruinaba la obra no habrá dinero bastante para repararla, en cambio otros consideraban que si el tiempo era bueno sobrarían caudales, y todos hablaban de forma hipotética. Bort indicó en este aspecto que la había acrecentado un cinco por ciento sobre la práctica, siguiendo las mismas normas que señalaban los ingenieros hidráulicos ingleses y franceses, porque nunca quería quedarse corto.

Sobre la escasez de medios para emprender la obra, que era el punto en el que se había incidido más en el Discurso, declaró Bort que “el dinero no es otra cosa que un signo de valor imaginario, que la costumbre, y la necesidad han dado a cada especie; pero que el crédito tiene valor efectivo, pues por él, y la buena fe subsisten, el comercio, la armonía, y el equilibrio entre todas las cosas; y como al Consulado no le falta éste, con facilidad se hará de aquel”.

Persiste en su argumentación buscando ejemplos en las pautas de otros países, y volviendo la mirada a la antigüedad evoca pasajes que nos resultan jocosos. Afirmaba que si todas las especies de oro y plata que hay en Europa se juntasen, apenas bastarían para pagar la deuda nacional de Inglaterra. Sin embargo, por sólo esa aseveración no se

podía opinar que aquel reino está arruinado, pues jamás se había visto en tanta opulencia y esplendor. También estaba persuadido, que si los expresados comentarios llegaban a trascender, sucedería lo que aconteció a Alejandro, “que habiéndose recogido a descansar en su tienda, encomendaron el silencio a un centinela, quien viendo a dos hombres, que a gran distancia se entretenían en conversación, cuya voz no oía, levantó la suya, y dijo, no habléis, que duerme el emperador, causando él mismo el daño que quería precaver”.

Proseguía ratificando, que la ejecución del proyecto plantearía dificultad, ya que se tendría que luchar contra la bravura del mar, pero más dificultades plantearía aplacar las inquietudes que había generado aquel Discurso, entre los poco instruidos o escrupulosos. En efecto, las inquietudes levantadas por el Discurso, como luego analizaremos, motivaron fuertes tensiones y situaciones desproporcionadas. Según el arquitecto el empeñarse en satisfacerlas con razones, sería dar margen a nuevas reprobaciones, que dilatarían esta cuestión infinitamente al modo de los aristotélicos, por ello apelaba al tiempo, y a la constancia, que eran los vencedores más seguros. Llegado a este punto saca a colación como paradigma de ello, la conocida resistencia que hizo Navarra a la ejecución de sus caminos, y los públicos gritos de los madrileños cuando se trató de limpiarlos, pero todo lo superó la fortaleza de quien lo había dispuesto, y cuando se comprobó el beneficio que estos empeños suponían, se apaciguaron los ánimos. Lo mismo podía ocurrir con la Dársena.

Considera conveniente que los Comisionados se informasen de los derechos que para estos fines exigían los puertos de Bayona, Bilbao y Santander, y ajustasen los suyos de forma que los otros no pudieran modificarlos. Después indica que sería conveniente formar un balance de las rentas y gastos, con el fin de ver el dinero con que se contaba destinado al pago de réditos, “mas esto con tanto sigilo, que lo ignore si puede ser, hasta la mano que lo escriba”. Como se aprecia Bort retoma algunos puntos del

Discurso de Zuaznábar, dándolos importancia en la medida que tenían, pero sin llevarlos a posiciones extremas, dando consejos de prudencia.

En el último párrafo expresaría sus dudas sobre que la paternidad del discurso fuera imputable a Zuaznábar –al que sin duda conocía y tenía en mayor estima de lo que realmente era–, pues el escrito había circulado entre el público sin firma ni fecha, con el carácter de los papeles prohibidos. Termina lamentándose, indicando que “habiendo unido mis intereses a los de un pueblo, y comunidad dedicada al bien de la cosa pública, miro con dolor, que se pongan dificultades para detener el curso de su felicidad, por quien tal vez tendrá más aptitud, que yo para vencerlas”.

Esta contestación de Bort se entregó el día 8 de noviembre. En la misma fecha hubo una Junta General de Comerciantes, a la que asistió el Consultor Goicoechea. Podemos deducir que el tema a tratar en ella sería la oposición a la construcción de la Dársena, y los argumentos del Discurso Político. Todos los asuntos que se llevaron a esta reunión no debieron resolverse aquel día, por lo que se planteó otra el día 12; a ella asistieron como otros miembros más, Goicoechea, Huici y Guruceaga. La respuesta del arquitecto-ingeniero, fue bien recibida por los Comisionados, ya que desvaneció los miedos que el autor del Discurso mostraba, respondiéndole al día siguiente¹³² (Apéndice n.º 8).

Los Comisionados ratificaron que habían efectuado los cálculos con la escrupulosidad que requería el asunto, mucho antes de tomar la responsabilidad, teniendo en cuenta lo que podía dar de sí la Dársena en haberes y derechos, en virtud de concesión Real, considerando que eran moderados. Aún con algún aumento que se impusiera, no llegarían a ser comparables con los del comercio de Santander, Bilbao y Bayona; deduciendo que haciendo prudenciales los gastos ordinarios y extraordinarios,

132. *Ibidem*, 116-117v.

quedaría liquidez para aplicarla a la obra de la Dársena. Todo ello, sin contar con otros medios diferentes que tenían arbitrados sobre el particular, resultaría suficiente para emprender su ejecución, conforme al coste del plano dispuesto.

La rotundidad de la afirmación, en cuanto a la posibilidad de financiación, contrasta con los datos aportados por Zuaznábar en su Discurso. Desgraciadamente no contamos con los presupuestos económicos que avalaban la afirmación de los Comisionados, pero parece evidente que había un problema de financiación en esta obra, que conocido por Bort, lo tuvo en cuenta en el proyecto al hacer los cálculos económicos, presentando alternativas de abaratamiento insertadas en su plan.

Animados sin duda los Comisionados por la respuesta de Bort, recobraron su tono y actuaron de nuevo. Al día siguiente volvieron a reunirse para enviar tres misivas. Una al primer Secretario de Estado, el marqués de Grimaldi¹³³ (Apéndice n.º 9), en la que le explicaban cómo una vez llegado a la ciudad Julián Sánchez Bort por su indicación, había reconocido el lugar de la Dársena teniendo en cuenta el proyecto de Pedro Ignacio de Lizardi, pidiendo los informes pertinentes al mismo arquitecto, “esmerándose en todo, con la aplicación, y escrupulosidad que requiere la obra”. Y disponiendo “este sabio, y celoso Facultativo”, contemplando su comisión como una de las más importantes dirigidas al bien común del Estado, el plano, y presupuestos, que le enviaban. Le indicaban asimismo que lo habían pasado al Comandante General, y le adjuntaban la respuesta con el informe de Carlos Agustín Giraud, para que lo presentase al Rey.

Explicaban también en la carta, que aunque el coste ascendía un millón y medio de reales más que el presupuesto aprobado de Lizardi, el Consulado “llevado de su propensión a las felicidades del Estado, bien universal de la

133. *Ibidem*, 118-119v.

Monarquía, y Comercio, y amor Patriótico”, se animaba a emprenderlo bajo la protección Real, para después pedirle su ayuda. Obviamente estaba dentro de la estrategia de los Comisionados, la búsqueda de dinero y beneficios de todo tipo, más acentuada ahora con la aparición del Discurso Político.

Siendo esta una de tantas aprobaciones que tendría que firmar S.M., rogaba la comisión que se les exonerase del gasto de las obras que indicaba el ingeniero Giraud, por no haber variación sustancial del plano antecedente, dando para ello tres argumentos: el “quedar resguardadas las trescientas, y más varas de Muralla, que hay desde el ángulo C. hasta el ángulo A. de la Garita”, el “confesarse en el propio informe la debilidad de la misma Muralla”, y un sutil argumento frente al ingeniero al “suponerse, que con ésta tendrán las aguas menos expansión, y que chocarán con más violencia en la expresada Muralla, y ser lo cierto, que aquella aumenta en doscientos, y veinte mil varas cúbicas, resultantes de la excavación que se ha de hacer, para que los Navíos estén siempre en flote”.

Aprovechan para solicitar que para su mejor ejecución y cumplimiento, se expidieran órdenes a los Sres. del Real y Supremo Consejo de Castilla, y especialmente a todos los Jueces y Justicias Ordinarias y Militares de S.M., para que diesen los auxilios posibles al Consulado, y no impidiesen con pretextos la construcción.

Se manda a la vez otra carta al Bailío Fr. D. Julián de Arriaga, notificándole de forma abreviada lo mismo que al marqués de Grimaldi, pues como sabemos Bort dependía del ministro Arriaga; en él se confiaba para que facilitase los medios para el logro de este Proyecto.

Las dos misivas anteriores se enviaron a Madrid, con una tercera carta, esta vez no al marqués de Iranda, sino a su hermano Martín de Argorri, para que se las entregase personalmente a Grimaldi y Arriaga. Desconocemos por qué ya no tuvieron contacto con Simón de Argorri, pues

toda la gestión en Madrid la llevaría a partir de ahora su hermano Martín.

No contento al parecer con su contestación anterior, Julián Sánchez Bort redactó un segundo escrito con precisiones y argumentos sobre el Discurso Político¹³⁴ (Apéndice n.º 10), que se leyó el 20 de noviembre. Inicia el aserto justificándose al haberles comentado en la anterior el tema de los fondos para ejecutar la obra, diciendo que si se había atrevido a insinuar que se formasen los cálculos, no era porque dudase, sino con el fin de animar a que, desatendiendo las infinitas opiniones que oírían sobre el asunto, llevasen adelante el noble, y generoso pensamiento de “hacer feliz su Patria”. Les transmite que no encontrarían ni oposiciones ni perjuicios de los comerciantes por aumentar el derecho de avería, “para tan útiles, y loables fines” en los que se pensaba invertir su producto, puesto que desde el año 1707 se había elevado este derecho de un cuarto a un medio por ciento, ya había subido en el año 1721 al uno por ciento, cobrándose la misma cantidad hasta el año 1744.

Se percibe claramente que Bort intentaba activar los ánimos con el fin de que emprendieran la obra, al citar de nuevo la parte del Discurso en la que se reconocía que, éste era “el negocio más arduo” que había emprendido la Ilustre Casa desde su fundación, pero que la Junta General de 1 de julio de 1773, había acordado, que convenía realizar las obras para fomentar más el comercio. En consecuencia, le parecía que si por motivos no tan graves se había cobrado por espacio de veinticuatro años el uno por ciento del derecho de avería, ¿por qué no se había de usar ahora de aquel privilegio?. Y si entonces no se había arruinado el comercio, ¿por qué se suponía ahora tan terrible calamidad?.

Con el objeto de persuadirlos, Sánchez Bort les comentaba la noticia que acababa de leer, sobre la cédula concedida a D. Pedro Pradez para la ejecución del Canal Real de

134. *Ibidem*, 121-122.

Murcia. Este hombre sin otra colaboración, tenía depositados sesenta millones de R., privilegio para tomar otros veinticuatro millones, y facultad para hacer un fondo de sesenta “por medio de cierta rifa o lotería”; todo ello destinado a hacerse cargo de la obra. Parecía evidente y se sacaba de ello la conclusión, que si un particular había adquirido crédito para cantidades tan importantes, cómo al Comercio de la Ciudad le iba a faltar para la décima parte de su proyecto. Ambas sumas iban destinadas a obras, y no eran aquellas, ni menos difíciles, ni menos arriesgadas que éstas. Termina la misiva con unas palabras que bien pudieron ser una norma o propósito en su vida: “es preciso tener constancia, y fortaleza. Dios se la dé a V.S.”. Suponemos que estos alientos les sirvieron en aquel momento a los Comisionados para conllevar la compleja situación que se había generado.

Realmente, en las dos cartas de contestación al Discurso Político, puede apreciarse el alto nivel ético-profesional del arquitecto. Bort realizó el proyecto con todo detalle para ser ejecutado por otro, ya que como veremos, sus ocupaciones no le permitían llevar a cabo la dirección de la obra. Entendemos que le animaba más el bien común que resultaría de la obra que sus propios ingresos, los cuales estaban asegurados al trabajar como director de las obras reales en diferentes lugares, siendo su base de actuación en aquellos momentos El Ferrol.

A la Junta General de la Ilustre Casa de Contratación y Consulado del 22 de noviembre, asistieron tres consultores a título personal. El Cónsul Zuaznábar presentó oficialmente su Discurso Político, y el Prior y Comisionados contestaron solamente con los argumentos dados por Bort, lo que no deja de sorprender, pues deberían haber añadido además estimaciones numéricas. La Junta, tras esta información, decidió contestar al Cónsul Zuaznábar¹³⁵ (Apéndice n.º 11), comunicándole que su discurso era pura oposi-

135. *Ibíd.*, 122v.-124.

ción y una “crítica nada decorosa del crédito de sus fuerzas, y fondos, que son muy otros, y superiores a los que se exponen en el citado Discurso”. Decidían devolvérselo por ello y también por haberse asegurado por varios asistentes, que desde hacía un mes circulaban copias de él por la ciudad, instándole a excusarse ante los Comisionados. El tema debía estar en aquel momento en el punto álgido, pues tenemos conocimiento, de que cuatro días más tarde volvió a reunirse la Junta de Comercio, asistiendo el Consultor Huici.

12. La autorización real al proyecto de Julián Sánchez Bort

Ganada en la Junta General la batalla al Discurso Político, los Comisionados contestaron el 27 de noviembre de 1774 a la carta de la Ilustre Casa del día 22. Asimismo, el Prior presentaba en la reunión la de Martín de Argorri del día anterior, donde indicaba que entregaría al siguiente las misivas con la documentación para la aprobación real, por lo que se le respondía dándole las gracias. Sin duda los Argorri eran personas diligentes e influyentes, ya que en la junta del 9 de diciembre se leía la carta que les remitía Julián de Arriaga, agradeciéndoles el envío del proyecto, cuyo logro deseaba vieran realizado; añadiendo que podían estar seguros de que contribuiría siempre muy gustoso, a cuanto dependiera de él.

Decidieron asimismo comunicar al marqués de Grimaldi la presentación del Discurso Político por el Cónsul Zuaznábar, y la decisión de la Junta General, acompañando la carta que les remitieron. Por si a la vista de ella había que tomar algunas providencias, para que no se retrasase la ejecución del Proyecto de la Dársena aprobado por S.M., con otro recurso como el del expresado Zuaznábar; ni diese lugar a otras apelaciones semejantes. Esta representación se le envió por medio de Martín de Argorri. El Prior Echague mostraría también en esta

Junta, la cuenta de los obsequios comprados a Bort, que importaba 10.951 R.V. y 18 mrs., acordando que el Comisionado Juan José Ibáñez de Zabala se los entregase con los 20.000 R.V.

Reunidos el 11 de diciembre se leía una notificación de Martín de Aragorri, en la que mencionaba que todavía no se le había llevado al marqués de Grimaldi el proyecto, por estar la Corte en Aranjuez; y que ésto se dilataría hasta que se trasladase a Madrid, pues a las graves ocupaciones de S.E. se agregaban otras actividades políticas, que también le tomaban tiempo y diferían el despacho de este asunto. A esta misiva se le respondió notificándole la carta recibida del ministro Arriaga, agradeciéndole asimismo sus esfuerzos y rogándole que insistiese al Ministro de Estado para obtener la aprobación del Rey, a fin de que las obras se comenzasen en la primavera, con la presencia de Sánchez Bort en la ciudad.

Siguiendo las incidencias a través del Consulado, llegamos al día 18 en el que se congregaron los Comisionados para leer la misiva que les había enviado Bort cinco días antes. En ella les anunciaba que por Real Orden, firmada en El Escorial el 19 de noviembre, se le notificaba que la Compañía de Badín, encargada de la construcción de la Acequia Imperial de Aragón, había recurrido al Rey solicitándole como experto en el proyecto, por haber inspeccionado parte de sus obras. Pidiéndole que pasase a hacer un nuevo reconocimiento y dictaminase sobre las dudas que ofrecía su continuación, para asegurar la ejecución de aquella obra tan importante. Se le comunicaba con el fin de que, eligiese el momento más oportuno que le permitiese su comisión en el asunto de la Dársena, para pasar a aquel Reino. La orden la firmaba el ministro Arriaga, y parece un requerimiento razonable, ya que Bort había concluido su trabajo hacía cuatro meses y no se podía tener inactivo un ingeniero de tanta valía.

La postura de Bort fue coherente con la de Arriaga, pues la dirección de las obras del puerto no le exigían estar por el momento, y determinó marcharse. No obstan-

te quiso desarrollar la experiencia propuesta en su proyecto, de trabajar un pedazo de hormigón con puzolana dentro del agua, para tenerlo adelantado a su regreso. Realmente su despedida fue muy cordial: “Me es muy sensible la separación temporal de esta Ciudad, por si en ella pudiese contribuir a ayudar, a V.S. al expediente de los incidentes que ocurran; pero en cualquiera parte que estuviese, los miraré con la mayor atención, y aplicaré todo mi desvelo a dar gusto, y complacer a V.S.”. Parece por sus palabras que le causó impacto la ciudad y sobre todo debió de sentirse bien acogido por sus habitantes.

Los Comisionados le contestaron el mismo día, indicándole su sentimiento por la inevitable partida, si bien mitigado por la tranquilidad que les otorgaba su ofrecimiento de contribuir en lo que necesitasen; por ello le pidieron instrucciones para llevar a cabo el experimento de hormigón con puzolana.

Sin embargo, el día 23 respondían a Julián de Arriaga, suplicándole con respecto a Bort que “sin él quedaría esta Nave sin gobierno”, solicitándole que comunicase esta dificultad al Rey, a fin de que no se les privase de “tan hábil Director”, por lo menos en las benignas estaciones del año. Ibáñez de Zabala entregó a Bort los regalos y el dinero, y éste quedó tan agradecido que pidió asistir a la siguiente junta para dar las gracias. El 26 de diciembre Julián Sánchez Bort se hizo presente en ella, expresando su satisfacción por la dádiva recibida. Aprovecharon esta coyuntura para suplicarle que durante su ausencia estuviera en contacto con el Comisionado Ibáñez de Zabala, lo que él aceptó gustoso; poniéndose de relieve la buena relación que existía entre la institución y el arquitecto.

Como habitualmente se efectuaba todos los años, el 31 de diciembre de 1774 se hizo la Junta General de Comercio. Mediante riguroso sorteo salió como Prior José Domingo de Huici, y en el cargo de Cónsules Juan Ignacio Ibáñez de Zabala y Juan José Vicente de Michelena, es decir, dos antiguos Comisionados pasaron a formar parte del máximo órgano de dirección del Consulado. Como Consultores de

este organismo se nombraron, al prior y primer cónsul salientes, Diego de Echague y Juan José de Zuaznábar, además de José Ignacio de Goicoechea y Juan de Michelena. A la primera junta que convocaron los Consultores, el día 4 de enero, no se presentó Zuaznábar, posiblemente tenía aún presente la oposición y el rechazo que habían mostrado a su escrito.

La primera Junta de los Comisionados de 1775 se convoca el 6 de enero. En ella, y en cumplimiento del decreto de la Junta General de 1 de julio de 1773, al haber sido nombrado Prior José Domingo de Huici, uno de los cinco elegidos para la ejecución de la Dársena, se designó en su lugar para este año a Diego de Echague, prior que acababa de cesar.

En este día se transmitió la respuesta de Martín de Aragozri de 29 de diciembre, en la que comunicaba haber entregado al marqués de Grimaldi a su regreso de Aranjuez, el proyecto y planos, quedando con él en que los estudiaría. Sin embargo, viéndole tan ocupado dudaba que pudiera hacerlo en breve plazo, por lo que seguiría insistiendo. Inmediatamente contestaron a Aragozri con su agradecimiento notificándole que Julián Sánchez Bort había salido el día 2 para la Corte, con destino a reconocer la Acequia Imperial de Aragón. De lo que se deduce que la estancia de Julián Sánchez Bort en San Sebastián fue por tanto de ocho meses.

Mientras tanto la ausencia de los consultores Zuaznábar y Goicoechea se repetía en la nueva Junta de Comerciantes del 26 de enero.

La idea de llevar a cabo la Dársena se seguía manteniendo, prueba de ello era que el experimento de Julián Sánchez Bort se había llevado a cabo. Ello consta en la Junta de los Comisionados fechada el 29 de enero, donde se presentó un memorial de Asensio Amestoy, vecino de la ciudad e hijo del teniente del puerto y muelle, en el que exponía que había trabajado en tomar medidas y en los ensayos por encargo de Bort; por lo que se le pagaron 300 R.V. En aquel momento también se da a conocer una carta

de Martín de Aragorri del día 16, con otra de Bernardo del Campo, Oficial Mayor de la Secretaría de Estado, el cual indicaba que había comenzado a hablar con el Marqués dos o tres veces sobre la Dársena, pero que había tenido que suspender la charla, insistiendo el Marqués que el proyecto lo tenía presente.

Aragorri manifestaba en la suya, que estaba muy preocupado porque no avanzaba el expediente a pesar de su insistencia a Bernardo del Campo. Conocía también que Bort estaba en Madrid, y aquella era una buena circunstancia, por si el marqués de Grimaldi pedía aclarar alguna duda sobre los planos.

Efectivamente, a la Junta de los Comisionados de 5 de febrero llega una carta de Bort fechada el 30 del anterior mes, en la que advertía que se encontraba aquejado de una dolencias en una pierna. Añadía que estaba seguro de que el marqués de Grimaldi no tenía olvidado el expediente y que lo despacharía cuando se lo permitieran sus ocupaciones. Evidentemente Bort estaba muy interesado en que el proyecto saliera adelante, pues añadía que no se descuidaría en solicitarlo cuando pudiera salir de casa. De inmediato se le contestaría diciéndole que vivían llenos de confianza en el logro de la ejecución del proyecto.

Sin embargo se comprueba todavía la existencia de tensiones sobre el proyecto de la Dársena en el Consulado, pues aún en el mes de febrero no se habían incorporado a la Junta General de Comercio los consultores Zuaznábar y Goicoechea.

A mediados del mes de marzo llegó la noticia, a través del Comisionado Zabala, de que el Rey había promovido a Julián Sánchez Bort a Capitán de Fragata. Este evento propiciaba una nueva comunicación con él para darle la enhorabuena, mostrándole a la vez preocupación por las ocupaciones que le sobrevendrían de las nuevas comisiones que conferidas por S.M. Recelaban de las consecuencias que esto podrían acarrear a la aprobación de la proyectada Dársena; aunque confiaban que Bort pondría los medios para que se diera la conformidad y se efectuase.

Reconocido Sánchez Bort por las delicadas expresiones de los Comisionados, contestó a sus inquietudes, advirtiéndoles que los nuevos encargos que se le habían otorgado podrían interrumpir o dilatar, mas no privar enteramente a la Casa de Contratación y Consulado, de su dirección de las obras proyectadas en el puerto. Sin embargo, a la vez insistía en que ellos también promoviesen por su parte el que él volviera.

Pasado el mes de abril sin ninguna novedad, llegó el siguiente con noticias del arquitecto. Una vez recuperado Sánchez Bort, había ido a Aranjuez a ver al marqués de Grimaldi para acelerar la aprobación del proyecto, y curiosamente éste se había sorprendió porque creía haberlo despachado hacía tiempo.

Para darle curso pedía que se enviase copias íntegras de Planos y Proyecto, “acompañándolo todo con nueva representación, que no suene repetida, sino de primera instancia”, haciendo después a S.M. las súplicas, que estimasen convenientes para la empresa, actualizando las fechas, pues no quería el marqués de Grimaldi que se viera, que este asunto había estado detenido, por haber dado valor a ciertos “importunos recursos, introducidos por parte no legítima”, los cuales se dirigían únicamente a invertir la idea y no habían inquietado al Ministro, al que sólo le preocupaba el bienestar del pueblo, y el aumento de su Comercio.

Lamentablemente se habían perdido cinco meses desde el envío del Proyecto para la aprobación por el Rey, justificados por la gran carga de trabajo del Ministro, que creía haberlo dado curso ya. Pero ante todo se dejaba entrever un enorme interés compartido por Grimaldi y Sánchez Bort, que quería restar importancia al problema de oposición que había planteado un grupo de la ciudad. Al parecer, esta obstrucción no había llegado a conocerse formalmente en la Corte, y solamente tenía constancia de ella el Ministro por la información que le habían dado los Comisionados.

Interesado Sánchez Bort por las pruebas que habían colocado en el agua, indicaba que parecía ya tiempo de

sacar los cajones, para examinar el grado de consistencia que había adquirido cada uno. Solicitando por tanto que se le enviasen unos trozos a Tudela, donde iría pasados cuatro días, pues aunque tenía intención de pasar personalmente a hacer el examen, dudaba mucho que le fuera posible, pues el Rey quería que se detuviera poco tiempo en Aragón. A esta preocupación del arquitecto hay que añadir su especial atención por el problema económico, intentando que la obra se realizase con el menor costo, aspecto que había manifestado en el proyecto, y que pretendía conseguir con el uso del hormigón de puzolana.

Con la misma fecha se recibió otra carta de Martín de Argorri, el cual había sido informado por el mismo Julián Sánchez Bort de la entrevista mantenida con el marqués de Grimaldi. En ella demandaba que se le remitiese con brevedad lo solicitado, ya que iba a Aranjuez para entrevistarse con el Ministro e insistirle sobre la importancia del proyecto. Al marqués de Grimaldi se le contestaría recordándole el envío que se le había hecho de los planos el 14 de noviembre de 1774.

El día anterior a la Junta de Comisionados del día 27 de mayo, escribieron a Bort informándole de las misivas enviadas al marqués de Grimaldi. Asimismo por su criado Ignacio Vicente de Urrutia, le remitieron dos cajones con las muestras de la mampostería de puzolana números 1 y 2, pues en el 3 no hubo ningún efecto y volvieron a depositarlo en el mar, para ver si mejoraba o no con el tiempo.

Pero la noticia más sobresaliente de esta Junta fue la de haber recibido la Real Orden de 25 de mayo de 1775, de **aprobación del proyecto de la Dársena de acuerdo con el plan de Julián Sánchez Bort**, enviada por el marqués de Grimaldi. Indicaba el ministro¹³⁶ (Apéndice n.º 12), que habían recibido estando en El Escorial los planos formados por el ingeniero hidráulico D. Julián Sánchez Bort, y reconocía que los documentos se habían extraviado por alguna

136. *Ibidem*, 151-152.

inopinada casualidad, con bastante pesar suyo, pues consideraba esta obra “de las más importantes”, por ser su principal objeto el bien común y la utilidad del Estado.

Al llegarle otra vez la documentación con iguales planos, una vez estudiado el trazado, había comprobado que no existían diferenciales sustanciales entre los diseños formados por Lizardi y los de Sánchez Bort, y que evaluaba el último la ejecución de la Dársena un millón y medio de reales más, que Lizardi. Grimaldi había dado cuenta al Rey de su contenido, y S.M. viendo que esta obra sería de mucha utilidad, y que el Consulado podría por este medio fomentar su comercio, repercutiendo las ventajas en el Estado, otorgó su conformidad aprobándolo. Sobre el método de financiación se proponía, que se valiera el Consulado de los auxilios que había pensado y comunicado anteriormente. Asimismo S.M. avisaría al Supremo Consejo de Castilla y “si ese Consulado creyese conducente, se den por mi parte otras providencias, me lo avisará, pues estoy pronto a ejecutarlo a la menor insinuación”.

En nuestra opinión el comportamiento del Ministro fue irreprochable, actuando finalmente con toda celeridad y reconociendo incluso su culpabilidad en el retraso de la aprobación, algo que parece inusual en un puesto político tan destacado; mostrándonos su celo profesional y posiblemente la calidad de su relación de amistad con los hermanos Aragorri, Simón y Martín. En la misma junta se leía una carta de Martín de Aragorri, donde indicaba que había entregado la documentación al marqués de Grimaldi y que contestaría en ocho días, y en efecto lo había cumplido. Los Comisionados pasaron una notificación breve al Consulado con la aprobación real, poniéndose a su disposición “para que en su inteligencia V.S. nos ordene cuanto hallare por conveniente”.

El 28 de mayo se reunía oficialmente la Junta de Comerciantes para dar cuenta de la aprobación real¹³⁷

137. *Ibidem*, 165v.-168.

(Apéndice n.º 13). Asistió a ella el consultor y opositor de la obra Zuaznábar, el cual presentó dos días después una carta, en la que como “hombre de bien”, aceptaba y se sometía a la regia disposición. El día 31 el Consulado contestaba oficialmente a los Comisionados de la recepción de su carta del 27.

Pasados unos días se congregaron los Comerciantes en un acto solemne. En representación de la Junta, el Prior tomó la citada Real Orden en sus manos, la besó, y puso sobre su cabeza, “como a carta de su Rey, y señor natural”, diciendo que la obedecían, con la veneración, y respeto debido, y que su contenido se guardaría, cumpliría y ejecutaría al pie de la letra. Con esta solemnidad se recogía y aprobaba la decisión tomada por todos de ejecutar la Dársena.

13. Retrasos en la iniciación de la obra

El 1 de junio de 1775 los Comisionados se congregaron, pero esta vez bajo el signo del regocijo. Martín de Aragozri escribía el 25 del mismo desde Aranjuez, enterado de la concesión por el Oficial Mayor de la Real Orden de S.M., celebrando que por fin hubieran salido de la situación en que se encontraban. Finalmente, respondieron al marqués de Grimaldi rindiéndole su veneración y atención, con las más expresivas gracias. Enviaron la misiva como siempre a través de Martín de Aragozri con otra contestando a las suyas, reconociéndole la puntualidad con que entregó las representaciones y pidiéndole nuevamente le hiciera llegar la adjunta.

Asimismo se lo comunicaron a Julián Sánchez Bort, adjuntándole la Real Orden por la que el Rey le había enviado a San Sebastián para que se encargase de la dirección de la obra, suplicándole que pasara por la ciudad para tomar las providencias que le pareciesen convenientes, con el fin de dar principio a esta vasta obra.

Un nuevo asunto perturbaría a los Comisionados, por lo que se reunieron el día 13 de junio. Guruceaga les infor-

maba sobre la instancia introducida por la villa del Pasaje sobre el libre comercio, y la noticia dada por el Agente en Corte Juan de Escolano señalándoles la vista de la instancia el próximo día 21 de aquel mes. Ante la incertidumbre de posibles pérdidas comerciales escribieron al marqués de Grimaldi, indicándole que estando a punto de comenzar la obra les protegiera e inclinase al Rey hacia ellos y no hacia el Pasaje.

La argumentación para que se les concediera el privilegio fue extensa¹³⁸ (Apéndice n.º 14), y ponía de manifiesto un litigio que llevaba diez meses sin resolverse, enfrentando a los dos lugares. Comenzaban por esgrimir la Real Cédula de 10 de mayo de 1616, cuando San Sebastián era aún Villa y no Ciudad, documento donde se consideraba su jurisdicción sobre el canal del Pasaje. Por otro lado señalaban, el daño que se haría al comercio de la ciudad si prosperaba esa causa. También destacaron la agitación de los ánimos de los encargados de la ejecución de la Dársena, que podrían pensar que la oposición a esta gran obra, estaba relacionada con la idea de potenciación del puerto del Pasaje como entidad independiente. Por último terminaban pidiéndole que el Rey librase un decreto para que cesase un pleito “tan vicioso” que había importunado, incomodado y causado muchos indebidos gastos a las dos Comunidades.

Tres días más tarde volvían los Comisionados de la Dársena a tomar sus responsabilidades, comentando la carta de Bort del día 8, que contestaba la que ellos le enviaron sobre la aprobación. En ella el ingeniero se mostraba molesto por no estar allí para comenzar la obra, pues había recibido una orden del Rey, firmada el 7 de abril en Aranjuez por el ministro Arriaga, en la que le indicaba que debía dedicar solamente cuarenta días al reconocimiento de la Acequia Imperial, y después pasar a proyectar en Cádiz el Arsenal de la Carraca. En la Real Orden se le advertía que fuese inmediatamente a reconocer la Acequia

138. ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 158v.-161.

Imperial del Ebro, “para el mayor acierto de aquella importante obra”, pero en atención a ser de mayor entidad, y no menos urgencia las de los arsenales de Cádiz y Ferrol, debía dedicarse principalmente a ellas con su acostumbrado esmero.

El 12 de junio, Martín de Aragorri anunciaba la entrega al marqués de Grimaldi de la misiva de ellos, asegurándoles éste que podían contar con su protección para la ejecución de la dársena. Basándose en esta ofrecida defensa, mandaron una representación al Marqués en la que mostraban su desconsuelo por la información dada por Bort, pues ellos no se atrevían a dar principio a la obra sin su concurrencia; y le pedían la ayuda que él les había ofrecido para abandonar la inacción. A partir de este momento no se admite la evidencia de que Bort no es la persona apropiada para dirigir la obra, no por su capacidad sino por las necesidades de Estado.

El Prior mostraría también una carta de la Ilustre Casa de Contratación del 31 de mayo, como consecuencia de la Junta General del día anterior, en la que se les daba las gracias por sus desvelos.

Desde Aranjuez el marqués de Grimaldi contestó favorablemente el 19 de junio, a la cuestión de los derechos de la Ciudad sobre el canal del Pasaje, y la no conveniencia de establecer otro puerto de comercio cercano a la ciudad. En estas fechas ya había dado cuenta al Rey de ello y éste mandó dirigir la representación al Gobernador del Consejo, previniéndole que les escuchase antes de resolver. Realmente, la celeridad en el tratamiento de las cuestiones por el Ministro sorprende, y también el cariño con que el Rey toma los temas donostiarras. En su respuesta al marqués de Grimaldi afirmaban que no dudaban que los Tribunales les darían la razón y se olvidaran de aquel sobresalto, ya que no se podía privar a la ciudad de sus privilegios. Terminaban apostillando que seguían esperando a Bort para principiar la obra. Asimismo, se acuerda informar a la Ilustre Casa de Contratación, sobre el litigio con la villa del Pasaje y la acción que habían tomado con el marqués de Grimaldi.

La presión ejercida en la Corte para obtener la financiación necesaria para la ejecución del proyecto, dio como resultado un acuerdo del Real y Supremo Consejo de Castilla de 29 de junio, para que toda la Provincia ayudara a la construcción de la Dársena¹³⁹ (Apéndice n.º 15).

El marques de Grimaldi se puso en contacto con Julián Sánchez Bort para que volviera a San Sebastián, pero éste le dijo que no le era posible por tener que trasladarse al Arsenal de la Carraca. Como el Marqués no tenía ninguna jurisdicción sobre él y sabía que los trabajos de Cádiz eran urgentes, indicó que sentía no poder complacerles¹⁴⁰. Sin embargo los Comisionados aún no creyeron que la cuestión estaba cerrada, contestándole el 14 conformándose y esperanzados, pensando que una vez terminado el importante objetivo que le demandaba, se trasladaría allí con preferencia de otros lugares.

No obstante de nuevo, Grimaldi les tendría que informar de la dificultad que había para que Bort se trasladase a San Sebastián¹⁴¹. A partir de la Junta de 6 de julio no hay noticia de otras reuniones hasta el 19 de diciembre. La actividad se centraría ahora en la Junta de Consultores, donde como veremos se abordó el problema de recaudación de fondos.

El Consulado seguiría buscando aportaciones para la obra, por ello, el 11 de agosto mandó una comunicación a la Junta General de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, que se reunía en Madrid. En ella se mencionaba que en la sesión celebrada en 1772, se había tratado del proyecto aprobado por S.M., de la construcción de un dique para carenar navíos en el puerto de Pasajes. Este no se ejecutó por la muerte del perito encargado de su realización y por otras causas. También conocemos por esta comuni-

139. AGG. Sec. 2.ª, Neg. 8, Leg. 37, y AHN. Consejos, Leg. 900, pieza 2.ª, 14-15.

140. En carta escrita desde Aranjuez del 28 de junio de 1775.

141. Carta de Martín de Aragorri de 26 de junio de 1775, desde Aranjuez.

cación, que la Junta de la Compañía estaba informada del proyecto promovido por el Consulado para la mejora del puerto de San Sebastián; por ello se les explicaba el desarrollo de los acontecimientos en torno al plan. Finalmente exponían el motivo de la comunicación, que era darles a conocer el estudio realizado por su contador Miguel de Iriarte, del que se desprendía que hacer la carga y descarga de las mercancías en Pasajes, para trasladarlas a los almacenes de comercio en San Sebastián, costaba 55.066 R. y 6 mrs. al año; importe que se ahorrarían si los navíos llegasen directamente a San Sebastián. Este cálculo se había realizado teniendo como referencia el año 1767, con la expedición de cuatro navíos, dos grandes y dos pequeños, que suponían la media anual.

Se mencionaba a continuación que si se hubiera verificado el proyecto de 1767, cerrando el boquete entre Santa Clara e Igueldo para tener allí al abrigo los navíos, la Compañía habría aumentado al ahorro citado, al no necesitar transportar los efectos, víveres, municiones, mercaderías, etc. en pinazas y lanchas, hasta los muelles; y no tendría que mantener estas embarcaciones para los envíos y retornos, que le costaban 45.000 R.V., más el gasto anual y una renovación de ellas cada veinte años. También economizarían en el importante costo de las dotaciones de cables, y asimismo en los jornales de cargas y descargas, que eran elevados al tenerlos que realizar con la marea alta. Otra contingencia adicional era el naufragio de las balandras al transportar las mercancías de Pasajes a San Sebastián, pues si se hundía una embarcación que transportase cacao, la pérdida podía ser de 12.000 P. (supuestas 300 fanegas de carga). Por este riesgo se estaban pagando importantes cantidades a la compañía de seguros, calculándolos en 4.000 P. anuales.

A todas las ventajas y ahorros indicados añadían, que la carga y descarga se haría sobre los muelles y a tiro de pistola de la lonja donde se depositaban; pudiendo realizarse estas labores aún con mal tiempo, de día o de noche, y en breve plazo, con la consiguiente economía de jornales.

Por otra parte, la mayor apertura de entrada a la concha (312 varas), respecto a Pasajes (155 varas), hacía ventajosa la operación de los navíos, aún con niebla y vientos no adecuados; existiendo ya precedentes de pérdidas como el navío San Fernando que naufragó con toda su tripulación, y el San Vicente que estuvo expuesto a lo mismo.

Al ejecutarse la dársena, y de acuerdo con los planos de Julián Sánchez Bort, se harían unos almacenes en el puerto, donde la sociedad Guipuzcoana podía tener los suyos, reportándoles grandes ventajas.

Volvían a reiterar que en el informe de Iriarte no se entraba en la consideración del gasto del embarque y desembarque de aparejos, pertrechos, etc., que hacía que una lancha de quince hombres hiciera solamente un transporte al día, lo que suponía que la mayoría de las veces se necesitara un mes para el desembarco total. Tampoco estaban incluidos los gastos de mantenimiento de las barcasas y las reparaciones de las arboladuras que se mantenían a las orillas de Lezo y Herrera, deteriorándose muchísimo los materiales.

Las facilidades que ofrecía la Concha de poder tener en arena limpia los materiales, y el gran espacio desde el Convento del Antiguo hacia Igueldo (señalado en el plano con el número 14), permitiría establecer seis astilleros sin estorbarse unos a otros. Desde éstos se podrían hacer a la mar los barcos en cualquier día del año, tal como lo había manifestado Julián Sánchez Bort y explicado Juan Bautista de Donesteve, constructor de S.M. Por el contrario en Pasajes, al carecer los astilleros de terreno para el almacenamiento de materiales, éstos debían conducirse desde las balsas de Herrera y Lezo. Y lo que era peor, si los constructores precisaban labrar la madera, la colocarían en el navío con toda la humedad adquirida y reconcentrada, siendo ésta una de las causas más principales de la poca duración de las embarcaciones según la opinión de los expertos.

Dado que resultaban notables las ventajas que se derivarían de la ejecución de la Dársena para la Compañía

Guipuzcoana de Caracas, el Consulado les pedía su ayuda, la cual había quedado sin contestar en la Junta General anterior. Sin sutilezas les recordaban también que la fundación de la Compañía por Felipe V, había sido solicitada a expensas de la Provincia, asistida por el Consulado, y con ellos habían conseguido importantes beneficios los accionistas. Seguían con un reproche hacia ella, por no haber contribuido nunca a los gastos del puerto¹⁴².

La petición final (basada en la necesidad del Consulado de tomar a censo los 6.258.500 R.V. de las obras), consistía en que la Compañía contribuyera con el medio por ciento de la avería, de los efectos que se condujeran a San Sebastián o a Pasajes, pues lo pagaba todo el comercio de allí, como en Bilbao y Cádiz; contribución que sería de coste inapreciable para la empresa, pero supondría un notable alivio para el Consulado, haciéndoles más tolerable la pesada carga, que se veían precisados imponer a sus fondos.

La Compañía Guipuzcoana de Caracas, contaba con la realeza entre sus accionistas y grandes privilegios, lo que sin duda motivaba el disgusto en los miembros del Consulado; que ayudaron a fundarla, y no veían ahora ninguna contribución en los gastos, pero sí una utilización de sus instalaciones.

Tres días más tarde, el 14 de agosto, los Comisionados escribían a la Provincia, exponiendo que habían buscado el

142. “Siendo debido, que a empresas de tal importancia se dediquen todos los auxilios, que conspiren a su fomento, yo, movido de esta consideración, o (lo que es lo mismo) del amor al servicio del Rey, al bien de la Patria, y de la Nación, me empeñé más, que nunca, en la reedificación de los muelles, construcción de naos, limpia del puerto, y otras obras reales, para el comercio general, y navegación, empleando en ello desde la feliz época de la fundación de V.S. hasta el día muy crecidos caudales. Sin embargo del uso, que ha hecho V.S. de estas obras, y de los beneficios que la han dimanado de ellas, no ha contribuido V.S. con cosa alguna, ni aún en el repartimiento de la avería, como lo hace todo el comercio en general, arreglándose a las reales ordenanzas, con que me gobierno”.

apoyo de la Guipuzcoana “como el más natural, y por el medio suave de que sus efectos, como lo hacen todos los demás, me paguen el 1/2 por ciento del derecho de avería”. Su opinión era que la Compañía no podía resistirse a esa solicitud, y adjuntaban una copia del escrito y otra de la comunicación enviada por el marqués de Grimaldi en la aprobación real; prometiendo también el envío en breve del plan completo de Bort. El objetivo concreto de la comunicación era que el apoderado de la Provincia, en la Junta General de la Compañía, concurriera con su voto y los oficios posibles, para inclinar a la Junta a conceder el auxilio solicitado.

Los representantes de la Provincia, reunidos el 20 de agosto en Tolosa con asistencia del Corregidor, leían la comunicación del Consulado y enviaban una carta a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas¹⁴³. El Consulado les daría las gracias por su apoyo cinco días después, y en la sesión del 4 de septiembre se leía la carta del diligente agente Pablo Antonio de Ondarza, pidiendo más información para presentar a la Compañía de Caracas. En la siguiente notificación el mismo comunicaba que se habían celebrado las Juntas Generales de la Compañía y se había tratado el asunto del Consulado en la del domingo 15 de octubre, aceptándose la concesión del medio por ciento de la Avería de los efectos que entraran por San Sebastián y por Pasajes¹⁴⁴.

Mediante el notable y completo estudio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas realizado por Montserrat Gárate, conocemos que entre 1766 (año en que se había aprobado la construcción del dique en Pasajes) y 1772, no había tenido lugar ninguna junta de accionistas. Por tanto, el estudio del Contador Iriarte y la inversión en el arreglo de la Concha, no se había tratado; ni comentado en la de 1773. Sí se planteó el deseo del Consulado de

143. AGG.JD. AMi-1D57, Doc. 485, 113-113v.

144. *Ibidem*, 144v. y 229v.

construir la Dársena en la siguiente de 1775, realizada entre los días 15 y 29 de octubre, bajo la dirección de su nuevo presidente D. Joseph de Gálvez, ministro del Consejo y Cámara de Indias nombrado por el Rey¹⁴⁵. La Compañía comenzó a pagar, como citaremos más adelante, una cifra que estimamos en torno a 100.000 R.V. anuales.

14. Los problemas con la recaudación del derecho de la avería. Expediente en el Real y Supremo Consejo de Castilla

Finalizaba el mes de septiembre de 1775 con otra Junta de los Consultores del Consulado, a la que asistieron los Comisionados Huici, Ibáñez de Zabala y Juan José Vicente de Michelena, Prior y Cónsules, con la presencia de Diego de Echague, Francisco Ignacio de Goicoechea y Juan de Michelena como Consultores. En ella se leyeron las actas de los días 16 y 21 del corriente mes, decidiéndose que para mayor seguridad de los fondos de la Ilustre Casa, se consultase con dos abogados que tuvieran presente lo planteado por el Prior, el cónsul Zabala y la ordenanza del capítulo segundo. En vista de lo cual se acordó nombrar a los licenciados Francisco Antonio de Olave y Pedro Miguel de San Juan.

En esta ocasión el Recaudador manifestó que algunos comerciantes se excusaban de comunicar la cantidad y calidad de los géneros, y por esto los contadores no podían revisar las cuentas del dinero de la Avería, que correspondía al Consulado. En vista de lo cual se decidió con los Consultores que las declaraciones se hicieran con la expresión de la cantidad, peso y calidad de todos los géneros, para que se recaudase con la integridad debida. Sin duda, esta disposición se implantó con el propósito de iniciar la

145. Montserrat GARATE OJANGUREN: **La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas**, 334-336. Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián 1990.

obra con medios y asegurarse la financiación a lo largo de su construcción. Apreciamos nuevamente la constante preocupación por los ingresos en las arcas consulares, quizás la mayor toma de conciencia fue el resultado obtenido tras el discurso político de Zuaznábar.

El Síndico en cumplimiento de su obligación de mantener las Ordenanzas, en cuanto al cumplimiento del recaudo de la Avería, expuso en la Junta General de Comercio de 20 de octubre, lo decidido en la anterior reunión; pero José Ignacio de Carrera manifestó que se debía exigir a los comerciantes sólo la expresión de la calidad del género que introducían, como hasta entonces se había hecho. Unos se adhirieron a esta idea y otros a la Ordenanza. El Prior mandó que se cumpliera lo apuntado por el Síndico, pero Carrera dijo que tenía que presentar un escrito de oposición, por la determinación que acababan de tomar el Prior y Cónsules. En vista de lo cual Zabala abandonó la reunión y le siguieron casi todos los demás, quedándose Carrera protestando al Prior, y pidiendo testimonio de lo ocurrido en las tres Juntas Generales celebradas a tal efecto; y el Prior dio permiso para que se lo dieran.

Evidentemente se había planteado un problema entre los Comerciantes y los Dirigentes. Los primeros trataban de pagar lo menos posible por el tráfico de sus mercancías, y los otros se sentían en la obligación y necesidad de exigirles transparencia en sus abonos, para obtener los ingresos necesarios y acometer las obras proyectadas. Nueve días más tarde se volvían a reunir los Consultores, faltando Zuaznábar y Goicoechea, sin duda los asuntos tocados estarían en relación con el tema de los ingresos por el derecho de la Avería. Esta protesta de los comerciantes se materializó el 3 de noviembre, presentándola Juan de Carrera con 54 comerciantes más.

En efecto, los ánimos se habían puesto caldeados. Así, el 26 de noviembre el Prior y Cónsules escribieron una carta al marqués de Basecourt, Comandante General de la Provincia, en la que le explicaban que el 29 de octubre habían dado un mandato, según las Ordenanzas del

Consulado, para que se diese por los comerciantes, capitanes, dueños de mercaderías, receptores de ellas y consignatarios, una razón firmada al Recaudador del Derecho de Avería del propio Consulado, antes de que se verificasen las descargas; con el fin de que éste tomase cuenta exacta en el libro del número de piezas, o peso. Seguían exponiendo al Marqués, que el auto había desagradado tanto a algunos comerciantes, que desatendiendo el mandato del Tribunal de S.M., dieron respuestas impropias al respeto. Y no contentos con ello escribieron una carta al Prior, y otra cerrada para convocar junta general. Al leerse el contenido entre los componente lo encontraron indigno, por reducirse a infamar al Tribunal e interpretar sesgadamente las Ordenanzas, y no la convocaron. Varios comerciantes habían presentado un memorial aquella mañana, en el que pedían tratar estos asuntos en junta con los alcaldes al día siguiente, y el Ayuntamiento decretó por mayoría de votos la licencia para celebrarlo. Esta orden fue protestada por los Regidores José de Guruceaga y Juan José de Goicoechea, pues era costumbre celebrar todas las juntas concernientes al comercio en el Consulado; por lo cual, pedían al Comandante General de la Provincia que dispusiera que no se verificase, utilizando los medios que le parecieran más convenientes. El Comandante General envió esa misma tarde una carta al alcalde José de Olozaga para que se suspendiera¹⁴⁶.

Al día siguiente se celebraba una Junta de Comerciantes, con la asistencia del licenciado Pedro Miguel de San Juan como asesor, el Síndico Manuel Francisco de Irurtia, los Consultores y seis comerciantes. Se leyó el acta de la junta de 29 de octubre, aprobándose los acuerdos tomados por el Prior y Cónsules, sobre la ejecución y cumplimiento de algunos capítulos de las Ordenanzas (en concreto los números 32 y 35 del capítulo 2 y números 2 y 4 del capítulo 5). Y otorgaron un poder a

146. AHN. Consejos, Leg. 900, 1.ª pieza, Doc. n.º 8, pág. 41.

Juan de Escolano, Agente del Consulado en la Corte, para que compareciera ante el Real y Supremo Consejo de Castilla, hasta conseguir el intento por el que luchaban. También dieron comisión a los cónsules Juan Ignacio Ibáñez de Zabala y Juan José Vicente de Michelena, con el fin de que siguieran la correspondencia con el expresado agente. De nuevo en esta Junta se notó la ausencia de Zuaznábar.

Aquel mismo 27 de noviembre, Miguel Francisco de Barcaiztegui, alcalde y juez ordinario de San Sebastián, mandaba que se diese copia a Manuel Francisco de Irurtia, Síndico de la Casa de Contratación, del memorial presentado por Francisco Larralde Diustegui y otros comerciantes, suplicando que se les dejase ocupar la sala consistorial para tratar asuntos del comercio con asistencia del alcalde. Afirmaba el alcalde Barcaiztegui que a los regidores José de Guruceaga y Juan José de Goicoechea no les pareció en esta ocasión mal que la reunión se tuviera en el Ayuntamiento en lugar de la sala del Consulado (sin embargo la habían protestado). No se llegó a hacer la copia para el Síndico, notificándose al día siguiente que quedaba suspendida la reunión por decisión del alcalde, naturalmente debido a la presión del Comandante General.

Los problemas que se plantearon con algunos comerciantes, encabezados por Pedro y Francisco de Larralde, al no aceptar éstos la fórmula propuesta para la valoración de lo que se debía pagar por derecho de Avería, trascendió a la Corte. Al protector de las obras marqués de Grimaldi, le mandaría el Consulado una carta el 1 de diciembre, en la que se le explicaba de una manera prolija la situación¹⁴⁷ (Apéndice n.º 16).

El 9 de diciembre, se presentaron en la Junta las cuentas de los gastos suplementarios que se habían hecho en el muelle en virtud del acuerdo de la junta del 30 de septiembre, por haber caído dentro de él crecidas porciones de

147. ACG. Civiles Lecuona, Leg. 183, 78v.-80.

peñas; acordándose que el tesorero despachese libramientos por 11.716 R.V. Los Cónsules Ibáñez de Zabala y Michelena informaron de las acciones llevadas a cabo por acuerdo de la junta de 27 de noviembre, sobre la exacción del derecho de Avería, dando una razón individual de las mercaderías que los negociantes recibían. Hicieron presente, que a varios sujetos de la Corte, que favorecían para que se mantuviera el honor y respeto debido al Tribunal, y a los que se habían protegido y favorecido el expediente presentado en el Real y Supremo Consejo contra la villa del Pasaje, tendrían que manifestarles su gratitud y reconocimiento. Para ello, suplicaban algunos dineros, acordándose se liberara como principio 6.000 R.V. También se leyó aquel día un memorial del tesorero de la Casa de Misericordia, en el que pedía los 3.000 R.V. de subvención anual, decidiéndose seguir otorgándose según mandato de la Junta General de 19 de febrero de 1757.

Los alcaldes José de Olozaga y Miguel Francisco de Barcaiztegui, a punto de terminar su mandato anual, enviaban al Gobernador del Consejo de Castilla una representación el 15 de diciembre, en la que se exponía la forma en que tradicionalmente se venía haciendo la declaración de los géneros por los Comerciantes; mientras que ahora los Comisionados pretendían una inspección del valor mediante detallados informes de piezas, pesos y calidades de los géneros. Narraban la protesta de los Comerciantes, la junta en la sala consistorial, y la que suspendió el Comandante General, aunque no era de su jurisdicción, tal como estaba establecido en la Real Pragmática “Contra los que causan bullicios”, establecida por S.M. el año anterior; documento interesante que reproducimos en facsímil (Apéndice n.º 17). Comienza así un proceso en el Consejo de Castilla que duraría más de dos años¹⁴⁸.

148. AHN. Consejos, Leg. 900. Consta de cinco piezas, hoy cosidas en orden trastocado; en la primera página pone al margen: “5 piezas, esta con 371 f. (es la 1.^a), otra 114 (es la 5.^a), otra 64 (es la 3.^a), otra 371 (es la 2.^a) y otra 142 (la 4.^a) y dos planos”.

Tras seis meses de falta de noticias de los Comisionados, el 19 de diciembre celebraron una breve Junta. Juan José Ibáñez de Zabala presentó unas cuentas que se ordenaron pagar al tesorero Gaztañaga. Asimismo se pidió al escribano Francisco de Arribillaga, que había tomado acta de las juntas, que mostrase cuenta de los gastos de su trabajo extraordinario. Como se puede apreciar no hubo temas de importancia, ya que el peso recaía ahora en los Consultores.

Parece interesante para la historia de la ciudad, y necesario para seguir los acontecimientos de este periodo, conocer las mutaciones que se iban sucediendo en los cargos de la Junta, y las personalidades que asumían los más destacados. El último día del año 1775 como era costumbre, se celebró la Junta General, eligiéndose Prior a Juan de Michelena y por Cónsules a Diego de Echague y Juan José de Mendinueta. Y el primer día del año se realizaba la Junta de Consultores, nombrándose a Juan José Vicente de Michelena en lugar de Huici, prior anterior, por haber salido regidor de la ciudad; Juan Ignacio Ibáñez de Zabala, primer cónsul antecedente; Juan José de Goicoechea y Francisco Ignacio de Pollo y Sagasti.

La representación del ayuntamiento donostiarra llegó al Consejo y conocida por el marqués de Grimaldi, envió una misiva al Gobernador del Consejo de Castilla el 10 de enero de 1776 anotando: “Por la adjunta carta del Consulado de San Sebastián, y documentos que incluye, se enterará V.S. de la oposición que halla en algunos de sus individuos a la construcción de la Dársena que intenta hacer en aquel Puerto. V.S. está instruido de antemano de quan agradable ha sido para el Rei este proyecto, y que S.M. está inclinado a proteger de todos modos a aquel Consulado en la mencionada obra. En el concepto pues de que S.M. se halla enterado del contenido de esta representación, la dirijo a V.S., por si se ha extraviado la que escribe el Consulado haber dirigido en derechura a Consejo, previniendo a V.S. de su Real Orden que la haga presente a dicho Tribunal, a fin de que dé las disposiciones

que le parecieren suficientes para desvanecer las dificultades capaces de detener la obra proyectada”.

Abierto ya el camino por el Ayuntamiento, los Comerciantes de la ciudad prepararon una carta para el Consejo presentándola en Madrid el 25 de enero. La encabezaban Mateo Miguel de Bardachipia, Ignacio de Carrera y Francisco Larralde Diustegui, planteando el tema del pago de los derechos de Avería, que debería hacerse como de costumbre y no como pretendían el anterior Prior y Cónsules que habían decidido cambiarlo sin la aprobación de la Junta general¹⁴⁹.

El Fiscal una vez leídas las alegaciones del Prior, Cónsules y Alcaldes; el expediente formado y el que ya existía sobre el auxilio en la construcción de la Dársena¹⁵⁰, informaba el 11 de febrero al Consejo de que los representantes del Consulado se quejaban del Ayuntamiento y sus Alcaldes; y a su vez los Alcaldes exponían su desacuerdo con el Comandante General, por no haberles permitido la reunión. Para proceder en este asunto el Fiscal opinaba que podría remitirse al Comandante General copia de la representación del Consulado, y que tomando noticias de “personas amantes de la verdad y que del bien público”, informase sobre los asuntos que se debían de tratar en aquella junta y analizando por qué el Consulado solicitó la prohibición de ella. Asimismo debía repetir la orden a la Justicia y Regimiento de la Ciudad, para que ayudasen, en lo posible a la construcción de la Dársena. El informe pasó a los componentes de la Sala de Gobierno: Moreno,

149. AHN. Leg. 900, 1.ª pieza, 63-66.

150. Nueve documentos acompañaban la petición de los alcaldes: n.º 1: Testimonio del 12 de enero de 1775; n.º 2: Regimiento del 26 de noviembre; n.º 3: Pragmática contra los que causan bullicios; n.º 4, 5 y 6: Regimientos del 27 de noviembre; n.º 7: Acta del 29 del mismo mes; n.º 8 y 9: Regimiento del 6 y 9 de diciembre. Delante se habían copiado: la R.O. de aprobación, informe del Fiscal del 12 de junio, el del Corregidor de 10 de julio y tres más de 1 de diciembre ya analizados anteriormente.

Veyan, Azpilicueta, Urries, Acedo y Villafranca, el 13 de marzo.

La notificación al Comandante General se tardó en cursar, pues fue expedida el 25 de abril, con un breve resumen de los acontecimientos. Este contestó con prontitud el 3 de mayo, manifestando, para que no existiera la menor duda de que él había informado sobre la conveniencia de la construcción de la Dársena a las Justicias de la ciudad. Tres días después enviaba la relación de los comerciantes que pidieron al Consulado una Junta General de Comercio pretendiendo hacerla en el Ayuntamiento; señalándose con una (e) los extranjeros, que sumaban un total de 10 de los 29 firmantes¹⁵¹. La relación iba acompañada de un informe en el que indicaba “que aunque haya como en efecto hay aquí no pocos sujetos de tan recomendables cualidades, para el presente caso es de muy difícil discernimiento cuales sean imparciales” porque se había dividido la opinión en dos partidos opuestos, de forma que “no les deja ver a buena luz si es, o no, fundado el dictamen, que han seguido”. Comentaba a continuación que los comerciantes tenían peso en la ciudad y su ayuntamiento, explicando que además el nuevo alcalde Bernardo de Gainza, y los regidores José Ignacio de Carrera (cuñado del anterior), y Mateo Miguel de Bordachipia, eran los tres comerciantes, siendo por otra parte el regidor José Domingo de Huici, que el año anterior había sido Prior del Consulado.

151. Eran por orden: Joaquín de Garde, Juan Bousignac (e), Antonio Betbeder (e), Diego Francini (e), Juan de Carrera, José Ignacio de Carrera, José Ignacio de Armendariz, Rieumes y Burgue (e), Miguel Francisco Garnier (e), Fermín de Elizondo, Miguel Fermín Laquidain, Ricardo Bermingham (e), José Antonio de Urbiztondo, Felipe Sexton (e), Bernardo de Gainza, Juan Ramón de Goicoechea, José Miguel de Goicoa, Albi, Hermanos y Blandin (e), Francisco Javier de Larreandí, José Ventura de Aranalde, Mateo Miguel de Bordachipia, Juan Fermín de Galain, José Mila de la Roca, Alejandro Artola, Martín de Lizarraga, Fermín de Aizcorbe, Antonio Fastet (e), Juan José de Mendinueta y Pedro Larralde Diustegui y su hijo (e).

De forma que a unos y a otros les era fácil atraer a su opinión a los que no vivían del comercio.

A su vez el Comandante General, marqués de Basecourt, seguía informando que al tratarse en el Consulado de conseguir fondos, había expuesto un cónsul que el Derecho de Avería no rendía todo lo que correspondía “por el descuidado modo de percibirse”. Por ello se procedió a que los comerciantes manifestaran con individualidad la cantidad, calidad, etc. de sus mercancías. Opinaba él que esta era la forma correcta, ya que la recaudación que se estaba haciendo parecía “un don gratuito de los interesados” y de esta forma lo entendían la mayor parte de ellos. Según esta narración, casi todos los comerciantes se oponían a la forma correcta de valorar el impuesto, ejercitando presión para celebrar la Junta General. Manifestaba a continuación que él no había tenido noticia de la petición de los comerciantes y denegación del Consulado, hasta después de haber impedido la que se pretendía hacer en el Ayuntamiento, pero que eran evidentes las intenciones de los firmantes; de los cuales solamente había 19 españoles, apenas la mitad, y se darían por nulas las conclusiones que de allí salieran; por lo que negó la convocatoria el Consulado, al haber “muchos extranjeros que no tienen voz activa, ni pasiva en el Consulado”. En vista de lo cual los comerciantes acudieron entonces al Ayuntamiento, teniendo él que intervenir prohibiendo la junta, no permitiendo esa presión. Después acudieron cuatro comerciantes a verle, y al no aceptar los planteamientos que les expuso, decidieron recurrir al Tribunal Supremo.

Siguiendo sus comentarios, el Comandante opinaba que el único objeto de los comerciantes era revocar el acuerdo sobre la nueva forma de abonar el Derecho de Avería; lo cual no era admisible. Para terminar daba su parecer expresando, que ambos habían actuado mal, pues el Consulado podía haber convocado Junta General de Comercio, excluyendo de ella a los extranjeros firmantes; y los nacionales, ante la negativa, pudieron apelar al tri-

bunal superior competente. Pero al empeñarse en abatir la jurisdicción consular e introducir a los extranjeros, habían dado un paso irregular al solicitar la sala del Ayuntamiento, y los constituyentes de la ciudad no repararon en que iban a erigirse jueces de si mismos los querellantes, despreciando al Tribunal Consular. Por esta razón tuvo que intervenir él para negar la aprobación, aunque ellos ya habían puesto para presidirla a un alcalde.

Al margen del debate suscitado, seguía afirmando que de una u otra forma se cobraría el Derecho de Avería, conviniendo que se pusiera en conocimiento del Corregidor o de otro ministro que aprobara el Tribunal, para saber la anualidad y la inversión de ello; pues al ser un arbitrio impuesto sobre lo traficable, y por tanto pagado por los contribuyentes, debía tener el mismo tratamiento que el de los Arbitrios de la Ciudad¹⁵². La exposición de los hechos y las opiniones del Comandante General, quedaron claramente expuestas.

Se recoge a continuación en este Expediente el informe al Consejo de los Alcaldes José de Olazaga y Miguel Francisco de Barcaiztegui, fechado el 11 de diciembre de 1775, con la exposición de hechos y apoyando a los comerciantes que no querían el cambio de percepción del arbitrio, citando leyes antiguas y aportando criterios legales. Seguía a estos documentos la copia de la la representación del Tribunal del día 25, acusando recibo de la anterior, firmada por Manuel Ventura Figueroa; y la súplica de los nuevos alcaldes, Fernando Vicente de Ansorena Garaicoa y Bernardo de Gainza, del 3 de mayo.

Al día siguiente, 4 de mayo de 1776, se reunía el Concejo donostiarra, presidido los alcaldes, leyéndose la carta enviada del 25 de abril por el Corregidor Antonio Martínez Salazar desde Tolosa, en la que les recordaba la enviada el 29 de junio del año anterior, sobre el auxilio que se debía a la construcción de la Dársena, y aludiendo a que

152. *Ibidem*, 67-73.

el Consulado se había quejado de que no ayudaban los Alcaldes, por lo que el Consejo había acordado que se repitiera la Orden. La resolución que tomó el Ayuntamiento fue la convocatoria de una juntilla con los capitulares del año anterior, convocada a las tres de la tarde del mismo día. A la junta vespertina asistieron igualmente José de Olozaga, José de Guruceaga, Juan José de Goicoechea, Juan Bautista de Landa, Juan José de Zavala Lecuona y Francisco Javier de Larreandi. Una vez leída la comunicación del Corregidor, acordaron que se cumpliera la Real Resolución y que los Alcaldes procedieran “según hallaren por conveniente a vindicar su conducta y honor”.

El día 8 se volvía a reunir el Cabildo Municipal para presentar las dos cartas que con motivo de la juntilla anterior se habían enviado. Una dirigida al Consulado el día 4, comenzaba refundiendo la recibida del Consejo del 25 de abril, a través del Corregidor; después requerían que les explicaran cuando habían pedido auxilio al Ayuntamiento y no se les había dado. El Consulado había contestado el día 7 expresando que a ellos no se les había hecho ninguna petición, pero que sus predecesores no habían colaborado, siendo la causa por la que se tuvo que acudir al Real y Supremo Consejo, por medio del marqués de Grimaldi; y que sin duda aquel regio y sabio senado había tenido a bien expedirla otra vez. No obstante, a esta reunión fueron convocados José de Olozaga y Miguel Francisco de Barcaiztegui, que habían sido alcaldes el año anterior, los cuales expresaron que ni de escrito ni de palabra fueron buscados, solicitados ni hablados por parte de la Ilustre Casa para este asunto; por lo que se acordó escribir de nuevo al Consulado comunicando esta respuesta “pidiéndole exprese en respuesta las ocurrencias en que no mereció de dichos señores el favor que se prometía, y esperaba de ellos con el de los auxilios a que hayan faltado”. El Regidor Huici –Comisionado de la Dársena– intervino en este caso para decir que a la Ciudad no le competía sino obedecer, guardar y cumplir la Real Orden, “y si alguno en particular tuviere que sincerar lo haga ante el Real y

Supremo Consejo” y no perjudicara a la Ciudad. Sin tener en cuenta esta protesta de Huici, se volvió a escribir al Consulado indicando que se estaba minando el honor de los anteriores alcaldes.

La siguiente reunión municipal fue el 10 de mayo. En ella se leyó la respuesta de la Ilustre Casa dada la víspera; donde se repetía el contenido anterior, concluyendo expresando lacónicamente “nada se ofrece que añadir”. El Ayuntamiento acordó hacer copias testimoniadas de la carta del Corregidor con la Real Orden, de la juntilla celebrada y de las cartas cruzadas entre Ayuntamiento y Consulado, para enviarlas al Real y Supremo Consejo de Castilla, con el fin de demostrar la sin razón de los que gobernaban el Consulado. Añadían que al contrario de lo que expresaban de falta de ayuda, el 3 de septiembre del año anterior al haber solicitado el Consulado para la erección de la Dársena una cierta porción de tierra para erigir en ella la torre o fanal, se trató en la sesión del trece del mismo mes, y aunque consideraron muy conveniente la idea, no tenían facultad alguna para la donación o enajenación del terreno que se solicitaba, ni de otro alguno privativo de la ciudad, no solo gratuitamente como pedía el Consulado, sino ni en su justo precio, a menos que se obtuviese real facultad competente; por lo que otorgaron poder para que los Comisionados en nombre del Consulado y la Ciudad, obtuviesen la real facultad y pudiera el Ayuntamiento proceder a la donación o tasación en su justo precio. Sin embargo, el Consulado no había dado noticia ni insinuación de sus proyectos. Se escribía también al Consulado expresándoles el interés que siempre tuvieron en la ayuda para la construcción de la Dársena, pero que nunca tuvieron peticiones del Consulado, tal como manifestaron sus anteriores alcaldes.

El 13 de mayo se enviaba la contestación al Consejo de Castilla, con copia de todo lo acaecido desde el día 4. El Gobernador del Consejo indicaba el 24 del mismo mes, que se pasara al Fiscal la documentación.

El Fiscal emitiría un segundo informe el 20 de junio, destacando la buena disposición del Ayuntamiento en la

petición que le había hecho el Consulado sobre los terrenos para la linterna, añadiendo que la discrepancia de fondo estaba en el incremento del impuesto sobre la Avería. Exponía que todas las diferencias y quejas quedarían cortadas de una vez, siempre que se procediera a la construcción de la Dársen, haciéndose un reconocimiento por un perito en estas obras para que las tasase. Del mismo modo se debería concretar el modo de exigir el arbitrio de la Avería, debiendo para ello intervenir el Corregidor. Terminaba su escrito advirtiéndole que, de no procederse así habría quejas. El 5 de julio se pasaba este informe al Relator Cortés. No encontramos más noticias en este Expediente del Consejo de Castilla, hasta nueve meses después.

Basándonos en la documentación existente en el “Expediente Instructivo” que se conserva en Tolosa¹⁵³, percibimos que algo no había funcionado bien en el Consulado, tal vez por la oposición interna que en su día protagonizara Zuaznábar o por otros individuos. Se siguieron celebrando juntas en la última semana de mayo, junio y julio; sin duda el problema así lo justificaba.

En la Junta de Comisionados de 28 de julio se decidió escribir una carta a Julián Sánchez Bort. En ella le recordaban todas las incidencias acaecidas y su deseo de que viniera a comenzar la obra, la cual no se atrevían a iniciar con otro director; pidiéndole que les indicase cuándo podría terminar lo que estaba realizando, para ellos recurrir a S.M. Resulta fácil entender la situación apurada de estas personas que, sin ánimo de lucro, habían trabajado como hemos visto, para la obtención de un buen proyecto que mejorase el puerto de la ciudad; y que después del esfuerzo de dos años por conseguirlo, se encontraban anclados por falta de la persona indicada para iniciarlo.

La segunda mitad del año 1776 fue excepcionalmente abundante en Juntas Generales de Comercio, celebrándose tres, en los meses de agosto, septiembre y octubre. Igualmente sucede con las de los Consultores, que se efec-

153. ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183.

tuarían el último trimestre en once ocasiones, siete en octubre, una en noviembre y tres en diciembre.

En vista de que los Comisionados no obtuvieron respuesta de Bort, acordaron escribirle el 8 de octubre de 1776 a El Ferrol; insistiéndole en su deseo de salir de la inacción en que se encontraban. Finalmente el 23 de octubre llegaban noticias del arquitecto, indicándoles que no había llegado a sus manos su anterior misiva, y que de ningún modo le era posible saber cuando podía terminar las obras en aquel Departamento, ni sabía el destino que después le querría dar el Rey. Asimismo les indicaba que recurrieran a S.M. por medio del marqués González de Castejón, haciéndole presente los perjuicios que les acarrearía demorar más la construcción, despidiéndose de la siguiente manera: “Quedo mortificadísimo de no tener arbitrio, para hacer conocer a V.S., cuan de veras deseo poder contribuir, a que tengan efecto sus ideas”. Podemos apreciar en estas palabras de Bort lo que le contrariaba esta situación, en la que quizá deja entrever que aún mantiene su ilusión por volver a la ciudad, la cual sin duda tan bien lo acogió. Ante esta nueva alternativa, se decidió que el Prior, Juan de Michelena, se comunicase con González de Castejón.

La siguiente Junta de Consultores se celebraría el 2 de enero de 1777, esta vez sin la asistencia de Michelena y Goicoechea. Era sin duda la preparación de la Junta General que se llevaría a cabo el día 3, para la elección de nuevos cargos. En ella saldría como Prior Juan José de Zuaznábar, nombramiento que marcaría los próximos acontecimientos, y como Cónsules Juan José Ibáñez de Zabala e Ignacio de Echenique.

15. Las disputas entre el prior Zuaznábar y los comisionados

Durante el primer trimestre de 1777 no se aportan nuevos datos, pero el autor del Discurso Político Zuaznábar,

ahora Prior, había gestado un plan. Los meses de abril y mayo fueron sin duda los más enconados en disputas por la nueva acción emprendida por el Prior Zuaznábar. Disponemos para su estudio de una documentación –formada por el grupo de Zuaznábar– titulada **“Extracto de las disputas entre el Consulado y algunos individuos de 1 de abril a 19 de mayo”**, relato que finaliza el 30 de ese mismo mes¹⁵⁴. Consta este instrumento de 43 puntos que glosan cronológicamente todos los acontecimientos, comenzando con la Junta General del 1 de julio de 1773, donde se decidió la ejecución de la Dársena y nombraron los seis Comisionados. Se omite el plan de Pedro Ignacio de Lizardi y se cita solamente el de Julián Sánchez Bort, su costo, la falta de fondos, y la decisión de seguir adelante a pesar de todo con el proyecto. Una parte de la documentación citada en este instrumento está reflejada en los expedientes de Tolosa y Madrid¹⁵⁵.

La crítica a los Comisionados comienza en el cuarto punto. Estos habían asegurado el 12 de noviembre de 1773 al ministro Julián de Arriaga, que tenían principiadas algunas prevenciones, y al ministro de Estado marqués de Grimaldi el 1 de diciembre de 1775, que para comenzar las obras solamente esperaban la visita de Bort. Sin embargo, no era así, ya que en la primera fecha no tenían nada aprontado, y en aquel momento solamente contaban con un lanchón casi inservible y 115.000 R.V., caudal muy limitado para acometer la obra, cuyos cimientos importaban 1.043.084 R.V.

El cronista considera que la falta de operatividad de los Comisionados, desacreditaba al Consulado en el empeño contraído con S.M. Por otra parte, el proyecto era enormemente vasto y arriesgadísimo, con unas utilidades que tal vez no se correspondían con el gasto; de modo que aquel

154. AGG., Sec. 2.^a, Neg. 8, Leg. 37.

155. ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, y AHN.Consejos, Leg. 900.

Ilustre Cuerpo se veía entre “Scila, y Caribdis”¹⁵⁶, expuesto a padecer la ruina de su Comercio y caudales si emprendía la obra, y su honor si no la acometía.

En este estado de cosas presentaría el Oficial de Contaduría de Reglamentos de Marina, José de Odriozola en la junta particular del primero de abril, su proyecto de mejora del puerto. Acordándose en ella que Odriozola estudiase el trazado de Bort, para añadir o corregir el suyo; mostrando su modificación a la Junta General, y enviando después una copia con los acuerdos tomados a los Comisionados, para su inteligencia y gobierno.

Juan José Ibáñez de Zabala, ahora cónsul, protestó afirmando, que dicho plano y nuevo proyecto se les debería entregar primero a los Comisionados de la Dársena, en quiénes el Consulado había depositado la confianza. El Cónsul pidió copias testimoniadas de dicho proyecto y demás documentos, sin embargo se las negaron; disponiendo que se convocara Junta General de Comercio para dos días más tarde. Los Comisionados decidieron escribir a la Junta General de Comercio, suplicando que les pasasen estos testimonios como había pedido Zabala. Sin embargo el Prior Zuaznábar –que también formaba parte de esta Junta–, expuso que Zabala podía pedir todos los testimonios a la Junta, como podían requerirlos todos los constituyentes, pero que el dárselo antes, suponía que podían ir a la Junta con un conocimiento mayor y hacer oposición.

Evidentemente, las intenciones de este Prior eran solapadas, pues intentaba marginar a los Comisionados que llevaban años trabajando en este asunto; y su acatamiento de la decisión real al aprobar el proyecto de Bort, había sido

156. El autor de este extracto se nos presenta como un hombre culto, conocedor de la mitología griega, pues compara el momento con el episodio acaecido cerca del actual estrecho de Mesina, donde se refugió en una cueva frente a Caribdis Scila, hija de Poseidón (Según relato de Ovidio VII), y cuando Ulises atravesó el estrecho, pasando cerca de la caverna, ella cogió a seis de los compañeros y los devoró (Homero: **Odisea** XII).

solamente coyuntural. Al someter la decisión de aprobación del nuevo proyecto a una Junta General, donde los asistentes no eran expertos en el asunto, sin permitir opinar a los que realmente entendían, determinaba una idea de dar un tratamiento político a una solución técnica. Sorprende incluso el cambio de actitud de Zuaznábar, que después de haber dedicado su extenso Discurso Político a criticar la construcción de la dársena, ahora planteaba una solución alternativa, abandonando su idea inicial de cerrar el boquete de Santa Clara a Igueldo.

Tras aquella tensa Junta, se reunieron de nuevo al día siguiente los Comisionados y el Prior, comunicando a la Ilustre Casa y su Junta General que al no haber habido acuerdo en la reunión del día anterior, sentían que se fatigase con estos problemas a los asistentes. Sin embargo, no podían desentenderse del agravio que la Junta recibía, ya que era en ellos en quienes se había depositado la confianza, en la Junta General de julio de 1773 ratificada en noviembre del siguiente año. Añadían además, que sólo en caso de haber discrepancia entre los seis Comisionados, se podía convocar Junta General, y este caso no existía; cometándose ahora una irregularidad, sin haber dado motivo para ello. Concluían suplicando que no se permitiera que quedasen fuera de su conocimiento los documentos.

Igualmente en la carta advertían que podía suceder que se multiplicasen los proyectos, pues así como a Odriozola se le había antojado presentar el suyo, podía ocurrírsele a otros muchos imitarle; “siempre que gusten admitirlos el señor Prior, y uno de los señores Cónsules, y darle el mismo curso”. Esto iría contra las reales aprobaciones, y quedaría sin poderse efectuar la gran obra premeditada, y aprobada por V.S. y S.M., estando expuestos a disgustos, daños y perjuicios; siendo inútiles todas las fatigas y desvelos que habían tenido por el servicio de S.M., el bien público y el fomento del comercio.

El planteamiento y posición de los Comisionados ante el Prior Zuaznábar y su grupo opositor, estaba lleno de razón. Pero no es la ésta la que siempre impera, y en este

caso era ostensible, pues el poder del Prior anularía el buen hacer de los responsables. Así, en la J.G. del 3 de abril se rechazaba el derecho de los Comisionados al examen de los planos, nombrándose otros seis nuevos para ello¹⁵⁷.

Continúa la narración explicando que al día siguiente Zabala se personaría en casa del Prior, acompañado por el escribano Joaquín de Olazarra, presentándole una petición para que le proporcionara los acuerdos de la junta del día anterior; advirtiéndole que solamente a los Comisionados les competía el examen de la dársena, y que de no hacerse así apelaría al Juez de Alzadas. El Prior y el segundo Cónsul fueron al Consulado con el escribano de la Casa, llamaron a dos abogados y se decidió convocar nueva junta para el día siguiente.

A la sesión del día 5 de abril de 1777 acudieron los Comisionados con sus parientes y amigos, organizándose tal alboroto que el Prior los mandó echar; pero éstos no se fueron, permaneciendo allí desde las 9 de la mañana a las 2 de la tarde en que se celebró finalmente la reunión. Acordándose de nuevo el privarles de su encargo sobre la Dársena y comisionando para ello a los otros seis ya nombrados¹⁵⁸.

Los antiguos Comisionados pertrechados con la R.O., en la que se solicitaba a las Justicias de la Provincia que auxiliasen al Consulado en la ejecución de la Dársena; fueron a ver al Alcalde y Comisionado José de Guruceaga. Este despachó como Juez, en unión del otro alcalde, un auto inhibitorio de todo congreso en materia de dársena para los seis comisionados de la Junta General; y a los escribanos de la ciudad para autorizar la extensión de actas en su razón. La multa para los escribanos que infringieran este mandato sería de 700 D., y por ello ninguno actuó del lado del Prior, que recurrió al Corregidor sin conseguir nada.

157. AHN.Consejos, Lega. 900, 2.ª pieza, 142-148v.

158. AHN.Consejos, Leg. 900, 2.ª pieza, Testimonio n.º 7, 106-121 y 149-164v.

Siguen en el relato abundantes quejas de tipo jurídico sobre el proceder del Cónsul Zabala, que dilatarían el problema. Pero como el Juez de Alzadas era aquel año el Alcalde Guruceaga, para no ser juez y parte delegó en el otro alcalde la judicatura, que decretó la concesión de la copia de las actas que querían los Comisionados.

Las cosas fueron complicándose, y llegado el 11 de abril el escribano Olazarra se personaría en la casa del Prior a la hora del correo para exigirle una multa; teniendo que intervenir después el marqués de Basecourt. En esta situación Zuaznábar instruyó una Junta General, y convocó a dos letrados para determinar quiénes podían asistir a ella; decidiendo que no se le notificase al Cónsul Zabala, a su pariente el Síndico José Antonio de Parada, a los Comisionados, ni a los colegas del Delegado de Alzadas y sus parientes; en total fueron once los excluidos.

La nueva junta del Consulado necesitaría de interferir, aprovechando también que el ministro Grimaldi (Lámina n.º 17), el gran amigo de los Comisionados e impulsor de la intervención de Julián Sánchez Bort en el proyecto de la Dársena, había sido substituido por el conde de Floridablanca, ambos ministros de Carlos III¹⁵⁹.

Al tener Zabala noticia de esta junta previa, antes de que se celebrase, fue con el escribano a casa del Teniente Martín Ezquer de Lizarraga suplicándole que no asistiese a ella, sin embargo éste acudiría. En ella se decidió convocar J.G. para el día 7 de mayo. Al comienzo compare-

159. Jerónimo Grimaldi había nacido en Génova en 1720 y desempeñó cargos públicos con los tres primeros borbones, con intervenciones importantes como la negociación en París del famoso "Pacto de Familia". Tuvo que dimitir como Ministro de Estado tras la desafortunada expedición a Argel, nombrándosele embajador en Roma y dándole el título de duque de Grimaldi. El 17 de marzo pasaba por Guipúzcoa en su viaje a Italia, y para darle la despedida acudieron a agasjarle los condes de Peñaforida y Echauz, comisionados de los Caminos Reales (AGG.JD., AMi-ID 58, 308-309), que tuvieron una importante relación epistolar con él, habiéndoles solucionado el Ministro gran número de problemas desde que comenzaron la construcción en 1760.



17. Duque de Grimaldi.

cieron Zabala y Parada, por lo que el Prior, Cónsul y Teniente les invitaron para que pasasen a otro cuarto a fin de convencerles de que se marchasen. A pesar de ello éstos volvieron a la sala, indicando que si había algo que notificarles lo hicieran en público. Después se llamó al Comandante General para que impidiera su estancia, indicando éste que no se les negara la presencia y que hiciesen recurso al Consejo. Por fin se celebró la Junta y en ella se volvieron a confirmar los acuerdos de destitución de los antiguos Comisionados, por 24 votos a favor y 3 en contra.

El conocimiento de este mal ambiente general de discrepancias llegó a la Corte, recibéndose el día 9 en el Consulado una R.O. del 5 de mayo, comunicada por el conde de Floridablanca, en la que se indicaba que S.M. pedía que se remitiesen al Consejo todos los hechos, para que tomara una resolución, recordándole a su vez al Consulado sus objetivos¹⁶⁰.

A la vista de la exhortación de S.M. se celebró una junta particular el día 10, y con el Cónsul Juan José Ibáñez de Zabala se acordó convocar otra General para el día siguiente. En ella después de leer la R.O., el Síndico Parada dio cuenta de un memorial en el que se pedía se suspendieran todos los recursos y se volviera a la situación del 31

160. “que su Instituto, tiene por objeto principal el ocuparse de los medios de hacer florecer, y promover el Comercio con ventaja, y utilidad propia, con la de la Ciudad, Provincia, y Reino, y que aunque el celo de cada uno de sus individuos dirigido al bien público, puede producir contradicción y en la variedad de opiniones; pero que en dejando de mantener estas con aquella moderación, que caracteriza al amor patriótico descubren miras particulares y reprehensibles personalidades: Que S.M. ha notado con desagrado las desavenencias, y animosidad, que reinan entre varios individuos del Consulado, el cual formado de sujetos distinguidos en la Ciudad, daba con sus discusiones un ejemplo escandaloso a las clases inferiores de público, y que deseaba, y esperaba el Rey se cortase de raíz todo principio de encono, y de enemistades personales, vivan los individuos del Consulado con la unión, y buena armonía, que correspondía, y que apartando de sí el espíritu de partido que ciega, y alucina, resultasen las ventajas, que debía prometerse de la reunión de luces, y conocimientos de los ilustrados miembros que le componen”. En el n.º 28.

de marzo. Pero el Prior Zuaznábar no estaba dispuesto a ceder, e indicó que esa representación era enteramente contraria a la R.O., ya que no debían tratar las desavenencias en aquel acto, y que se esperase la resolución del Supremo Consejo. Inmediatamente después se realizó la votación saliendo adelante la idea del Síndico Parada; pero fue una junta llena de tiranteces, de la que al final se salieron los del grupo de Zabala.

Un día más tarde el Prior recibiría una carta del Cónsul Zabala y del Síndico Parada con otras dieciocho firmas, en la que se manifestaba que la R.O. les tenía sobrecogidos y recelaban de que, aun con el esfuerzo hecho en la junta del día anterior, se hubiese cumplido lo que el mandato pedía y el Rey esperaba. También indicaban que el pleito que se seguía en el Consejo sobre el método de recaudar el Derecho de Avería, había influido en los desagradables sucesos. En efecto, el tema del impuesto, que después analizaremos, resultaba un escollo fundamental, siendo la raíz misma del problema en la ejecución de la Dársena, su financiación.

Para cortar definitivamente las discrepancias, pedían en esta misiva al Prior que nombrase tres caballeros, que no fueran del comercio, para que con otros tres indicados por ellos, dispusiesen lo más conveniente y se pasase al Consejo para que diera su confirmación. Por su parte propusieron a Manuel Ignacio de Aguirre, Francisco Javier de Leizaur y Joaquín de Jaureguiondo, y de común acuerdo con los otros tres elegirían un tercero en caso de discordia. Con esta propuesta se solicitaba, que no se escribiera en acta nada de la junta del día anterior.

El Prior suspendió el recurso que tenía dispuesto, y en la contestación puntualizó: que los disgustos que se experimentaban no eran por la recaudación de la Avería, sino por el expediente de la Dársena; es decir, lo que contenía su Discurso Político. No le pareció conveniente poner los asuntos en manos de personas ajenas al comercio, pues los caballeros nombrados le parecían ilustrados en otras materias. Su propuesta, planteada en seis capítulos, expo-

nía que se uniesen los cinco antiguos Comisionados y los seis nuevos, para resolver todos los asuntos pendientes. Estos consultarían para las materias jurídicas a los licenciados Miguel Manuel de Gamón y Pedro Miguel de San Juan, el primero asesor antiguo y el otro el actual del Consulado. Además, el plan que saliera de esta comisión se pondría en la sala consular durante ocho días para instrucción de los componentes de él, y después se convocaría nueva J.G. Por último proponía suspender todos los recursos durante sesenta días, con el fin de que los comisionados tuvieran tiempo de tomar una resolución, que debería ser por unanimidad y no simple mayoría.

Las proposiciones se las pasaron a Zabala el día 15 y éste por el correo del día siguiente les pidió también suspender la remisión de los pliegos, lo que se aceptó. Sin embargo el 17 de mayo el Cónsul Zabala le contestaba verbalmente que se continuasen los recursos. Con estas noticias finaliza la extensa y prolija narración de los hechos, desde la óptica del Prior.

El siguiente testimonio disponible para el conocimiento de los acontecimientos es el acta de la Junta de los Comisionados del 28 de julio. Por ella sabemos que el escribano comunicó esa misma mañana al Prior que había Junta, pero Zuaznábar contestó que no asistiría. En esta ocasión se da cuenta del escrito enviado el día 23 por el escribano del Corregimiento Miguel Antonio de Sasiain, sobre el cumplimiento de una Real Provisión, expedida por el Real y Supremo Consejo de Castilla del 10 de julio. En cumplimiento de la cual se había celebrado el día anterior en la Ilustre Casa de Contratación, con asistencia de Francisco García de la Cruz, del Consejo de S.M., su Oidor en la Real Chancillería de Valladolid y Corregidor de la Provincia de Guipúzcoa, una Junta General de los matriculados en el Consulado con 39 asistentes¹⁶¹.

161. ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 191. Es la junta más numerosa de las mantenidas hasta entonces, y nos servirá con las siguientes para obtener los nombres de los miembros del Consulado.

En esta Junta General después de la lectura de la Real Provisión del día 10, se pasó a examinar el nuevo proyecto formado por José de Odriozola. Y a continuación la Real Orden mediante la cual, conforme a estos mandatos reales, no podían usarse decretos o acuerdos posteriores; obligando el Corregidor al Alguacil Mayor, a que reintegrase a los antiguos Comisionados en la posesión del encargo que tenían. Finalmente los Comisionados de la Dársena, que habían interpuesto recurso en el mes de abril, después de las dos reuniones sin acuerdo con el Prior, recibían la razón por parte de la Justicia.

A partir de aquí las relaciones entre el Prior y Comisionados se hicieron más hostiles. Así se percibe en la junta que tuvieron el 24 de agosto, pasados tres años desde la entrega del proyecto de Bort, donde el escribano comunicaba que el día anterior había informado a los Sres. Ibáñez de Zabala, Guruceaga y Huici, que el Prior le había pedido en su oficio, le mostrase un acuerdo de la Junta de la Dársena. Este le contestó, que tenía orden y aún acuerdo especial de esta Junta, de no entregar ningún documento concerniente a esta comisión, sin que precediere consentimiento de la mayoría; leyéndole el acuerdo de la junta celebrada el 28 de julio. Los tres comisionados aprobaron la decisión del escribano, y le advirtieron que si lo encontraba de nuevo le dijera, que para exhibirle los acuerdos debería ir a la Junta. El escribano así se lo comunicó, advirtiéndole que se celebraban todos los domingos después de las misas mayores, como se había acordado el 21 de aquel mes. El Cónsul Zabala pasó aviso al Prior y al Regidor Juan José de Goicoechea, que como tal se encontraba en la torre y fortaleza del lugar del Pasaje en representación de la ciudad, de que los domingos se celebrarían las Juntas.

A la vista de los acontecimientos, la ruptura entre el Prior y los Comisionados era una realidad, y los planteamientos se harían ya por vía jurídica.

16. Contenidos de la continuación del contencioso en el Consejo de Castilla

El Prior Zuaznábar reavivaría el pleito parado desde hacía nueve meses, en el Consejo de Castilla, y en nombre de la Ilustre Casa envió un extenso informe el 18 de abril al nuevo Ministro¹⁶², exponiéndole lo acontecido desde que Pedro Ignacio de Lizardi realizó el primer proyecto en julio de 1773. Manifestaba también que el alcalde actual, José de Guruceaga, era uno de los seis Comisionados; seguía explicando el proyecto de Bort y su elevado coste 6.258.507 R.V., haciendo incapié en que sólo contaban con 115.000 R.V. Asimismo les comunicaba que les había presentado José de Odriozola, Oficial de la Contaduría del Reglamento de Marina, sujeto que llevaba treinta años observando el puerto, un nuevo proyecto. Indicaba que al Prior y Cónsules les había gustado, aunque debía retocarse en algunas partes, y después de hacerlo se presentaría en Junta General antes de entregárselo a los Comisionados de la Dársena. Tal forma de actuar incomodó al cónsul y comisionado Juan José Ibáñez de Zabala, que afirmó que tal plano debía ser examinado primero por los Comisionados; reiterando después lo ya conocido del escándalo en la J.G. y la decisión de nombrar otros nuevos comisionados...; la visita de Zabala con un escribano a casa del Prior... el escándalo de la J.G. del día 5, y el no pararse esta oposición por ser Guruceaga Alcalde; comentando asimismo que tenía de su lado al otro alcalde Juan José de Garagorri. Seguía argumentando sobre la mala actuación de Zabala, frente a la buena de ellos; diciendo que cuando el día 11 se iba a poner en el correo la notificación sobre los acontecimientos para enviársela al Secretario de Estado, hubo un incidente en el que intervino el marqués de Basecourt. Finalmente se pedía al Ministro que tratara de serenar los ánimos de los cinco Comisionados y del Alcalde delegado,

162. ANH.Consejos, Leg. 900, 2.ª pieza, Testimonio n.º 2, 25-33.

y que establecido el orden natural se estudiasen los nuevos planos, “por lo mucho que interesa a la causa pública”, sin quererse desviar del proyecto aprobado por S.M. Esto resultaba sin duda una incoherencia.

Acompañaba a la información otra de la misma fecha dirigida al Fiscal del Consejo, Pedro Rodríguez de Campomanes, explicándole su interés en la satisfactoria resolución del asunto. Junto con la representación se adjuntaban los poderes otorgados a Juan Escolano y Peñuelas, ante el escribano José Fernández de Uzeda, el día 12 en Madrid; por haber fallecido el anterior Agente en Corte José Abasolo, que los tenía desde agosto de 1774. En el mismo acto Escolano nombraba procuradores a Narciso Francisco Blázquez, José Antonio Sanz y Simón Gómez Pérez. En una nota se indica que el día 28 del mismo mes se pasaba al Relator.

La primera pieza del pleito se cerraba el 5 de mayo de 1777 indicándose que se pasara al Fiscal con los antecedentes; expresándose en el margen los Sres. del Gobierno de la 1.ª sala: Vava, Valiente, Contreras, Urries, Acedo y Villafane¹⁶³.

El pleito, que comprende el legajo 900 del Archivo Histórico Nacional en su sección de Consejos, comienza realmente en la pieza 2.º corriente: “**Expediente formado en virtud de Real Orden de S.M. y varias representaciones hechas al Excmo. Sr. Conde de Floridablanca sobre las desavenencias, y alborotos ocurridos en las Juntas Generales celebradas por el Consulado de San Sebastián**”, figurando como Relator Cortés y como Receptor Salazar. En cuanto a la 1.ª correspondía casi enteramente a la época de Grimaldi y se consideraban antecedentes.

Comienza esta pieza con copias de documentos: Junta del Consulado de 1 de julio de 1773 donde se decidió ejecutar la Dársena, Junta del 22 de noviembre de 1774 con

163. La primera pieza concluye en el folio 369.

la presentación del Discurso Político de Zuaznábar, Junta del 28 de mayo de 1775 donde se dio cuenta de la aprobación real del proyecto de Julián Sánchez Bort, Acuerdo del 30 de mayo de 1775 donde Zuaznábar presentó una carta en la que como hombre de bien aceptaba la regia disposición, Acuerdo de la J.G. del 31 de mayo de 1775 donde se comunicaba oficialmente a los Comisionados la aprobación real, y por último la R.O. impresa del 29 de junio de 1775 para que todos auxiliasen la construcción de la Dársena.

Los testimonios anteriores iban acompañando a una representación hecha por los Comisionados el 7 de abril de 1777 al conde de Floridablanca, en el momento que se creaba mayor tensión en las juntas por la presentación de los planos de José de Odriozola. Se expresan en ella sucintamente la evolución de los acontecimientos que se testimoniaban con los documentos antecedentes, y se detenían a considerar que el proyecto presentado por José de Odriozola, era el de un Oficial de la Contaduría del Reglamento de Marina, que carecía del “conocimiento aun de los rudimentos” para ofrecer tal proyecto. Añadían además sobre su persona algo que no deja de ser importante, que había “estado padeciendo tal debilidad de cabeza, que no le ha permitido concurrir a la oficina en el espacio de algunos años”. Sentían por esto la obligación de expresar a S.M. que el Prior había convocado Junta General el día 5 para aprobar tal proyecto, por lo que introdujeron un recurso en el Tribunal del Juez de Alzadas, y ahora a S.M., para que se pusiera fin a la actuación de Zuaznábar y seguir adelante con tan importante obra. El documento fue firmado por los cinco Comisionados.

Sigue el Expediente con un bloque de ocho documentos preparados por el Consulado, que comenzaban con la representación al marqués de Basecourt del 11 de abril, en la que se decía que cuando se hallaba en el olvido la gran empresa de la Dársena, había salido José de Odriozola con dos planos nuevos y su disertación para mejorar el puerto; comentando que y el ansia de hacer les había ani-

mado a admitir esa propuesta “guardando toda veneración, y respeto a la aprobación, que mereció a S.M. el anterior”. Sin embargo, reiteraban que el cónsul Zabala se había opuesto, quejándose de esa actitud y oponiéndose con varios argumentos jurídicos a la intervención del Juez de Alzadas. Conocemos también que antes de enviar el escribano la representación, el Prior le entregó tres cartas y otra del cónsul Irulegui, a las que no había respondido por no agriar más la materia, hasta que le contestara; indicándose también que en esta fecha se daba parte al conde de Floridablanca. En post data advierte, que cuando estaba terminada la representación, acababa de violar el Secretario de la Comandancia Juan José de Hore, la casa del Prior, con los escritos preparados por el escribano Joaquín de Olazarra; lo que suponía una nueva ofensa para la Ilustre Casa.

La representación al Ministro fechada el 18 de abril se copia en el segundo documento, que ya comentamos formaba parte de la primera pieza del Expediente.

En el siguiente instrumento se encuentra una nueva misiva al marqués de Basecourt del 14 de abril, en la que se contestaba a la que éste les envió el día anterior. Al parecer el Marqués les decía que el principal motivo de las cuestiones radicaba en que se había denegado a los Comisionados las copias de las Actas, habiendo solicitado la ayuda los Comisionados al Marqués y éste se las había pedido. Esto ponía al Prior en un aprieto, ya que en esta batalla con el Alcalde la J.G. había decidido que no se las diera; pero por esta petición se forzó a sacar las copias de las juntas de los días 3 y 5, y dárselas. Seguían quejas contra el comisionado Zabala y otras consideraciones retóricas del escribano del Consulado.

La cuarta fuente comprende una representación al Corregidor Francisco García de la Cruz, de fecha 13 de abril, con exposición similar a la anterior y resentimientos contra el alcalde Gुरुceaga, juez y parte en la causa.

Aporta el quinto documento copias de manifestaciones, a lo largo de 53 folios. Entre los que existen acuerdos del

Consulado y contestaciones de los comerciantes sobre el pago del impuesto de la Avería, fundamentalmente de 1775.

Se copian en otro varios acuerdos del año 1775, en concreto los de 26, 27 y 29 de noviembre y 1 de diciembre, relacionados con el impuesto de la Avería.

Contenía el siguiente dato documental el acta de la Junta de 5 de Abril de 1777, en la que se privaba a los antiguos Comisionados de sus facultades.

La última de 11 de abril, numerada con el ocho, iba dirigida al conde de Floridablanca, en ella se relacionaban los hechos y referenciaban los testimonios que se aportaban con su numeración.

El siguiente documento que contiene el Expediente (marcado N.º 1) es una carta de los Comisionados al Consulado, del 2 de abril, adjuntando el acta de la reunión mantenida por ellos el día anterior, sobre la denegación al Comisionado Zabala de los testimonios que pidió (documento N.º 2).

A continuación viene el informe del 14 de abril de los Comisionados, ampliando la sucinta exposición que le hicieron una semana antes. Explicaban que en este período no se les habían dado los testimonios solicitados, y que “por lo demás esta serie, y aumento de violencias, que algún día llegará a descubrirse; dará a conocer más, y más al autor de ellas, y romperá el velo, que nuestra propia hombría de bien nos ha puesto hasta aquí, para explicarnos con claridad”. Entraban también a comentar el proyecto de Odriozola, dirigido a reformar el que ya había aprobado S.M., explicando los incidentes con el primer testimonio que antecedió, la farsa de una J.G. que ni examinó ni vio el proyecto, limitándose el Prior a explicarlo “en un largo discurso, sostenido de mas palabras, que sustancia, y verdad”; y respecto al testimonio N.º 2, apuntaban para salir al caso de las acusaciones del Consulado: “Si esta carta es *insolente, e insultante y contiene falsedad, lo juzgará V.E. y, si nosotros hemos tenido la avilantez de engañar con falsedad al Consulado, y al Ministerio en nuestra corres-*

pondencia, también lo juzgará V.E.”¹⁶⁴ y seguían sus comentarios sobre los acontecimientos y la actuación dictatorial del Prior, expulsándoles de la Junta y llevándose redactada de su casa el acta de ella. Terminaban suplicando al Ministro que mandase que se les diera copia de los documentos solicitados, juntas de los días 3 y 5.

Vienen testimoniadas seguidamente las actas de las JJ.GG. de los días 3 y 5 de abril, acompañando a una tercera representación de los Comisionados del día 21 del mismo mes, al conde de Floridablanca. Curiosamente comienzan lamentando éstos que se trate tanto de la Dársena, no para adelantar en ella sino para fatigarle a él, informándole sin embargo que se veían obligados, por su reputación y la dificultad que tenían de defenderse. Temían que Zuaznábar “que tan bien como nosotros sabe nuestra inocencia, nuestra irreprehensible conducta, y la injusticia”, por oscurecer sus propios hechos, mezclando “tanta especie, y tanto papel”, acabara dando más importancia a lo que fuera forastero que al asunto mismo. Continuaban lamentando los Comisionados que siguiera con los argumentos de su Discurso Político, que ya había sido abandonado por él mismo. Anotaban también que las actas se las había entregado el Comandante General, y hacían algunas consideraciones sobre ellas y la falta de otros documentos relacionados con ellas. De sus testimonios se desprendía un dato muy importante, que el fondo para la Dársena estaba creciendo mucho por la aplicación del medio por ciento de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Evidentemente seguían poniendo como único culpable de los disturbios a Zuaznábar, mostrando que era público que en todo lo que había participado producía turbación. Por los testimonios que se adjuntaban, manifestaban que podían constatar que el proyecto de Odriozola no había sido examinado, y que el plan de un sujeto “falta de noticia de los primeros elementos de la facultad, no era competente para hacer titubear

164. Subrayado en el original.

en la ejecución de los de Lizardi, y Bort”, correspondiéndole su examen a los de la Junta de la Dársena. Siguen comentando la decisión de la J.G. del día 5, en la que se les despojó del cargo; argumentando que si el día 3 se nombraron a éstos como “ayudantes” no podían dos días después tomar solos aquel “nuevo y grave peso”; más aún, el día 3 se decía que hacían falta 12 y ahora bastaban con 5. Continúa el documento con amplios comentarios sobre el comportamiento habido en las juntas. Un dato que debemos destacar en esta documentación son los materiales que se habían aprontado en 1773: 3.617 pies cúbicos de piedra sillar labradas según las dimensiones dadas por Lizardi, un pontón que se encontraba en el puerto de Ondarroa, quince barricas de betún traídas de Bearne, que se guardaban en la torre del Consulado, y algunos modelos de canguiles y planos de pontones traídos de Cartagena.

Una noticia de enorme significación que se cita en este instrumento, es la decisión de los Comisionados de acometer la obra de la torre para poner en ella el fanal, al no haberse podido comenzar la Dársena. Para esta estructura luminosa se tomaron los planos de los mejores fanales de Europa, y en concreto el entregado por el Intendente del Departamento de Brest. La construcción se comenzó en el monte Igueldo sobre el paraje de Arrobi, encontrándose en esa fecha concluida la elevación y fortaleza correspondiente. Seca ya y firme, se encontraba en disposición de admitir la linterna que estaban esperando de Ruan (Francia), de forma que en el invierno estaría ya en uso.

Entre las argumentaciones que daban para rebatir las falsedades de Zuaznábar y el consul Irulegui, expresaban que de los 26 sujetos que condujeron a la Junta General del día 5, sólo diez siguieron su voto de despojarles de la comisión y 15 con el Síndico se lo conservaron. Anotaban además, que de ellos 6 se votaron a sí mismos como Comisionados, “con que parece que si sus votos no son nulos, sufren grande sospecha”. Pero las matemáticas eran claras, 11 en contra y 15 a favor, sin embargo era tal “la osadía de Zuaznábar, que fingió, que por la regulación de

votos resultaba prevalecer el suyo, y lo redujo a acuerdo”. Realmente un claro fraude. Los Comisionados terminaban pidiendo justicia contra los daños y escándalos que estaban padeciendo. Esta tercera representación de los Comisionados es la más extensa, 12 folios. Apreciamos en ella, como en las dos anteriores, que están redactadas con una buenísima caligrafía y abundando en ella los subrayados. Por lo que se refiere a las exposiciones y argumentaciones son claras, al contrario que las del Consulado, en las que proliferan términos jurídicos, más para confundir que para esclarecer. El siguiente documento transcribe la carta de los Comisionados del 2 de abril, en la que solicitaban examinar el nuevo proyecto.

Corresponde al Consulado el bloque que continúa. El instrumento nominado N.º 1.º, está fechado el 11 de abril. Contiene la declaración del Secretario del Consulado, el escribano Francisco de Arribillaga, que recibe del Archivero José Ignacio de Gaztañaga, los registros del año 1774. En él se transcriben la junta del 19 de Noviembre, donde se comentaba la recepción de la representación nominada “Discurso Político” de Juan José Zuaznábar, fechado el 14 del mismo mes, acordándose que se tratara en la J.G. del próximo día 22. A continuación viene la carta de Zuaznábar, del día 14, acompañando al Discurso. Como documento N.º 2 se transcribe el Discuso Político¹⁶⁵. Sigue una breve información del Prior Zuaznábar y el consul Irulegui al conde de Peñafiorida, del 21 de abril, fecha en la que también se lo habían enviado los Comisionados. Citaban la representación del día 11 y la volvían a comentar, adjuntando ahora los documentos antes citados.

Otro testimonio de apoyo a los Comisionados es de José Antonio Parada, redactado en la misma fecha, 21 de abril. En él el Síndico se quejaba de que las actas de los días 3 y 5 no las tenía el escribano del Consulado sino el

165. AHN.Consejos, Leg. 900, 2.ª pieza, 185-218.

Prior que sorprendentemente las había substraído, llevándose además escrita el Prior el acta del día 5. Denunciaba en el documento que la actitud de oposición a la Dársena de Zuaznábar era conocida por todo el pueblo, y que con sólo diez individuos había despojado a los cinco Comisionados “de los más respetables, que hoy mismo obtienen todos ellos los primeros empleos de la Ciudad, y el Consulado”; siendo seis de esos diez los que se nominaban ahora como comisionados. Abundaba diciendo que esos diez eran los que estaban litigando contra el Consulado, para no pagar lo establecido en el derecho de la Avería. También comenta esas cinco horas de junta en la que el Prior, erigido juez, no dejaba hablar a los vocales, cuando tenían “el mismo voto que el Prior, y la libertad de exponer su modo de pensar con la debida moderación”. Por estos hechos se había interpuesto recurso ante este tribunal y otros (se refiere al Corregimiento guipuzcoano); para evitar que el Prior y el segundo Cónsul se hicieran “dueños despóticos del Consulado”. Terminaba suplicando a S.E. que tomara providencia y volvieran los Comisionados a ocupar sus cargos. También pedía disculpas al Ministro, al que había recurrido por “la noticia de su acreditada piedad”; afirmando que el Prior estaba utilizando los fondos del Consulado destinados a la Dársena para este pleito, mientras que éstos usaban los propios para defenderse, gastos a los que no eran acreedores.

Es conocida la prontitud en resolver los asuntos que tenía el ministro Floridablanca. Así el día 6 de Mayo, desde Aranjuez, escribía una carta de cuatro cuartillas al Gobernador del Consejo, expresando que en las últimas sesiones del Consulado donostiarra había habido unas escandalosas disensiones, transcendido a insultos de personalidades fuera de las Juntas; estando muy conmovidos los ánimos, como se reconocía por las representaciones del Consulado, su Síndico y los cinco miembros que se creían agraviados. Seguía diciendo: “S.M. ha creído lo más oportuno la remisión de estos papeles a V.S.J. para que los vea el Consejo”; y se tomara la resolución más prudente, con la

providencia ejecutiva que se estimara más conveniente, “para restablecer la tranquilidad, y buen orden en el Consulado, cuyos individuos forman clase distinguida en un pueblo comerciante, qual es San Sebastián, por cuya razón son más perjudiciales, y peligrosas sus animosidades, y disensiones”. Precisa que él ha informado al Consulado de esta real determinación, a fin de que con esta noticia todos los individuos obedezcan indistintamente sin la menor dilación, las órdenes que expediese el Consejo; pudiendo presentar al Tribunal lo que juzgasen tener que exponerle, pero que de ningún modo sirviese eso como pretexto para dejar de obedecer “pronto y literalmente”. Seguía señalando el desagrado del Rey por las desavenencias y animosidades que reinaban entre ellos, pues se apartaban “del único fin plausible que deben llevar sus vocales, que es el bien público, ventajas y utilidades del Comercio”, pudiendo existir variedad de opiniones si se mantenían con moderación. Concluía diciendo que el Rey deseaba que se cortara de raíz “todo principio de encono y enemistades personales... apartando de si el espíritu de partido, que ciega y alucina, resulten las ventajas que debe prometerse el Comercio de la reunión de sus luces, y conocimientos”. Insistía en el último párrafo, que el Rey quería que se le informase de la determinación del Consejo.

El Procurador del Consulado, Narciso Francisco Blázquez, presentó un escrito el día 14 de mayo al Secretario Salazar, para entregárselo al Fiscal y juntarlo con los antecedentes. En él el Apoderado del Consulado, Mateo Miguel de Bordachipía, comunicaba al Prior y Cónsules, el 19 de abril, (refiriéndose a la junta del día 5 que se exponía en el folio 49 de los autos que se seguían en el Tribunal, contra Juan José Ibáñez de Zabala, Cónsul de la misma casa), que existía una equivocación por algunas compulsas de las Ordenanzas Consulares, respecto a que se podía apelar al Tribunal del Juez de Alzadas y Colegas. A ello sigue una nota de Zuaznábar e Irulegui diciendo que se notifique, comunicación que se hace al Archivero; y Antonio de Ureta y Castañeda testimonia el 21 de abril,

expresando que tal apelación se hacía para inhibir maliciosamente al Prior y Cónsules, así como dilatar los asuntos. Entendemos que esta matización jurídica era otra más de Zuaznábar para complicar el asunto en el Consejo.

El 9 de mayo el Síndico Parada enviaba otro informe al Ministro, manifestando que el proyecto de Odriozola era un pretexto de Zuaznábar, ya que ni siquiera se había leído en la Junta; y que el Prior había perdido tanto el respeto a las leyes, que había convocado una J.G. el 7 de aquel mes. Igualmente relata que, pero había excluido de ella al primer Cónsul, a él, a los cuatro Consultores, a los cinco Comisionados y a todos sus parientes, y a otros entre ellos los colegas del Juez de Alzadas. Asistieron sin embargo el Cónsul y él, por no poderse hacer la junta sin ellos, pero al empezar lo primero que se hizo fue mandarles salir de la sala, so pena de 100 ducados de multa. Como no se marcharon pidió granaderos al Comandante General y como le contestó que fuera a la Justicia Ordinaria, finalmente dijo que serían nulos sus votos. En esta junta se aprobó un gasto de 15.000 R.V. para el contencioso, aunque en opinión del Síndico ésto era ilegal. Terminaba el Síndico suplicando al Ministro que se pusieran fin a tantos males.

La actuación de Peñaflores fue inmediata, el 15 de mayo escribía también desde Aranjuez al Gobernador del Consejo, pasándole la comunicación del Síndico y recordando al Consejo la urgente necesidad de tomar alguna providencia, para restablecer la paz y la armonía que le convenía al Consulado. Como en la ocasión anterior, al día siguiente, desde Madrid, se pasaban los documentos a los fiscales del caso.

Otro bloque del Expediente corresponde al Consulado y van numerados del 1 al 12, acompañados de un extenso escrito (12 folios). Comentaba la anterior del 18 de abril, en manos del Fiscal Pedro Rodríguez de Campomanes, y la necesidad de ésta después de los incidentes acaecidos desde esa fecha. Denunciaba el apego de los Comisionados a su comisión, explicación recurrente de lo ocurrido y enumeración de lo que contenían los 12 documentos que se

adjuntaban. La representación iba acompañada de una carta al Fiscal, notificándole la recepción de una carta del conde de Floridablanca del día 5, en la que les comunicaba que había remitido al Consejo el recurso; e insistían en lo perjudicial que era mantener esos cinco individuos en contra de todo el resto. La documentación se presentaba en Madrid el 16 de mayo (64 folios).

De los 12 documentos aportados, transcritos por el escribano Juan Antonio de Lozano, el 1.º es una carta del Corregidor Francisco García de la Cruz, fechada en Azpeitia el 14 de abril, respondiendo a la del Consul Domingo de Irulegui del día anterior; en la que se daba por enterado del nombramiento de los nuevos Comisionados. Le sigue un auto del Cónsul Irulegui de 23 de abril sobre la Junta del día 5, donde se revocaron los poderes a los Comisionados y se nombraron a los otros seis; sacando sus consideraciones posteriores sobre las acciones del día 9, con el asesoramiento del abogado Francisco Antonio de Gaztelu. Una tercera carta del 25 de abril firmada por Zuaznábar e Irulegui pedía al Corregidor que levantara al escribano del Consulado Francisco de Arribillaga, la prohibición dada el día 5 para que no asistiera a la J.G. Otra carta emitida en una junta del Consulado del 29 de abril al Corregidor, respondiendo a una del 14. El 5.º documento es ya de mayo y corresponde a una junta del Consulado del día 6, donde Irulegui informa que entregó al Corregidor en Azpeitia la carta anteriormente citada, manifestándole éste que no podía tomar resolución sobre cartas, por estar en el asunto los Alcaldes; leyéndose a continuación la respuesta del Corregidor a una carta del 29, que contestó al día siguiente, explicando que al haberse procedido judicialmente, no podían ocupar su cargo los nuevos comisionados; por ello se decidió realizar una junta general al día siguiente, y no queriendo invitar a los opositores se decidió pedir consulta a los licenciados Miguel Manuel de Gamón y Francisco Javier de Arrillaga, ocupándose de traerlos José Ignacio de Gaztañaga. Estos licenciados dictaminaron que no debían asistir los opositores ni familiares; así se decidió

y se convocaron a los adictos para las nueve de la mañana del día siguiente.

Las tres siguientes compulsas se referían a la J.G. “preparada” del 7 de mayo. A ella se habían presentado por su derecho a ello, el Cónsul Ibáñez de Zabala y el Síndico Parada, por lo que les llamaron a un cuarto y les leyeron lo expresado por los dos abogados, pero ambos se salieron del cuarto y dijeron que se leyera en público tal dictamen, lo que se hizo pero siguieron, negándose a salir y dijeron que se les comunicara por escrito, lo que el Prior no quiso hacer, y les amenazó con multa de 100 ducados, o en su defecto se pediría auxilio al marqués de Basecourt. El Prior al ver que no salían pidió al ministro de la casa que los expulsara, pero éste no obedeció. El acta de la junta, con 29 asistentes; citaba el acuerdo de la del 3 de abril, notificándose que los nuevos planos dispuestos por José de Odriozola se comunicasen a los seis nuevos comisionados nombrados en aquella junta, en unión de los cinco anteriores. En la junta celebrada dos días más tarde se dio cuenta del procedimiento seguido por el Cónsul Zabala ante el Juez de Alzadas, y las actuaciones posteriores, como meter en la cárcel al escribano del Consulado, etc. Se decidió que se nombraran cuatro diputados que visitaran al marqués de Basecourt, para darle las gracias por el esmero en proteger la Ilustre Casa. También se aprobó librar 15.000 R.V. a José Ventura de Aranalde y José Ignacio de Carrera para seguir la defensa del Consulado en Madrid, dándose también poderes a Mateo Miguel de Bordachipía para el mismo efecto. Se ratifican los nuevos comisionados: el Cónsul Domingo de Irulegui, José Ventura de Aranalde, Mateo Miguel de Bordachipía, José Ignacio de Carrera y Bernardo de Gainza (el sexto sería el Prior Zuaznábar), con exclusión de los cinco anteriores. Alzó la voz en defensa de los antiguos Comisionados Francisco Ignacio de Pollo y Sagasti, con varios argumentos y la no legalidad de excluir de las juntas a los individuos matriculados, por tanto protestaba y consideraba nulo lo que se resolviera y pedía el testimonio de dicha junta. Se adhirieron los Sres.

Belaustegui y Belaunzaran. Zabala intervino a continuación protestando por la violencia del auto con que se les expulsaba a él y al Síndico, cuando precisamente tenían la obligación de asistir; así como a la reunión que se tuvo el día anterior sin ellos. El Síndico Parada y la mayor parte de los vocales se sumaron a lo protestado por Zabala. Sin embargo, como ya se ha indicado el Prior hizo prevalecer su voto.

Los siguientes cuatro testimonios corresponden al día 9. En ellos se transcriben actas que cargaban de datos accesorios el expediente en Madrid. El duodécimo y último documento se refiere a la recaudación de 1771 a 1775, donde aparece lo aportado por los Comisionados Michelena, Ibáñez de Zabala y Huici¹⁶⁶, evidentemente una forma de desprestigiarles por las pequeñas cantidades reflejadas.

Continúa el Expediente con otro bloque de documentos (67 folios) preparados por el escribano Manuel José de Echeveste, por indicación del Síndico José Antonio de Parada, con ampliación de datos para que el Consejo valorara la acción positiva de los Comisionados. Se anotaba entre otras cuestiones que el Síndico había escrito al Prior, proponiendo para cortar de raíz todo principio de desavenencia, separarse del pleito y dejar la decisión a seis caballeros, nombrados tres por cada parte, y en discordia los que nombrasen éstos o el Diputado General, o Corregidor. Parece que los Comisionados tenían duda de que sus solas representaciones no bastaran para contrarrestar las argumentaciones de los letrados del Consulado y buscaron apoyos jurídicos en San Sebastián y en la Corte.

El Consulado presentaba el 19 de mayo una representación del Prior Zuaznábar, al ministro Floridablanca, contestando a la R.O. del día 5. Exponían los hechos a

166. El 1.º en 1774: 1.335 R.V., en 1775: 466 R.V. y 20 mrs.; Ibáñez de Zabala solamente en 1775: 128 R.V. y Huici en 1771: 1.093 R.V., en 1773: 662 R.V. y 10 mrs., en 1774: 421 R.V. y en 1775: 102 R.V. y 3 mrs.

partir de la amonestación recibida y resumía el contenido de los ocho documentos que adjuntaba, siempre narrando lo bien que ellos habían hecho las cosas y lo contrario los Comisionados, hasta que los Comisionados solicitaron una amigable resolución, pero se frustró después comunicándolo el Cónsul Zabala verbalmente, conjeturando el Prior que había sido porque no había admitido como Jueces Compromisarios a Manuel Ignacio de Aguirre, Francisco Javier de Leizaur y Joaquín de Jaureguiondo, importantes conocedores de otros asuntos pero bisoños en los mercantiles; pero como Manuel Ignacio de Aguirre era el protector de los Comisionados y “su Consultor y por decirlo así su Agente Universal”, siendo con su gallarda pluma el que intervenía en los lances de este incidente. Exponía que la obra de la nueva linterna, se hallaba suspendida por estas discusiones, siendo muy necesaria su terminación y que dos días antes había embarrancado en la Zurriola el bergantín Dos Hermanas, que venía de Bretaña portando trigo y centeno con destino a El Ferrol.

El Consejo recibía los ocho testimonios el 23 de mayo. Se abundaba en ellos sobre datos que ya se tenían; citándose también la propuesta de nombramiento de tres individuos por cada parte para resolver los asuntos y en caso de discrepancia, se pasaría por la elección que hiciese el Diputado General, el Corregidor o (esto no lo había apuntado Parada) del Director de la Real Sociedad Bascongada, o la Provincia en congreso. El sexto testimonio aportado comprendía un acuerdo del día 15 de junio, entre Zuaznábar y Zabala, en el que se consideraban las siguientes proposiciones preliminares: 1.^a No nombrar nuevas personas hasta que no llegara la decisión del Consejo; 2.^a Prior y Cónsules pasarían una representación a S.M., suplicándole que concediera licencia y pasara la R.O. al Consejo de Castilla, para que suspendiera sus resoluciones acerca de los expedientes que estaban en el Tribunal; 3.^a Obtenido el real permiso se daría cuenta de él a la J.G. y se nombrarían once comisionados, los antiguos y los modernos, para formar un cuerpo y resolver todos los puntos pendientes en

el Real Consejo, consultando sobre los de judicaturas a los licenciados Miguel Manuel de Gamón y Pedro Miguel de San Juan, antiguo y actual asesores de la Ilustre Casa; 4.ª El plan que se formase por estos Comisionados se pondría de manifiesto en la sala consular por espacio de ocho días, para que se enteraran todos los individuos y se convocara nueva J.G. 5.ª El plan se remitiría al Supremo Consejo, solicitando confirmación. 6.ª Se suspenderán todos los recursos de una y otra parte, hasta ver el éxito de la súplica dirigida a S.M., a fin de que se dignase conceder la licencia; suspendiéndose sesenta días, y si S.M. no lo concediera, “se ejecutará pura, ciega, y sencillamente lo que resolviese su Soberana Justificación”. Posteriormente firmaron estas proposiciones preliminares muchos comerciantes, manifestándose un claro deseo de poner fin a la contienda. Sin embargo, ésto se había abortado como ya había expuesto al Ministro. Seguía la transcripción de una extensa carta (12 páginas) del Prior a Ibáñez de Zabala, del mismo día 15, contestando a otra de éste, en la forma rebuscada y reiterativa de sus escritos, lo que sin duda le haría desconfiar a Zabala y tomar la decisión de no seguir con el plan. Terminaba con un testimonio de la misma fecha, sobre lo poco que habían ingresado entre 1770 y 1775 los Comisionados, abundando sobre lo ya expresado anteriormente.

El conde de Floridablanca desde Aranjuez enviaba una carta el 24 de mayo al Gobernador del Consejo, notificándole que además de lo enviado los días 6 y 15, remitía ahora lo aportado en la última representación del Consulado, habiendo mandado el Rey que se juntaran con los antecedentes; indicando que cada día parecía mayor la necesidad y S.M. “desea le provea el Consejo sin dilación”. El día 26 se veía en la Sala 2.ª y sus seis miembros se lo pasaban al Fiscal.

El 10 de junio se reunía el Consejo para leer el informe del Fiscal, lo primero que decía era que no se celebraran más juntas en el Consulado sobre la construcción de la Dársena, dejándose las cosas como estaban antes de que se

tratara el nuevo proyecto. Seguía expresando que al ser el proyecto de Julián Sánchez Bort de un costo tan elevado, respecto a las disponibilidades de Consulado y la dificultad de financiarlo con el derecho de Avería, determinaba que el Corregidor debía oír a unos y otros e informar con la mayor celeridad, porque era una obra de carácter público muy importante; remitiendo copias de los planos y dictámenes, tanto de Bort como de Odriozola, haciéndose constar el derecho anual de la Avería y la forma en que se administraba. Respecto a la obra de la Linterna manifestaba que el Consulado debía continuar con su ejecución, sin dejarla de la mano, por ser asunto urgente. Los miembros de la Sala enviaban a continuación los autos al Relator.

Seis días después el Relator Cortés emitía su informe diciendo primeramente que se comunicara al Prior la orden de no celebrar juntas generales ni particulares sobre el asunto, y que las cosas volvieran al estado en que se encontraban hasta que se examinara el nuevo proyecto. Otra orden para el Corregidor con las instrucciones dadas por el Fiscal, evacuando el informe de acuerdo con el Comandante General de San Sebastián. Respecto a la jurisdicción del Consulado sería la que estaba en sus Ordenanzas, celebrándose cuantas juntas fueran necesarias para asuntos diferentes, asistiendo los que debieran asistir sin ninguna limitación, evitándose todos los motivos de quejas. Finalmente que el Consulado continuara con la obra del nuevo fanal. Las órdenes se cursaban según consta en el documento el día 23, y se trataba en consultas del Consejo los días 25 y 27.

El día 30 acusaban recibo el Comandante General y el Corregidor en sendos escritos, expresando que harían lo que se les pedía. Ambas iban dirigidas al Secretario Antonio Martínez Salazar. Termina aquí la segunda pieza del Expediente (371 folios).

La tercera pieza es la más breve (64 folios) y comienza transcribiendo ocho documentos ya conocidos, que acompañaban a un informe del Consulado a Peñaflorida del 12 de mayo. Expresaban su intención de ampliar los datos

enviados con la representación del día 9, como consecuencia de haber recibido la R.O. del día 5. Todo el paquete anterior se había tratado en sesión del Consejo de Castilla, y sobre el propio expediente hay una nota del Fiscal cuando se le pasaron estos nuevos papeles, diciendo que en lo principal coincidía con la representación del día 3, que se pasase al Consejo cuanto antes; y manifestaba que las molestas representaciones que iban llegando no añadían cosa sustancial, y reproducían las anteriores, firmándolo el 6 de junio¹⁶⁷.

Comienza la pieza 4.^a del Expediente¹⁶⁸, con testimonios emitidos por el escribano del Consulado Francisco de Arribillaga, sobre una acta de la junta de Prior y Cónsules del 28 de junio, donde se leyó una R.O. del Real y Supremo Consejo de Castilla del día 23, acordándose que se obedeciera literalmente, y para el efecto que se escribiera a Francisco Javier de Echeverría (es un error puesto que era Javier Ignacio), “Maestro Arquitecto y Profesor de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País”, una carta que se transcribía, sobre la necesidad de terminar la Linterna, pidiéndole que se trasladara a la ciudad. Además el Cónsul Zabala pidió que la R.O. se diera a conocer a los miembros del Consulado y que se convocara al Síndico y los cuatro Consultores. Asimismo, que la obra de la

167. En una nota abajo se dice que la providencia dada por el Fiscal se encontraba en la pieza 2.^a, fol. 363 y 364. A partir de este documento la numeración retrocede del folio 410, vuelve a la numeración 365 que correspondía a la pieza anterior; pero sigue correlativa la que se inició con esta pieza.

168. En la parte superior está anotado: San Sebastián Año de 1777. Legajo 451, Pieza 4.^a corriente “**De los Autos del Consulado de la ciudad de San Sebastián, sobre construcción de una Dársena**”. Abajo: Relator Cortés. Secretario Salazar. Hay un 900 que corresponde a la numeración moderna del legajo. A la izquierda pone: Son 5 Piezas, esta con 142 fojas, otra 64 (es la 3.^a), otra 173 (error, ya que son 371 de la 1.^a), otra 114 (la 5.^a), otra 371 (la 2.^a) y dos planos. Sigue como en la pieza anterior la numeración precedente y comienza en paralelo una nueva.

Linterna fuera continuada por los Comisionados que la habían ejecutado el año anterior, con la ayuda del arquitecto Echeverría. Esto se aprobó, así como enviarlo al Consejo, con el desacuerdo del Prior. Seguía el testimonio de la carta enviada al arquitecto Echeverría el mismo día 28, firmada por el Prior y el Cónsul Irulegui, pero se especifica que no quiso hacerlo el Cónsul Ibáñez de Zabala.

El Prior enviaba el 30 de junio un nuevo informe al Consejo de Castilla, citando los cuatro anteriores. Se quejaba ahora del comportamiento de Zabala, que quería que los Comisionados antiguos continuaran con la obra de la Linterna, cuando él entendía que le correspondía al Prior y Cónsules, de acuerdo con la R.O. del día 23; asimismo se lamentaba de que se quisiera invitar al Síndico y a los Consultores. La representación iba acompañada de una carta a Antonio Martínez de Salazar. Se analizó la representación en la sesión del 4 de julio y se pasó al Relator.

Los procuradores del Síndico y los Comisionados en Madrid, Juan Domingo de Albisu y Loynaz, y Asensio de Aguirrezábal, se dirigían al Consejo el 5 de julio, adjuntando el acta de la junta del 28 de junio, argumentando sobre el punto de vista contrario al Prior, manifestado en la representación anterior, pidiendo que se librara nueva orden al Corregidor para que se hiciera una junta general y se designaran que los Comisionados eran los responsables de la obra de la Linterna, que debía hacerse antes de examinarse el proyecto de Odriozola. Terminaban pidiendo que al Prior y al Cónsul Irulegui se les pusiera una multa y las costas del recurso, y en caso de que el Corregidor estuviera ausente, tomara la comisión el Ministro de Marina y Juez de Arribadas.

El 8 de julio el Fiscal Cortés decía que se librase un despacho dando amplias facultades al Corregidor, para que convocara una J.G. del Consulado, para hacer saber la providencia del Consejo, copiándola en el libro de acuerdos del Consulado; así como las resoluciones que sobre ello se tomaran, enviándose copias al Consejo. Se recibía en el despacho el 9 y se enviaba la R.O. al Corregidor el día 10.

Esta R.O. (Apéndice n.º 18) inicia un bloque de documentos cuya portada expresa: **“Expediente formado sobre cumplimiento de Real Provisión del Real Supremo Consejo de Castilla de 10 de Julio de 1777”**. El día 20 el Corregidor Francisco García de la Cruz desde Azpeitia, decía estar pronto a pasar a la Ciudad y ejecutar lo mandado, y con el escribano Miguel Antonio de Sasiain y el Alguacil Mayor de la Provincia, Antonio Vibas Moreno, partió a las cuatro de la mañana del día 21, certificándolo el escribano, como también lo hacía de la llegada a las 8 y cuarto de la tarde. Seguía expresando que José Ignacio de Gaztañaga Portero del Consulado, llegó antes de las nueve de ese día a la posada, expresándole que iba de parte del Prior para estar a las órdenes de lo que mandase; ordenándole el Corregidor que convocase a todos los individuos matriculados para celebrar junta general a las nueve del día siguiente.

A la J.G. se entraba con la orden del Corregidor de tener lista toda la documentación anterior y que el escribano del Consulado registrase la R.P. en el libro de Acuerdos y Juntas Generales. El escribano Sasiain iba notificando al Prior, Cónsules y Escribano lo ordenado por el Corregidor y lo sentaba en el Expediente. La J.G. a la que asistieron 39 miembros, comenzó a la hora señalada, enpezando el Corregidor a preguntar al Portero si había convocado a todos los miembros, y ante la respuesta afirmativa el Corregidor mandó al escribano Sasiain que leyese la R.P. del día 10, exhortando después amorosamente a la paz con la que se habían distinguido en todos los tiempos. Se repasaba después cronológicamente lo que había sucedido y se decidía reestablecer la situación del 31 de marzo, mandando el Corregidor al Alguacil Mayor que reintegrara a los Comisionados a la posesión del encargo hecho para la ejecución de la Linterna, lo que se hacía al día siguiente. También el 23 el escribano Arribillaga firmaba el recibo de la R.P. para insertarla en su libro. Entre las cuatro y las cinco de la tarde daban por terminada la comisión y salían hacia Azpeitia, llegando a las nueve de la

mañana del día 24. Al día siguiente el Corregidor enviaba todo el expediente al Consejo. Se recibía el 31 en Madrid y en la sesión de Gobierno del día 1 de agosto se veía la documentación por cuatro miembros, pasándose al Fiscal. Este daba su parecer el 6 de septiembre, diciendo que tal como se expresaba las cosas estaban en lo pedido en la R.P., y en cuanto a la pretensión del Síndico Parada respecto al pago de las costas de los recursos, el asunto que debían tener presente el Corregidor y el Comandante General, era atajar y cortar estos recursos, y que por lo demás acordaría el Consejo lo más conveniente. El informe se leyó en la sesión del Consejo del día 23 del mismo mes, pasándose al Relator.

El siguiente documento inserta es **“La Hidraulica, Disertación sobre la Darzena y obras proyectadas en el Puerto de San Sebastián”** de José de Odriozola. Le seguía del mismo autor **“La Hidrotecnia”**, fechada en San Sebastián el 4 de julio de ese año, continuando con un **“Apéndice”** sobre su proyecto de dársenas del 11 de abril, que repetía el 18 de julio, con una extensa **“Representación sobre la Darsena”** de la misma fecha. Esta documentación del Archivo Histórico Nacional completa la que se encuentra en el Archivo General de Simancas, y será comentada en el siguiente capítulo. Los escritos de Odriozola entraban en el Consejo del 23.

El día 25 Odriozola enviaba una representación al Consejo (más bien dirigida al Rey) comentando que al comunicar el día 4 de ese mes al Consulado la decisión del Consejo de examinar los planos, los remitió la penúltima (añade mala) y un nuevo mapa general, discurso y plano separado para la erección de la dársena en un paraje más recogido y suficiente para la navegación, así como la disertación que tenía en borrador, comentando que al esperar al Corregidor que llegó el 22, le dio tiempo a delinear el primer plano que en bosquejo se presentó al Consulado el 26 de febrero y una previa explicación por las letras que citaba en la disertación del 10 de abril. Enviaba ahora nuevos planos y un apéndice más digno. El nuevo plano era del día

12, y comentaba que por sus ocupaciones del ministerio y su delicada salud le costaba delinear los planos y escribir los asertos, y seguía explicando de una manera complicada y reiterativa el interés de su proyecto, y lo mezcla con la mejora conveniente del bello puerto del Pasaje, donde la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas debía pagar el medio por ciento del derecho de Avería para limpieza y mejora, pues desde allí se hacía el comercio con América y se valía de los reales astilleros para sus construcciones; de forma que San Sebastián recibiría el derecho de Avería del comercio europeo y Pasajes el del americano, haciéndose el cobro y distribución en la forma que puso en el manifiesto del 18 o que el derecho de Avería se rematara en pública subasta en presencia del Corregidor, como los de la Provincia. Concluía elevando a la consideración real el poco miramiento que se había tenido con el puerto del Pasaje, después de una contienda y pleito de 200 años con la Ciudad (entonces villa), que se resolvió por sentencias de 1618 y 1619, archivadas en la villa de Rentería, y que no se había cumplido.

Casi dos años más tarde, en la sesión del 20 de marzo de 1779, a la que asistieron los Sres. Herreros, Valiente, Urries, Enríquez, Villafane y Doz, se veía el informe del Fiscal del 6 de septiembre de 1777 y expedidas las órdenes, se decidía devolverlas al Expediente, firmando el licenciado Cortés.

Las órdenes se enviaban el 7 de octubre. La primera para el marqués de Basecourt, comenzaba expresando que el 23 de junio de 1777 se había manifestado el acuerdo del Consejo, y a su vez el Síndico Parada había solicitado se declarase quién tenía que pagar los recursos; habiendo resuelto que él y el Corregidor tenían que evacuar el informe que se le pidió en esa fecha a Francisco García de la Cruz. La segunda era para el nuevo Corregidor en los mismos términos.

Tras un periodo de silencio de cuatro años, el Fiscal emitía un informe el 9 de noviembre de 1783, diciendo que desde la R.O. del 25 de mayo de 1775, no se había avan-

zado nada hasta que en 1777 hizo una larga representación en la que expresaba que no se había iniciado, y desde entonces no aparecía noticia alguna. Por ello, se podría remitir una copia al Corregidor, para que oyendo instructivamente al Consulado informara al Consejo “expresando si se empezó la Dársena o no si hay acopiados materiales, su importe, motivos que hubo para no haberse empezado en tanto tiempo aquella obra tan útil y cómoda a la navegación”, expresando también los arbitrios que se podían tomar para superar las dificultades, cantidad en que se tasaba la obra, y que una persona inteligente se encargara de examinar la disertación, y de todo ello se informara al Consejo. Los Sres. Campomanes, Veyan, Santa Clara, Balazote y Bendicho trataron el informe en la sesión del día 23, diciendo que se hiciera como decía el Fiscal. Pero desafortunadamente no hemos encontrado datos posteriores a esa fecha.

Todavía hay una quinta pieza en el Expediente, calificada en el margen Pieza A, que se enviaba al relator Cortés el 6 de julio. En la página de portada pone: Señores Prior y Cónsules. Año 1777. “Pedimento del señor Consul Juan Josseph Ybañez de Zavala pidiendo testimonio y otros documentos por el Secretario actual del Consulado”. Firma el escribano Ureta. En las 114 páginas de que consta, no hay nada nuevo que se aportara a lo ya mencionado.

17. Una alternativa al plan de Bort: las dos dársenas proyectadas por José de Odriozola

Noticias del personaje

La personalidad artística del donostiarra José de Odriozola resultaba hasta el momento desconocida en el panorama arquitectónico-ingenieril de Guipúzcoa. Fue amigo del Prior Zuaznábar y éste le debió encargar evidentemente, el diseño que motivó la polémica aludida anteriormente. Sabemos también de él, que ocupaba el

cargo de Oficial de la Contaduría de Reglamentos, cuyo titular era Cipriano Miguel de Anduaga¹⁶⁹. Como refrendo a este proyecto indicaba que su mayor aporte era su experiencia de más de 30 años en asuntos hidráulicos; sin embargo su labor había sido más significativa en el terreno de la observación que en la vertiente proyectual.

El concepto que transmitían los Comisionados de Odriozola era realmente endeble. Afirmaban que carecía del “conocimiento de los rudimentos” para ofrecer tal plan; y añadían además que: “ha estado padeciendo tal debilidad de cabeza, que no le ha permitido concurrir a la oficina en el espacio de algunos años”. Efectivamente, él mismo comentaba su delicada salud, afirmando que le había costado delinear los planos y escribir los asertos, poniendo de relieve su “cortísimo talante” aunque firme voluntad. Resultaban palpables, como analizaremos después, sus exposiciones reiterativas y entremezclamiento de los asuntos, percibiéndose asimismo, que no lleva la línea explicativa de Julián Sánchez Bort.

El mismo Odriozola comenta su conversación con Sánchez Bort durante su estancia en San Sebastián, y el análisis que hizo a Lizardi cuando volvió de los Pirineos, antes de partir para El Ferrol: éste estuvo explicándole la dificultad que encerraba su proyecto, por haber resuelto la cimentación sobre cajones. Igualmente le dio cuenta de las variantes introducidas por Bort. Evidentemente todos estos intercambios de criterio le fueron de mucha utilidad a la hora de hacer su propio plan.

La documentación que nos permite cronológicamente por temas desarrollar los siguientes momentos:

- 26 febrero 1777 Presentación por Odriozola al Consulado del primer plan de las dársenas.
4 abril 1777 Segundo proyecto de las dársenas.

169. Isabel MIGUEL: **El comercio hispanoamericano a través de Pasajes-San Sebastián**, 27. Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián 1991.

- 10 abril 1777 Apéndice al 2.º proyecto.
11 abril 1777 Odriozola presenta su tercer plano.
4 julio 1777 Su escrito titulado “La Hidrotecnia”.
Presentación al Consulado del 4.º plan-
teamiento.
9 julio 1777 Comunicación al marqués González de
Castejón acompañándole su 4.º proyecto.
18 julio 1777 Representación sobre la Dársena.
Apéndice sobre el 4.º proyecto (reitera la
documentación del testimonio del 10 de
abril).
25 julio 1777 Su estudio “La Hidráulica, Disertación
sobre la Dársena y obras proyectadas en
el Puerto de San Sebastián”.
Informe al Real y Supremo Consejo de
Castilla.

Reflexiones y aportaciones de sus estudios

La Hidrotecnia

Este discurso de 15 folios iba acompañando al cuarto proyecto, el 4 de julio de 1777, siendo su denominación completa: “**Discurso sobre la economía de las Aguas de fuentes, ríos, y el mar en sus mangas y conchas: causa de la creación de bancos de arena, fango y lama en sus orillas y costados, con demostraciones experimentales; y un colorario en su razón, y varias consideraciones políticas y náuticas**”. Odriozola dividió este planteamiento en 5 apartados con numeros romanos, sin numerar los párrafos¹⁷⁰.

En el I define el agua como uno de los “cuatro elementos sublunares del Universo” y da sus ideas sobre cómo sale por agujeros, discurriendo separando tierras.

170. AHN.Consejos, Leg. 900, 4.ª pieza, 66-80.

Apunta como no puede con ella el viento, acaba con el fuego, sube a la esfera y desciende en copiosa lluvia, “cortando filos al aire inferior; y en tierra y aire camina con prepotencia de modo que en todo lugar señorea”.

Después de esta introducción argumenta a continuación, lo que pasaría si se cerrara el boquete entre Santa Clara y el monte Igueldo, y si existirían perjuicios. Su determinación es afirmativa al respecto. Según él se crearía un banco de arena que tataría la entrada del puerto. De todas las formas considera que deben hacerse los muelles de la Isla, numerados del 1 al 3 en el plano del día 12 ó 14 de ese mes, que figuran sobremarcados en el tercer proyecto.

Para que se comprendan sus consideraciones dice que se deben tener en cuenta las que hizo en las relaciones de los días: 4 (en el 2.º plano), 11 (en el apéndice del 3.º) y 19 de ese mes. Informaba al mismo tiempo que el canal del Pasaje podía servir como referencia de lo que ocurriría si se cerrara esta abertura. El resultado sería que se arrimarían las arenas por el boquete mayor, pues en Pasajes “a los recodos de la torre y casa de Hallo, Inda y la Cala de conde Mastre” acopiaba la corriente tanta arena que creaba bancos. Por tanto, necesariamente los crearía tras Santa Clara “por el seno y mansión de agua que resultara de cortar la comunicación y el choque de las olas de ambas bocas que impelen a las arenas acia la costas”. Argumenta que si en Pasajes hubiera dos bocas no se formarían los bancos en la casa de Inda, y que estas arenas no las traía el río de Rentería, sino que provenían del mar. Odriozola se extiende ampliamente en probarlo, explicándolo en el plano¹⁷¹ con cuatro figuras que representan: la 1.ª el canal del Pasaje, la siguiente el río de Rentería con su puente de dos ojos, donde se crea la lama (A); la 3.ª el curso superior del río desde la presa de Benogerrota, y la última la bahía de San Sebastián.

171. AHN.Consejos, Mapas y Planos, n.º 970 bis. San Sebastián 4 de julio de 1777. Mide 300x420 mm.

Advertía también que en los puentes de un arco, como en el río Oria en su tramo de Lasarte a Orio, las aguas bajan bravas y sin embargo en el recodo del puente de Zubieta no se depositaban. Su posterior consideración se basa en las aguas arriba del mismo río de Rentería, en la presa de Benogerrota, comentando la forma del discurrir de las aguas, que habían modificado en 1768 su fisonomía, añadiendo extensas consideraciones sobre la acción de las corrientes. Acababa con el ejemplo de la Concha, donde no se crean bancos precisamente por tener dos boquetes abiertos.

El apartado II incluye un **Corolario**, en el que expresa que de cerrarse el boquete se irían formando bancos de arena en toda la concha, identificándolos con la letra F; éstos que irían cerrando la capacidad de la Concha, anegándose hasta la Isla.

Denomina **Objeción** al capítulo que le continúa, refiriéndose a lo explicado en los proyectos de los días 5 y 10, sobre la acción que la “tirana del mar”, hacía a los barcos que entraban en la Concha, arrastrándolos hacia Francia. Advierte que algunos podrían objetar que aunque se cerrara el boquete, la mar se llevaría la arena que entrara también a la parte de Francia. A ello contesta mostrando la diferencia de comportamiento entre barcos y arena, haciendo referencia a un plano fechado el día 11 que desconocemos. Concretamente precisa Odriozola que le gustaría que un matemático analizase su discurso “después de bien observado... 20 ó 30 años estos sitios, y la economía de las aguas y mar de esta Concha”. La finalidad de este discurso no era otra demostrar lo errado que sería cerrar el boquete y las fatales consecuencias que traería. Al hilo de esta cuestión, sorprende que Odriozola no mostrase esta contundencia de sus ideas, cuando estaban Lizardi y Sánchez Bort en la ciudad. Finalmente este apartado termina dándonos la noticia de que está trabajando el cuarto plano general, con el aumento de un refugio en el muelle al pie de Santa Clara para la Marinería.

Al apartado IV lo nomina **Consideraciones Previas**. En él expone que al aportarse, en paz y en guerra, navíos de

“crecido buque”, no había otro recurso para su estabilidad que situarlos en la diagonal que daban las aguas del remanso detrás de Santa Clara, por el razonable fondo que tenía; lo que se perdería al cerrar el boquete, sin olvidar las consiguientes desgracias para los navíos “gruesos”. Con la dársena D, cuyo proyecto había presentado el 26 del mes anterior (proyecto 1.º de febrero) y su data en limpio el 10 del corriente (como se puede apreciar hay confusión de fechas, pues está escribiendo el 4 de julio; aunque tal vez esta parte estaba redactada en abril, cuando presentó el proyecto 3.º); podría pensarse en cerrar el boquete porque habría espacio para los navíos en ella. No obstante se preguntaba para qué se hacía, si bastaba con las obras que tenía delineadas en la isla; en este punto omite de nuevo, que esta idea estaba ya proyectada por Bort.

El V y último apartado es el **Apéndice** en el que expresa su deseo de que “los hombres ilusionados concedan su mérito a este Discurso”. Precisa que hay otros que tienen diferentes ideas, y se apoya en doctrinas sublimes: “Es cuestión introducida en las Matemáticas si es lícito inmutar la superficie de la Tierra, rompiendo istmos, allanando montes o formando nuevos ríos; y hay doctores que están por la parte negativa, considerando que tales mutaciones son una reprehensible presunción lo mismo que querer corregir y emendar las obras de Dios (a)”¹⁷². Considera que esta cuestión está respondida por el Ilmo. Sr. Caramuel (Mathesis fol.º 667), que asegura que es “lícito hacer semejantes mutaciones en la superficie de la Tierra; prezindiendo de otras circunstancias accidentales, que lo pueden hacer ilícito”. Por tanto Odriozola llega a la conclusión de que aunque fuera dudoso el éxito de la operación de cierre, “no sera lícito hacer tal obra”. El discurso está firmado el 4 de julio de 1777.

172. Al margen de estas palabras escribe: “Véase Solorzano De Iure Indias, Libro I, Cap. 8, número 57. Tosca Tom. 8. Tratado de Geografía, Lib. 5, fol. 227.”

La comunicación al marqués González de Castejón

La comunicación que Odriozola enviaba el 9 de julio de 1777, al marqués González de Castejón acompañando a su proyecto, expone en pocas palabras conceptos que fundamentales que caracterizan su solución: “Ha llegado el tiempo de que en uso de la verdad y permiso pedido a V.E. me vea en el empeño de dirigir a sus manos el plano e idea cuarta de la Dársena, más propia y adecuada para la Concha de esta ciudad: de más fácil ejecución y de menos coste; capaz y suficiente para la recepción y seguridad de los bajeles que promete el más tirado comercio de su situación y los empeños del País; y sin salir del recinto de las actuales obras, que no es la menor ventaja”.

Por las razones que le había expuesto el Marqués en su previo contacto, manifestaba que era necesario para el comercio que se erigiera una dársena, que serviría para cargar pertrechos de guerra, anclas, tablonería, y otras cosas dirigidas el servicio de los Reales Departamentos de Ferrol, Cádiz y Cartagena. Indicaba igualmente que las malas condiciones de atraque de las instalaciones existentes hacían que muchos barcos tuvieran que dejar sus mercancías en Francia, particularmente en invierno. Lo que conocía por la experiencia de más de veinte años que había “corrido con las expediciones de esta naturaleza”.

Odriozola explicaba que los dos planteamientos de Lizardi y Bort, de hacía ya cuatro años, no habían llegado a realizarse por el excesivo costo. Pero que ahora él presentaba un plan cuyos cálculos permitían suponer, que la confección de la Dársena se pondría en marcha con la cuarta parte del dinero; creyendo razonablemente que por ello se llevaría a su ejecución. Con firmeza manifestaba también que la tramitación de este expediente debía ser rápida y tener algún impulso superior, si se quería ver construida esta obra tan importante. Como se puede apreciar, este proyecto venía avalado por otras personas ajenas al consulado y movidas por Zuaznábar.

Odriozola calculaba el costo de la realización en menos de 100.000 pesos, y los ingresos anuales del

Consulado de 8.000 a 10.000; por tanto poco dinero se necesitaba, siendo los réditos a pagar aproximadamente de 2.000 pesos. Sin embargo informaba que no hacía falta tanto, pues aseguraba tener el fíat de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, que ofrecía el medio por ciento del importe de los géneros de su giro, mientras durase la obra; lo cual era “un socorro más que mediano”. Realmente esta ayuda debía ser importante, estimándola nosotros en 100.000 R.V. anuales. Seguía animado Odriozola exponiendo que se le había asegurado que se pedía para la Corte su disertación y planos, y también el de Sánchez Bort.

Este cuarto proyecto que mandaba a González de Castejón le parecía que era el que debía seguirse, por lo que suplicaba al Marqués que lo examinase con “detalle”, y la relación, y el discurso hidrotécnico que la acompañaba. Indicaba también que lo leyera personalmente, al menos el apéndice añadido, “para el mismo objeto que expuse a V.E. en 9 de mayo último”. Odriozola necesitaba que se apoyase su idea, y opinaba que sería sin duda un descuido, que habiendo entendidos, el Ministerio del Despacho de Estado y el Consejo, en un asunto puramente de Marina, no facilitase a alguna persona suya, o de la Judicatura de Indias, que emplease su talento en eliminar las dificultades hidráulicas.

En su exposición terminaba diciendo: “mi cortedad saltó a la palestra, y tiene empeñado al Ministerio, con la garantía de defender cualesquiera objeciones o contradicciones a mis asertos, en carta de oficio de 10 de abril próximo pasado dirigido al Iltre. Consulado, con una de las Disertaciones; sobre que hasta aquí nadie ha parecido, a lo menos en público: Resta que V.E. mirando, por la causa pública, y el lustre de la Marina, se sirva remitir estos documentos con su oficio al referido Consulado y Sección del Despacho de Estado, para que los pase, con su correspondiente aviso, al Consejo, a fin de que se vea todo en él, para resolver en su vista lo que más convenga”.

Este último párrafo es explicativo de lo que estaba sucediendo. La alternativa al proyecto de Bort venía sugerida por el prior Zuaznábar y de alguna manera avalada por el marqués González de Castejón. Odriozola había presentando en tres meses tres avances de proyecto, que llevados con cierto secreto, habían motivado en él un cierto disgusto; aunque por otra parte confiaba estar respaldado ante la Corte por el conde de Floridablanca, y veía la oportunidad de llevar adelante su plan.

Contenido del plan

Por el momento, las indagaciones sobre los tres planos previos han sido negativas, pero aunque desconocemos su trazado, existe un Apéndice de seis folios, fechado el 10 de abril de 1777, que debió acompañar al primer boceto. Sin embargo nos ha llegado completo el cuarto y definitivo, compuesto de un plano y su explicación en tres folios, firmados el 4 de julio de 1777. En el apéndice apunta Odriozola que había visto el proyecto de Julián Sánchez Bort, ya que se había dirigido para hacer su plano por su “óptica visual”, y dado que la Ilustre Casa le había escuchado, pudo determinar mejor sus reflexiones y asertos siguiendo el de Bort. Encontraba que respecto a sus visuales y las de Bort no había diferencias, pero que en cuanto al concepto facultativo se discrepaba un poco, comentando a continuación lo que consideraba incorrecto en el diseño del arquitecto-ingeniero¹⁷³. Teniendo en cuenta

173. AGS. Secretaría de Marina, Leg. 389. “Este ingeniero, por el rumbo y lineamiento de las aguas, tiró un lanzamiento de cien varas de largo, y cuarenta de salida desde Cayburu, retirando de esta cabeza veinte varas, como demuestra el plano lavado de amarillo a buscar la línea recta del martillo, como hubiera tirado otras dos circunscritas en la Dársena .11. con un resguardo para dividir las aguas, arrinconar las arenas, y asegurar las naos dentro, perfeccionaba esta pieza en cuanto ingeniero hidráulico.

estas y otras consideraciones, había dispuesto un segundo plano el 4 de abril con sus ideas¹⁷⁴, basándose en la experiencia superior que tenía frente a Bort en las mareas de allí; por lo que los martillos perpendiculares le parecían insuficientes¹⁷⁵. Su plan tenía como base conseguir un mayor resguardo para los navíos, considerando arriesgado que las embarcaciones se introdujeran en la dársena proyectada. Por tanto, ofrecía su alternativa tras un detallado estudio hidráulico, construyendo martillos en forma dife-

Pero sin embargo quedaría por la situación donde se coloca, no del todo perfecta, y es la razón porque pujando en unas resacas al navío, que viene a la Dársena, y sotaventándole en una oleada fuerte se exponía a bajar hasta el arenal antes que fuese socorrido del muelle: son tan altas a veces las crespaturas de las olas chocantes, que se elevan 20 ô 24 pies, y a veces más como lo he notado, especialmente el año de 51, el día tres de abril, que de resaca a resaca en el espacio de 4 â 5 minutos subió en diferencia golpes más de 30 pies: en este mismo día fueron por la misma causa grandes los estragos que se experimentaron en toda la cordillera cantábrica”.

174. “Con las líneas y resguardos interiores que manifiesta, tomando 50 varas desde la cabeza del cayburu hacia la boca del mar consiguiendo de este modo dos ventajas grandes. La primera de erigir la Dársena en agua franca de 27 pies de agua en bajamar, como indica la numeración topográfica de dicho plano de D. Julián Sánchez Bort. Y la segunda, la ventaja de campo hacia el arenal en una ocurrencia de sotaventarse algo el bajel al tiempo de la entrada.

Por razón de dichas líneas, o paredes interiores de resguardo, me extendí en ángulo recto desde los puntos B que se dirigen por la línea visual subiendo 50 varas hacia el fortín del baluarte, y desde este punto llevé la línea recta a la garita como lo hace el señor Sánchez Bort”.

175. “Por uno y otro término parece que fundamos iguales los conceptos y modo de entender la hidráulica de este sitio: solo está la diferencia en los grandes temores con que yo procedo de los vaivenes, y furias de este elemento por la observación de más de 30 años, y como dicho señor Bort carece de esta circunstancia, y hecho a parajes que el mar no hace sus remolinos como aquí, se contentó al parecer con dar a esta obra un pequeño martillo como lo tiene el paredón de frente de la Rl. Dársena del Ferrol, según el mapa general que tengo de aquel proyecto, y lo he visto con mis ojos”.

rente, aunque partiendo del proyecto de Bort a quien no cabe duda respetaba¹⁷⁶.

Reiteraba su desacuerdo con el planteamiento mediante la cimentación sobre escollera, del cierre del boquete de

176. “A este efecto he tomado el gustoso trabajo de trasplantar las líneas magistrales que el Sr. Sánchez Bort delineó, haciendo sobre su demarcación y estructura una demostración hidráulica, con cinco agregaciones, dentro, y fuera de la Dársena de su proyecto. Amplio en esta ilustración sin salir de la extensión de sus demarcaciones la Dársena, con el aumento de veinte y cinco varas sobre el martillo que sale a la Concha en la extensión de 120 varas que él mismo da al ángulo diagonal de Cayburu, haciendo por esta vía que el golpe directo de las resacas pase adelante, y que cualquier buque tenga a la entrada el favorable repecho de esta salida que le abrigue del golpe de las olas.

Por la parte interior del martillo sigo su línea de dirección como 25 varas a salir al tope de la cabeza del muelle del Cayburu como se demuestra. Entre este martillo y cabeza, o paredón, dejo un boquete de doce varas para la introducción del callejón, o sitio del Cay de arriba para que por haber en aquel paraje siempre un razonable fondo puedan introducirse, y asegurarse los navíos mayores que no pueden entrar en la Dársena superior, o de menos fondo.

En esta disposición construido el martillo se derribará la pared del cay arriba hasta avanzar con la casilla de los hornos hasta su fondo, cuya piedra podrá servir para las demás obras, y quedará una dársena de 42 pies de agua, sin otro que hacer que el ángulo exterior del Sr. Bort con el aumento que le doy, que es muy poca cosa para que entrados en esta porción de dársena los navíos grandes estén seguros en todo tiempo.

A este pensamiento me ha conducido la consideración de que es más justo que se aprecie el bellissimo compás del Sr. Sánchez Bort, y que no suene tanto mío como de aquel hábil ingeniero de quien el año de 62 oí hablar mucho bien en El Ferrol (a) (al margen: D. Francisco Javier Matienzo, D. Miguel de Bertolano, D. Vicente de Santa María, D. Sebastián Páez) y a quien supe que le estimaba mucho el insigne señor D. Jorge Juan, que ilustró el presente siglo como nos lo notició la verídica Gaceta de Madrid con motivo de anunciar al público la noticia de su muerte (que de Dios reine).

Téngase presente que aunque me fundo sobre sus líneas, sin variarlas, ni extender las de su pitipié, se ha de transferir el martillo ligado de uno y otro unas 40 varas hacia la dicha casa de los hornos, para aprovecharse de este campo para los fines dichos”.

Santa Clara a Igueldo, ya que inevitablemente se formarían bancos de arena como ocurría en Pasajes¹⁷⁷. En este último aspecto debemos subrayar que Odriozola tenía

177. “En una cosa no puedo conformarme con la referida mapa, esta es la demarcación y proyecto de la escullera, y murallas entre la isla de Santa Clara, y el monte de Igueldo.

Ya se que también otros hablan de comodidades del puerto haciendo esta obra: también se que hombres prácticos de mar, y de obligaciones han meditado, no conveniencias sino un que si perdimiento de todo el fondeadero detrás de Santa Clara (b) (al margen: D. Lorenzo Goicochea) en esta razón tengo bastantemente explicado mi voto el día de la conferencia; pero ahora pienso hacerlo por demostración geométrica sin entenderme mucho.

La conservación del fondo en aquel paraje consiste en la introducción del agua por los dos boquetes en tiempos recios porque encontrándose la resaca de los dos boquetes en una posición que hacen diagonal conjunción forman necesariamente un seno en la extensión de la isla a más, o menos distancia, según sea mayor, o menor la pujanza de las olas. Indico este seno o mansión con un radio que sale de los tercios de la isla, y donde las aguas forman su centro, y desde allí repujando una a otras van haciendo sus encrespamientos, ya a el Antiguo, ya al Costa-erdi, e ya al remanso de la Garita.

Si este choque de aguas faltase en aquel centro no haría el agua su repartición, y la unión, centro que hace en la letra A.B.C. traspasaría a la D.E.F. del boquete del puerto, y su pujanza lateral crearía en A.B.C. y sus confines un banco de arena como el que se ve en la costa del Antiguo, y la Zurriola, y quedaría con poquísima agua para fondear los navíos y en mucha extensión donde hay agua, se cegaría enteramente.

Observó ése cuan estrecho es el Puerto del Pasaje, y que rapidez lleva el agua, y sin embargo donde hace seno, o remanso el agua, cria continuamente banco, aunque entre el pontón, esto se ve frente la casa de Hallo, y Inda y Condemaste: Y sirva esta observación para contra toda objeción que pueda ocurrir de esta especie.

Los fundamentos o cimientos de escullera, son del mismo inconveniente en los parajes areniscos, como es la Concha de San Sebastián, porque la arena (minutísimo sólido) colando por los huecos, y escullera al depósito, y interior de la dársena insensiblemente forma banco, y si los remolinos son continuados, crea un monte en poco tiempo.

Aun en el retirado paraje del muelle de esta ciudad cercado de murallones, no está seguro el suelo de que le pise y ocupe este grave. En los sólidos mismos transpira la gravedad del nitro, y ocupa los vacíos”.

razón; efectivamente, en el puerto de Pasajes se creaba un banco en la boca de entrada¹⁷⁸.

Terminaba su disertación con una apostilla en la que también desechaba la posibilidad de hacer dársenas en el paraje de Arribisqueta, o bancos de arena del Antiguo, donde estaban las tierras del marqués de Iranda, por tener rocas, poco fondo, estar distante de la ciudad, y verse sometida a las avenidas de aguas en sus riberas. Sin embargo, éste sería el paraje elegido por Joaquín de Ribas, como otra alternativa al plan de Julián Sánchez Bort.

Acompañaba a esta documentación una carta a la Ilustre Casa con consideraciones sobre la felicidad de las personas, remontándose en sus citas a los fenicios, hebreos y griegos. Quería demostrar que él era un patriota, que había procurado remover públicamente este importante negocio de derecho público, y estaba dispuesto a rebatir a los que se opusiesen. También afirmaba que con el plano y el borrador confeccionado se podía presentar a la Junta si se consideraba necesario, para que le planteasen dudas u objeciones por escrito. Prometía asimismo, ampliar los datos del plano al día siguiente y así lo hizo, acompañando un índice con la descripción de cada número del plano, del 1 al 17, aunque se saltaría el 6 y el 9¹⁷⁹.

178. Isabel MIGUEL, ob. cit., 28.

179. **Dársena ilustrada, y defendida con varias reflexiones, y asertos, y detall prudencial de su coste en una relación de proyecto separada para el puerto de la Ciudad de San Sebastián**

1.2.3. Muelle alrededor de la isla de Santa Clara.

4.5. Murallón para cerrar la boca del oeste de dicha isla.

7. Monte de Igueldo.

8. Entrada del puerto.

10. Dársena actual, y sus muelles.

11. Dársena proyectada y sus muelles.

+ Almacenes proyectados sobre los muelles a lo largo del Guardamar de la ciudad.

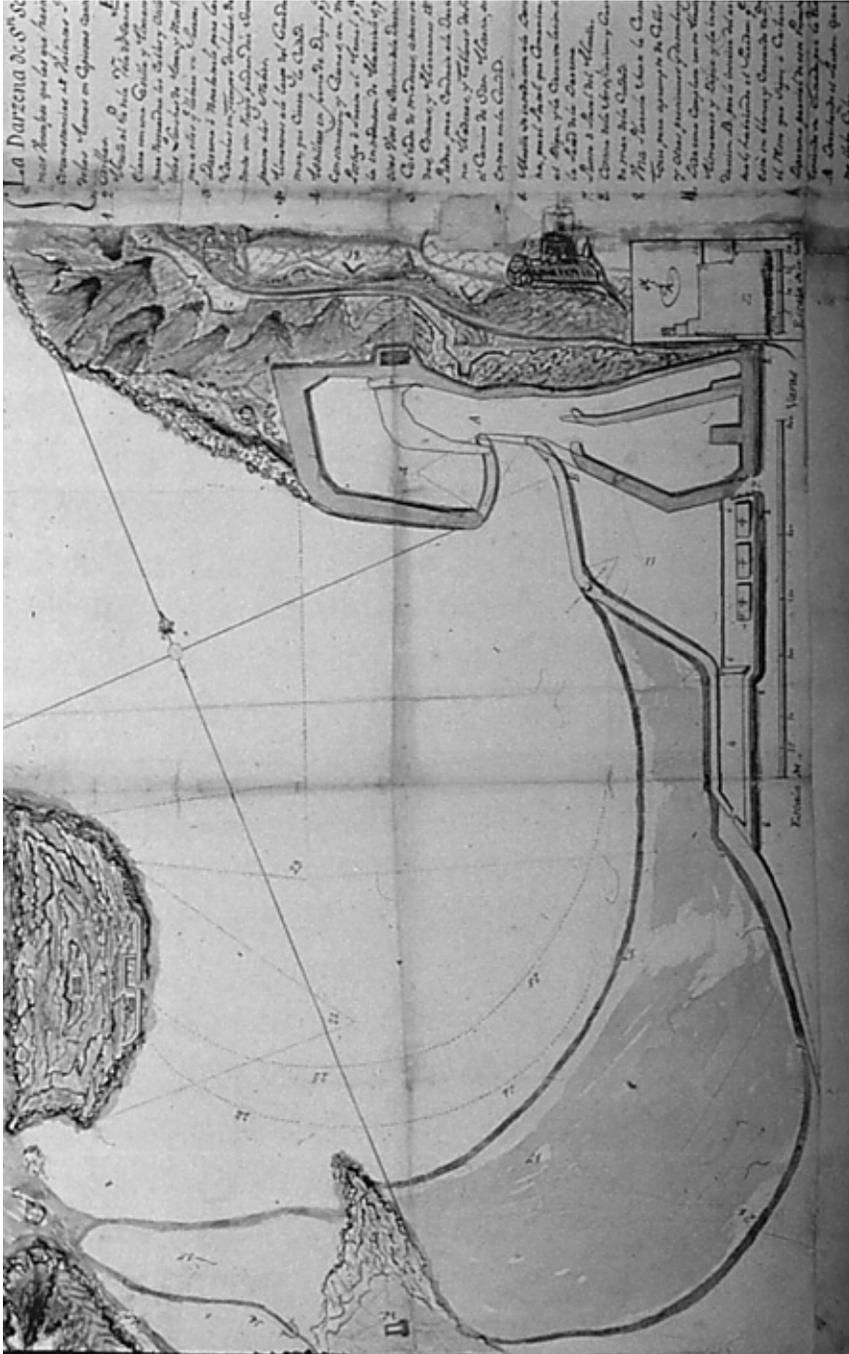
12. Paredones de la Dársena proyectada.

Su propuesta estaba desarrollada en un amplio plano con explicación (Láminas n.º 18)¹⁸⁰. Analizando detalladamente la obra presentada, observamos que partiendo como indicaba del plano de Bort –con una delineación más burda e inexacta que la de su predecesor–, elimina como lo hacía el arquitecto el muelle Torrecocaya y una parte del Cayburu; modificando las terminaciones del Cayburu y del Cayerdi, para estrechar la entrada a esos caños. Diseñaba un nuevo muelle que partía del comienzo del baluarte de San Felipe y otorgaba singularidad a los martillos, haciéndolos uno en forma de arco y otro en ese; quedando así el puerto con dos dársenas pequeñas y dos caños.

Sin duda representaba este trazado, más el deseo de ayudar a sus paisanos, o el ansia de emulación de una personalidad profesionalmente mediocre en estos temas; que la alternativa de un experto, por más que

-
13. Los mismos paredones avanzados de 30 a 40 varas a la Concha, con la continuación de los martillos a la interior de la Dársena, que corresponden a esta ilustrada.
 14. Muelle, y lengüeta interior de la Dársena, para cargas y descargas. Idem.
 15. Puertas para cerrar las Dársenas en tiempos borrascosos, con sus respectivos cabistantes para abrir y cerrar. Idem.
 16. Puerta para el boquete de la actual Dársena apoyado sobre un machón de cantería. que deberá hacerse pegante al camino que va a la casa torre en que se demuestra el cabestante n.º 18. para que se pueda cerrar, y abrir cuando convenga. Idem.
 17. Isla de Santa Clara.

180. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano n.º I-25. “La darzena de San Sevastian mejorada y proyecto mas ventajoso que los que hasta aquí se han dictado, atendidas todas las circunstancias de violentas resacas del mar y la propagación continua de las arenas en copiosas cantidades que se remansan y acopian en su seno y orillas”. Firmado por D. José de Odriozola. San Sebastián, 4 de julio de 1777. Escala de 194 mm. las 300 varas. Tinta y colores. Con explicación. Mide 484x1.035 mm. El mapa mide 452x608 mm. y se halla pegado a la explicación, teniendo un sello de placa en la unión.



18. José de Odrizola. Proyecto de dos dársenas.

adujera su erudición matemática en la información que adjuntaba¹⁸¹.

Informe sobre la Dársena

También con fecha 18 de julio enviaba Odriozola al Consejo de Castilla una amplia representación sobre su proyecto, vista en sesión del 3 de septiembre y pasada al Relator. La extensa notificación tiene 71 párrafos nume-

181. “Bien creeré que las facultades de genio dócil, y los hombres ilustrados concederán su mérito a este discurso; pero como también los hay menos dóciles, y que la fuerza de una impresión contraria pudiera mantenerlos en diferente concepto, sin que sean suficientes todas las demostraciones de la más delicada mathemática, me ha parecido conducente examinarlo todavía más, con doctrinas más sublimes.

Es cuestión introducida en las mathemáticas, si es lícito inmutar la superficie de la tierra, rompiendo isthmos allanando montes, o, formando nuevos ríos y hay doctores que están por la parte negativa, considerando que tales mutaciones son una reprehensible presunción, lo mismo que querer corregir, y enmendar las obras de Dios.

Pero está respondiendo con el Iltrmo. señor Caramuel (Mathesis folio 667) ser lícito hacer semejantes mutaciones en la superficie de la tierra, prescindiendo de otras circunstancias accidentales que lo puedan hacer ilícito (a) (al margen: Tosca Comp.º Math. Lib. 5.º Trat. Lec. Geog. Fol. 227 Tom. 8.º).

Toda la fuerza de la resolución de aquel grande ingenio, y varón ilustrado en todas ciencias, está en la restricción que pone: Luego siempre que medie alguna o algunas circunstancias, que puedan haber, cuando no incierto, a lo menos dudoso el favorable éxito de cerrar el expresado boquete de la isla de Santa Clara, y monte de Igueldo, no será lícito hacer tal obra; y será absolutamente ilícito, mientras no haya otro ingenio, que, con iguales o más sobresalientes razonamientos, y demostraciones físicas, no convenza el juicio de los que sienten, que de haber aquel paredón, quitando la comunicación del mar en parte sensible, vendrá a deteriorarse y perderse el fondeadero de la Concha.

No se dude que conviene mantener la Concha en el estado que Dios la ha construido, dejando aquel embocadero para los fines de remover las arenas con el transpaso del mar; y para otros diversos y útiles a la sociedad humana”.

rados y otros que le siguen sin numerar¹⁸². Lo allí escrito es una recopilación de todo lo hasta entonces aportado. Se remonta en este instrumento a temas muy elementales sobre sus observaciones hidráulicas, comentando aspectos de la dársena de El Ferrol y sus experiencias en los puertos guipuzcoanos desde Motrico a Fuenterrabía, en compañía de Ignacio de Gorriaran, “maestro solidísimo”. Consideraciones sobre la formación teórica y práctica de los arquitectos hidráulicos, la intervención de Pedro Ignacio de Lizardi, que trabajaba en el trazado de los caminos de los Pirineos; y la llegada de Bort, su pensado plan y la marcha de éste. Su cambio de impresión con Lizardi cuando volvió de los Pirineos, participándole éste sus dudas en la dificultad de la empresa, por haber proyectado los cimientos sobre cajones, lo que encerraba mucha dificultad. Asimismo los comentarios que Lizardi hacía sobre el plan de Bort, que alargaba un poco el muelle del Cay de Arriba hacia afuera, explicándole que él no lo había hecho por considerar que para la entrada de los navíos al muelle, estaba a su parecer bien discurrido el movimiento de aquel paredón. También las reflexiones comentadas con Lizardi sobre la cimentación sobre escollera ideada por Bort, insinuándole Lizardi que la escollera cogería mucho terreno, y que no podrían acercarse los navíos al muelle para la carga y descarga. Lizardi le dijo también que Bort le comentó que para ésto se podrían poner puentes volantes de tablones, y maderas. Por último Lizardi le expuso que el plan de Bort fue el perferido por la Corte, bajo la expresión de “por no diferir en cosa substancial, la una idea, de la otra”¹⁸³. Lizardi mantenía aquí el orgullo de que su plan no fue rechazado, sino perfeccionado.

Prosigue explicando que con estos antecedentes, y con todo en inacción, llegó a entender que para dar principio al fanal se solicitó al marqués González de Castejón

182. *Ibidem*, pag. 87 a 123v.

183. *Ibidem*, párrafo 22, fol. 94v.-95.

la venida de Sánchez Bort, conoció el costo de la obra y lo que se iba a realizar en Santa Clara y el cierre del boquete con Igueldo. Esto le hizo reaccionar y no mantenerse indiferente ante ese absurdo, por todas las observaciones que él había realizado durante años y su manera de entender la hidráulica, ya que se provocaría el que se cegara la Concha. Desarrolló por ello una disertación sobre la obra de la Dársena y la presentó a principios de marzo al Consulado, “y un plano o diseño espacioso, para mejor deducir las medidas, y tanteos, al modo ordinario de que usan los facultativos: Suplicándole, se sirviese mandar examinar por ingenieros, arquitectos hábiles; y que mirase por el mérito de esta obra a beneficio común”¹⁸⁴.

Pasaron quince días y sabiendo Odriozola por un confidente, que en Junta General del Consulado del 4 de abril se iba a tratar del asunto, “consulté a Prior, y Cónsules una nueva idea de la Dársena, de más fácil ejecución, menos costosa, e igualmente segura”, que había premeditado en aquellos días, y así se presentó en la J.G. Expresaba los problemas que se suscitaron y su comentario: “Nunca creí que una producción tan ventajosa a los intereses de la Ilustre Casa, hubiese causado estas cuestiones, que han sido públicas, y extrañadas por S.M. antes sí, me persuadía de ser agradecer el celo de un patriota, y caminar todos unanimemente al acuerdo, y ahorro; y las demás medidas correspondientes al establecimiento del Proyecto”.

Tres días más tarde el cónsul Irulegui le llamó para que explicara en la sala del Consulado algunos puntos, y a las tres de la tarde se encontró allí con el Cónsul a José Ignacio de Carrera, Mateo Miguel de Bordachipía, Joaquín Bernardo de Gaviria y José Ventura de Aranalde, socios de la Casa, y además al licenciado Miguel Manuel de Gamon como Asesor, a Francisco de Arribillaga como Secretario y al arquitecto Manuel Martín de Carrera, viniendo después el Prior Zuaznabar. La situación no era fácil y la describe

184. Párrafo 24, pag. 96-97.

así: “Apenas se reconocerá en la Historia lance más apurado de un facultativo; pero no me sorprendió: antecedía una aprobación de la Corte, de lo mismo que yo impugnaba. Los dictámenes encontrados entre los constituyentes del Consulado, como va dicho, empeñado el Presidente en sostener su Discurso Político primordial, con el que de lleno tropezaba mi Disertación; y el Arquitecto atento a todo, empeñado en apurar los Planos, y zanjar las más mínimas dificultades de la obra, y su ejecución práctica”. El fue explicándolo todo con palabras y con la regla y el compás que llevaba en el bolsillo, durante tres horas, para procederse después a la lectura de su disertación segunda, y al término el arquitecto Carrera contestó al Prior diciendo: “por lo que es facultativo quedo satisfecho”. Para Odriozola esta ingenua confesión “fuera de su heredado genio”, la había aprendido de Fray Lorenzo de San Nicolás, que en el prólogo de su **Arquitectura**¹⁸⁵, aconsejaba a los maestros a que no despreciaran las advertencias de los aprendices y él apostilla: “Mucho menos se deben despreciar los cursos y discusiones de un oficial, que defiende sus conceptos, pública y demostrativamente, removiendo, y rechazando todos los obstáculos opuestos, mayormente en Proyectos en que se interesan el Estado, y la causa pública”.

Manuel Martín de Carrera tenía entonces 34 años y siguiendo la trayectoria paterna había diseñado importantes obras como las torres de las iglesias de Aozaraza, Arechavaleta y Oñate, pero no le conocemos obras de tipo hidráulico, ni siquiera puentes¹⁸⁶. Desconocemos el por qué se llamó a este arquitecto y no al más afamado Francisco de Ibero, director de los Caminos Reales de Guipúzcoa, entonces en ejecución, o a José Antonio de Arzadun que estaba también activo en los Caminos Reales

185. Fray Lorenzo de SAN NICOLAS: **Arte y uso de la Arquitectura**. 1.^a parte 1633, 2.^a parte 1664. Edición 1736.

186. Ver mi obra **Arquitectos Guipuzcoanos del siglo XVIII: Martín de Carrera, Manuel Martín de Carrera**. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián 1991.

y del que se conocen diseños hidráulicos de envergadura¹⁸⁷. Tal vez la razón haya de buscarse en que estuviera realizando alguna obra en San Sebastián, para algún componente del Consulado afín al Prior.

Al finalizar la conferencia le mostraron a Odriozola el proyecto de Sánchez Bort, para que ampliase sus reflexiones. Naturalmente sabía que el plano de Bort tenía la aprobación real y que el nuevo proyecto tenía que pasar por el Consejo, pero consideraba que se podía conseguir y que un buen proyecto como el de Bort podía no realizarse “como se sabe por muchas experiencias: siendo indubitable que aun las mismas obras Reales se suspenden a veces; y así se hizo la de la Real Fábrica de Anclas de Renteriola el año de 1751 que corría por mi dirección, en el territorio de la villa de Rentería”. Seguía abundando en que Bort estuvo poco tiempo y que él tenía la experiencia de muchos años de observación, y aunque al analizar el proyecto pudo apreciar los elevados conocimientos del arquitecto, si hubiera estado con él, con seguridad “habría perfeccionado su plan”. El día 10 lo devolvió.

Continúa explicando los detalles de este primer plano, con comentarios hidráulicos y sobre movimientos de arena, reiterando lo ya dicho y repetido. El segundo plano que presentó el 5 de abril, suspendía la dársena D y hacía otras modificaciones. Exponía también la figura que hizo sobre el proyecto de Bort, superponiendo el suyo¹⁸⁸ y establecía

187. Puede verse en mis obras: **La construcción de los Caminos Reales de Gipuzkoa en el siglo XVIII**. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián 1995, y “El puente de Santa Catalina en San Sebastián, a finales del siglo XVIII. Proyecto de José Antonio de Arzadun”. Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián, 27 (1993), 727-735.

188. AHN.Consejos. Mapas y Planos, n.º 968: “Darzena Ilustrada y defendida, con varias reflexiones y Asertos, y Detall prudencial de su coste en una Relacion de Proyecto separada para el Puerto de la Ciudad de San Sebastian”. San Sebastián 18 de julio de 1777. Aguada coloreada. Mide 230x375 mm.

sus comentarios. Trataba la disertación del 10 de abril y también su escrito sobre la Hidrotecnia.

En su plano del 26 de febrero, en la dársena D, con 26 pies de agua en la bajamar, se podían albergar 12 navíos de 400 a 600 toneladas, y la dársena Q sería para los menores. En el segundo proyecto ponía una perspectiva de la ciudad desde el puerto (lo que hace también en otro dos, uno superpuesto al proyecto de Julián Sánchez Bort¹⁸⁹, y otro más sin el plan de Bort¹⁹⁰), describiéndolo y no poniendo numeración a partir de este párrafo. Apunta que con todas las bondades de su proyecto, el costo sería la cuarta parte de los anteriores, 1.015.328 R.V. como se muestra en el plano de 12 de julio¹⁹¹. La extensa representación estaba fechada el 18 de julio de 1777.

La Hidráulica

Odrizola adjuntaba en su última entrega del 25 de julio de 1777, un escrito titulado: **“La Hidraulica. Disertacion sobre la Darzena y obras proyectadas en el Puerto de San Sebastian”**, con 9 apartados en numeración

189. AHN.Consejos. Mapas y Planos, n.º 972: “Mapa general de la Concha y Muelle de la Ciudad de San Sebastian en la Provincia de Gupuzcoa: en que se representa la misma Ciudad, y el Castillo mirados de la vanda del Puerto: vistas adyacentes; y tres Planos delineados diversamente para la ereccion de una Darzena para la mansion de Navios, en la misma Concha”. San Sebastián 18 de julio de 1777. Aguada coloreada. Mide 450x600 mm.

190. AHN.Consejos. Mapas y Planos, n.º 969: “Plano para la ereccion de una famosa Darzena en la Concha de San Sebastian”. Sin fecha (18 de julio de 1777). Aguada coloreada. Mide 230x375 mm.

191. AHN. Consejos. Mapas y Planos, n.º 971: “La Darzena de San Sevastian mejorada y Proiecto mas ventajoso que los que hasta aquy se han dictado atendidas todas las circunstancias de violentas resacas del mar y la propagacion continua de las arenas en copiosas cantidades que se remansan y acopian en su seno, y orillas”. San Sebastián 12 de julio de 1777. Aguada coloreada. Mide 580x700 mm.

romana y 72 párrafos en latina (no consecutiva la numeración) para los párrafos¹⁹².

En el apartado I mencionaba a la Hidráulica como una parte de las Matemáticas que versaba sobre la construcción de bajeles, fábrica de máquinas sobre ríos, lagunas y orillas del mar; los muelles, diques y obras de esta naturaleza. El II que el lugar en que se encontraba el puerto era el apropiado, pero que tenía que soportar el empuje de las mareas y resacas, que a veces hacen romper las amarras y sacan al navío fuera; y que el artífice que consiguiera remediar estos inconvenientes sería digno de alabanza y premio; “y mucho mas si pudiese conseguir con un pequeño gasto de dos mil pesos” (no entendemos esta afirmación aquí). Pero con su “cortísimo talento” había meditado en las extraordinarias circunstancias y ocurrencias, con observaciones prácticas por espacio de 30 años, creyendo que no se necesitaba más que poner una puerta inmediata a la entrada del boquete por donde se introducían los bajeles, con un cabrestante y cadenas para abrirla y cerrarla. Seguía: “Muchas veces me he lastimado al ver en un tiempo de Invierno lleno el muelle de vageles, expuestos a mil trabajos; y he dicho entre mi: pues bien se podia dar al muelle una extension diagonal desde junto al Boquete, para el lienzo del refuerzo o contramar de la Inchentea”; pero era mejor hacer una dársena de gran capacidad para contener los navíos de registro a América y otros del comercio a Europa. Para ello había de valerse de dos ingenieros hidráulicos para dirigir la empresa, haciendo los alineamientos y la extensión de los planos “que he tenido el honor de verlos y meditarlos, con reflexion”.

Continuaba indicando que había visto el plan de Pedro Ignacio de Lizardi “y se reduce en lo substancial, a un paredon tirado, con un segmento circular, desde la Garita del Contrafuerte de la fortificacion de la Plaza, acia la caveza de Cay de arriva, rematandose a 50 varas, antes

192. AHN. Consejos, Leg. 900, 4.ª pieza, 43-65v.

de llegar a este, con un martillo acia el muelle actual, y aquí rematar”. El de Julián Sánchez Bort se diferenciaba poco, siendo el paredón recto; y poniendo dos martillos, tal como reflejaba en el plano sobre el que trazaba su nuevo proyecto. Esta dársena tenía una anchura interior al principio de 120 varas, y en la superior de 160 a 180 y su longitud 250 varas, y desde la punta del martillo al muelle 90.

Seguía explicando las técnicas constructivas de los dos diseños, expresando que con los dos ingenieros había hablado. El coste estimado era de 400.000 pesos. Consideraba muy elevado el costo y además la gran dificultad que supondría la excavación porque el pontón encontraría enseguida roca. Para solucionar estos inconvenientes proponía su proyecto de dos dársenas, una grande siguiendo el método de los dos ingenieros que nominaba Q y otra de su idea con la letra D, “que la denomino, a su conjunto, Zarze-ona, que quiere decir lo mismo que darzena en castellano”.

En la dársena D habría 30 pies de agua en las bajas mareas y 42 en las altas. Había procurado ganar terreno sobre el proyecto de Bort, hacerla de 100 codos en claro, pudiendo entrar navíos de 500 a 600 toneladas. El grueso del muro sería de 20 codos, y la cabeza del murallón en escuadra tendría 250 codos. Su entrada se haría por la K, unión de ambas obras, “hace figura obliqua, con la mira de despedir mejor (acia el otro boquete de cargar las anclas), la corriente de reverso, quando la mar esta inquieta, y que no se experimente, sino es remiso movimiento dentro de la Darzena”. Este boquete lo considera suficiente con 14 codos de anchura, pero podía hacerse de 16.

El grueso del muro E sería desde la altura de la bajamar hasta la cima de la pleamar de 20 codos, con terminación en grosor de 3 codos más elevado que las aguas de pleamar de aguas vivas, levantándose después los pretilos de 4, 6 o 10 de grosor según convenga. Para el muro Ef se utilizarían las dimensiones dadas en el perfil aportado con el correspondiente pitipie (escala) que venía a ser de 20 codos en la base y en la línea de altamar 16 y después el

pretil. Se haría con piedra de sillería por la parte exterior y en las cabezas (por lo menos), según los cortes manifestados en el diseño O¹⁹³.

Para la parte inferior de paredes secas se haría según el método que describe en el apartado III (párrafos 23 a 27). La descripción del método con gabarrones de 40 codos de largo, forrado su piso con tablones de roble de 4 pulgadas y con tabla exterior de 3, etc. están copiados de la detallada exposición de Sánchez Bort que ya comentamos. En el siguiente trata del acopio de materiales para la cimentación (párrafos 28 a 35), invitando para ello a los dueños de las “gabarras, alas y lanchas de Orio, Pasage, Renteria, y Lezo, y otras partes”. Considera necesarios 100 canteros con 200 ó 300 peones para terminar el paredón en un mes.

El apartado V (párrafos 36 a 39) lo dedica a la construcción de los gabarrones que acometerán la edificación del lienzo E cuyo ángulo con el otro lienzo es oblicuo, para despedir mejor el agua que reciben, de forma que dos de las gabarras deberían fabricarse oblicuas. La unión de la obra nueva con la existente se haría con cimentación sobre escollera, porque existían piedras que impedirían edificar con gabarrones, sería de 30 codos en la base y 20 en la superficie. Para terminar “esta obra magistral”, había que cortar la cabeza del viejo Cay de Arriba, según se mostraba en color encarnado.

En el VI (párrafos 40 y 41) trata la construcción de un puente de cantería de 12 codos de ojo en el callejón del Cay de Arriba, desde el frente o cerca de la Casilla de los Hornos (letras GH) hasta el estribo o muelle de junto la Casa Torre; “y desde esta plazuela se llevará una pared N de 3 ó 4 codos de grueso a unir con la cabeza o punta del mue-

193. AHN.Consejos. Mapas y Planos, n.º 970: “Perfiles, y costes de la correspondencia del primer Plano por sus letras; y el modo de trincar los gavarrones al tiempo de fabricar la cantería; la explicacion se dá en la Disertacion”. San Sebastián 25 de julio de 1777. Aguada coloreada. Mide 230x375 mm.

lle, que divide la vanda del norte, y esta parte (que mas sirve para carenas que otra cosa) podra servir para hechar el lodo, arena, o fango, que se ha de sacar de la pequeña, o segunda Darzena Q, evitando de este modo los ganguiles; y despues de terraplenado, para formar almacenes o una cordeleria a tejavana para que se puedan trabajar en todos tiempos, como lo hay en Santander; y servira tambien de comunicacion y camino a la Darzena”. Dejando el resto sin tocar, de forma que en la dársena menor sirviera para las embarcaciones pequeñas, habría espacio para acomodar una armada entera de navíos de registros y comercio.

El apartado siguiente (párrafos 42 a 54) describe el movimiento de las aguas, que se reciben en el lienzo E, corriendo con mayor vigor hacia el ángulo, para continuar por el costado Ef, y con su vigor pasarían más adelante del boquete Y o calle intermedia entre las dos dársenas. La cabeza de la dársena menor en disposición circular era muy conveniente para que no tropezaran los bajeles en la entrada y al estar protegida por la mayor, la resaca no llevaría los navíos al arenal. Para él la maniobra de entrada en la siguiente forma: “Dicha calle tiene de 40 a 50 codos de ancho en el paraje de Y donde remata el boqueron de introduccion K en la Darzena mayor. Si el navio es grande para dar buelta en el estrecho, pasara adelante de proa, e introducirá de popa en la Darzena, tanto en la una, como en la otra”. Seguía manifestando que debido a este canal se eliminarían los problemas de las resacas en las dos dársenas, lo que él consideraba su aportación más original. Por otra parte la dársena pequeña no debería tener tanta profundidad y la arena que de ella se sacara podía servir para rellenar el camino N. Además, a través del canal Y entraría poquísima arena y no habría tanta necesidad de limpieza; mientras que en los planes de Lizardi y Bort al tener una entrada grande y desprotegida, “estarán expuestos que la tiraña los arranque afuera o los despedaze contra los muelles”. Terminaba este apartado diciendo: “A los dos Ingenieros les pareció, sin duda, suficiente dar expediente a las aguas por el termino que fundaron sus conceptos; pero

para acertar en esta Concha, ninguna precaucion sobra; y a haver observado las revoluciones del mar, y las arenas, por ocho, diez o mas años (que són necesarios) con atencion, estoy mui cierto que atajarían sus furias por medio de paredones interiores de dirección a los extremidades, donde no causaren daño, como yo lo hago, u de otro modo que les dictase sus superiores luzes; pero el Sr. Dn. Julián apenas se detuvo en esta ciudad tres meses; y su adjunto Pedro Ignacio mas tiró a meditar en asegurar el fortin de la Ciudad por su gran peso, porque no se arrulase al tiempo de la escavacion de la Darzena. En esto procedia el primero como Arquitecto Hidraulico, y el segundo como estatico”.

El VIII apartado lo dedica a la dársena pequeña, letra Q (párrafos 55 a 65). De más fácil ejecución, tenía en el lienzo R de 8 a 12 pies de agua en bajamar y 26 en las mareas altas; el grueso del muro sería de 14 codos en la bajamar y de 12 en todo lo que corría por el callejón Y, yendo en disminución hasta llegar a la muralla en que tendría solamente 6 codos. Como se edificarían los muros sobre arena limpia se utilizarían gabarrones, describiendo las formas de ejecución como lo hiciera Sánchez Bort.

Acomete en el IX (párrafos 66 a 72) el coste de las dársenas, la D ascendería a 1.693.400 R.V. y la pequeña 783.800 R.V., de forma que el total a invertir estaría en 2.477.200 R.V. Indicaba la conveniencia de que se consultase con el plano que acompañaba a algún ingeniero o arquitecto práctico, y que ejecutadas las dos dársenas ganaría mucho el general comercio y el Estado. Esta copia está pasada a limpio del original de la Casa de Contratación, con apéndice y plano, en fecha 10 de abril, para enviarla al ministro Floridablanca, de acuerdo con la petición del Consejo de 4 de julio¹⁹⁴.

Tampoco se llevaron a cabo los proyectos de Odriozola. Conocemos de él que escribió un tratado sobre

194. AHN. Consejos, Leg. 900, 4.ª pieza. La Disertación Hidráulica comprende las páginas 43 a 65v.

“Tasador de bienes raíces” y que presentó a la Diputación reunida en Azcoitia en febrero de 1781. La Diputación le contestó a finales de marzo indicándole la censura que de su obra habían hecho maestros de Madrid, ofreciéndose a devolvérsela con los reparos hechos por D. Enrique García San Martín, profesor de Matemáticas y Socio de Mérito de la Real Sociedad Económica de la Villa de Madrid y D. Francisco García Gallego, agrimensor de los Reales Bosques y Desas de la villa, para recomendar a la prensa esta obra. En la sesión del 11 de mayo se decía que Odriozola había satisfecho los reparos que le pusieron y que solicitaba la aprobación a la obra. Odriozola siguió enviando escritos a la Diputación en diferentes épocas y en la del 21 de noviembre de 1787 reunida en Tolosa, se anota lo siguiente: “Se presentó memorial de D. Josef de Odriozola reducido, a que en atención a las obras que trabajó de la Guía para los aciertos, en la Noble Facultad de Agropecuaria que dedicó aora hace ochos años a la Provincia la del Justiprecio de los árboles y la de Ciencia de Montazgos y otros papeles que tiene remitidos a la Provincia y a su decadente situación con la crecida familia se le favorezca con alguna gratificación para subvenir a sus urgencias”. Sin embargo la Diputación se consideraba sin arbitrio para la gratificación y acordaba remitirlo a la siguiente Junta General. Realmente Odriozola era una persona con inquietudes¹⁹⁵.

18. Los primeros empeños del proyecto. La manufactura de la linterna

Como ya referimos, la idea de construir un faro fue una petición del Consulado a Julián Sánchez Bort, ya que no

195. AGG.JD., AMi-1D61, Doc. 490, 186, 239v., 242v.-244, 258, 263, 271v.-272v., 280. Doc. 491, 24-27, 30, 45, 66, 115, 147. AMi-1D-65, Doc. 497, 206v.

figuraba en el proyecto de Pedro Ignacio de Lizardi. Su emplazamiento y características estaban contenidos en el primer capítulo del Proyecto General del 28 de agosto de 1774.

La solicitud para la construcción de la linterna se realizó el 14 de enero de 1774, cuando los Comisionados estaban esperando la llegada de Bort. Iba dirigida a Julián de Arriaga y se exponía en ella que, al haber merecido la real aprobación la ejecución de la Dársena, se les encargó a ellos también pedir la facultad para “erigir una torre y farol a imitación de las que se han establecido en Cádiz, Cartagena, y otras partes”, ya que en San Sebastián era muy necesaria, por haber en esa costa frecuentes problemas de naufragio. Además, la entrada al puerto era equívoca, por las tres ensenadas que le ceñían, tan sólo once días antes había naufragado un barco inglés¹⁹⁶.

La desgracia citada les impulsaba a no diferir la planificación del farol, aún antes que la obra de la Dársena. A su vez pedían la aprobación del impuesto de medio real de vellón por tonelada, de todas las embarcaciones que llegasen a él y al del Pasaje, con destino o de arribada, exceptuando las que se empleaban en el transporte de venas para las ferreerías, con el fin de mantener el faro. Firmaban la petición el Prior Diego de Echague y los cinco Comisionados, cuyo contenido final mostramos, por aportar las firmas.

La petición se contestó desde Aranjuez el 18 de abril –sin duda por las buenas gestiones del marqués de Iranda–, concediéndose el permiso de ejecución, pero la resolución sobre el impuesto quedaba pospuesta hasta la terminación de la obra¹⁹⁷.

196. “Titulado el Sally, su capitán Folleth, que cargado de bacallao salió dos días antes de este puerto para el de Santander, y queriendo volver, de arribada forzado del tiempo, se empeñó a entrar de noche temeroso que el temporal durante ella le llevase a la costa de Arcajón, y contando entrar en este puerto, fue a naufragar a una de las dichas ensenadas llamada Zurriola”.

197. AGS. Secretaría de Marina, Leg. 389, s.f.

Construyeron la linterna siguiendo sin duda el plan de Bort, con la excepción de ser toda de sillería, pero manteniendo el adorno con las fajas y en las esquinas, tal como él proyectó¹⁹⁸. Ignoramos por qué se cambió el emplazamiento al monte Igueldo, en lugar de Urgull, previamente elegido después de consultar a varios capitanes y pilotos de la Compañía de Caracas. Cabe pensar que tal vez se debió a problemas con la administración militar. Desconocemos la paternidad del arquitecto que dirigió la construcción, pero pudo ser Javier Ignacio de Echeverría, al que el Consulado reclamaba para su terminación el 28 de junio de 1777 su venida, diciéndose que se había iniciado un año antes.

Arregui indicaba en 1914, que se terminó en 1778 con una luz compuesta por 24 pábilos de reverbero, en lugar de los 18 propuestos por Bort¹⁹⁹. Sin embargo, ya funcionaba en septiembre de 1777. En el mapa elaborado en 1787 el Brigadier de la Real Armada y Director de las Academias de Guardias Marinas, Vicente Tofiño de San Miguel, y delineado por Felipe Bauzá, aparece ya marcada la linterna con el n.º 26²⁰⁰. Curiosamente se aprecia una gran similitud entre este plano y el de Sánchez Bort, realizado catorce años antes, lo que abunda en la pericia de éste en cuanto a conocimientos topográficos. En ambos aparece reflejada la lonja del Consulado en el puerto, en el de Tofiño con el n.º 10 y en el de Bort sin numerar, pero más claramente trazada.

198. El plano que él dio no fue como los demás al Archivo General de Simancas y desapareció con el incendio de 1813.

199. B. de ARREGUI: "El faro viejo de Igueldo". En Euskalerriaren Alde, San Sebastián, 15 de junio de 1914.

200. AMN. Sig. ELV-9, y SGE. Cartoteca Histórica, Arm. F, Tabl. 2, Carp. 1, N. 200. Mide el recuadro 610x450 mm.

Tofiño trazó en este mismo viaje el mapa de la bahía de Pasajes, ya mencionado²⁰¹. Ambos se editaron en el Atlas Marítimo de España²⁰².

La primera regulación del coste del alumbrado de la linterna se efectuó desde el 14 de septiembre de 1777 hasta el 3 de mayo de 1778, manteniéndose en estos 231 días las 24 lamparillas encendidas, arrojando un gasto de 7.459 R.V. y 14 mrs.²⁰³.

Llegado el 24 de noviembre de 1778 los Comisionados se reunieron con el escribano Joaquín de Olazarra, para preparar los documentos a presentar a la J.G. del Consulado. Manifestaban en ellos que para la ejecución de la linterna pidieron varios informes y planos de las mejores que estaban establecidas en España, Francia e Inglaterra (les adjuntaban una relación); y finalmente decidieron instalar una de 24 luces, en la cima Arrobi del monte Igueldo.

Entendemos que en lugar de acometer directamente el plan que Bort había trazado hacía cuatro años, a la vista de las continuas críticas a las que se vieron sometidos, decidieran contrastar lo que en otros lugares se había realizado, prefiriendo al final una con mayor cantidad de lámparas. No

201. M.ª Isabel ASTIAZARAIN: "Iglesia Parroquial de Pasajes San Pedro". En B.E.H.S.S., 10 (1976), 12.

202. **Atlas Marítimo de España** (1787-1789), en formato 490x605 mm. con colores. Puede consultarse en el AHN. Estado, Sig.ª 739.

203. Los gastos que los Comisionados manifestaban eran: por 2.000 libras de aceite de nabo, 3.529 R.V.; por 3 libras de mechas de pelusa de algodón, 190 R.V.; por el salario del torrero a 10 P. al mes, 1.680 R.V.; por un baño de pintura a los hierros del cascarón, 300 R.V.; por dos manos de pintura blanca, hecha con cal y ajos majados, para pintar el exterior y que se pueda ver desde mucha distancia, 400 R.V.; por trapos blancos, plato, medidas, blanco de España, etc. que se necesitarán para mantener limpias las vidrieras, 280 R.V.; por velas de sebo para farol que debe tener para encender el alumbrado, y registrar de noche su estado, 60 R.V. Por renovar la mastica que puede faltar en las vidrieras, 120 R.V., y por mermas y averías que pueden ocurrir en las vidrieras y reverberos, 900 R.V. Hacen un total de 7.459 R.V. y 14 mrs.

se dice nada del espejo reflectante que Bort diseñó para poner detrás, pero sin duda se instalaría. Parece normal, que en lugar de acometer la obra en piedra mampostería y sólo cantería en zócalo, esquinas, fajas y ventanas, se hiciera toda ella en cantería, aún con superior costo, ya que los mismos Comisionados al ver la dificultad de acometer la obra de la Dársena por los problemas que surgieron, sin duda decidieron que al menos esta obra quedara firme y con realce, y no se les criticara por ello. Esto explica también que indicaran a la Junta, la noticia que últimamente les había llegado de un nuevo modelo de reverbero, que se tenía instalado en los faros de Liverpool y del Real Arsenal de Portsmouth; y se había pedido a su inventor en enero, adjuntando el estudio sobre estos nuevos lucernarios.

También añadían un planito con la situación del fanal y las entradas que se veían desde el mar, para poner sobre él la fórmula del recibo que se había de dar a los navíos, conforme se hacía en otros puertos; contribuyendo así a la difusión de esta ventaja en el puerto de San Sebastián. Contenía otro documento una regulación de las obligaciones del torrero y la cuenta de gastos anuales.

El escribano Arribillaga transcribía a continuación para la Junta, el acuerdo de 15 de mayo de 1774 donde se les renovaban las facultades a los Comisionados y la carta al ministro Arriaga solicitando la linterna; así como la del Bailío a ellos aprobándola, con la apostilla final: “fenecida la obra, resolverá S.M. en lo tocante a el arbitrio, para su manutención”. De la junta de los Comisionados de 25 de octubre de 1778 se aportaban diferentes documentos: Ciprián de Linares e Ignacio de Iglesias, capitanes de los barcos Ntra. Sra. del Carmen y Santa Rosa respectivamente, habían observado la luz de la linterna e hicieron un informe sobre ello. Asimismo Asencio de Amestoy, Teniente del Puerto y once marineros salieron por mandato del Consulado para revisar la distancia a la que se veía la luz, emitiendo su parecer al día siguiente, 21 de octubre, en el que expresaban haber visto luz a cinco leguas y media.

Seguían nuevos informes del capitán Linares, vecino de San Sebastián y de Ignacio de Iglesias, vecino de Muro en Galicia. Ambos habían salido la tarde del 19 de octubre, Linares hacia El Ferrol e Iglesias hacia Vigo, y alejados siete leguas, a la altura del puerto de Lequeitio, habían reparado en la luz del fanal con claridad en una noche ni clara ni oscura; y al sobrevenir después la niebla, no la pudieron distinguir desde cubierta, pero los marineros les aseguraron que subidos a las gavias se distinguía. Al día siguiente cambió el tiempo y volvieron de arribada a San Sebastián, donde manifestaron lo visto, asegurando que en noche sin temporal se podría ver la luz en una distancia de 10 leguas. El escribano tomó también los testimonios de los cuatro marineros del Ntra. Sra. del Carmen y otros cuatro del Santa Rosa que lo vieron, el día 22.

Asimismo se recibieron informes firmados del 11 de noviembre, del Piloto Mayor de la Barra de Bayona y de Ramón de Sustaeta de Motrico, manifestando que veían la luz del fanal al salir con sus embarcaciones.

Con fecha de 26 de noviembre de 1778 se reunió el Consulado, con los Comisionados y 22 asistentes (entre ellos Juan José de Zuaznábar y Domingo de Irulegui, que habían iniciado el Expediente Instructivo contra los Comisionados un año antes). En esta junta se leyó lo consignado en la junta de los Comisionados del día 24, con todos los documentos que la acompañaban, y se dio las gracias a los Comisionados por el acierto en la construcción de la torre y fanal. A partir de ese momento la responsabilidad de esta obra correría a cargo del Prior y Cónsules de cada año. Pero a pesar de cesar sus responsabilidades, se les encomendaba que solicitaran al Rey la gracia de concederles el arbitrio de tres cuartillos de R.V. por tonelada a las embarcaciones extranjeras; mientras que a las nacionales se les exigiría solamente un cuartillo, cuando en la petición original era 1/2 R.V. para todas.

La copia certificada de la J.G. anterior, expedida por el escribano Olazarra, tiene fecha 3 de diciembre. En este mismo día se reunieron el Prior Diego de Echague y los

Cónsules José Domingo de Huici y Francisco Ignacio de Pollo y Sagasti, para comentar la noticia dada por Asencio de Amestoy, de que la tarde anterior había entrado una embarcación francesa procedente de Burdeos, y su capitán Juan de Alzuete afirmó que había visto la luz de Igueldo a una distancia de 12 leguas.

No encontramos más datos sobre la linterna hasta el 22 de septiembre de 1780. Este día se escribió al marqués González de Castejón para manifestarle que el 5 de diciembre de 1778 le habían comunicado, que para atender al mantenimiento de la linterna se necesitaban 7.459 R. y 14 mrs. de vellón, y que para poderlo soportar necesitaban el impuesto de los 3 y 1 cuartillos. Se había renovado la petición el 6 de septiembre de 1779 por no haberse resuelto nada, y ahora lo volvían a hacer acompañando copias de las representaciones anteriores. Insistían también en que este impuesto lo cobraban en otros puertos y sin embargo, a pesar de la promesa hecha por sus antecesores a los Comisionados, tuvieron que hacer a su costa el faro, solicitando solamente el permiso para el cobro del impuesto. La firmaban Domingo de Huici, Bernardo de Mendía y J. Antonio de Campos. Previamente se la pasaron al Comisario Ordenador de Marina, Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, que se la remitió al Marqués el 25 de septiembre.

Esta vez la solicitud tuvo más éxito, el Marqués se la pasó el 6 de noviembre a José Portugués del Consejo de Guerra (aunque conocemos que se recibió en Aranjuez el 5 de octubre, fecha en la que se informaba a Gutiérrez de Rubalcaba). El asunto se tramitó en el “Consejo de Guerra de 2 Salas”, el 6 de abril de 1781, y el 3 de mayo aceptada por S.M. en Aranjuez, se la enviaba José Portugués. La concesión fue tal como se había pedido, mandándose a González de Castejón por el Prior y Cónsules una representación de agradecimiento el 10 de mayo.

Fue enviada la aprobación a El Ferrol, donde Joaquín de Magurra lo expresaría en el arancel de las contribuciones con estas palabras: “y circularé a los Ministros de las Provincias para que llegue a noticia de los Capitanes y

Patrones de embarcaciones de la extensión de este Departamento”. La comunicación que envió al Marqués González de Castejón tiene fecha 12 de mayo de 1781²⁰⁴.

La Diputación reunida en Azcoitia el 15 de mayo veía la carta de los Comisionados en la que hacían referencia a la R.P. del 22 de diciembre del año anterior, transmitían la R.O. del 3 de mayo²⁰⁵.

En los cinco años que duró la gestión de los Comisionados, que no terminaría bien como analizaremos seguidamente, ésta fue la única obra que se ejecutó de todo el vasto plan formado por Julián Sánchez Bort. Estos responsables llevaron hasta el final la obra, faro que siguió empleándose hasta que fue inutilizado durante la primera guerra carlista. Actualmente remodelada en su parte superior, es el torreón que subsiste en Igueldo (Lámina n.º 19).

204. AGS. Secretaría de Marina, Leg. 389, s.f. El expediente de la linterna tiene 43 folios.

205. “La representación que V.S. hizo en 22 de Septiembre del año próximo pasado reproduciendo una solicitud al permiso de exigir contribución para mantener el alumbrado del fanal que V.S. construyó a sus expensas a la entrada de este puerto, me mandó el Rey la remitiese al Consejo Supremo de Guerra para que expresara su dictamen: y en vista del quehá dado este Tribunal acaba S.M. de condescender con lo solicitado por V.S. permitiendo que para el expresado destino de mantener en adelante el alumbrado del Fanal pueda V.S. exigir tres quartillos de real de vellon por tonelada de veunte quintales à todas las embarcaciones estrangeras que lleguen con destino ò arribada ò ese puerto y el de los Pasajes, y un quartillo de igual especie à las Nacionales, exceptuando solamentelas fletadas por la Real Hacienda las que no necesitan de Lancha para entrar; y las que se empleen en conducir la vena de Somorrostro. Decuya Real determinación que con esta fecha comunico al Departamento y à ese Ministro de Marina, a fin que conste à todas las embarcaciones, y tenga el debido cumplimiento doy este aviso à V.S. para su gobierno y satisfaccion, añadiendo que hà sido mui de la Rey el zelo manifestado por V.S. en esta util obra y que de el se promete S.M. no padecera la menor decadencia. Dios guie à V.S. ms. as. Aranjuez tres de Mayo de mil setecientos ochenta y uno. El Marques Gonzalez de Castejon. Señor Prior y Consules de la Casa de Contratacion de San Sevastian”. AGG.JD., AMi-1D61, Doc. 490, 242-242v.



19. Antiguo faro sobre el monte Igueldo, hoy torreón.

19. El expediente instructivo sobre la construcción de la Dársena

Como vimos, a raíz de la presentación del proyecto de dos dársenas de José de Odriozola, la relación Prior-Comisionados llegó a la situación de ruptura total, entablándose un nuevo pleito en el Corregimiento de Guipúzcoa, en los últimos meses del año 1777 y que duraría dos años. De él nos ha llegado solamente la segunda pieza, gracias a la cual hemos reconstruido gran parte de los sucesos acaecidos, con algunas lagunas en la relación pormenorizada de los acontecimientos, aunque más legales que esenciales para el estudio y conocimiento de la oposición al proyecto²⁰⁶.

Documentación previa

Como parte de este pleito, Francisco García de la Cruz, del Consejo de S.M., su Oidor en la Real Chancillería de Valladolid y Corregidor de Guipúzcoa, pidió desde Azpeitia el 28 de noviembre que se presentasen documentos para compulsas. Estos 11 testimonios aportan datos cronológicamente entremezclados, pero nos permiten la reconstrucción de los acontecimientos.

La primera información se presentó el 5 de diciembre. José Ignacio de Gaztañaga, Recaudador del derecho de la Avería, Tesorero y Archivero, mostró al escribano Juan Fermín de Echarri un cuaderno de los acuerdos celebrados desde el 13 de noviembre de 1775 hasta el 1 de enero de 1776. De él se extrajo una carta al marqués de Grimaldi, del 5 (es del 1) de diciembre de 1775 y que reproducimos en el Apéndice n.º 16.

206. Muchos datos estaban ya en el expediente que se seguía en el Real y Supremo Consejo de Castilla. La aportación de datos al contenido que se seguía en Madrid, terminó en julio de ese año.

En el siguiente testimonio²⁰⁷, el escribano Echarri certificaba que en la sala consular, el escribano Francisco de Arribillaga, le había mostrado el **Proyecto General** para su compulsa, de acuerdo con la orden del Corregidor, pero no así los dos cuadernos de la Dársena y Fanal, que al tenerlos reducidos a registro público, no podía sacarlos de su Numeraría. Yendo allí se los enseñó, contando 118 pliegos numerados los que comprendían las Juntas desde el 15 de mayo de 1774 hasta el 1 de septiembre de 1777.

Al cabo de una semana de gran actividad, el escribano Juan Fermín de Echarri había terminado la compulsa de los documentos de Francisco de Arribillaga hasta la junta del 24 de agosto, en la que comenzaba el testimonio tercero²⁰⁸, obteniendo el 12 de diciembre en la Sala Consular, los acuerdos de los registros del año 1775 del escribano Juan Francisco de Cardaveraz, que le entregaba a José Ignacio de Gaztañaga, Tesorero y Archivero.

Ignacio Vicente de Mandiola en nombre de Domingo de Irulegui, Apoderado del Consulado, presentó el 17 de diciembre los 12 capítulos sobre la no conveniencia de hacer la Dársena, y la aceptable idea de cerrar el boquete de Santa Clara a Igueldo²⁰⁹ (Apéndice n.º 19). Es decir, se volvía al plan mantenido por Zuaznábar en su Discurso Político, al no haber prosperado la idea de las dársenas proyectadas por José de Odriozola.

El 18 de diciembre como cuarto testimonio se presentaba el expediente sobre el derecho de la Avería de 1775²¹⁰. Fermín de Echarri hacía la compulsa de las juntas registradas por el escribano Juan Francisco Cardaveraz y transcribía las 78 hojas de que constaba el expediente.

El derecho de Avería motivó la gran polémica que hemos narrado anteriormente, y se puede apreciar a través

207. ACG. Civiles Lecuona, Leg. 183, 80 a 195.

208. *Ibidem*, 195 a 199v.

209. *Ibidem*, 7-9v.

210. *Ibidem*, 199v.-262v.

de este testimonio. El Prior y Cónsules teniendo presentes los decretos de 11 de febrero y 30 de septiembre, y la representación del Síndico en la Junta General del 20 de este mes de octubre, mandaba en la reunión del 29 que se declarasen las piezas o peso, según la calidad del género, al Recaudador por los capitanes, dueños o receptores de las mercaderías en este puerto y el de los Pasajes, para que se pudiera pasar puntual cuenta a los libros. El 3 de noviembre el escribano se lo notificó a Juan de Carrera que protestó y pidió que constara su desacuerdo, uniéndosele 54 más²¹¹.

Entre ellos estaba Juan José de Zuaznábar, que señaló que se debían tener presentes las ordenanzas de Bilbao, de donde se habían trasladado las del Consulado de San Sebastián. En ellas se obligaba claramente, a que el veedor contador tomase razón pormenorizada de todas las mercaderías, dando dos días después puntual relación al Contador de Averías, y este dentro de otros ocho días formaría cuenta del importe de las Averías de cada uno de los interesados, navío por navío. Defendía también que ningún comerciante estaba obligado a pagar el derecho de avería de

211. *Ibíd.*, 214v. y sig. A esta protesta se unen otros cincuenta y cuatro comerciantes: José Ignacio de Carrera, Miguel de Berdachipia, Ramón de Goicoechea, José Miguel de Goicoa, Fermín de Aizcorbe, Pedro de Larralde Duistegui e hijo, Julián Sancho, Francisco Javier de Larreandi, Sres. Ruines y Burgue, Nicolás Antonio de Arbaiza, Joaquín de Garde, Diego Francine, Fermín de Galain, José de Armendariz, Ignacio de Illarramendi, Antonio Betbeder, Bernardo Joaquín de Gainza, viuda de Davadie hijo y Larrache, Bautista Joaquín de Duble, Fermín de Elizondo, Fermín de Laquidain, Francisco de Zubirán, José Antonio de Urbistondo, José Espilla, José de Mila, Alejandro de Ariola, Juan Bautista de Huici, Juan José de Mendinueta, Miguel Francisco de Garnier, Marcos Lofón, Miguel Francisco de Arangua, Joaquín de Eceiza, Bernardo Noguez, Juan Lone, Santiago Gruet, Agustín de Echeverría, José Ignacio de Arpide, Albi hermano y Blandín, José de Guruceaga (Comisionado de la Dársena), Francisco Fernández Madrileño, Tomás Sort, Gabriel Bigar, Juan Demblans, Juan José de Zuaznábar.

otro modo, estilo o costumbre del que se había hecho hasta el momento, ya que al ponerse en práctica la providencia, se tomarían tantos datos de procedencia, calidad y precio, que sería perjudicial para los buenos comerciantes que con esfuerzo hacían los negocios²¹².

El 15 de noviembre de 1777 se había finalizado la notificación sobre la forma de declarar las mercancías. Tal vez éste sea el censo más actualizado de los Comerciantes de la ciudad con el que contamos en estos años, sumando un total de cincuenta y cinco los que formaban la totalidad de la Junta General. Como hemos apreciado, no asistían nunca todos, notándose la falta de algunas personas ya citadas, de manera que integrando todos los nombres obtendríamos la lista de la Junta de Constituyentes del Consulado en estas fechas (ver Apéndice n.º 20).

Siguiendo los acontecimientos en el expediente instructivo, tenemos noticia de que se reunieron el Prior y Cónsules el 19 de noviembre, leyéndose una carta con veintinueve firmas, sobre los graves inconvenientes que se tendrían por el cobro del derecho de la Avería, pidiéndose en ella la convocatoria de una Junta General. El Prior y Cónsules abrieron una carta cerrada que acompañaba a la anterior, remitida por los negociantes de Bilbao, en la que certificaban que la práctica en aquella villa era no hacer manifestación alguna de la cantidad, calidad y peso de los efectos mercantiles, y que su Consulado dejaba a la lealtad de los negociantes el arreglo del derecho de Avería; esta carta estaba fechada en 23 de octubre, y la avalaban catorce comerciantes. Sigue en el documento una representación de siete folios firmada por los veintinueve comerciantes, a

212. Sigue comunicando el auto a Francisco Ignacio de Goicoechea, Diego Echague, Juan José de Goicoechea, Juan de Borsinac, Martín Ezquer de Lizarraga, Juan Goyti). También José Ventura de Aranalde, extiende su réplica con los argumentos de Zuaznábar y otros detalles. Bernardo de Mendía repetiría lo que ya había expuesto en la última Junta, basdo en la confianza de los comerciantes; terminando con Vicente de Zavaleta.

la que se argumenta que falta al respeto, modestia, decoro y autoridad y que deben atenerse a las leyes. El auto de notificación a cada uno de los comerciantes se hace entre el 24 de noviembre y el 23 de diciembre.

En los testimonios 5 al 11, se incluyeron las noticias de interés para el caso consignadas en los Registros de Acuerdos de las Juntas²¹³.

El 27 de enero de 1778 el escribano Echarri concluyó las compulsas comprendidas en los 11 testimonios, y formó el N.º 12 instructivo²¹⁴. También requirió a José Ignacio de Gaztañaga, como Recaudador del Derecho de la Avería, Tesorero y Archivero de la Ilustre Casa de Contratación y Consulado, para que le mostrase la documentación solicitada

213. El 26 de noviembre ante el escribano Juan Fermín de Echarri el archivero Gaztañaga exhibían los Registros de Acuerdos del año 1773, que formaban el quinto Testimonio (folios 262v.-265), en ellos se incluye el acuerdo de 31 de diciembre de 1772 relativo a la nueva elección y los de las Juntas Generales y de Consultores de 1773, pero no de todas, citándose únicamente las del 2, 8, 10 y 25 de enero, 7, 10 y 26 de febrero, 4, 10, 12, 20, 27 y 31 de marzo, 1 de julio, 28 de octubre y 31 de diciembre. Como Testimonio N.º 6 (folios 265-267c.), se le muestran los Acuerdos del año 1774, registrándose las juntas de 3, 9 y 17 de febrero, 17 de marzo, 27 de mayo, 11 y 14 de junio, 3, 13, 20, 28 y 29 de agosto, 16 de octubre, 8, 12, 22 y 26 de noviembre, 17 y 31 de diciembre. El Testimonio N.º 7 (folios 267v.-270) comprende los Acuerdos del año 1775, reflejándose las juntas de 4 y 26 de enero, 7 y 25 de febrero, 28 y 30 de mayo, 8, 30 y 31 de agosto, 30 de septiembre, 20 y 29 de octubre, 27 de noviembre, 9 y 31 de diciembre. En el Testimonio N.º 8 (folios 270-272), se reflejan los Acuerdos de 1776: 2 de enero, 27 de febrero, 7, 9, 21, 22, 28 y 30 de mayo, 5 de junio, 31 de agosto, 3 de septiembre, 17, 19, 22, 24, 27 y 30 de octubre, 23 de noviembre, 1, 7 y 22 de diciembre, 2 y 3 de enero 1777. Se vuelven a mostrar en el Testimonio N.º 9 (folios 272-275v.), los Acuerdos de 1775, compulsándose las juntas del 27 de noviembre y 9 de diciembre. Encontramos en el Testimonio N.º 10 (folios 275v.-280), una nueva muestra de los Registros de 1776 y compulsas de las juntas de 5, 7 y 9 de mayo. Se vuelve a los registros de 1775 en el Testimonio N.º 11 (folios 280-282), para compulsar la carta escrita al Marqués de Basecourt en la junta de 26 de noviembre, sobre el derecho de la Avería.

214. *Ibidem*, 282-284v.

en la carta al marqués de Basecourt, reflejada en el testimonio anterior, pero no se la entregó, cerrando el expediente comenzado con la misiva de los cinco antiguos comisionados de la Dársena a Julián de Arriaga, el 12 de noviembre de 1773. Finalmente el escribano indicaba, que Juan José Ibáñez de Zabala no había querido concurrir a la corrección de las compulsas, pese a habersele avisado el 30 y 31 de agosto de 1777, aunque asistió a la sala consular el 5 de diciembre, en la que se exhibieron los documentos y se dio principio a las compulsas, donde había quedado de acuerdo con el escribano en que le avisase para la corrección, respondiendo luego que no podía por encontrarse ocupado.

El 9 de abril de 1778, el Corregidor Francisco García de la Cruz con el escribano del Tribunal Miguel Antonio de Sasiain, abriría en Azpeitia el **Expediente Instructivo** sobre la construcción de la Dársena, ante Domingo Santos de Irulegui, apoderado del Consulado, e Ignacio Vicente de Mandiola su procurador, contra los cinco antiguos Comisionados de la Dársena, José de Guruceaga y consortes; figurando como procurador Gerónimo de Cincunegui. Así comienza la segunda pieza del proceso que ocuparía 289 folios, pidiéndose en este auto la recepción de testigos.

Informes de los testigos

El escribano Juan Fermín de Echarri citó en San Sebastián a Cincunegui el día 10 de abril, con el fin de escuchar a los testigos presentados por el Consulado. Estos contestarían, a doce puntos de un capitulado presentado por Domingo Santos de Irulegui, que apoyaban la no conveniencia de ejecutar la dársena proyectada por Julián Sánchez Bort, transcritos en el Apéndice n.º 19.

El primer punto afirmaba que ejecutada la dársena proyectada, no podrían entrar en ella embarcaciones que viniera del mar en tiempo borrascoso, sin exponerse a naufragio, debiendo aguardar ancladas en la Concha hasta que hubiera tiempo bonancible.

En el siguiente se aseguraba que ancladas las embarcaciones en la Concha, corrían mucho peligro en tiempo borrascoso y ofrecería el mismo o más aún ejecutada la dársena.

Se proponía en el tercero la consecuencia de cerrar el boquete de Santa Clara y construir los muelles proyectados en aquel sitio, colocando los argollones de bronce sobre grandes macizos. Respecto a esta solución –que fue la propuesta en el Discurso Político y ya contestada por Bort como obra a realizarse posteriormente–, se pensaba que no se agitaría tanto el agua en la Concha, y que cualquier navío podía ser socorrido en caso de apuro por las lanchas que pondría el Consulado en Santa Clara, lo que no se podía hacer en la actualidad, ni se podría desde la dársena.

Reiteraban en el otro punto el anterior, afirmando que con esta solución se podría atender a los barcos que llegasen en tiempos borrascosos, evitando los naufragios que se producían.

En otra pregunta se aseguraba que con la dársena se formarían bancos de arena en la Concha, empeorando su estado y los riesgos, aumentándose los infortunios que se querían evitar.

También se les preguntaría si habría más resaca que en los actuales muelles, y se formarían en ella bancos de arena, lo que acarrearía el gasto de mantenimiento de los pontones.

Los testigos tendrían que ratificar o negar que la ejecución del proyecto era arriesgadísima, y que aunque no resultaba imposible, habría grandes averías en invierno. En la siguiente pregunta asegurar o rechazar que si se arruinase la dársena estando adelantada la obra, se echaría a perder el puerto, y si se llegaba a ejecutar podía aislarse la ciudad con el tiempo.

La preocupación por el comercio emerge también en el cuestionario, exponiéndose que ni aún teniendo la dársena vendrían navíos de más de trescientas toneladas, y si viniesen, sería un gravísimo perjuicio para el comercio.

En otra pregunta del capitulado se volvía al punto tercero, preguntándose las excelencias del cierre del boquete

de Santa Clara, su utilidad para navíos de guerra, mencionándose incluso que contaría con un fondeadero de hasta treinta pies, con grandes almacenes, tinglados, etc. En ella se reproduce lo apuntado por Bort en el último capítulo de su Proyecto.

Igualmente se decantarían los testigos sobre si era cierto que, una vez concluida la dársena y con el mantenimiento de los barcos a flote en la bajamar, —lo que no se podía hacer en los actuales muelles—, se obtendría una pequeña ventaja en comparación con lo manifestado en el capítulo precedente. Por último se cuestionaba el coste, precisándose que los precios puestos por Bort eran bajos y que se habían omitido partidas.

Los comentarios vertidos por los testigos sobre este capitulado, debieron haber sido contestado por el proyectista de la obra en primer lugar, aunque en realidad sus argumentos y parte de sus exageraciones, estaban ya contenidas en el Discurso Político de Zuaznábar. Desconocemos el puesto que ocupaba en el Consulado en 1778, ya que su priorato había terminado en el año anterior.

Testimonios en San Sebastián

Domingo de Irulegui, como apoderado del Consulado, pidió la comparecencia, el 10 de abril en San Sebastián, al primer testigo José Alejo de Guruceaga, que afirmaba conocer a los Comisionados y a las personas que se citaban en el proceso. Era natural y vecino de la ciudad, de 15 años de edad y por su falta de inteligencia y pericia, dijo que nada podía contestar al capitulado. Sin duda el Sr. Irulegui no estuvo muy afortunado en la elección de este testigo, pues al fin y al cabo se trataba de un muchacho de corta edad que poco podía aclarar. En el acto estaría solamente el cónsul Zabala, sin la presencia del escribano.

El 30 de abril asistieron los capitanes de navío de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, Fermín de Urtizberea y José de Ugalde, como segundo y tercer testi-

gos. Urtizberea, que contaba con 38 años, respondió al primer punto afirmando que se correría mucho riesgo al entrar “en derechura”, viniendo de la mar en tiempo borrascoso, y que en caso de anclar en la Concha se expondrían al naufragio. En el segundo capítulo, además de afirmar lo que en él se decía, apunta como única posibilidad el abrigo tras la isla de Santa Clara, pues cerrando el boquete quedarían los navíos más seguros. Al siguiente respondía que cerrado el boquete se mejoraría la Concha en aquella parte y podrían estar los navíos bien amarrados, y que construyendo los muelles proyectados en la cara sur de la isla con sus argollones, se facilitaría un total socorro a los navíos. Afirmaba también que era mejor cerrar el boquete que hacer la dársena, por lo que se refería a la facilidad de auxilios. No contestaría a los puntos quinto a noveno, y en el décimo dijo que en el abrigo de Santa Clara podrían estar navíos que calasen 18 pies de agua²¹⁵.

Dos días después atestiguó Julián de Amadeo de 45 años, también capitán de navío de la ciudad y de la misma compañía. El y su compañero José de Ugalde respondieron de forma similar a sus predecesores²¹⁶.

Los tres testigos siguientes comparecieron el 7 y 16 de mayo, se trataba de José María de Jáuregui de 28 años, José Domingo de Larrañaga de 45 e Ignacio Ladrón de Guevara de la misma edad, pilotos primeros de los navíos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, naturales y vecinos de San Sebastián, los cuales reiteraron lo afirmado por los anteriores²¹⁷.

Llegado el 8 de mayo Irulegui otorgaría poder a José de Garro, vecino de El Ferrol, para que le representase en el expediente instructivo sobre la Dársena. También se lo concede a Domingo Sánchez Barreno, vecino de Madrid para el mismo asunto; y éste nombraría procuradores a

215. *Ibídem*, 12v.-14v.

216. *Ibídem*, 17-19v.

217. *Ibídem*, 25v.-28v.

Vicente Antonio López, Narciso Francisco Blázquez y Martín de Villanueva.

La declaración del día 27 del octavo testigo ofreció mayor interés, se trataba de Juan de Aragorri comerciante de 77 años, que había sido Capitán de Navíos Mercantes de San Sebastián “y de otras plazas de comercio de Francia”. Contestaba que aunque la dársena proyectada ofrecía buen surgidero para asegurar los navíos, ningún capitán prudente determinaría entrar en ella en tiempo borrascoso con un navío que pasase de 300 toneladas, añadiendo en su informe que “por cuanto con la grande aviada que traerá el navío, será difícil detenerlo luego que dé fondo, sin arriar mucho cable, y será con riesgo de abordar alguna embarcación de las que estarán amarradas en ella... y después tendrá que lidiar contra el flujo y reflujo del resaque que incesantemente le llevará, ya hacia dentro, ya hacia fuera, antes que lo puedan sujetar, ni conseguirán asegurarlo en un puesto, sino a fuerza de amarras; de mucha gente, y gasto correspondiente, por lo que es constante, e indubitable, que el inteligente, y prudente navegante, preferirá en iguales casos, ir a fondear en la Concha a Santa Clara, hasta mejor coyuntura de traer su navío a la Dársena”.

Sobre la siguiente pregunta contestaba diciendo que era evidente que los navíos corrían ahora más peligro en el fondeadero de la Concha en Santa Clara por la agitada mar, al no poderlos fondear en el oeste como se hacía antiguamente, a causa de la gran cantidad de arena acumulada en aquella parte y su poca profundidad, lo que sería siempre un gran inconveniente aunque se hiciera la nueva Dársena, si no se atajaba la introducción de las aguas del río, que llamaban “de Antigua en dicha Concha y rada”.

Seguía Juan de Aragorri su comentario al capítulo tercero, mostrándose favorable al criterio de los entonces dirigentes del Consulado de no construir la Dársena, sino mejorar el fondeadero de Santa Clara y cerrar el boquete entre ella y el monte Igueldo, conforme al Plan del Hidráulico D. Julián Sánchez Bort, que le habían mostrado

para que pudiese opinar. Pero para lograr con más seguridad estas ventajas, le parecía al testigo sin la más pequeña duda, que era indispensable poner al citado río de Antigua un atajo, porque era la principal causa de haberse “maleado” la Concha, por la gran cantidad de tierra y broza que se había introducido en ella durante el transcurso de los años en tiempos de avenidas. Estos depósitos se habían concentrado en mayor cantidad en el paraje que antiguamente era el mejor anclaje, según había conocido en sus primeros años, en tiempo de mocedad de sus mayores y las personas más ancianas.

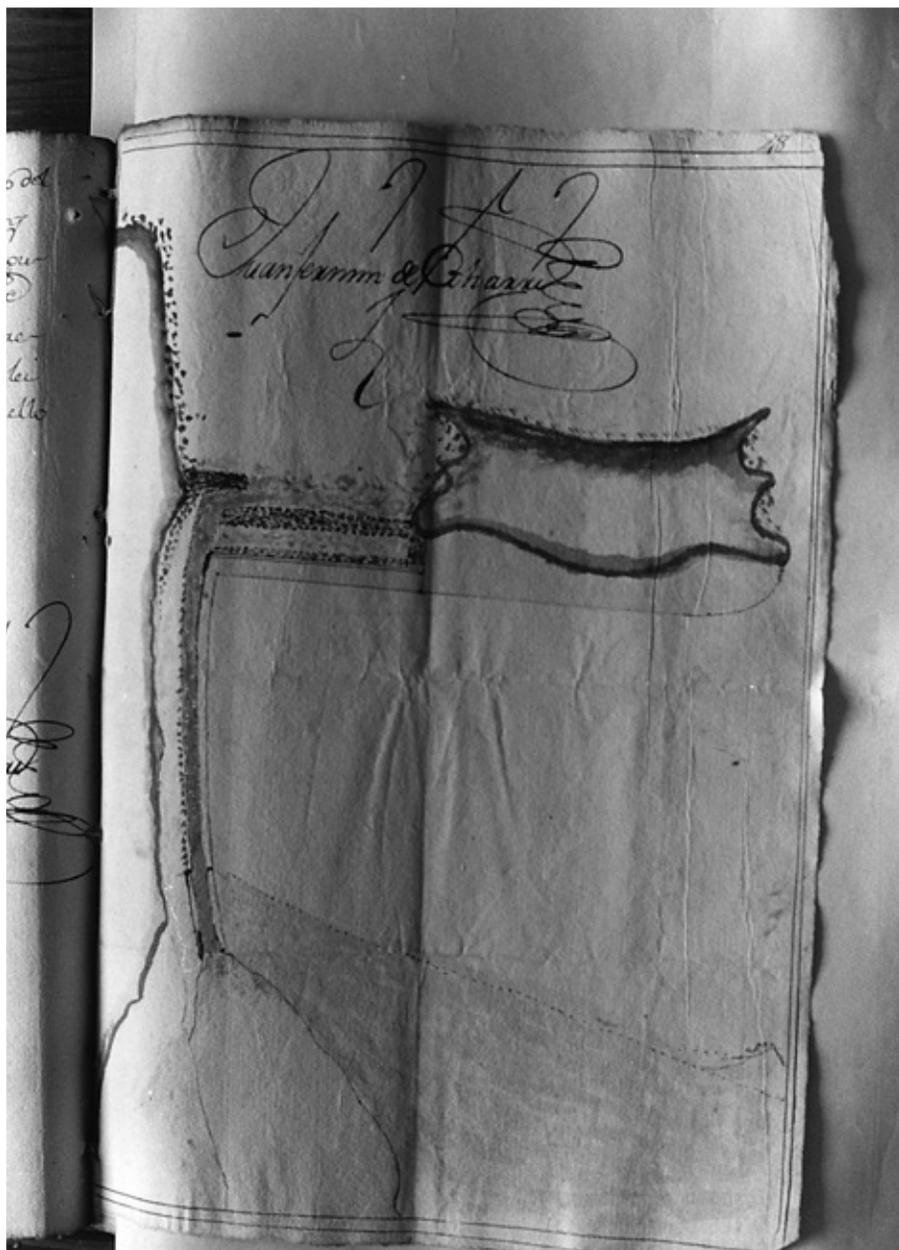
Indicaba a continuación la forma en la que se debía acometer ésto con facilidad y poco coste, en comparación de las proyectadas obras. Proponía confeccionar un muelle de mediano espesor y su correspondiente elevación, desde la punta del que tenía dicho río por la parte del este, hasta incorporarlo con la cabeza del oeste del murallón, “dejando por la parte de tierra de éste, un pequeño pasaje, para el desahogo del referido río, anteponiéndole enfrente un arrecife, poco más extendido de la anchura de dicho pasaje y algo más afuera, que el que tendrá el dicho murallón, para que no entren, ni se introduzcan las olas de mar, sin primero perder su mayor y progreso rápido en él, en ocasiones de su mucha y grande agitación”. Con su explicación aportaba asimismo un pequeño diseño²¹⁸ (Plano n.º 20).

Este riachuelo de la Antigua al que se refería, era el denominado de Añorga, en el estudio que hizo Ricardo Izaguirre, sobre la desecación de los juncales de la bahía²¹⁹.

Respondía al cuarto punto, que según lo anteriormente expresado, con las lanchas, amarras y anclas que pondría el Consulado, serían rarísimas las desgracias. Aporta a continuación sus ideas respecto a la forma de guiar los

218. *Ibíd.*, 48.

219. Ricardo de IZAGUIRRE: **Estudios acerca de la Bahía de San Sebastián**, 11. Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa, San Sebastián 1933.



20. Propuesta de Juan de Arago para desviar el río de la Antigua en el cierre del boquete entre Santa Clara e Iguelo.

barcos para las operaciones de amarre, pareciéndole necesario que uno de los prácticos señalase la entrada del mar a la Concha, en el ángulo cercano de la primera garita del monte del Castillo, con una bandera de color, o blanca montada a modo de “pinsole de caña de timón”, indicando con su movimiento a los navíos en tiempo de tormenta o mucha agitación de mar, el modo que debían gobernar para evitar “la reventazón de la bancha”, en donde había visto el testigo perecer a algunos, por falta de esta prudente precaución.

Abordaba la contestación del punto quinto, que no había sido tratado por los testimonios anteriores, diciendo que no se atrevía a asegurar, que ejecutada la Dársena se formarían bancos de arena en la Concha, pero si que podían prever otros graves perjuicios en algunos parajes de su circunvalación. Posiblemente que el gran muelle de la Dársena estrecharía en esa parte el ámbito de la Concha, e impediría la explayación de las olas, “ocasionándoles mayor opresión, conjunción y agitada oposición, y que progresivamente se dirigirán, casi derechamente y con más rápida violencia y velocidad al remate de las obras de la plaza, por la parte de mar: morderán con más impetuosidad en la pared inmediata, que guarece la Cordelería, y abrirán tal vez una brecha, que por ella puede suceder en tiempo borrascoso, corten el istmo de este terreno por aquel paraje (que es el más bajo de toda la playa), e islen la ciudad”.

Esta deducción, que parece exagerada, a la vista de los planos de la ciudad en esta época, la suministraba y apoyaba el testigo en base a su experiencia. Consideraba lo mucho que la mar había “vencido y anticipado” en aquella parte, desde que se habían hecho aquellas obras, ganando sobre la Concha tanto, que antiguamente estaba la mar más retirada. Tanto lo estaba que el año 1722 había visto él en aquel mismo sitio, a más de diez brazas de distancia al mar, construir una fragata de doscientas cincuenta toneladas, que Juan de Bousinaq y Gabriel de Altuna, mandaron fabricar al constructor Arratola; sin que en la mayor marea

y pleamar llegase el caso de tener que suspender la obra. Por estos motivos le parecía a él que si se construyese la Dársena proyectada, serían mayores en adelante los riesgos y los infortunios que los que se querían evitar, no admitiendo la más ligera duda.

Este preocupante testimonio debería haber sido contestado por Bort, pero en lo que conocemos esa manifestación no se llevó a cabo. Resulta interesante la aportación de Aragorri, referente a la noticia de la existencia de un astillero, que cincuenta y cinco años antes, construía barcos de doscientas cincuenta toneladas en zona seca contigua a los muelles; actividad que no podría repetirse posteriormente. Sin embargo por otra parte el dato nos extraña, pues estando el muelle antiguo a escasos seis metros de la muralla y la mar a diecisiete, resultaba difícil que hubiera espacio para un astillero.

También trató Juan de Aragorri el punto siguiente, afirmando que era inevitable que se introdujera arena en el recinto de la Dársena, como sucedía en la Zurriola, que solía trasladarlas la mar a la Concha, y “retorcerlas” según la dirección del impulso de las corrientes o resaca que corrían a lo largo de la costa, según lo había hecho notar muchas veces el Coronel ingeniero D. Carlos Giraud. De lo que sacaba en consecuencia el testigo, que la defensa que tenía la Dársena por su muelle de fuera, no estaría libre de este grave inconveniente, aumentándose necesariamente los gastos por el trabajo de su limpieza, conservación y reparación. Aragorri informa de que lo mismo sucedería con el puerto existente, el que había visto limpiar tres o cuatro veces fácilmente, por quedar enteramente en seco en las grandes bajamares “de conjunción y oposición de la Luna”. Realmente este testimonio evidencia de forma clara, la necesidad de una dársena que solucionase este problema.

Al séptimo capítulo contestaría el capitán Aragorri, que el mismo Sánchez Bort había afirmado que la obra era la más difícil y delicada de cuantas se habían emprendido en Guipúzcoa, pero que si Bort a hubiera visto embravecida, tal vez hubiera colocado en la línea de lo imposible la ejecución

de la obra. Por lo que se refería a esta apreciación, ya había contestado Bort en su respuesta al Discurso Político.

Respecto a la siguiente pregunta, ratificaba lo dicho en la quinta, en cuanto a que si se arruinase la Dársena estando adelantada la obra quedaría el puerto casi inservible, y podría aislarse la ciudad.

Abordaba el otro capítulo afirmando lo expuesto por el Consulado: que el comercio que tenía la ciudad, no exigiría mayores buques que los que estaban entrando, ni le sería conveniente a aquella costa, tan escasa de refugios. Todo ello sin contar con que en el Comercio de toda la Europa, por un navío de trescientas toneladas que pudiera entrar en este puerto, se emplearían lo menos diez de menor porte. La respuesta está de acuerdo con una mentalidad sensata, muy acorde con su avanzada edad.

Para contestar al décimo capítulo se remitía al cuarto: bonificada la Concha en los términos que se expresaban, no necesitaría el Consulado mejor refugio, y se evitarán las contingencias que podían resultar de la fábrica de la Dársena. Respecto a que podrían venir con seguridad navíos de guerra, le parecía muy arriesgado, a menos que fuesen de mediano porte, como de 40 ó 50 cañones, ya que sería peligroso que tocaran fondo en las bajamares, a menos que se fondeasen en la abertura del puerto, donde estarían incómodamente y con peligro. Por lo que respecta a los astilleros, tinglados y demás, pensaba que se podrían establecer en el arenal inmediato a Santa Clara, pero sin embargo, le parecía difícil construir diques.

Respondía al punto siguiente que sabía que existían naufragios y que existirían, pero que ejecutadas las obras proyectadas para mejorar la Concha, le parecían más seguras que la de la Dársena, de cuyos buenos o malos resultados, “ninguno puede dar razón”.

Aragorri no contestaría a la última pregunta, ya que ignoraba el costo que podía tener la Dársena. Este testimonio, es el más extenso de los ocho²²⁰, y también el más

220. ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 28v.-36.

interesante de los hasta ahora vistos. Aunque obviamente Juan de Argorri por su edad y situación de comerciante no tenía ánimo de riesgos, aporta algunos datos desconocidos.

Los arquitectos Manuel Martín de Carrera y José Antonio de Arzadun, residentes ambos en la ciudad, otorgaron su informe, el 22 de junio. Manuel Martín de Carrera era natural de Beasain, hijo del también arquitecto Martín de Carrera, que tuvo como Julián Sánchez Bort la oportunidad de cursar estudios en la Academia de San Fernando por el año 1764. Su actividad como arquitecto fue notable, dejando obras importantes en Guipúzcoa y Vizcaya²²¹. Por estas fechas estaba trabajando en la torre de la iglesia de San Miguel de Oñate, y sin duda paralelamente, estaría acometiendo algunas obras en San Sebastián, de cuya constancia no tenemos documentación, pues se le nombra como vecino de la ciudad. Carrera contesta solamente a los puntos 7 y 12. Seguía la pauta oficial al indicar que la ejecución de la Dársena, si no era imposible, resultaba sin la menor duda muy arriesgada y delicada, y como decía Bort en su proyecto, no podía ocultarse los obstáculos que podrían sobrevenir de su manufactura.

En el último punto no se atrevió a asegurar si la Dársena costaría más de lo que Bort había calculado, ni tampoco si en el presupuesto se omitían o no partidas; aunque opinaba que no sería de extrañar que se le ocultasen algunas en una obra tan vasta y delicada. Sin embargo sí podía asegurar que los precios, en cuanto a escollera, mampostería, cantería y madera de haya, le parecían bajos, y de materiales sí entendía el arquitecto. Al no dar Manuel Martín su valoración personal sobre estas partidas, cabe pensar que su testimonio estaba mediatizado por el Consulado o sus miembros, para los cuales podría estar trabajando o quería mantener una buena relación. Su res-

221. María Isabel ASTIAZARAIN: **Arquitectos Guipuzcoanos del siglo XVIII. Martín de Carrera. Manuel Martín de Carrera.** Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián 1991.

puesta, tratándose de un profesional de la arquitectura, fue sumamente breve y discreta. También se puede manejar la posibilidad de que Martín de Carrera no quisiese pronunciarse excesivamente en la cuestión, por no entrar en competencia con una personalidad como la de Julián Sánchez Bort, quien poseía mayor experiencia que él en aquel tipo de obras²²².

La siguiente testificación la realizó el mismo día el maestro José Antonio de Arzadun, vecino de la ciudad, que había hecho diseños en el ámbito de obras civiles e hidráulicas²²³. Su testimonio fue un calco de lo dicho por Manuel Martín de Carrera²²⁴.

El 8 de agosto continuaba la presentación de declarantes por Irulegui, era Francisco Larralde Diustegui, de 44 años, vecino y comerciante de la ciudad, quien otorgaba su criterio aquel día, contestando solamente a cuatro capítulos²²⁵. De éste testigo conocemos, que con su hermano Pedro formaban parte del grupo de la oposición a la construcción de la Dársena, por lo que comentaban los Comisionados en la representación al Marqués de Grimaldi del 1 de diciembre de 1775 (Apéndice n.º 16).

Afirmaba estar persuadido de que la ejecución de la Dársena era tan delicada como peligrosa, y expuesta a la destrucción total como había sucedido en varias ocasiones en las obras de San Juan de Luz, donde la mar había “rebozado” por las calles.

Igualmente opinaba que no vendrían navíos mayores de trescientas toneladas para la importación y exportación de los efectos y frutos del comercio del puerto. Incluso

222. ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 36-38.

223. María Isabel ASTIAZARAIN ACHABAL: “La Arquitectura Hidráulica en Guipúzcoa durante el reinado de Carlos III”, 61-69. IV Jornadas de Arte: **El Arte en tiempo de Carlos III**. Departamento de Historia del Arte “Diego Velázquez”, Centro de Estudios Históricos, C.S.I.C., Madrid 1989.

224. ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 38-39v.

225. *Ibidem*, 39v.-43.

el que llegasen le parecía un inconveniente, los gastos de los sueldos de sus crecidas tripulaciones y manutención en los puertos, hasta que se les pudiera proporcionar fletes correspondientes a sus buques. También sabía que los estibadores preferían como, navíos de ciento veinte a ciento ochenta toneladas, como se utilizaban corrientemente en Londres, Amsterdam, y Hamburg; pues con los mayores entendía, que se dilataban en recibir los efectos.

Seguía informando que de Burdeos, puerto con el que se tenían fuertes relaciones, todos los navíos que venían a comerciar a San Sebastián y Navarra con azúcar y otros efectos, era poco frecuente que llegasen a ciento veinte toneladas; ocurriendo con bastante frecuencia estar dos de setenta a ochenta toneladas a un mismo tiempo en carga, prefiriéndose a uno de ciento cincuenta ó ciento sesenta. En los demás puertos de Francia con los que había tenido trato Larralde, aunque llegaban a ellos navíos mayores, eran raros los que pasaban de ciento cincuenta a ciento sesenta toneladas, aunque los muelles actuales tenían capacidad de contenerlos de trescientas.

Continuaba afirmando que los comerciantes de San Sebastián y Bilbao sólo se valían, para su comercio de puerto a puerto, de los de porte de ochenta a ciento cincuenta toneladas. Los holandeses, “comerciantes por constitución, cuya inteligencia y refinada industria, y economía, hace poseedora de este ramo de comercio, sin que los esfuerzos de la inglesa, su rival, hayan podido lograr entrar en concurrencia con ella”, era la que empleaba los navíos de mayor buque por la corta marinería con que navegaba, lo que causaba enorme admiración a los marinos de las demás naciones, Sin embargo, no se valía de navíos mayores de los de ciento cincuenta, a doscientas ochenta toneladas, siendo muchos más, los de número de cien, a ciento sesenta los que empleaba. Únicamente utilizaban los mayores de trescientas toneladas en el Báltico, para la conducción de los cáñamos, linos, tablonería, arboladura, y otros efectos de volumen; pero no para el transporte de grano. Respecto a los navíos que se dirigían a Berbices y demás colonias,

eran únicamente del porte de ciento cincuenta a trescientas toneladas.

Proseguía explicando Larralde que al interés del mismo comercio, que no exigía según la opinión generalizada, navíos mayores del porte de ciento veinte a ciento ochenta toneladas para el comercio de puerto en puerto, se unía el del Estado, por ocuparse mayor número de marinería en doce navíos de cien toneladas, que en cuatro de trescientas. La misma preocupación impulsó a la nación inglesa, su famosa acta de navegación para el fomento del comercio de su bandera, haciendo prohibir las refinerías de azúcar en sus Colonias de América, con la mira de emplear por este medio mayor número de navíos en aquel comercio, y crear un inagotable vivero de hombres del mar para el servicio de la patria. En esta nación utilizaban por lo general navíos del porte de ciento cincuenta a doscientas toneladas, construidos en Nueva Inglaterra; y los de mayor porte se empleaban en la navegación de los puertos de Virginia y Maryland para la conducción de tabacos.

Por estas razones el comerciante Larralde opinaba que no vendrían, ejecutadas las obras de la Dársena, navíos mayores del porte referido para la importación y exportación de los efectos y frutos de su comercio; y si llegasen, constituiría un gravísimo perjuicio al comercio. Sin duda, los argumentos expuestos provenían de una persona documentada dado sus matizaciones económicas y sociológicas. No obstante parece extraño que estas opiniones no fuesen contestadas por los defensores de la obra, los cuales, sin duda, hubieran aportado otro tipo de argumentaciones, entre las cuales estarían las necesidades que imponía el comercio con América.

Por último respondería Larralde que había escuchado de marinos inteligentes, entre ellos al Capitán Sansón Dufourq, natural de Ciburu, uno de los más acreditados del País Vasco y enormemente conocedor del puerto de San Sebastián, que cerrado el boquete de Santa Clara, “dormiría con todo sosiego fondeado tras ella, con buenas amarras, aún en tiempo borrascoso”. En el mismo tono seguía apun-

tando las ventajas de esta obra, tal como se exponía en el formulario.

Los siguientes testigos prestaron declaración el 22 de septiembre, y eran también comerciantes. Gerónimo de Burgue, de 36 años de edad, contestaría solamente al capítulo noveno, indicando que consideraba mejores y más propios para el comercio de la ciudad los navíos de ochenta a ciento setenta toneladas²²⁶. Antonio de Betbeder, activo en la misma profesión en la ciudad, de 54 años de edad, opinaba asimismo, que aunque se ejecutase la Dársena, no llegarían navíos que pasasen de trescientas toneladas, por ser éstos y los de doscientas cincuenta, ciento cincuenta y cien los de porte más conveniente. Resultaban idóneos porque eran cargados prontamente y despachados sin retardo, y si llegase alguno que excediese de las trescientas toneladas, sería de arribada, forzado por un temporal o alguna otra necesidad, destinado a Bayona, Burdeos u otros puertos²²⁷.

Diego de Francine vecino y del comercio de la ciudad que contaba con 50 años e Ignacio de Iruretagoiena, concejante y maestro de obras, dieron su testimonio el 5 de octubre. Francine, se centró en dos puntos, como los anteriores consideraba mejores para el comercio los navíos apuntados anteriormente, ya que los de doscientas cincuenta resultaba casi imposible ocuparlos con carga completa, a no ser que se expusiesen a esperar una temporada grande, originándose en este espacio de tiempo muchos gastos en sueldos y manutención de la tripulación. Al punto décimo decía que tenía oído, que cerrado el boquete los navíos que anclasen estarían sin peligro, por lo que afirmaba el contenido del capítulo por el que se le preguntaba²²⁸.

226. *Ibidem*, 43-43v.

227. *Ibidem*, 43v.-44v.

228. *Ibidem*, 44v.-46.

La última declaración en terreno donostiarra, sería la que aportaba Ignacio de Iruretagoiena, maestro de obras aprobado por el Tribunal del Corregimiento y concejante de la ciudad, de 77 años de edad. Este contestó a los puntos 7 y 12 en la misma forma en que lo había hecho Manuel Martín de Carrera²²⁹.

Comunicación desde El Ferrol

Se presentó como testimonio correspondiente a Joaquín de Ribas, una aportación fuera de la provincia, concretamente desde El Ferrol. Al ser Ribas Teniente de Fragata, el proceso de obtención de su testimonio arranca de una carta requisitoria expedida por Gaspar Delgado Illanos, del Consejo de S.M., su Oidor en la Real Chancillería de Valladolid y Corregidor de esta M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa. En ella se hizo saber al Intendente del Departamento de El Ferrol, Jueces y Justicias competentes, el contenido del “expediente instructivo de informe”, que se seguía por el Consulado contra los cinco antiguos Comisionados. En el documento donde se transcriben los doce capítulos presentados a la información de testigos, y con una petición se dirigió al Intendente, para que dispusiera en calidad de testigo a D. Joaquín de Ribas. Finalmente desde Azpeitia el Corregidor otorgaría un decreto con petición al Intendente del departamento del Ferrol del 22 de junio de 1778, para que testificase²³⁰.

Con este motivo, el escribano Miguel Antonio de Sasiain, citaba a los cinco antiguos Comisionados de la Dársena indicando que “en ausencia y rebeldía de la Ciudad de San Sebastián en los estrados de esta audiencia, para que si les pareciere conveniente acudan con su escribano acom-

229. *Ibidem*, 46-47v.

230. *Ibidem*, 49-53.

pañado a las casas concejiles del Ferrol”, a las 10 de la mañana del viernes 24 de julio, para la prueba de testigos²³¹.

Llegado el mes de mayo, el Consulado había dado ya poder a José de Garro, vecino de El Ferrol, para que les representara²³². Una vez nombrado envió el 16 de julio una carta al Comandante General de Marina, pidiendo que declarase como testigo el Teniente de Fragata Joaquín de Ribas. Al margen de la misiva, el Comandante San Vicente solicitaba del Auditor de Guerra de Marina, José de Lavandeira, que le informase si la requisitoria estaba expedida en forma judicial, y si en su virtud concedía lo que se solicitaba. Sobre la misma informaba al día siguiente Lavandeira y finalmente daba su conformidad el Comandante²³³.

El testimonio de Joaquín Ramón de Ribas se otorgó el 24 de julio en presencia del Auditor José de Lavandeira recogiéndolo el escribano Domingo Antonio Vázquez. A la primera pregunta que le plantearon afirmarí, que por haber resaca siempre que el mar estaba más alto que la línea de la bajamar, era imposible o a lo menos muy peligroso la entrada por la boca de la Dársena para las embarcaciones, y la razón se explicaba, porque para introducirse con temporal en la boca de dicha Dársena era menester atravesar, en orzada, y con este tiempo la resaca y flujo lo impedían perjudicando las embarcaciones que se hallasen dentro; y si al tiempo de la entrada “refluxase el resaque sería al través, el buque sin remedio, con riesgo de perderse toda la dotación de él”.

Contestaba al segundo capítulo que el puerto de San Sebastián se iba desmereciendo muchísimo “por las obras avanzadas, desde el límite de su orilla”; pues las murallas del oeste de la ciudad hacían frente al empuje del mar, golpeando este lienzo se iban extinguiendo por las orillas

231. *Ibídem*, 54v.

232. *Ibídem*, 55-56.

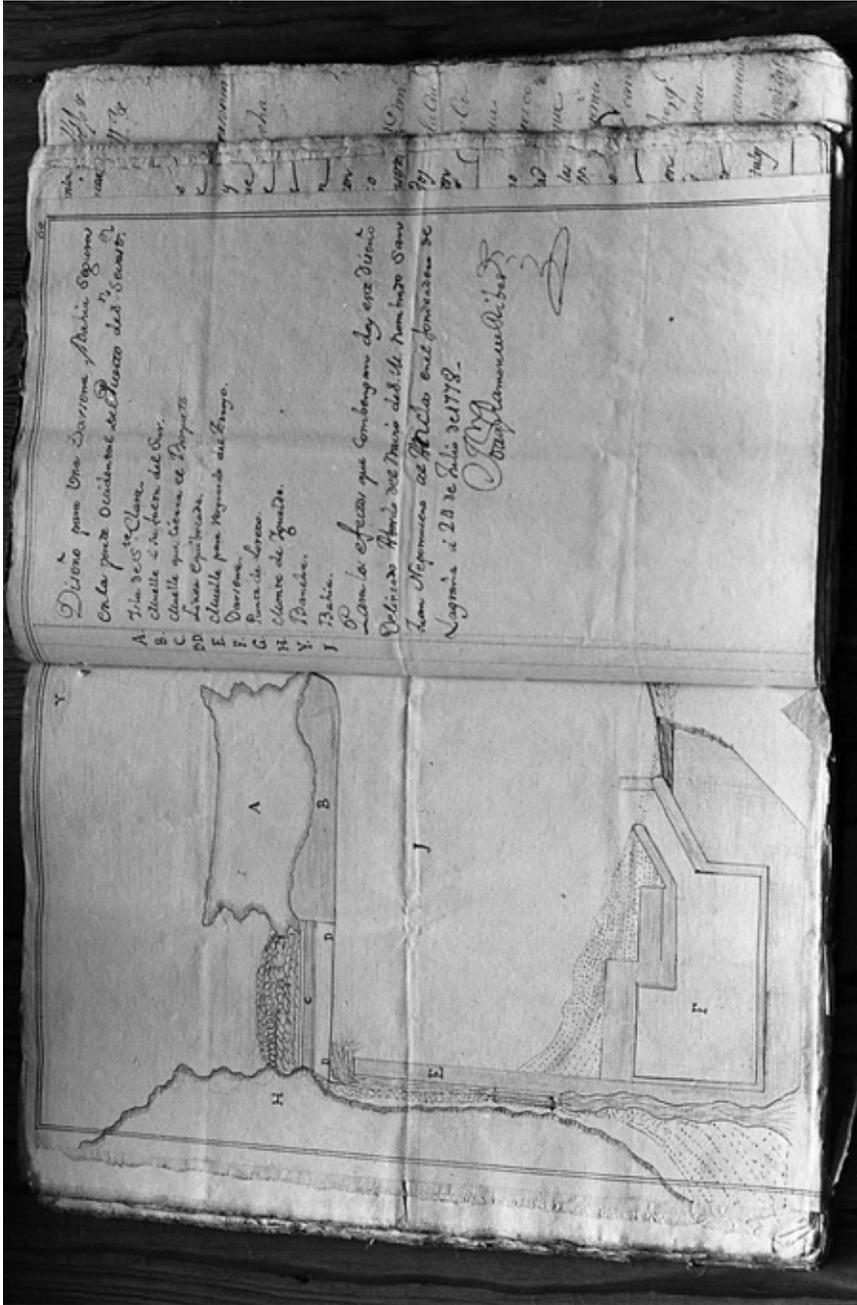
233. *Ibídem*, 57-57v.

del arenal de Cortaherdi, escarbando la arena y conduciéndola en curso espiral, esparciéndola y depositándola en el centro de la Concha. Esto se podía apreciar con frecuencia, por estar cubierto todo su fondo de lodo con una capa de arena. Por ello le parecía al declarante, muy perjudicial la más mínima obra en aquel paraje; y sólo en el caso que fuese posible retirar aquella muralla, aliviaría mucho la Concha. Joaquín de Ribas no dejaba en este punto alternativa, prescribiendo que no se podía hacer ninguna obra en el lugar proyectado, en razón de los movimientos de las arenas.

Apoya en el punto siguiente la propuesta de cerrar el boquete, ya que se gastarían menos fondos, y se conseguiría además una completa Dársena que podría hacerse detrás del Antiguo, y así quedaría el Puerto con Concha, Muelle, Barra, y Dársena. Para mayor entendimiento presentaba Ribas “una tintura”, aunque no con los perfiles correspondientes, debido al corto espacio de tiempo que disponía por sus continuas ocupaciones al Real Servicio. El plan que aportaba²³⁴ (Plano n.º 21), mostraba un esquema muy simplificado del puerto, situando la dársena en el lado opuesto al puerto existente, para evitar que los movimientos de la arena, tal como había explicado en el punto anterior, no la deteriorasen. Analizando este diseño resulta contradictorio, ya que como puede apreciarse en la actualidad, y conocemos de entonces, esta zona es la de menor profundidad de toda la bahía y por tanto la más costosa de dragar.

Al tratar el cuarto capítulo se reafirmaba en el anterior. Contestaba al posterior indicando que conocía la causa y efectos, de la obra nueva hecha al remate del fuerte de San Felipe, pues había observado que desde aquel tiempo la mar había usurpado mucho arenal en el camino de la misericordia, como también un cañaveral considerable que había en el intermedio de la casa de Altamira y la entrada de la calzada del Antiguo. Por ello, pensaba que la obra

234. *Ibidem*, 60.



21. Plan de Joaquín de Ribas para el cierre del boquete entre Santa Clara y el monte Igueldo, así como dársena para mejora del puerto.

nueva y Dársena proyectada “no viene en ángulo agudo, y sí obtuso, y para apagarla se debía hacer en el lado, o frente que en una línea se parapeta rematarlo en ángulo agudo”. Ribas aportaba la misma experiencia de Juan de Aragoirri en cuanto a la acción del mar sobre la arena, y su planteamiento, que parece interesante, debería haber sido contrastado con el de Bort.

Contestaba al resto diciendo que se ratifica en lo expuesto y respecto al perfil que había presentado sólo podía añadir que si el paraje donde estaba proyectada la Dársena, fuera abrigado, y no expuesto a la gran furia de la mar como lo estaba, sería una obra que proporcionaría comodidad, fortaleza, y hermosura. Sin embargo por las circunstancias descritas y el lugar, resultaba inquietante gastar dinero por el evidente riesgo de no conseguir el fin deseado, y aún cuando se consiguiera, siempre sería peligroso y nunca podría nominarse plenamente esta obra Dársena.

Su afirmación nos asombra por la rotundidad con que está hecha, debía poseer con una enorme práctica en este tipo de obras para hacer tales manifestaciones, aunque sólo contaba con treinta años de edad. Sin duda este teniente conocería a Julián Sánchez Bort, que ostentaba entonces graduación de Capitán de Fragata además de sus estudios de arquitectura e ingeniería hidráulica, y una muy estimable experiencia como diseñador. Parece algo extraordinario que Ribas descalificase su proyecto, no concediéndole la categoría que poseía. La obra proyectada en San Sebastián era muy inferior en dimensiones a la que hiciera Bort para El Ferrol, por lo cual no se puede imaginar que no supiera abordarla, por lo que cabe pensar que tuvieran puntos de vista diferentes o entre ambos alguna desavenencia.

Un dato de interés que se desprende del proyecto de Joaquín de Ribas, es que está firmado en el buque San Juan Nepomuceno, navío que tuvo importancia histórica en la batalla de Trafalgar.

Testimonio desde Madrid

Todavía se buscaría otro informe foráneo, esta vez en la Corte. Para la citación se da un Decreto en Azpeitia el 9 de abril de 1778 por D. Francisco García de la Cruz, Corregidor de la Provincia de Guipúzcoa, en el que hacía saber a los Sres. Jueces, y Justicias así Civiles como Eclesiásticas y Militares o ante quiénes se presentase la carta, que ante él pendía un expediente instructivo sobre la construcción de una nueva Dársena. Seguidamente se reproducía en el documento los doce capítulos que debía contestar, insertos en la pieza primera del Expediente, –hoy desaparecida–; citándose a continuación a Gerónimo de Cincunegui en la Casa Consistorial de Madrid, para el día 13 de julio de 1778.

Previamente Domingo Santos de Irulegui había dado poder el 8 de mayo, a la vez que lo otorgaba en El Ferrol ante Juan Fermín de Echarri, a Domingo Sánchez Barreno, vecino de Madrid, para que le representase en la Villa, Real Sitio de Aranjuez y otros lugares. En vista de lo cual el 15 de julio Sánchez Barreno, ante el escribano Pedro Alvarez de Aguirre, nombraría procuradores a Vicente Antonio López, Narciso Francisco Blázquez y Martín de Villanueva. Envió también un Memorial al Duque de Osuna, Coronel y Director del Regimiento de Reales Guardias de Infantería Española, para que declarase José Antonio de Goicoechea, Segundo Alférez de su regimiento. El Duque, con el fin de que le informasen, emitiría un decreto después al Asesor del Regimiento. Por último, un mes más tarde, Miguel de Gálvez, del Consejo de Su Majestad en el Supremo de Guerra, Asesor General de la Tropa de Casa Real, informaba positivamente para que declarase Goicoechea.

La testificación de José Antonio de Goicoechea, citado aquí como Teniente, se realizó el 22 de agosto, ante el escribano Francisco Espina Cano. La contestación precedida del correspondiente juramento que hizo bajo palabra de honor, “puesta la mano derecha en el pomo de su espa-

da conforme a la ordenanza”, fue realmente corta pero muy expresiva.

Opinaba que para poder expresar algo razonable necesitaba haber hecho observaciones en el invierno respecto a la dirección de las aguas y las acciones de sus retrocesos, y faltándole este examen, no podía reflexionar en el asunto, porque sus conclusiones sin el conocimiento práctico podían ser erróneas, en cuyo caso le parecía se había encontrado Julián Sánchez Bort. Opinaba que Bort ante tal situación había tenido más arrojo que él “porque tiró sus cálculos al aire”, y así algunos resultaban infundados en su opinión²³⁵. El 26 de agosto Bernardo Ruiz del Burgo, secretario de S.M. y escribano de Cámara de la Real Junta General de Comercio, Moneda y Minas, Mayor de la Superintendencia General de Rentas de la Real Hacienda y del Juzgado de Reales Guardias de Corps, las de Infantería Española y Walona, mandaba el informe.

Al ratificarse en aquello, José Antonio Goicoechea no falseó su postura, pero lanzó un juicio de valor extremadamente duro sobre la forma en que había planteado la obra Bort. En esta controversia, el alférez Goicoechea no aportó ningún detalle que permitiera apreciar su experiencia, que sin duda no debía ser amplia, ya que afirmaba tener veinticinco años y por supuesto menos práctica que el arquitecto en este tipo de obras.

Finalmente, el expediente de 211 hojas con todos los Testimonios fue entregado por el escribano Echarri el 4 de septiembre, aunque como hemos referenciado los dio por concluidos en enero; e Ignacio Vicente de Mandiola en nombre del apoderado del Consulado, Domingo Santos de Irulegui, presentó un despacho con las anteriores compulsas.

Mientras se realizaba este debate inútil y no se avanzaba en la ampliación del puerto, el 12 de octubre de 1778 salió el Reglamento del libre comercio con América²³⁶, en

235. *Ibíd.*, 71.

236. **Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España a Indias de 12 de octubre 1778**. Madrid, Imprenta de Pedro Marín. Archivo General de Indias, L.A. siglo XVIII-174.

el que se listaban los 13 puertos para realizar este comercio, no estando San Sebastián entre ellos. Ignoramos los motivos por los que en la Corte no se incluyeron los puertos de Donostia y Pasajes, tal vez el ruido que se originó con el pleito en el Consejo de Castilla y el no ver avanzar el gran proyecto de Julián Sánchez Bort influyó en esta decisión. Las cosas se pusieron peor para el tráfico con América y el 10 de agosto de 1780 se daba la “Instrucción de lo que se ha de practicar en el puerto de San Sebastián y el Pasaje así para despacho y expediente de los navíos de la R.C.G. presenta a la carga con registros de frutos y efectos para las provincias de América de su Antigua y Nueva concesión al regreso de los navíos”²³⁷.

Petición por el Corregidor de compulsas de documentos y publicación de probanzas

El expediente seguía su curso, y el 28 de noviembre de 1778 desde Azpeitia, el Corregidor Francisco García de la Cruz pedía que se presentasen los documentos para compulsas siguientes:

1. Carta de los antiguos Comisionados al Excmo. Sr. Bailío Frey D. Julián de Arriaga de 12 de noviembre de 1773, en razón de la obra de la Dársena.
2. Acuerdo de Prior y Cónsules dirigido al Excmo. Marqués de Grimaldi de 1 de diciembre de 1775.
3. Cuaderno de la Dársena.
4. Actas de la Junta de Consultores de 30 de septiembre de 1775, y de la Junta General de 20 de octubre de 1775.

237. Ver M.^a Montserrat GARATE OJANGUREN: “Comercio directo con América y fueros 1778-1780. Estudio documental sobre un debate en el País Vasco”. Boletín de la R.S.B.A.P., XLI (1985), cuadernos 1-2, 3-36.

5. Expediente del año 1775 sobre el dinero de la Avería, por testimonio de Juan Francisco Cardaveraz.

6. Testimonio en razón de todas las Juntas Generales y de Consultores, en los años 1773, 1774, 1775 y 1776.

7. Actas de las Juntas de 27 de noviembre y 29 de diciembre de 1775; de 5, 7 y 9 de mayo de 1776, y la carta inserta en el acuerdo de 26 de noviembre de 1775, escrita al Excmo. Sr. Marqués de Basecourt.

8. Que se certifiquen con claridad y distinción por José Ignacio de Gaztañaga, Recaudador del Derecho de la Avería, Tesorero y Archivero del Consulado, o se dé testimonio con exhibición de los respectivos documentos, de las sumas totales de cargo y data, y alcances de las cuentas respectivas de veinte años, que comienzan en 1754 y terminan en 1773.

9. Que se certifiquen por Gaztañaga las cantidades tomadas a censo en los veinte años, especificando lo producido en cada uno por el derecho de Avería, Caiaje y Mollaje.

10. Testimonio o certificación del alcance a favor del Consulado, en las cuentas de 1753 y del que se hizo cargo el tesorero de 1754.

11. Testimonio o certificación de las sumas totales de cargo, data y alcances de las cuentas de los años 1774, 1775 y 1776.

12. Testimonio o certificación de las cantidades tomadas a censo o a daño, y las que se han redimido en los años 1774, 1775 y 1776.

13. Testimonio o certificado de lo que ha producido en cada uno de los años 1774, 1775 y 1776, el derecho de la avería, caiaje y mollaje.

14. Finalmente otro testimonio o certificación de lo que hay en caja.

Una semana más tarde, el 5 de diciembre, en la sala del Consulado y Casa de Contratación de San Sebastián dieron su testimonio los cinco Comisionados de la Dársena.

Pasados diez meses, el Corregidor trasladó el 25 de octubre de 1779 el expediente a la audiencia pública de

Azcoitia²³⁸, notificándolo a Gerónimo de Cincunegui y Domingo Ignacio de Unamunsaga, firmando el traslado el escribano Sasiain. Unamunsaga contestó ratificándose en lo expuesto en el folio 242, a raíz de la contienda surgida entre varios comerciantes en relación con el derecho de la Avería y un escrito firmado por ellos. En consecuencia se advertía a los firmantes de este documento, que en lo sucesivo lo que tuviesen que dirigir a la mencionada Universidad, Casa de Contratación, y Consulado lo hiciesen arreglados a las leyes, y cédulas Rs. y ordenanzas de aquel tribunal, sin introducirse en interpretaciones, ni mucho menos intentar usurpar la jurisdicción al mismo Tribunal ante la comunidad, pues no la tenían. También se les advertía que se procedería en los casos de reincidencia con el rigor que prescribían las Leyes, Cédulas Reales, Ordenanzas, y demás que hubiere lugar en derecho. Como lo que acabamos de referenciar era una contestación parcial y casi tangencial al Expediente que nos ocupa, deducimos en consecuencia, que el folio al que se referían estaba en la primera pieza, hoy desaparecida.

El 27 de octubre de 1779, dos años después de haberse iniciado el Expediente Instructivo, se hizo la segunda conclusión, mandada por el Corregidor, así como la segunda publicación de probanzas²³⁹, que no se han conservado.

20. Diseños posteriores

Silvestre Pérez. Cierre del boquete de Santa Clara a Igueldo

Tras el incendio de San Sebastián en la trágica noche del 31 de agosto de 1813, uno de los temas pendientes, ade-

238. El día 7 de ese mes, el Real y Supremo Consejo de Castilla había solicitado información al Comandante General y al Corregidor, sobre quien tenía que pagar los gastos del Expediente.

239. ACG. Civiles Lecuona, Leg. 183, 289v.

más de la reconstrucción de la ciudad, era la mejora del puerto, con la dificultad entonces más evidente de la falta de recursos económicos.

En 1817 José María de Zuaznábar, hijo de Juan José el autor del Discurso Político, se ofreció desde Pamplona, donde ocupaba el cargo de Consejero de Navarra, para redactar la historia de los proyectos de reforma del puerto, con los papeles que había recibido de su padre²⁴⁰. Si su compromiso se llevó a término lo ignoramos, pues no ha llegado hasta nosotros.

No obstante, una real provisión de 7 de marzo de 1818, aprobaba unos arbitrios sobre las mercancías descargadas en el puerto por una duración de 16 años, tiempo que se consideraba suficiente para cubrir las obras de reedificación presupuestadas²⁴¹. El Consulado acometió la obra del cierre del boquete de Santa Clara a Igueldo en los últimos meses de 1820, encargándose el proyecto a Silvestre Pérez, arquitecto municipal desde 1818.

Silvestre Pérez dejó obras importantes en Guipúzcoa, como la iglesia de Motrico (1798), el retablo de la iglesia de Sta. María de Tolosa (1805) y en 1818 la Casa Consistorial de San Sebastián. Entre sus diseños hidráulicos se pueden contar el puente de Villar de Frades en la provincia de Valladolid (1801), el proyecto del Puerto de la Paz de Bilbao (1807), la reforma del río Riansares en Corral de Almaguer en la provincia de Toledo (1815), diseñando en 1824 un puente de piedra para el barrio de Triana en Sevilla, que no se ejecutó adoptándose otro de hierro. De ninguno de ellos han quedado planos, pero se conserva un proyecto de viaducto de 1810²⁴².

240. AMSS., Sec. E, Neg. 6, Ser. II, Lib. 1, Exp. 2, Doc. 14.

241. Baldomero ANABITARTE: **Gestión del Municipio Donostiarra en el siglo XIX**, 46. San Sebastián 1903.

242. Carlos SAMBRICIO: **Silvestre Pérez. Arquitecto de la Ilustración**. Colegio de Arquitectos Vasco Navarro (Delegación de Guipúzcoa), San Sebastián 1975.

Silvestre Pérez formó en San Sebastián un plan para cerrar este espacio mediante un murallón con cimentación sobre escollera, como lo proyectó Julián Sánchez Bort, estimando su costo en 120.000 R.V. (Bort lo había calculado, con las obras de acondicionamiento de Santa Clara en 1.500.000 R.V.).

El propio Pérez tomó la dirección de la obra, que dio comienzo en enero de 1821, hasta el 5 de mayo, en que la dejó encomendada a su cuñado, el también arquitecto Eustaquio Güemes. Pero en agosto el Consulado tenía ya problemas económicos y la obra estaba a la mitad, y con las fuertes mareas de septiembre se produjo un gran destrozo en la escollera, teniéndola que ampliar a 50 pies en la base, cuando Pérez la había proyectado de tan sólo 23 y Bort de 30. En noviembre se habían gastado ya 119.000 R.V. y el 26 de enero de 1822, un año más tarde de comenzada la obra, el Consulado la suspendió, sin haber llegado al peñón que sobresale en el centro, y al no existir ese apoyo la obra se desmoronó. Todavía existía en 1851 y se podían apreciar los restos en las mareas bajas²⁴³.

Manuel Peironcely. Muelle de Santa Clara y ampliación de la dársena

El siguiente intento de cierre se produjo en 1847, al abrirse la carretera de Beasain a Alsasua, y casi ultimada la de Andoain a Ventas de Irún. Por ello la Junta de Comercio pensó ampliar su puerto con las nuevas oportunidades que se le ofrecían de ampliar su comercio. El inspector de ingenieros Francisco Antonio de Echánove convocó una reunión de expertos en septiembre, pero de ella se sacó la conclusión de no continuar la obra de cierre del boquete, ya que ellos estimaban que el riesgo estaba en los vientos y este cierre no los evitaría²⁴⁴. El proyecto se planteó como

243. Baldomero ANABITARTE, ob. cit., 46.

244. Ricardo IZAGUIRRE: **Estudios sobre la Bahía de San Sebastián**, 55.

reforma de los muelles de Santa Clara presentándose en mayo de 1848; pero al enviarlo para su aprobación, en Madrid se juzgó insuficiente. El ingeniero Manuel Peironcely lo amplió con mejoras planteando un nuevo proyecto, que fue aprobado en 1851.

También Peironcely propuso en 1850 la construcción de una dársena y la rectificación y ensanche de los muelles viejos, así como un rompeolas que saliendo del Cai-arriba avanzase en ligera curva en dirección norte-sur, con un saliente de 80 m. Asimismo y siguiendo lo mandado en la R.O. planteó las obras que podían llevarse a cabo para convertir la bahía en un puerto de refugio para buques de gran calado, efectuando un rompeolas de 200 m de largo en dirección sur-sudeste, y estableciendo en Santa Clara un muelle amplio. También idearía una gran dársena en los juncales del Antiguo, que se comunicaría con la bahía por un amplio canal. Pero ésto suponía un enorme costo y el perturbar los intereses económicos al trasladar el movimiento económico al lado opuesto de la bahía. Además presentó como alternativa el hacer las dársenas en los fosos de las murallas si se derribaba ésta, quedando la dársena en medio de la ciudad. La Junta Consultiva emitió el informe favorable, y la Reina aprobó la obra en 1851. Sin embargo se pidió desde Madrid añadir otras mejoras, que se reflejaron en el proyecto que llevó a cabo en noviembre de 1857. El constructor que llevó a cabo la obra fue Fermín Lasala, comenzándolas el 1 de agosto de 1851 y terminándolas en el otoño de 1858.

Este diseño contemplaba una dársena de 16 pies de profundidad²⁴⁵, cerrada por un dique que se alineaba, no con el muro más exterior (cay de arriba), sino con su paralelo (torreco caya), de forma que la entrada del puerto se hacía por el espacio dejado entre ambos, a diferencia del proyecto de Julián Sánchez Bort que daba una mayor dimensión a la dársena, al salir más el muro hacia la bahía. Con este plan

245. AMN. Sig. LV-25. Mide el recuadro 610x450 mm.

mantenían los muelles más antiguos con algunas modificaciones y ampliaban la zona portuaria con un muro paralelo a la muralla, como también lo había previsto Bort. El amarre de los buques al nuevo dique se llevaba a cabo sobre cañones de artillería insertados en los muros (como se puede ver en la actualidad), lo que asimismo figuraba en el proyecto de Bort.

También se colocaron unas compuertas en la llamada dársena comercial, para contener el agua en la bajamar. Como eran de madera de roble, la broma las deterioró, y en 1865 el ingeniero Lafarga proyectó otras bañadas en creosota, que hubo que sustituir en 1870 por otras de pino. Hacia 1912 se colocaron también compuertas metálicas, en la dársena interior, destinada al puerto pesquero, pero no tenían fortaleza y se las llevó pronto la corriente²⁴⁶.

Los planes de Wisocq, Estibaus y Lafarga para convertir a San Sebastián en un gran puerto marítimo

El proyecto del Ferrocarril del Norte, que pasaba por San Sebastián, hacía que se considerasen insuficientes las mejoras anteriormente propuestas. Wisocq, el ingeniero francés que analizaba el tendido ferroviario, era también experto en obras hidráulicas y estudió la ampliación del puerto comunicándolo con el de Santa Catalina en el Urumea, permitiendo una dársena cerrada capaz de albergar buques de 700 a 800 toneladas.

El plan de Wisocq, trazado en 1856, fue expuesto al ministro de Fomento Francisco Luxan, a través del diputado y contratista de la obra que se estaba realizando, Fermín Lasala, recibándose bien la idea. El alcalde de San Sebastián Tadeo Ruiz de Agario, convocó a las personas más interesadas en el progreso de la ciudad y les expuso el

246. Mariano CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, ob. cit., 138.

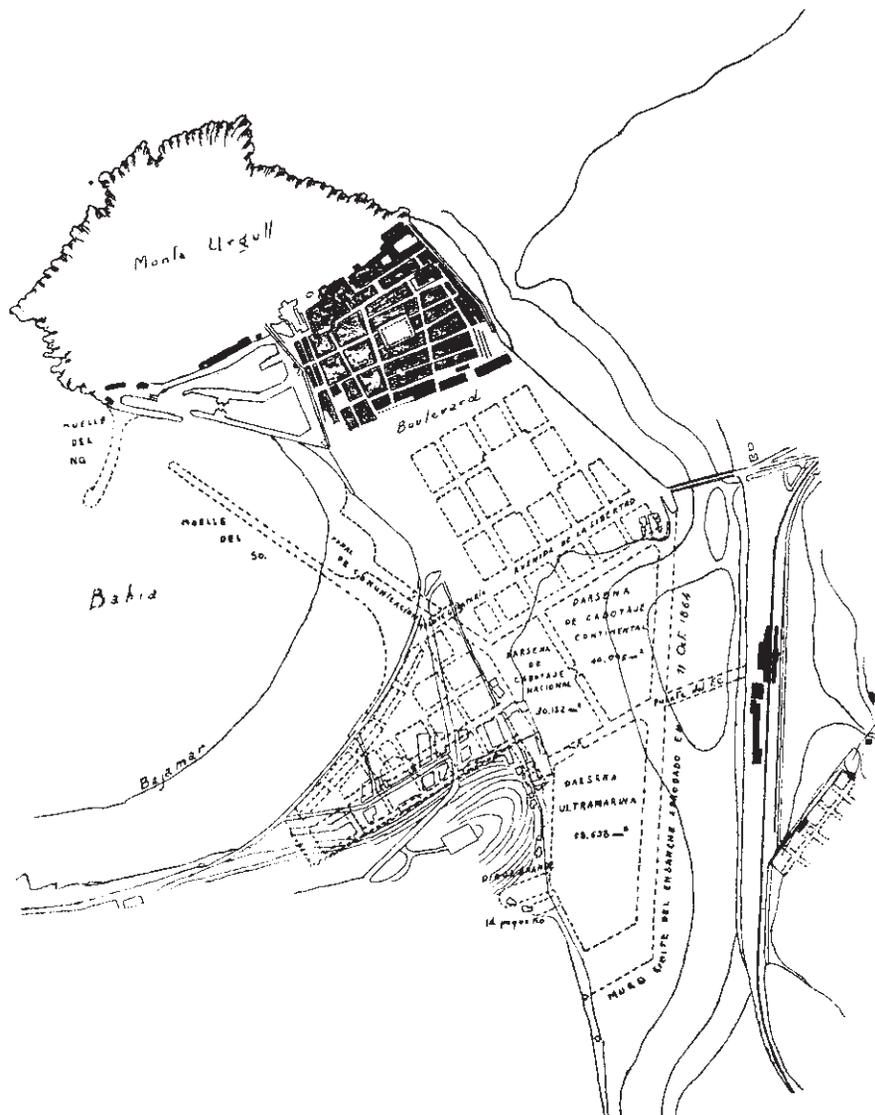
plan. Pero aunque agradó en aquella comparecencia, no parecía aceptable al ocupar unos terrenos destinados al ensanche de la ciudad.

Otra propuesta nacía de la posibilidad de que el ferrocarril que unía a Barcelona con San Sebastián, podría canalizar a este puerto el comercio que tenían los Estados Unidos con la Ciudad Condal; de forma que Donostia podía ser el puerto de Castilla y Aragón. Con estas miras se encomendó el proyecto al ingeniero Manuel Estibaus, dirigiéndose según su declaración, a conseguir albergar un número de buques ocho veces mayor que el existente, unos 30 de 350 a 360 Ton., y cuya capacidad podría ser de unas 1.000 Ton. El diseño consistía realmente en seguir la iniciativa de Wisocq; llevándose a Madrid en 1859²⁴⁷ (Lámina n.º 22).

Pasando el tiempo no se recibía la aprobación real, por tanto el Ayuntamiento, presidido por Eustasio Amilibia, elevó en 1862 una razonada exposición a S.M., solicitando autorización para comenzar las obras, comprometiéndose a contribuir con la mitad de su costo. Antes de contestar a esta propuesta el Gobierno decretó una R.O. de 29 de abril de 1863, por la que se abandonaba San Sebastián como plaza de guerra, con la consiguiente autorización para abrir huecos en las murallas. En agosto se volvió a solicitar la ejecución del fondeadero y en noviembre llegó la contestación, ordenando el estudio de las obras del antepuerto. Por fin se daría la conformidad para la ejecución de las obras en marzo de 1864, y al mes siguiente se publicó el real decreto mandando derribar las murallas.

El Ayuntamiento seguía con su idea de ampliar el puerto con las grandes dársenas, pero interferían con el plan de ensanche de la ciudad, aprobado en octubre de 1864. Para solucionar la incompatibilidad de ambos proyectos, en febrero de 1866 se pidió al ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Francisco Lafarga, un anteproyecto basado en el

247. Ricardo IZAGUIRRE, ob. cit., 59.



22. Proyecto de grandes dársenas de Manuel Estibaus (1857).

plan de Estibaús; acoplándolo al trazado del ensanche proyectado por Cortázar.

En la memoria que acompañaba al proyecto, Lafarga confesaba que los estudios los había llevado a cabo pensando en un comercio sumamente activo e inmensamente rico, y por lo tanto distante de la realidad del momento. Hacía tres dársenas: la primera para el cabotaje nacional, la segunda para el comercio europeo y la tercera para el de ultramar. Las tres las dispuso adaptándose al proyecto de ensanche de la ciudad, lo que no tenía el de Estibaús.

Su presupuesto de dársenas ascendía a 4,5 millones de escudos, y con el resto de las obras a casi 6,6 millones. Terminaba Lafarga la memoria abandonando la idea de este puerto artificial, puesto que se excavaría en la zona seca²⁴⁸.

Nuevos proyectos para el cierre de la apertura de Santa Clara a Igueldo

En noviembre de 1864, alentado el Ayuntamiento por haberse inaugurado el ferrocarril el mes anterior, volvió a elevar al Gobierno la petición de ampliación del puerto con las grandes dársenas, además del fondeadero de Santa Clara. El estudio del fondeadero se le encargó a Francisco Lafarga, que lo acometió en enero de 1865, solicitando información al Ayuntamiento respecto al cierre de Igueldo con la Isla. Como éste no poseía los proyectos anteriores, se dirigió al antiguo Consulado, en aquel momento Junta de

248. *Ibíd.*, 63. “Con sólo mirar a esta cifra se hace comprender la índole verdadera de la cuestión de que me ocupo pues se trata de un puerto artificial, cuyo coste es extraordinario y en una localidad cuyo poder comercial es bien reducido, sin que se pueda imaginar como podría comprenderse el notable gasto que originase la construcción de las dársenas, pues ni aun en tiempos muy remotos puede pensarse prudentemente en emprender trabajos tan grandes como los que he ligeramente descrito”.

Comercio, refundida más tarde en la sección mercantil de la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio. El 17 de septiembre de 1865 se presentó el proyecto ante varios expertos, que introdujeron variantes, pero nada se realizó²⁴⁹.

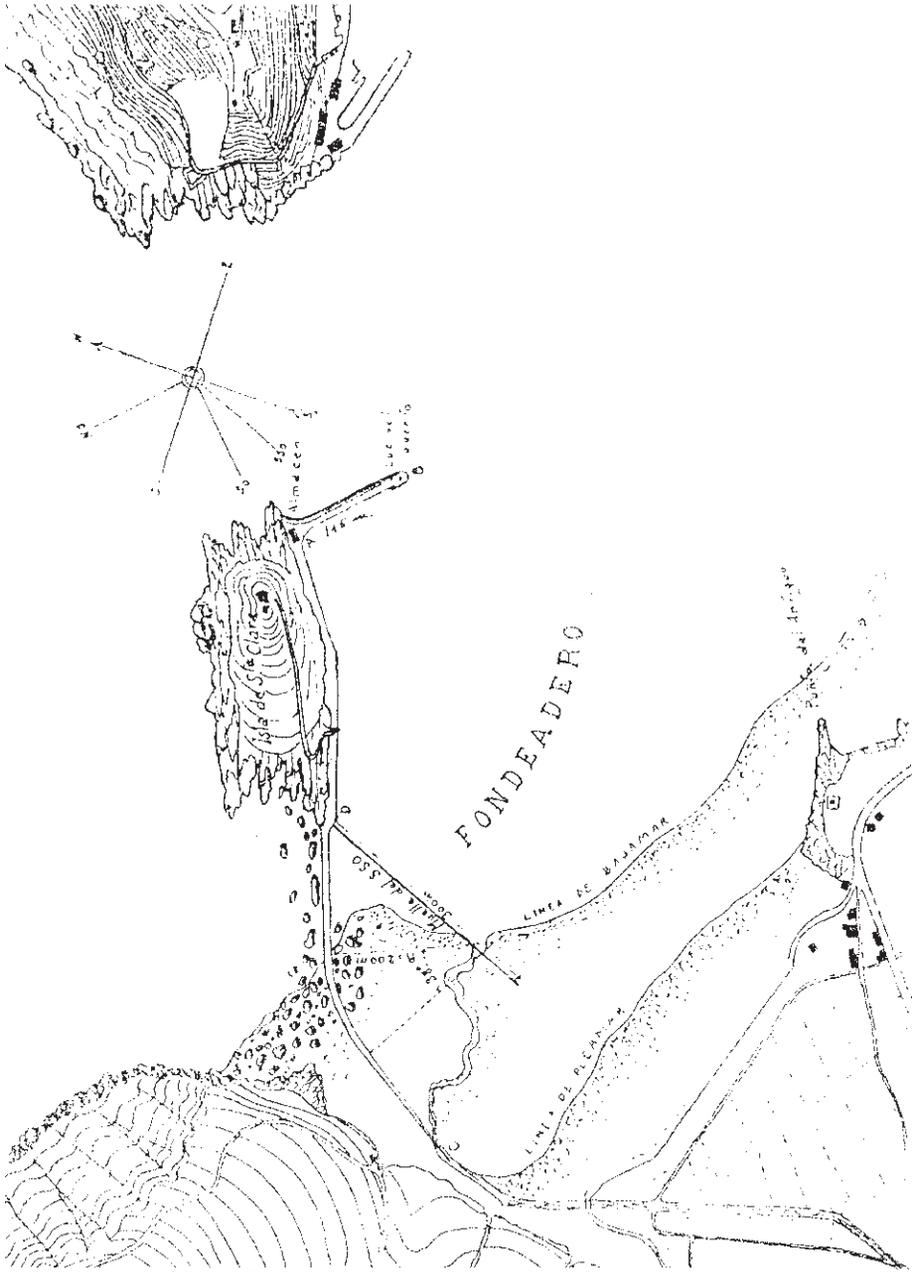
El Gobierno provisional que se formó tras la revolución de septiembre de 1868, aprobó en abril de 1869 el proyecto del fondeadero de Santa Clara, encargándose al ingeniero Pablo de Alzola. Como había discrepancias con las autoridades de Marina, en concreto con respecto al dique del lado de Igueldo, se procedió a abrir información pública entre navieros y mareantes. Algunos consideraron peligroso el cierre completo proponiendo un dique hacia el sur, pero el ingeniero alegaba que entonces la ola reflejada en el interior del dique inutilizaría el fondeadero. Con estas discrepancias y por petición de Alzola, se le eximió de que continuara el estudio a fines de 1870, encargándosele éste de nuevo a Francisco Lafarga.

En febrero de 1871 abrióse de nuevo a información pública, pidiéndose opinión sobre las resoluciones adoptadas en septiembre de 1865, y se remitió el plan propuesto²⁵⁰ (Lámina n.º 23). Esta comunicación atrajo abundante número de informes: 10 capitanes de marina mercante, 13 pilotos, prácticos y marineros, 5 comerciantes, y armadores y navieros; aceptaron el cierre propuesto todos excepto uno, bien total o dejando una pequeña abertura. Sin embargo, alguno hizo mención al peligro del muelle colocado en el lado este, perpendicular al muro del fondeadero, el cual medía 145 metros, y era una idea nueva que no figuraba en el plan de Bort.

Siguiendo los pasos oficiales pertinentes, en abril de 1872, el Ministerio de Fomento aprobó el cierre total de la boca occidental, y no el muelle perpendicular que en principio se proponía; ordenándose la redacción del estudio

249. *Ibidem*, 62.

250. *Ibidem*, 66.



23. Croquis del cierre de la boca entre Santa Clara e Igueldo, propuesto por Francisco Lafarga (1871).

definitivo. Se trataba del mismo plan acometido en 1865, con algunas variantes. Las grandes esperanzas que ofrecía el Ferrocarril del Norte, se traducían poco en las mejoras del puerto, ya que ahora la Concha se consideraba un antepuerto de Pasajes, zona de espera para la descarga en aquel. La memoria se terminó en noviembre de 1873, dándose importancia especial a la creciente industria donostiarra²⁵¹.

La Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos emitió en enero de 1876 un informe, consignando algunas modificaciones al proyecto, y la Dirección de Obras Públicas ordenó en abril que se introdujeran.

El 7 de marzo de 1880 el puerto de San Sebastián fue clasificado de segunda categoría, encargándose de sus obras a partir de ese momento el Estado. Cuando en 1883 ya se había hecho el estudio con las modificaciones propuestas, no se consideró necesario abrir de nuevo infor-

251. *Ibíd.*, 68-69. “En primer lugar, el carácter eminentemente industrial que iba adquiriendo la vega de los Juncuales, con la erección de grandes fábricas, como la de bujías estearicas de Lizarriturri y C.^ª; la de productos químicos de Rezola Hnos.; la de fósforos de Estenaga; la de cemento hidráulico “La Esperanza”; y las nuevas fábricas que había en construcción y proyecto, como eran, dos de estearina, y otra, de gran envergadura, de vidrio y botellas. Igualmente en Lasarte había, dentro de este radio de acción, la fábrica de harinas de Lasala; la fundición de Jossey; y la fábrica de tejidos de algodón de Brunet. Todo este movimiento industrial hizo pensar en la utilización del dique cierre del puerto para descarga del tráfico que a dichas fábricas fuese dirigido.

Además, una importante casa extranjera se ocupaba del estudio del ferrocarril de San Sebastián a Bilbao y Santander, pasando precisamente su trazado por las inmediaciones de la ribera occidental del fondeadero a poca altura sobre el nivel de la pleamar.

Todo esto hizo consignar al autor del proyecto lo siguiente: ‘Las obras de este proyecto contribuirán de este modo a crecer la general riqueza de la capital de Guipúzcoa, la cual va aprendiendo que debe ser una gran ciudad con vida propia, desarrollando sus intereses y acumulando capitales en el comercio y la industria, dejando las artes veraniegas como modesto suplemento, en un pueblo que es aplicado, económico y emprendedor’”.

mación pública. El informe añadía que el proyecto de Lafarga había sido estudiado por el ingeniero Evaristo de Churruca, que dio una opinión favorable, valorándose el costo de la obra en 300.000 pesetas. Se estudió incluso un proyecto parcial de cierre, pero problemas de financiación hicieron retrasar la construcción.

Pasaron tres años sin iniciarse las obras, por lo que en 1887 la Junta Directiva de la Cámara de Comercio, pidió al Ayuntamiento que nombrase una comisión para llevar a cabo la gestión de la obra. Tras muchas dilaciones éstas se comenzaron, de acuerdo con un plan de cierre y desvío del arroyo de los Juncuales²⁵²; pero a petición de los bañeros y otros que se oponían, se suspendieron por R.O. de 8 de diciembre de 1889.

De nuevo en 1912 se volvía a pensar el proyecto de cierre, según se deduce de un artículo de 23 de octubre escrito en “El Correo del Norte”, donde se planteaba unir la isla a través de un muro, de anchura suficiente para pasar dos carruajes y un tranvía, valorándolo en 80.000 Pts., exponiéndose sus ventajas. Evidentemente no avanzó esta idea por ser económicamente utópica.

Llegado el año 1916, en la sesión del Ayuntamiento de 11 de mayo, el concejal Sr. Agote propuso de nuevo la idea de construcción de un muro a media marea. Si la playa mejoraba se harían dos más ganando terreno al mar, evitando así que las aguas sucias de los juncuales entraran en la playa. Como consecuencia de este plan, el ingeniero Luis Balanzat trazó un proyecto con cimentación de escollera²⁵³, ascendiendo el presupuesto a 34.506 Pts.²⁵⁴. Las opiniones de los diferentes organismos fueron favorables y el Gobierno Civil propuso al Ministerio en abril de 1917, que se otorgase la autorización.

252. *Ibídem*, 71.

253. Enrasada con la bajamar, luego tendría 30 cm. de hormigón, siguiéndole mampostería de m. de ancho en la coronación y 4,5 m. en la base, con una altura de 2 m.

254. R. IZAGUIRRE, *ob. cit.*, 75.

La Dirección de Navegación y Pesca informó positivamente, así como la Comandancia de Marina, pero el Servicio Central de Puertos y Faros puntualizó una serie de detalles, aconsejando que se estudiara detenidamente, y que debía huirse, mientras no se presentase una justificación irrecusable, de ejecutar obras que pudieran alterar el estado de equilibrio que tenía la playa, a la que, en gran parte, debía San Sebastián sus prosperidad²⁵⁵. Consideramos ilustrativas estas apreciaciones, pues estamos en una época en la que la ciudad se había convertido en un lugar más señorial y menos industrial.

El expediente se devolvió para acompañarle de un estudio de corrientes, desplazamientos de arena, etc, quedándose otra vez archivado. De nuevo se volvería a esta idea en 1925 pidiéndose que fueran ingenieros del Estado los que hicieran el estudio, pero tampoco se llevó a fin.

Realmente no podían prosperar estos proyectos, por una parte estaban muy lejos ya de las propuestas de 1622 de Texeira, retomadas y desarrolladas por Julián Sánchez Bort y comenzada a ejecutar en 1821 con el proyecto de Silvestre Pérez. Además habían cambiado los usos y las prioridades, pensándose ya en una obra, no de protección de barcos, sino de mejora de la playa, ambas cosas incompatibles. Desdichadamente tantos desvelos, polémicas y esfuerzos fueron baldíos, como muchas tareas que se impone el hombre.

21. Consideraciones sobre el planteamiento de esta empresa de arquitectura hidráulica

Efectivamente San Sebastián en esta época que nos ocupa, tenía una necesidad real de establecer una dársena más amplia que los caños existentes, para albergar una

255. *Ibidem*, 76.

superior cantidad de navíos y de mayor tonelaje. La Compañía Guipuzcoana de Caracas, que poseía sus dos terceras partes de flota, con una capacidad superior a las trescientas toneladas, sería la primera beneficiaria del resultado de esta obra.

En la mayor parte de Europa a partir de 1750 se inicia la apertura de nuevas vías y la mejora de las existentes. La creación de los nuevos Caminos Reales en Guipúzcoa, propiciaba una mayor oportunidad para el comercio con el interior, canalizando las entradas y salidas de mercancías a través de los puertos. Luego la Dársena proyectada era el complemento necesario para esas comunicaciones previstas, transformando con un efecto sinérgico la vida de muchas gentes a través de la intensificación del tráfico mercantil.

En relación con la elección del arquitecto Pedro Ignacio de Lizardi, un profesional que contaba 65 años de edad, nos parece una idea acertada, pues en aquel momento era la persona más capacitada en Guipúzcoa para acometer este tipo de obra, por la experiencia que había adquirido por su estancia de veintidós años en las obras de El Ferrol.

Respecto a la entrada de Bort en escena fue propiciada desde la Corte, quizás por una desconfianza en la capacidad de Lizardi para abordar un plan de tanta envergadura. El Secretario de Estado y del Despacho Universal de la Marina, Julián de Arriaga, al ver la magnitud de la obra, debió considerar que Pedro Ignacio de Lizardi no era la persona idónea, por ello se propuso al mejor en su especialidad, el arquitecto-ingeniero Julián Sánchez Bort.

En cuanto a la tramitación de las ayudas, era fundamental una persona que apoyase en la Corte la idea. El donostiarra Simón de Arago, marqués de Iranda, cumplió perfectamente su cometido, gracias a sus excelentes relaciones con el marqués de Grimaldi, consiguiendo la aprobación real.

Por otra parte a Carlos III le entusiasmó la idea, y no sólo dio su beneplácito, sino que la puso bajo protección

real, lo que suponía ayudas y exenciones absolutamente necesarias para abordar tal empeño.

Bort procedió a su llegada a San Sebastián con orden y seguridad. Primero se informó del proyecto por Lizardi y visto el lugar e instruido por varias personas, tomó la decisión de hacer un nuevo plan de acuerdo con sus ideas. Tras cuatro meses de estudio Bort presentó su extenso Proyecto General. No era la obra más notable y de mayor extensión por él proyectada, pero sí la consideraba él mismo, una de las más difíciles de las que había acometido después de treinta años de experiencia. Por esta dificultad y como subyacía un problema económico, Bort planteó varias alternativas constructivas. Considerado el proyecto debemos constatar que se generó con un detalle extraordinario, tanto en las técnicas como en las descripciones de su ejecución.

Sin embargo, como toda decisión que implica a un colectivo, nacía sujeta a juicio, generando la consideración de unos y la censura de otros. A través del comerciante Juan José Zuaznábar surgen las críticas al proyecto, más políticas que técnicas, con el fin de que no se comenzara a ejecutar.

Ante la carencia de medios del Consulado, se consiguió que el Rey, una vez aprobado el proyecto de Bort, solicitase del Real y Supremo Consejo de Castilla, que todos los ayuntamientos apoyasen la obra. De la misma forma debería hacerlo la Provincia y la Compañía Guipuzcoana de Caracas.

A pesar de no contar con el aporte documental del archivo del Consulado, podemos deducir que ni la Compañía de Caracas, ni la Provincia y Ayuntamientos, iniciaron las entregas de fondos pedidas. El apuro económico hizo apremiante la obtención de más ingresos de los comerciantes, a través de los derechos de Avería. Esta alternativa de presión a la que se sometió al gremio, provocó la constitución de un frente de oposición y discrepancia encabezada por los hermanos Larralde.

Un factor de suma importancia que influyó casi decisivamente en el olvido del proyecto, fue el retraso en la ini-

ciación de las obras. Julián Sánchez Bort abandonaría por ello la ciudad, y con Pedro Ignacio de Lizardi no se pudo contar pues se le había relegado, por ello la obra quedó sin nadie capaz de dirigirla, aunque Bort anhelaba volver de El Ferrol.

El panorama se hizo más conflictivo y las protestas aumentaron, cuando el Consulado aplicó las Ordenanzas tratando de obtener más ingresos. Hubo reuniones por doquier, unos pretendían frenar las exigencias del Consulado, y responsables de éste lucharon con el fin de conseguir los medios necesarios para acometer las obras.

Con todo, los intereses personales se pusieron de manifiesto. El Prior Zuaznábar, que se había caracterizado por su apoyo al cierre del boquete de Santa Clara a Igueldo, cambiaría de postura y presentaría un nuevo diseño de dos dársenas proyectadas por José de Odriozola, que no eran sino una mejora del puerto existente.

A pesar de los retrasos, el Consulado, con el dinero recaudado, decidió acometer la primera parte del diseño de Julián Sánchez Bort, la linterna para guía nocturna de las embarcaciones. La obra se realizó, no sobre el monte Urgull, sino sobre Igueldo, tal vez por problemas de tipo militar. La torre ejecutada responde dimensional y estructuralmente al diseño de Bort, con algunas variantes, en cuanto a las luces del fanal.

Los cambios de poder suelen ser determinantes en los procesos constructivos. La nueva directiva del Consulado decidió plantear un Informe Instructivo sobre la no conveniencia de ejecutar la obra de la Dársena. Este documento constaba al menos de dos piezas, de las cuales la segunda ha llegado hasta nosotros, pero no la resolución final. Obviamente al no realizarse ninguna obra, la decisión fue claramente de paralización del proceso iniciado seis años antes, justamente el tiempo que Bort había considerado necesario para la ejecución de la obra.

Finalmente parece evidente que si el planteamiento hubiera sido apoyado económicamente por la Compañía de Caracas, Provincia, Ayuntamientos, Comerciantes y

Consulado, la ciudad hubiera contado con el puerto que demandaba y un incremento de su comercio. Son muchas las conjeturas, pero lo único cierto es que nunca se llegó a realizar la ampliación proyectada, aunque sí se hizo una mejora en el puerto el año 1851, muy inferior al plan de Julián Sánchez Bort.

En consecuencia, quizás por ello la ciudad se ha mantenido fuera del tráfico marítimo, lo que sin duda de haberlo fomentado hubiera modificado su carácter. No sabemos si positivamente o negativamente San Sebastián, Donostia, es hoy una de las ciudades más bellas que uno puede encontrar: con un puerto pequeño, mitad de pescadores, mitad deportivo, pero que conjuga con la belleza señorial de la ciudad.

22. Síntesis cronológica

- 1682 - 19 set. Creación del Consulado de San Sebastián.
1767 El Contador de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, Miguel de Iriarte, calcula en 55.066 R.V. el ahorro anual si los barcos de la Compañía se trasladara a la Concha de San Sebastián, una vez cerrado el boquete de Santa Clara.
- 1770 - 15 may. Carta del Consulado a la Compañía de Caracas, indicando que se ahorrarían 70.000 R.V. anuales si entraban los navíos de Pasajes en San Sebastián.
- 1772 - 31 dic. Junta General de la Ilustre Casa de Contratación y Consulado. Quedan elegidos como prior Francisco Ignacio de Goicoechea y por cónsules José Domingo de Huici y Juan José de Mendinueta, y éstos nombran como consultores a José de Guruceaga, Juan José Ibáñez de Zabala, Juan José de Goicoechea y Diego de Echague.

- 1773 - 2 ene. Acuerdo del Prior y Cónsules por el que se nombra como consultor a Bernardo de Gainza en sustitución de José de Guruceaga, por incompatibilidad al ser alcalde.
- 1773 - 8 ene. Junta de Consultores, compuesta por el Prior, los dos Cónsules y los cuatro Consultores.
- 1773 - 10 ene. Junta de Consultores.
- 1773 - 25 ene. Junta de Consultores.
- 1773 - 7 feb. Junta de Consultores.
- 1773 - 10 feb. Junta General de Comerciantes, asisten los Consultores.
- 1773 - 26 feb. Junta General, están presentes dos consultores, faltando Goicoechea y Gainza.
- 1773 - 4 mar. Junta de Consultores.
- 1773 - 10 mar. Junta de Consultores.
- 1773 - 12 mar. Junta de Consultores.
- 1773 - 20 mar. Junta de Consultores.
- 1773 - 27 mar. Junta General de Comercio, asisten dos consultores y faltan Goicoechea y Gainza.
- 1773 - 31 mar. Junta General con asistencia de dos consultores y ausencia de Ibáñez de Zabala y Goicoechea.
- 1773 - 8 may. Junta de Consultores.
- 1773 - 4 jun. Pedro Ignacio de Lizardi finaliza el Presupuesto de la Dársena.
- 1773 - 9 jun. Junta de Consultores, se pasa el plan y presupuesto de Lizardi al marqués de Basecourt, Comandante General de la Provincia.
- 1773 - 15 jun. El marqués de Basecourt contesta positivamente al proyecto de Pedro Ignacio de Lizardi.
- 1773 - 25 jun. Comunicación de varios Capitanes de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y otros pilotos, apoyando la construcción de la Dársena.

- 1773 - 1 jul. Junta General de Constituyentes del Consulado. Asistencia de los Consultores con excepción de Goicoechea. Decisión de ejecutar la Dársena y creación de la Junta de Comisionados con poderes especiales.
- 1773 - 16 jul. Petición al Rey para que se realice la dársena.
- 1773 - 17 jul. Junta de Consultores.
- 1773 - 19 jul. Carta del Consulado al marqués de Grimaldi, se repite la del Rey.
- 1773 - 12 ago. El marqués de Iranda envía carta desde Madrid al Consulado, indicando que el Rey ha aprobado el proyecto en La Granja.
- 1773 - 15 ago. **Facultad Real desde San Ildefonso para ejecutar la Dársena.**
- 1773 - 16 ago. Carta desde Madrid del marqués de Iranda, con el oficio de la Facultad Real.
- 1773 - 27 ago. Los Comisionados escriben al marqués de Iranda adjuntando una carta con destino al marqués de Grimaldi, en la que piden a S.M. les conceda que Pedro Ignacio de Lizardi para dirigir la obra.
- 1773 - set. En las Juntas Generales de la Real Sociedad Bascongada celebradas en Vergara, se presenta el plan de Pedro Ignacio de Lizardi y se expone una copia del plano en el Salón de Juntas del Real Colegio.
- 1773 - 12 set. Contestación del marqués de Grimaldi al Consulado desde San Ildefonso. El Rey ha autorizado el traslado de Pedro Ignacio de Lizardi para dirigir la obra.
- 1773 - 13 set. Petición del traslado a D. Julián de Arriaga. Carta del marqués de Iranda al Consulado con el oficio del marqués de Grimaldi, previniendo que D. Julián de Arriaga se inclinaba por Julián Sánchez Bort para su dirección.

- 1773 - 20 set. El Consulado contesta al marqués de Iranda. Petición de que Julián Sánchez Bort vaya a la ciudad a reconocer el plan de Pedro Ignacio de Lizardi, dictaminando sobre ello.
- 1773 - 7 oct. Contestación del marqués de Iranda al Consulado. Julián Sánchez Bort está en Cartagena y no se sabe si puede ir a San Sebastián, pues vive en El Ferrol.
- 1773 - 15 oct. Carta del Consulado al marqués de Iranda. Le agradecen que les encamine con sus ideas y le adjuntan sendas cartas dirigidas a Julián de Arriaga y al marqués de Grimaldi, para cursárselas si les da su beneplácito.
Misiva a Julián de Arriaga con petición a S.M., con el fin de que autorice a ir a Sánchez Bort para ver el plano de Pedro Ignacio de Lizardi, arreglar lo necesario y encargarse de la dirección de la obra, con Pedro Ignacio de Lizardi como ayudante.
Carta al marqués de Grimaldi explicándole lo de Sánchez Bort.
- 1773 - 28 oct. Junta General, con la comparecencia del Prior, Cónsules, Bernardo de Gainza, Juan José Ibáñez de Zabala, el Síndico y otros once asistentes.
- 1773 - 1 nov. El marqués de Grimaldi contesta al Consulado desde San Lorenzo de El Escorial. Conformidad con el ministro Julián de Arriaga para que vaya Julián Sánchez Bort.
- 1773 - 4 nov. Julián de Arriaga escribe al Consulado. El Rey ha concedido la solicitud de la asistencia de Sánchez Bort, y expedido la orden para que lo haga cuando finalice sus trabajos en Cartagena.

- 1773 - 12 nov. El Consulado manifiesta al marqués de Grimaldi su petición para que acuda Sánchez Bort antes del invierno.
- Contestación del Consulado a Julián de Arriaga. Agradecimiento y petición de que no se difiera la visita de Bort, pues se malograría en más de un año la obra.
- 1773 - 26 nov. Respuesta desde El Escorial del marqués de Grimaldi, asegurándoles que irá Bort cuando quede libre de la comisión en que trabaja.
- 1773 - 6 dic. Julián de Arriaga comunica al Consulado que Bort terminará la comisión del real servicio en febrero y se incorporará entonces.
- 1773 - 31 dic. Junta General en la que se eligen como Prior y Cónsules a Diego de Echague, Juan José de Zuaznábar y Martín Ezquer de Lizarraga. Y como Consultores al Prior y Primer Cónsul salientes, Francisco Ignacio de Goicoechea y José Domingo de Huici, así como a José de Guruceaga y Juan José de Córdón.
- 1774 - 3 ene. Los Comisionados escriben a Julián de Arriaga, pidiéndole que pase con brevedad la orden a Pedro Ignacio de Lizardi, para que se traslade a San Sebastián y adelante ideas hasta que llegue Bort. Carta al marqués de Grimaldi comentándole la escrita a Julián de Arriaga.
- 1774 - 14 ene. Solicitud del Consulado a Julián de Arriaga para la ejecución de la linterna, y cobro de medio R.V. por tonelada a las embarcaciones que llegan al puerto.
- 1774 - 3 feb. Junta de Consultores, eligiéndose a José Antonio de Urbiztondo, por notoria ausencia de Juan José de Córdón.
- 1774 - 9 feb. Junta de Consultores, con la ausencia de José de Guruceaga.

- 1774 - 17 feb. Junta de Consultores. No asistieron Guruceaga y el cónsul Juan José de Zuaznábar.
- 1774 - 8 mar. Desde El Pardo se ordena a Julián Sánchez Bort que una vez terminada su misión en Cartagena, sobre el establecimiento de dos bombas de azotar con fuego aquellos diques, se traslade a su nueva comisión en San Sebastián.
- 1774 - 17 mar. Congreso General de Comerciantes, compuesto por el Prior, Cónsules y Consultores, con la ausencia de Urbiztondo.
- 1774 - 11 abr. Julián Sánchez Bort escribe al Consulado. Julián de Arriaga le ha prevenido la orden del Rey de transferirse a San Sebastián, cree poder hacerlo antes de fin de mes.
- 1774 - 18 abr. El Rey concede en Aranjuez la autorización para edificar la torre y farol.
- 1774 - 30 abr. Carta de Pedro Ignacio de Lizardi al Consulado. Ha recibido la orden de Julián de Arriaga enviada desde Aranjuez el día 25, para mantenerse allí hasta que llegue Julián Sánchez Bort y permanecer el tiempo suficiente para darle todos los informes y noticias.
- 1774 - 2 may. Julián Sánchez Bort trabaja en el proyecto.
- 1774 - 15 may. Junta de los Comisionados. Copia de las facultades y poder especial de la Junta de Constituyentes de 1 de julio de 1773.
- 1774 - 27 may. Junta de Consultores, con ausencia del primer cónsul Zuaznábar y los consultores Guruceaga y Urbiztondo.
- 1774 - 31 may. Junta del Prior y Comisionados con Pedro Ignacio de Lizardi y Julián Sánchez Bort. Bort ha estudiado los planos de Lizardi decidiendo algunos cambios. Explicación de los diferentes procedimientos conocidos

- para hacer la obra, y compromiso de que levantaría planos y daría presupuesto. Con el comisionado Zabala pasaría a ver las obras de San Juan de Luz y Bayona.
- 1774 - 11 jun. Junta de Consultores.
- 1774 - 14 jun. Junta de los Comisionados. Lectura de una carta de Pedro Ignacio de Lizardi escrita el día anterior, comunicando que se salía para Navarra por no ser necesaria su presencia. Se escribe a Bort preguntándole si se podía marchar Lizardi el día 18, como había solicitado.
- Junta de Consultores, faltan el primer cónsul Zuaznábar y los consultores Guruceaga y Urbiztondo.
- 1774 - 16 jun. Junta del Consulado en la que se leyó la comunicación de Bort del día anterior indicando que el arquitecto Lizardi se podía marchar. Envían una misiva a Lizardi quedándole agradecidos.
- 1774 - 3 ago. Junta General de Comercio. Ausencia de Guruceaga y asistencia de los otros tres consultores a título personal.
- 1774 - 13 ago. Junta General de Comercio, sin la asistencia de los cuatro consultores.
- 1774 - 20 ago. Junta General de Comerciantes. Presencia única del consultor Goicoechea a título personal.
- 1774 - 28 ago. Junta de los Comisionados. Lectura de la carta del día anterior de Julián Sánchez Bort en la que adjunta el **Proyecto General** y tres planos. Se le responde.
- Junta de Consultores. Ausencia del primer cónsul Zuaznábar y los consultores Goicoechea y Urbiztondo.
- 1774 - 29 ago. Carta de los Comisionados a Bort alabando el proyecto. Petición de que continúe hasta el final.

- Junta de Consultores.
Carta de los Comisionados al Comandante General de la Provincia marqués de Basecourt, adjuntándole los planos y presupuesto.
- 1774 - 25 set. Junta de los Comisionados. Acuerdo de librar a Julián Sánchez Bort 20.000 R.V. en efectivo y que el Prior encargue como regalo unos objetos personales por valor de 12.000 R.V.
- 1774 - 7 oct. Junta de los Comisionados en la que se acuerda presentar el plano reducido y presupuesto a Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, Comisario Ordenador de Marina y Juzgado de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.
- 1774 - 9 oct. Junta de los Comisionados. Informe de haber entregado a Rubalcaba el plan y notificación de su interés.
Lectura de una carta del marqués de Basecourt y comunicación de que el Ingeniero Jefe Carlos Agustín Giraud ha dado su impresión favorable al proyecto de la Dársena y los tres planos. Decisión de hacer copias de ellos para la Corte y lo que convenga.
- 1774 - 16 oct. Junta de Consultores con la ausencia de Urbiztondo.
- 1774 - 6 nov. Junta de los Comisionados. Comunicación de que se ha escrito a Bort el día anterior enviándole el **Discurso político sobre las obras proyectadas para mejorar el puerto, y dársena de San Sebastián**, de Juan José de Zuaznábar, para que dé su parecer.
- 1774 - 8 nov. Junta General de Comerciantes, matriculados y no matriculados, con la asistencia de Goicoechea sin el carácter de consultor.

- 1774 - 9 nov. Los Comisionados analizan la carta de Sánchez Bort del día anterior, contestando al discurso oposición a su proyecto.
- 1774 - 12 nov. Junta General de Comerciantes, con asistencia sin el carácter de consultores de Goicoechea, Huici y Guruceaga.
- 1774 - 13 nov. Nueva Junta y envío de una carta a Julián Sánchez Bort, manifestándole que habían hecho cálculos escrupulosos al principio de su comisión de los ingresos y gastos, quedándoles suficiente para iniciar la construcción de la Dársena.
- 1774 - 14 nov. Junta de los Comisionados en la que acuerdan escribir al marqués de Grimaldi con los planos y presupuesto para su presentación a S.M., animándose a emprender la obra bajo la protección real. Petición de que expida órdenes al Real y Supremo Consejo de Castilla y a los jueces y justicias ordinarios y militares para que no se impida el proyecto.
Información a Julián de Arriaga de las mismas cuestiones.
Envío de las cartas a Martín de Aragorri, hermano del marqués de Iranda, pidiéndole que las entregue.
Juan José de Zuaznábar presenta oficialmente al Consulado su Discurso Político.
- 1774 - 20 nov. Lectura en la Junta de los Comisionados de la carta de Julián Sánchez Bort del pasado 16 contestando a la del 13.
- 1774 - 22 nov. Junta General de la Ilustre Casa de Contratación y Consulado. Asistencia de tres consultores a título personal y falta de Urbiztondo. Manifestación por el Prior y Comisionados de la Dársena de los informes presentados con las cartas de Bort. Decisión de responder al cónsul Zuaznábar

señalándole que su discurso era una pura oposición, para que se excuse.

Carta a los Comisionados con la resolución.

1774 - 26 nov. Junta de Comercio, con asistencia del consultor Huici a título personal.

1774 - 27 nov. Junta de los Comisionados en la que se escribe carta a la Ilustre Casa dando contestación a la suya. Presentación por el Prior de la recibida de Martín de Aragorri escrita el día 21. Contestación dándole las gracias.

1774 - 9 dic. Lectura en la Junta de Comisionados de la carta de Julián de Arriaga del día 1 agradeciendo la enviada y manifestándoles su apoyo.

Misiva al marqués de Grimaldi dándole cuenta de las incidencias motivadas por Juan José de Zuaznábar y su Discurso Político. Petición de su ayuda para que la oposición de Zuaznábar no retrase la ejecución.

Envío de la anterior a Martín de Aragorri para que se la haga llegar.

Presentación por el Prior de las cuentas de los regalos a Bort, y acuerdo de su entrega por Ibáñez de Zabala con los 20.000 R.V.

1774 - 11 dic. Junta de los Comisionados. Acuse de recibo de la carta de Martín de Aragorri del día 5 en la que explica que entregará la del marqués de Grimaldi cuando vuelva de Aranjuez.

Contestación del día siguiente notificándole la carta recibida del ministro Arriaga, agradeciéndole sus esfuerzos y pidiéndole que promueva el expediente de aprobación, para que se comiencen las obras en la primavera.

- 1774 - 17 dic. Junta General de Comercio, con asistencia del consultor Goicoechea a título personal.
- 1774 - 18 dic. Junta de los Comisionados y lectura de una carta de Bort del día 13, en la que anuncia haber recibido una Real Orden notificándole que la Compañía de Badín encargada de la construcción de la Acequia Imperial de Aragón, ha recurrido al Rey solicitándole para el proyecto. Su determinación de marcharse, y propuesta de experimentar un pedazo de hormigón con puzolana dentro del agua. La R.O. la firma Julián de Arriaga en San Lorenzo el 19 de noviembre.
Contestación del mismo día, pidiéndole instrucciones en cuanto al experimento. Ibáñez de Zabala manifiesta haber entregado a Bort los regalos y el dinero. Agradecimiento del arquitecto y petición de asistir a la siguiente junta para dar las gracias.
- 1774 - 23 dic. Contestación a la carta de Julián de Arriaga del día 1. Súplica para que haga presente al Rey que sin Julián Sánchez Bort no pueden realizar la obra.
- 1774 - 26 dic. Junta de los Comisionados en la que Bort hace presente el reconocimiento de la dádiva. Petición de que en su ausencia esté en contacto con el comisionado Ibáñez de Zabala, y aceptación del arquitecto.
- 1774 - 31 dic. Junta General de Comercio. Nombramiento de Prior a José Domingo de Huici y Cónsules a Juan Ignacio Ibáñez de Zabala y Juan José Vicente de Michelena. Como Consultores el prior y primer cónsul salientes Diego de Echague y Juan José de Zuaznábar, con los señores José Ignacio de Goicoechea y Juan de Michelena.

- 1775 - 4 ene. Junta de Consultores con ausencia de Zuaznábar.
- 1775 - 6 ene. Junta de los Comisionados. En cumplimiento del decreto de la Junta General de 1 de julio de 1773, al actuar por aquellos días como Prior José Domingo de Huici, uno de los 5 designados para la ejecución de la Dársena, se nombra en su lugar para este año a Diego de Echague, prior que acaba de cesar.
Carta de Martín de Aragozri del 29 de diciembre comunicando haber entregado al marqués de Grimaldi el proyecto y planos. Contestación a Aragozri con su agradecimiento, comunicándole que Julián Sánchez Bort ha salido el día 2 para la Corte a reconocer la Acequia Imperial de Aragón.
- 1775 - 26 ene. Junta de Comerciantes, con asistencia de los consultores Echague y Michelena, y otras siete personas, faltando los consultores Zuaznábar y Goicoechea.
- 1775 - 29 ene. Junta de Comisionados. Se presenta un memorial de Asensio Amestoy vecino de la ciudad, hijo del teniente del puerto y muelle, exponiendo que se empleó en tomar medidas y ensayos por encargo de Bort. Constatación de su remuneración.
Carta del licenciado Pedro Miguel de San Juan, asesor de la Ilustre Casa, con los gastos y entrega de una cantidad en su razón. Presentación asimismo de una carta de Martín de Aragozri del día 16, en la que da cuenta de que Bernardo del Campo, Oficial Mayor de la Secretaría de Estado, ha comenzado a hablar con el Marqués sobre la Dársena. Preocupación de Aragozri porque no avanza el expediente, a pesar de su insistencia a Bernardo del Campo.

- 1775 - 5 feb. Junta de los Comisionados en la que se informa sobre una carta de Bort del pasado 30, donde comunicaba que estaba seguro de que el marqués de Grimaldi no tenía olvidado el expediente y lo despacharía cuando se lo permitieran sus ocupaciones. Su manifestación de estar muy interesado. Contestación de la Junta del día siguiente mostrando su confianza en el logro de la ejecución del proyecto.
- 1775 - 7 feb. Junta General de Comercio, sin asistencia de los consultores Zuaznábar y Goicoechea.
- 1775 - 25 feb. Junta de Comerciantes, concurrencia de Echague sin el carácter de consultor.
- 1775 - 12 mar. Junta de los Comisionados. Se da cuenta de que el Rey ha promovido a Julián Sánchez Bort a Capitán de Fragata. Carta del día siguiente dándole la enhorabuena, mostrándole su preocupación por las nuevas comisiones que le encargaría S.M.
- 1775 - 26 mar. Lectura en la Junta de una misiva de Bort del día 16, reconociendo sus atenciones y tranquilizándoles con respecto a su nombramiento, que no les privará de la dirección de las obras que tiene proyectadas en el puerto; y su petición de que promuevan por su parte el que él vuelva.
- 1775 - 12 may. Carta de Bort del 1 de mayo, en la que expresa haberse entrevistado en Aranjuez con el marqués de Grimaldi para la aprobación del proyecto. Petición de que se envíen copias íntegras de planos y proyecto para darlo curso, haciendo a S.M. las súplicas convenientes. Solicitud del arquitecto de sacar los cajones con las pruebas del hormigón del agua, para que le envíen unas muestras a Tudela.

Recibo de otra carta con la misma fecha de Martín de Aragorri, en la que se muestra informado por Julián Sánchez Bort de la entrevista con el marqués de Grimaldi. Peticion de que se le envíen con brevedad lo solicitado, pues irá a Aranjuez a recordarle la importancia del proyecto.

Misiva al marqués de Grimaldi recordándole el envío el 14 de noviembre de la representación con su protección, para que el Rey aprobara el plano y presupuesto. Con motivo de la novedad de la oposición del Discurso Político presentado por Zuaznábar, otro nuevo mensaje al mismo de 19 de diciembre.

Carta a Martín de Aragorri, para que entregue en mano el presupuesto y plano.

1775 - 25 may. **Real Orden con aprobación del Proyecto de la Dársena de Julián Sánchez Bort**, desde Aranjuez.

Envío del marqués de Grimaldi de la Real Orden del Real y Supremo Consejo de Castilla, para que se expidan los mandatos oportunos a la Provincia, con el fin de que ayuden al Consulado en la construcción de la Dársena.

1775 - 27 may. Junta de los Comisionados. Carta del día anterior a Bort informándole de las misivas enviadas al marqués de Grimaldi. Envío de dos cajones con las muestras del hormigón de puzolana al arquitecto.

También se recibió la Real Orden de 22 de mayo firmada por el marqués de Grimaldi.

Lectura de una carta de Martín de Aragorri del 22 de mayo, donde indica que había entregado la carta al marqués de Grimaldi y que contestaría en 8 días.

- Los Comisionados pasan notificación al Consulado con la aprobación real.
- 1775 - 28 may. Junta General de Comerciantes. Asistencia de los consultores Michelena y Zuaznábar a título personal.
- 1775 - 30 may. Junta General de Comerciantes, en la que se leyó una carta del consultor Zuaznábar, aceptando como “hombre de bien” la disposición regia.
- 1775 - 31 may. El Consulado contesta a los Comisionados sobre la recepción de la Real Orden.
- 1775 - 1 jun. Junta de los Comisionados. Comunicación de que Martín de Aragorri había escrito el 25 desde Aranjuez, enterado de la Real Orden de S.M. por el oficial mayor, enviándola a la vez que su carta.
Contestación del día siguiente al marqués de Grimaldi, dándole las más expresivas gracias.
Envío de la anterior a Martín de Aragorri con otra contestando a las suyas, agradeciéndole la puntualidad con que entregó las representaciones y rogándole nuevamente le haga llegar la adjunta.
Informe de la noticia a Julián Sánchez Bort adjuntándole la R.O., por la que el Rey le enviaba a San Sebastián para encargarse de la dirección de la obra; y súplica para que vuelva a la ciudad a tomar las providencias que le parezcan más convenientes.
- 1775 - 13 jun. Junta de los Comisionados en la que Guruceaga informó sobre la instancia introducida por la villa de Pasaje sobre el libre comercio, y de la noticia dada por el Agente en la Corte, Juan de Escolano, de haberse señalado el día 21 del mismo para la vista de la instancia. Carta del día ante-

rior al marqués de Grimaldi indicándole, que estando ya cerca el principio de la obra, les protegiese e inclinase al Rey hacia ellos y no hacia el Pasaje.

- 1775 - 16 jun. Comentario en la Junta de la carta de Bort fechada el día 8, que contestaba a la que ellos le enviaron sobre la aprobación. Manifestación de disgusto del arquitecto por no estar allí para comenzar la obra, por haber recibido una orden del Rey indicándole que debía dedicar solamente cuarenta días al reconocimiento de la Acequia Imperial, para pasar a proyectar en Cádiz el Arsenal de La Carraca.
- Lectura de la carta de Martín de Aragoirri del día 12, anunciando la entrega al marqués de Grimaldi de la de ellos, donde asegura éste que podían contar con su protección para la ejecución de la Dársena. Envío de una representación al marqués de Grimaldi mostrando su contrariedad por la información dada por Bort, ya que ellos no se atrevían a dar principio a la obra sin su presencia. Petición de su ayuda.
- Carta a Martín de Aragoirri con la anterior para que la entregue en mano y pueda volver pronto Bort.
- El Prior presentó una carta de la Ilustre Casa de Contratación del 31 de mayo, con remisión de su testimonio sobre lo obrado y acuerdo para su Junta General del día 30, de tratar los sucesos promovidos el 28 de mayo por Juan José de Zuaznábar. Lectura en la citada Junta General de la carta de los Comisionados, comunicando la R.O. con la aprobación real; y de la misiva recibida de Zuaznábar, en la que una vez conocida la R.O. manifestaba su sumisión.

- Se da a conocer el acuerdo del 30 de mayo del Consulado, y la carta del día siguiente de éste a los Comisionados.
- 1775 - 25 jun. Junta de los Comisionados. Recibo de un escrito del marqués de Grimaldi del 19 de junio desde Aranjuez, contestando sobre la cuestión del Pasaje.
Respuesta al marqués de Grimaldi al día siguiente. Siguen esperando a Bort para principiar la obra.
Acuerdo de escribir a la Ilustre Casa de Contratación, con la información sobre el litigio con la villa de Pasajes.
- 1775 - 29 jun. Antonio Martínez Salazar, del Real y Supremo Consejo de Castilla, envía un Acuerdo del Tribunal al Corregidor de Guipúzcoa, para que todos los ayuntamientos auxilien la construcción de la Dársena.
- 1775 - 6 jul. Junta de los Comisionados. Recibo de una carta del marqués de Grimaldi desde Aranjuez, del 28 de junio, comunicando que había pedido a Bort que se trasladase a San Sebastián, pero a éste no le era posible por tener que atender la obra del Arsenal de la Carraca.
Contestación a la anterior del 14, conformándose y con la esperanza de que una vez finalizada esta manufactura, se traslade allí con preferencia a otros lugares.
Lectura del escrito enviado el 26 de junio por Martín de Aragozri desde Aranjuez, indicando que ha entregado la carta al marqués de Grimaldi y éste le ha informado de la dificultad de que Bort se traslade a San Sebastián. Contestación del siguiente día con agradecimiento a su celo.
- 1775 - 8 ago. Junta de Comerciantes, con asistencia del Prior, Cónsules y trece comerciantes, entre

ellos Echague sin nombramiento de consultor.

- 1775 - 11 ago. Carta a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas en Junta General de la Casa de Contratación y Consulado. Con información sobre la decisión de la construir en 1772 de un dique en el puerto de Pasaje, aprobado por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y por el Rey, para carenar los navíos, que no se llevó a cabo. También a instancias del Consulado se había promovido un proyecto para hacer en el puerto y Concha de la ciudad otro, para asegurar la entrada, salida y conservación de navíos grandes. Referencia a un estudio económico efectuado por su Contador en 1767, anclando los barcos en la Concha, y explicación de las ventajas de la Dársena sobre éste. Petición de que contribuyan con 1/2 % al derecho de avería.
- 1775 - 14 ago. Carta del Consulado a la Provincia suplicando que su apoderado en la junta de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, apoye el pago del coste de la dársena.
- 1775 - 25 ago. Carta del Consulado a la Provincia dando las gracias por su apoyo en la petición a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, según carta del día 20.
- 1775 - 30 ago. Junta de Consultores, con la ausencia de Zuaznábar y Goicoechea.
- 1775 - 31 ago. Junta General de Comercio. Asistencia del Prior, Cónsules y diez comerciantes, entre ellos los consultores Goicoechea y Echague, sin la presencia de Zuaznábar y Michelena.
- 1775 - 3 set. El Consulado solicita al Ayuntamiento terreno para erigir el fanal.
- 1775 - 13 set. El Cabildo Municipal contesta que no tiene facultad para la enajenación de terrenos, a

- menos que se obtuviera la R.F. competente, por lo que otorga poder al Consulado para en nombre de los dos la obtuvieran, y poder el Ayuntamiento proceder a la donación.
- 1775 - 30 set. Junta de Consultores con asistencia de los Comisionados Huici, Ibáñez de Zabala y Juan José Vicente de Michelena, Prior y Cónsules, con la presencia de Diego de Echague, Francisco Ignacio de Goicoechea y Juan de Michelena como Consultores. Lectura de las actas de los días 16 y 21 del corriente mes y decisión de que la Ilustre Casa consulte con dos abogados, teniendo presente éstos lo expuesto por el Prior y el cónsul Zabala, y la ordenanza del capítulo segundo.
- 1775 - 15 oct. Comienzo de la Junta General de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, que durará hasta el día 29. Se trata el asunto de la financiación de la Dársena, con acuerdo positivo.
- 1775 - 20 Oct. Junta General de Comercio con asistencia de los tres Comisionados de la anterior, Prior, y quince individuos. Asistencia sin carácter de consultor de Goicoechea, y ausencia de los otros tres. Manifestación del Síndico, en cumplimiento de su obligación, de la necesidad de mantener las Ordenanzas en cuanto al cumplimiento de la recaudación de la Avería. Opinión contraria de José Ignacio de Carrera. Mandato del Prior de cumplir lo aludido por el Síndico.
- 1775 - 29 oct. Junta de Consultores, sin la presencia de Zuaznábar y Goicoechea. Se da el mandato de cumplir la Ordenanza del Consulado en cuanto al modo de declarar las mercancías para el pago del derecho de la Avería.

- 1775 - 3 nov. Protesta del comerciante Juan de Carrera sobre la declaración de mercaderías, le siguen otros 54 más.
- 1775 - 26 nov. Reunión municipal de los dos Alcaldes, cinco Diputados del Común y dos Jurados Mayores, donde se autoriza la junta de comerciantes en la sala municipal.
Carta del Prior y Cónsules al marqués de Basecourt, Comandante General de la Provincia, explicando el auto del 29 de octubre y mencionándole el memorial de esa misma mañana de los comerciantes, solicitando celebrar una junta con los Alcaldes. Le piden que la deniegue.
El Comandante General envía una carta al Alcalde José de Olazaga, para prohibir la reunión.
- 1775 - 27 nov. Junta de Comerciantes con la asistencia del licenciado Pedro Miguel de San Juan como asesor, el Síndico Manuel Francisco de Irurtia, los Consultores y seis comerciantes. Lectura del acta de la junta de 29 de octubre, aprobando los acuerdos tomados por el Prior y Cónsules, dando un poder a Juan de Escolano, agente del Consulado en la Corte, para que comparezca ante el Real y Supremo Consejo de Castilla. Comisión a los cónsules Juan Ignacio Ibáñez de Zabala y Juan José Vicente de Michelena para que sigan la correspondencia con el expresado agente. Miguel Francisco de Barcaiztegui, alcalde y juez ordinario de San Sebastián, manda que se otorgue copia a Manuel Francisco de Irurtia, Síndico de la Casa de Contratación, del memorial presentado por Francisco Larralde Diustegui y otros, pidiendo que se les deje la sala consistorial

- para tratar asuntos del comercio, con asistencia de un alcalde.
- 1775 - 1 dic. Auto por el que el Alcalde ordena que se haga copia para el Síndico del pleno del Ayuntamiento el 26 de noviembre, donde siete comerciantes pidieron la sala capitular para realizar una reunión de los comerciantes y se concedió por mayoría de votos. Asimismo se certifica que al día siguiente el ayuntamiento acordó suspender la citada reunión.
- Envío de una representación al marqués de Grimaldi explicando los incidentes promovidos por Pedro y Francisco de Larralde, entre otros.
- 1775 - 9 dic. Junta de Consultores a la que no acude Zuaznábar, con asistencia del Síndico. Presentación de las cuentas de las obra que se han hecho en el muelle por una caída de peñas. Informe de los cónsules Ibáñez de Zabala y Michelena sobre las acciones llevadas a cabo por acuerdo de la junta de 27 de noviembre, sobre la exacción del derecho de Avería. Acuerdo de librar 6.000 R.V., para las personas que están en la Corte apoyando el contencioso que tienen con la villa del Pasaje. Lectura de un memorial del tesorero de la Casa de Misericordia pidiendo su subvención anual, y acuerdo al respecto.
- 1775 - 15 dic. Los alcaldes José de Olozaga y Miguel Francisco de Barcaiztegui envían una representación al Consejo de Castilla, en defensa de los Comerciantes, capitaneados por José Ignacio de Carrera, Mateo Miguel de Bordachipia y Francisco Larralde Diustegui.

- 1775 - 19 dic. Junta de los Comisionados. Se abonan unas cuentas presentadas por Juan José Ibáñez de Zabala. Petición al escribano Francisco de Arribillaga, que presente cuenta de los gastos de su trabajo extraordinario.
- 1775 - 31 dic. Junta General. Se elige Prior a Juan de Michelena y por Cónsules a Diego de Echague y Juan José de Mendinueta.
- 1776 - 1 ene. Junta de Consultores. Nombramiento de Juan José Vicente de Michelena en lugar de Huici, prior anterior, por haber salido regidor de la ciudad; Juan Ignacio Ibáñez de Zabala, primer cónsul antecedente, Juan José de Goicoechea y Francisco Ignacio de Pollo y Sagasti.
- 1776 - 2 ene. Junta de Consultores.
- 1776 - 10 ene. El marqués de Grimaldi envía al Consejo de Castilla una carta apoyando al Consulado.
- 1776 - 25 ene. Los comerciantes Mateo Miguel de Bordachipia, Ignacio de Carrera y Francisco Larralde Diustegui, envían a través de su abogado Domingo Sánchez Barrena, una representación al Consejo de Castilla.
- 1776 - 11 feb. El Fiscal del Consejo de Castilla emite su informe.
- 1776 - 27 feb. Junta de Consultores.
- 1776 - 13 mar. Los Sres. Moreno, Veyan, Azpilicueta, Urries, Acedo y Villafrane de la Sala de Gobierno del Consejo de Castilla, analizan el informe del Fiscal.
- 1776 - 25 abr. Notificación del acuerdo del Consejo de Castilla al Comandante General de Guipúzcoa.
- 1776 - 3 may. El Comandante General contesta al Consejo.

- 1776 - 4 may. Reunión del Ayuntamiento donostiarra, leyéndose la comunicación de Antonio Martínez de Salazar, recordando el auxilio que debían prestar a la construcción de la Dársena, según la orden de 29 de julio anterior.
- 1776 - 5 may. Junta de Consultores. Lectura de la carta de los Alcaldes Fernando Vicente de Ansorena Garaioa y Bernardo de Gainza, manifestaban que eran inocentes y que habían cooperado. Citación al Síndico y Consultores para el día 7.
- 1776 - 6 may. Nuevo y amplio informe del Comandante General al Consejo de Castilla, sobre los sucesos acaecidos y sus opiniones.
- 1776 - 7 may. Junta de Consultores. Lectura de la carta de los Alcaldes del día 4 y contestación culpando a sus predecesores que no colaboraron, por cuya causa acudieron al Real y Supremo Consejo por medio del marqués de Grimaldi.
- 1776 - 8 may. Segunda reunión del Cabildo Municipal, asistiendo los alcaldes del año anterior José de Olozaga y Miguel Francisco de Barcaiztegui, para que concreten cuál fue la ayuda pedida; éstos confirmaron que, ni por escrito ni de palabra se les solicitó ayuda.
- 1776 - 9 may. Junta de Consultores. Se lee la carta del Ayuntamiento del día anterior, contestándoles que no tenían nada que añadir sobre lo anterior.
- 1776 - 10 may. Tercera reunión municipal, se decide enviar copia de las cartas al Corregidor y al Consejo de Castilla.
- 1776 - 13 may. El Ayuntamiento envía la documentación de lo acaecido desde el día 4 al Consejo de Castilla.

- 1776 - 21 may. Junta de Consultores, con asistencia de Huici pero no Ignacio de Pollo.
- 1776 - 22 may. Junta de Consultores, a la que acudieron Huici y Guruceaga.
- 1776 - 24 may. El Gobernador del Consejo de Castilla pasa la documentación del Ayuntamiento al Fiscal.
- 1776 - 28 may. Junta de Consultores, están presentes Huici y Guruceaga.
- 1776 - 30 may. Junta de Consultores con asistencia de Guruceaga.
- 1776 - 5 jun. Junta de Consultores, con la presencia de Huici y Guruceaga, no compareciendo Goicoechea.
- 1776 - 20 jun. Segundo informe del Fiscal del Consejo de Castilla.
- 1776 - 24 jun. Junta de Consultores, se analizan los gastos del Diputado en Corte Antonio Ignacio de Aguirre, pasada por el tesorero de la Provincia, Francisco Javier de Leizaur. Del total de 265.500 R.V. el Consulado paga a la Provincia 88.500 R.V.
- 1776 - 5 jul. El informe del Fiscal se pasa al Relator Cortés.
- 1776 - 28 jul. Junta de los Comisionados. Carta a Sánchez Bort recordándole todas las incidencias anteriores y su deseo de que venga a comenzar la obra, rogando que les indique cuándo podrá terminar las obras para recurrir a S.M.
- 1776 - 31 ago. Junta General de Comercio, falta el consultor Goicoechea.
- 1776 - 3 set. Junta General en la que vuelve a estar ausente Goicoechea.
- 1776 - 8 oct. Acuerdo de los Comisionados, al no tener respuesta de Bort, de escribirle a El Ferrol, haciéndolo el día 11 copiándole la anterior e insistiéndole en su deseo.

- 1776 - 17 oct. Junta General de Comercio, falta el consultor Goicoechea.
Al terminar la Junta se hace otra de Consultores, con la asistencia de Zuaznábar y Goicoechea.
Junta de Consultores la tarde del mismo día, con la asistencia de todos, Zuaznabar y Goicoechea.
- 1776 - 19 oct. Junta de Consultores con los otros dos.
- 1776 - 22 oct. Junta de Consultores con los otros dos.
- 1776 - 24 oct. Junta de Consultores con Guruceaga y Huici.
- 1776 - 27 oct. Junta de Consultores con Zuaznábar y Guruceaga.
- 1776 - 30 oct. Junta de Consultores.
- 1776 - 23 nov. Junta de Consultores.
- 1776 - 1 dic. Junta de Consultores.
- 1776 - 7 dic. Junta de Consultores, no asiste Goicoechea.
- 1776 - 22 dic. Junta de Consultores sin la presencia de Goicoechea.
- 1776 - 29 dic. Junta de los Comisionados. Carta de Bort del 23 de octubre indicando que no le ha llegado la de agosto, y contestando que desconoce cuando puede terminar las obras en aquel departamento, ni su destino posterior. Indica que recurran al marqués González de Castejón, haciéndole presente los perjuicios de la demora. Decisión de que el prior Juan de Michelena escriba a González de Castejón.
- 1777 - 2 ene. Junta de Consultores. Concurrencia de los mismos componentes del año precedente, no presentándose Michelena y Goicoechea.
- 1777 - 3 ene. Junta General con la elección de nuevos cargos: Prior Juan José de Zuaznábar y Cónsules Juan José Ibáñez de Zabala e Ignacio de Echenique.

- 1777 - 26 feb. José de Odriozola presenta su primer plan de dársena al Consulado.
- 1777 - 1 abr. Junta de los Comisionados. Juan José Ibáñez de Zabala indica que, el Prior Juan José de Zuaznábar presentó en la junta particular del Consulado un plano y discurso relativo a dos nuevas dársenas, proyectadas para este puerto por José de Odriozola. Determinación del Prior y Domingo de Irulegui de devolverlo al autor por si había algo que podía herir las susceptibilidades de los que habían intervenido en el proyecto de la Dársena. Protesta del cónsul Zabala precisando que el nuevo proyecto se les debería entregar primero a los Comisionados de la Dársena. Disposición de convocar Junta General de Comercio para dos días después. Acuerdo de los Comisionados de pedir copias testimoniadas del proyecto como había solicitado el cónsul Zabala. El Prior Zuaznábar afirma que si se otorgaba antes su examen, podían ir a la Junta con un conocimiento mayor y hacer oposición.
- 1777 - 2 abr. Reunión de los Comisionados y el Prior Zuaznábar y comunicación a la Ilustre Casa y su Junta General, indicando que no había habido acuerdo en la reunión del día anterior. Súplica de los Comisionados de que no se permita que quede fuera de su conocimiento los documentos.
Junta General en la que se leen las alegaciones que presentan los Comisionados.
- 1777 - 3 abr. Junta General donde se rechaza el derecho de los Comisionados, nombrándose seis nuevos.
- 1777 - 4 abr. José de Odriozola presenta su 2.º plan de dársena.

- 1777 - 5 abr. Se celebra otra J.G. y se reitera el acuerdo de privar a los seis Comisionados de su encargo, comisionando para ello a los otros seis nombrados.
- 1777 - 7 abr. Representación de los Comisionados al conde de Floridablanca, aportando documentación para el Consejo de Castilla. José de Odriozola explica en el Consulado el contenido de su proyecto, entre los asistentes está el arquitecto Manuel Martín de Carrera. Se le muestra el proyecto de Julián Sánchez Bort.
- 1777 - 9 abr. El alcalde José de Guruceaga despacha como juez con su compañero, un auto inhibitorio de los acuerdos de la J.G.
- 1777 - 10 abr. José de Odriozola presenta al Consulado un apéndice a su proyecto de Dársena y al día siguiente entrega el plano.
- 1777 - 11 abr. Representación del Consulado al conde de Floridablanca, con documentos.
- 1777 - 12 abr. El Consulado nombra Agente en Corte a Juan Escolano y Peñuelas, y éste procuradores a Narciso Francisco Blázquez, José Antonio Sanz y Simón García Pérez.
- 1777 - 13 abr. Carta del Consulado al Corregidor notificándole el nombramiento de los seis nuevos comisionados.
Carta del marqués de Basecourt al Consulado.
- 1777 - 14 abr. El Corregidor contesta dándose por enterado. Nueva representación de los Comisionados al conde de Floridablanca.
Los Comisionados dan poder a Nicolás de Otaegui para que los represente en la Corte. Carta de la Ilustre Casa al marqués de Basecourt.
- 1777 - 18 abr. Carta del Consulado al Ministro Floridablanca.

- 1777 - 21 abr. Tercera representación de los Comisionados al conde de Floridablanca.
Segunda representación del Consulado al Ministro.
Representación del Síndico Parada al Conde.
- 1777 - 29 abr. Carta del Consulado al Corregidor.
- 1777 - 30 abr. Contestación del Corregidor al Consulado, diciendo que no podían ocupar sus cargos los nuevos comisionados.
- 1777 - 1 may. El Consulado consulta con los licenciados Miguel Manuel de Gamón y Francisco Javier de Gaztañaga, sobre la no asistencia de los opositores a la J.G.
- 1777 - 5 may. R.O. donde se decide remitir los hechos al Consejo de Castilla.
- 1777 - 6 may. El ministro Floridablanca envía desde Aranjuez una carta al Gobernador del Consejo de Castilla.
- 1777 - 7 may. J.G. del Consulado. Se vuelven a confirmar los acuerdos de la del 5 de abril, y se liberran 1.500 R.V. para el contencioso en el Consejo de Castilla.
- 1777 - 9 may. Segunda representación del Síndico Parada al conde de Floridablanca.
J.G. del Consulado y tercera representación al Ministro.
- 1777 - 11 may. J.G. donde se lee la R.O. de 5 de mayo. Votación de la resolución de volver las cosas al estado en que se encontraban el 31 de marzo.
Comunicación del Cónsul Zabala al Prior Zuaznábar, para tratar de llegar a un acuerdo.
- 1777 - 12 may. Tercera representación del Consulado al conde de Floridablanca.
- 1777 - 15 may. Propuesta del Prior para formar una comisión de once darsenistas, con los antiguos y los modernos comisionados.

- El conde de Floridablanca escribe una carta al Gobernador del Consejo de Castilla, adjuntando la representación del Síndico Parada.
- 1777 - 16 may. Al no existir acuerdo entre los dos grupos enfrentados, se espera a la resolución del Consejo de Castilla.
- 1777 - 19 may. Cuarta representación del Consulado al conde de Floridablanca.
- 1777 - 23 may. El Consulado aporta ocho testimonios más al Consejo de Castilla.
- 1777 - 24 may. El conde de Floridablanca remite los testimonios del Consulado al Gobernador del Consejo.
- 1777 - 26 may. En la Sala 2.^a del Consejo se ven los nuevos testimonios aportados y se pasan al Fiscal.
- 1777 - 10 jun. Tercer informe del Fiscal, se ve en sesión de la Sala 2.^o
- 1777 - 16 jun. Informe del Relator del Consejo.
Los licenciados Albisu y Aguirrezábal presentan en el Consejo una carta del Síndico Parada sobre la J.G. del día 11.
- 1777 - 23 jun. R.O. del Real y Supremo Consejo de Castilla.
- 1777 - 25 jun. En sesión del Consejo se analiza la comunicación del Síndico Parada.
Representación al Consejo de José de Odriozola.
- 1777 - 28 jun. Junta del Prior y Cónsules donde se lee la R.O. del 23 de junio y se acuerda obedecerla, así como llamar al arquitecto Javier Ignacio de Echeverría para que viniera a terminar la construcción de la linterna, iniciada un año antes.
- 1777 - 30 jun. Quinta representación del Consulado al Consejo de Castilla, sobre que la obra de la linterna no les correspondía ya a los Comisionados.

- 1777 - 4 jul. José de Odriozola presenta su discurso sobre la Hidrotecnia.
Se analiza en sesión del Consejo de Castilla la representación del Consulado sobre la linterna.
- 1777 - 5 jul. Los procuradores Albisu y Aguirrezábal presentan al Consejo las alegaciones de los Comisionados.
- 1777 - 9 jul. Odriozola entrega su proyecto al marqués González de Castejón.
- 1777 - 10 jul. R.P. del Real y Supremo Consejo de Castilla, por la que se obliga a reintegrar a los Comisionados de la Dársena en su cargo.
- 1777 - 18 jul. José de Odriozola presenta su Apéndice al 4.º proyecto y su representación sobre la dársena.
- 1777 - 21 jul. El Corregidor Francisco García de la Cruz con el escribano Miguel Antonio de Sasiain y el Alguacil Mayor de la Provincia Antonio Vibas, parten de Azpeitia para San Sebastián.
- 1777 - 22 jul. J.G. del Consulado con 39 miembros y la presidencia del Corregidor Francisco García de la Cruz. Se lee la R.P. del día 10 y se examina el proyecto de José de Odriozola.
- 1777 - 23 jul. Se reintegran los Comisionados al encargo de terminar la linterna.
- 1777 - 24 jul. Miguel Antonio de Sasiain, escribano del Corregimiento, notifica a los Comisionados el contenido de la R.P.
- 1777 - 25 jul. José de Odriozola finaliza La Hidráulica, disertación sobre la Dársena.
El Corregidor envía su informe al Consejo de Castilla.
- 1777 - 28 jul. Junta de los Comisionados. No asiste el Prior Zuaznábar. Se lee el escrito enviado

- por el essno. del Corregimiento sobre el cumplimiento de la R.P.
- 1777 - 1 ago. En sesión del Consejo se examina el informe del Corregidor.
- 1777 - 24 ago. Junta de los Comisionados. Comunicación del escribano de que el día anterior había informado a los Sres. Ibáñez de Zabala, Guruceaga y Huici, de la petición de un acuerdo de la Junta de la Dársena por el Prior. Negación de la entrega por no haber consentimiento precedente de la mayoría.
- 1777 - 6 set. El Fiscal del Consejo informa sobre los hechos narrados por el Corregidor.
- 1777 - 14 set. El faro de Igueldo estaba ya en funcionamiento.
- 1777 - 23 set. Se lee el informe del Fiscal en la sesión del Consejo.
Se reciben en el Consejo los escritos de José de Odriozola sobre la Hidráulica, La Hidrotecnia y la Dársena.
- 1777 - 25 set. Representación de José de Odriozola al Consejo.
- 1777 - 28 nov. Desde Azpeitia, Francisco García de la Cruz, Corregidor de Guipúzcoa, pidió que se presentasen para compulsa los documentos desde el 12 de noviembre de 1773 hasta la fecha, y las cuentas desde 1753 a 1773.
- 1777 - 5 dic. José Ignacio de Gaztañaga, tesorero y archivero presentó al escribano Juan Fermín de Echarri un cuaderno de acuerdos celebrados desde el 13 de noviembre de 1775 hasta el 1 de enero de 1776.
- 1777 - 12 dic. El escribano Juan Fermín de Echarri determinó la compulsa de los documentos del escribano Francisco de Arribillaga hasta la junta del 24 de agosto, y comenzó con el testimonio tercero sacando los acuerdos

- de los registros de 1775 del esno Juan Francisco de Cardaveraz y entregados por José Ignacio de Gaztañaga.
- 1777 - 17 dic. En San Sebastián Ignacio Vicente de Mandiola en nombre de Domingo de Irulegui, presenta 12 capítulos de los inconvenientes de hacer la Dársena, proponiendo cerrar solamente el boquete de Santa Clara a Igueldo.
- 1777 - 18 dic. Como testimonio cuarto se presenta el expediente sobre el derecho de la Avería de 1775.
- 1777 - 20 dic. Ante el escribano Juan Fermín de Echarri se exhiben los Registros de Acuerdos del año 1773, que forman el Testimonio N.º 5. Como Testimonio N.º 6, se le muestran los Acuerdos del año 1774. El Testimonio N.º 7, comprende los Acuerdos del año 1775. Integra el Testimonio N.º 8 los Acuerdos de 1776. En el Testimonio N.º 9 se vuelven a mostrar los Acuerdos de 1775. El Testimonio N.º 10 presenta los Registros de 1776. En el Testimonio N.º 11, se vuelve a 1775.
- 1778 - 27 ene. El escribano Echarri concluye las compulsas comprendidas en los 11 testimonios, con el 12.º instructivo. Requiere a José Ignacio de Gaztañaga, como Recaudador del Derecho de la Avería, Tesorero y Archivero de la Ilustre Casa de Contratación y Consulado, para que le exhiba la documentación pedida en la carta al marqués de Basecourt, reflejada en el testimonio anterior. Al no entregársela, se cierra el expediente que comienza con la carta de los cinco antiguos comisionados

- de la Dársena a Julián de Arriaga, el 12 de noviembre de 1773.
- 1778 - 4 set. El escribano Echarri concluye el expediente de 211 hojas.
- 1778 - 9 abr. En Azpeitia el Corregidor Francisco García de la Cruz, con el escribano del Tribunal Miguel Antonio de Sasiain, abre el **Expediente Instructivo** sobre la construcción de la Dársena, ante Domingo Santos de Irulegui, apoderado del Consulado, con Ignacio Vicente de Mandiola su procurador y los cinco antiguos comisionados, acompañados de Gerónimo de Cincunegui su procurador. Petición de la recepción de testigos.
- 1778 - 27 abr. El escribano Juan Fermín de Echarri cita a Cincunegui para el día siguiente, con el fin de escuchar a los testigos que comparecen por Irulegui.
- 1778 - 28 abr. Irulegui presenta como primer testigo a José Alejo de Guruceaga, natural y vecino de la ciudad, de 15 años de edad. En el acto está el cónsul Zabala, sin la asistencia del escribano.
- 1778 - 30 abr. Como testigos 2.º y 3.º aparecen los capitanes de navío de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas Fermín de Urtizberea y José de Ugalde.
- 1778 - 2 may. Irulegui presenta como 4.º testigo a Julián de Amadeo, capitán de navío de la ciudad y vecino de ella.
- 1778 - 7 may. José María de Jáuregui y José Domingo de Larrañaga, pilotos primeros de los navíos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, naturales y vecinos de San Sebastián, son los testigos 5.º y 6.º
- 1778 - 8 may. Irulegui otorga poder a José de Garro, vecino de El Ferrol, para que le represente en el

- expediente instructivo sobre la Dársena. También a Domingo Sánchez Barreno, vecino de Madrid, para lo mismo; éste nombra procuradores a Vicente Antonio López, Narciso Francisco Blázquez y Martín de Villanueva.
- 1778 - 16 may. Como 7.º testigo Irulegui presenta a Ignacio Ladrón de Guevara, natural y vecino de la ciudad y primer piloto de la Compañía Guipuzcoana de Caracas.
- 1778 - 27 may. Juan de Aragorri es el 8.º testigo, vecino de San Sebastián y capitán de navíos mercantes.
- 1778 - 22 jun. Los arquitectos Manuel Martín de Carrera y José Antonio de Arzadun, residentes ambos en la ciudad, son los testigos 9.º y 10.º
El Corregidor, desde Azpeitia, da un decreto con petición al Intendente del departamento de El Ferrol, con el fin de que testifique el teniente de fragata Joaquín de Ribas. Citación a los Comisionados en las Casas Concejiles de El Ferrol para el 24 de julio.
- 1778 - 15 jul. En Madrid, Domingo Sánchez Barrero da poder a los procuradores Vicente Antonio López, Narciso Francisco Blázquez y Martín de Villanueva.
- 1778 - 16 jul. El Duque de Osuna, Coronel y Director del Regimiento de Reales Guardias de Infantería Española, recibe un memorial de Domingo Sánchez Barrero para que declare José Antonio de Goicoechea, Segundo Alférez de dicho Regimiento.
En El Ferrol, el Comandante General de Marina recibe carta de José de Garro, pidiendo que declare como testigo el teniente de fragata Joaquín de Ribas. El Comandante General San Vicente, pide al

- Auditor de Guerra de Marina José de Lavandeira, que le informe si la requisitoria está expedida en forma judicial y si debe conceder la solicitud.
- 1778 - 17 jul. Decreto firmado por el Duque de Osuna y Auto del escribano Bernardo Ruiz del Burgo, sobre la declaración.
En El Ferrol, el Auditor indica que debe declarar Joaquín de Ribas. Autorización del Coronel para que lo haga en presencia del escribano de Marina.
- 1778 - 24 jul. Joaquín de Ribas otorga su testimonio en El Ferrol.
- 1778 - 8 ago. Irulegui presenta como testigo 11.º a Francisco Larralde Diustegui, vecino y del comercio de la ciudad.
- 1778 - 17 ago. En Madrid, Miguel Gálvez, del Consejo de S.M. en el Supremo de Guerra y Asesor de la Tropa de la Casa Real, informa positivamente para que declare José Antonio de Goicoechea.
- 1778 - 22 ago. Presta su declaración en Madrid José Antonio de Goicoechea. Envío del informe por Bernardo Ruiz del Burgo el 26 de agosto.
- 1778 - 22 set. Gerónimo de Burgue y Antonio Betbeder, comerciantes de la ciudad, son los 12.º y 13.º testigos.
- 1778 - 5 oct. Irulegui presenta a Diego de Francine, vecino y del comerciante de la ciudad, e Ignacio de Iruretagoiena, concejante y maestro de obras, como testigos 14.º y 15.º
- 1778 - 12 oct. Reglamento del Libre Comercio con América. San Sebastián no está en la lista de los puertos que gozan de ese privilegio.
- 1778 - 21 oct. Informe de Amestoy sobre el funcionamiento de la linterna.
- 1778 - 23 oct. Envío de los testimonios de las compulsas al Corregidor.

- 1778 - 25 oct. Junta de los Comisionados sobre la linterna. Aportación de los datos de los capitanes Ciprián de Linares e Ignacio de Iglesias y del Teniente del Puerto Asencio de Amestoy.
- 1778 - 11 nov. Junta de los Comisionados. Copia de la petición cursada el 14 de enero de 1774 al ministro Arriaga, y de la aprobación real del 18 de abril.
- 1778 - 24 nov. Junta de los Comisionados. Preparación de un informe completo sobre la linterna.
- 1778 - 26 nov. J.G. del Consulado. Los Comisionados dan un extenso informe sobre la linterna y terminan ya su comisión.
- 1778 - 28 nov. El Corregidor Francisco García de la Cruz desde Azpeitia, solicita que se presenten documentos para compulsar.
- 1778 - 3 dic. Declaración del Capitán Juan de Alzute sobre la utilidad de la linterna.
- 1778 - 5 dic. Testimonio de los cinco Comisionados de la Dársena, en la sala del Consulado y Casa de Contratación de San Sebastián. El Prior y Cónsules elevan al marqués González de Castejón una instancia para establecer un impuesto para el mantenimiento de la linterna.
- 1779 - 20 mar. Se vuelve a ver en sesión del Consejo de Castilla, el informe del Fiscal de 6 de septiembre de 1777.
- 1779 - 6 set. Renovación de la petición para el cobro del impuesto sobre la linterna.
- 1779 - 7 oct. El Consejo de Castilla solicita información al Comandante General y al Corregidor.
- 1779 - 25 oct. El Corregidor traslada el expediente en audiencia pública en Azcoitia, notificándolo a Gerónimo de Cincunegui y Domingo Ignacio de Unamunsaga, fir-

- mando el traslado el escribano Sasiain. Contestación de Unamunsaga ratificándose en lo expuesto.
- 1779 - 27 oct. Segunda conclusión, enviada por el Corredor. Segunda publicación de probanzas.
- 1780 - 22 set. Tercera instancia para establecer un impuesto de mantenimiento de la linterna.
- 1780 - 25 set. Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, Comisario Ordenador de Marina, remite la petición al marqués González de Castejón.
- 1780 - 6 nov. Carta del Marqués a José Portugués integrante del Consejo de Guerra.
- 1781 - 6 abr. El Consejo de Guerra tramita el expediente del impuesto de la linterna.
- 1781 - 3 may. El Rey aprueba en Aranjuez que para mantener el alumbrado del fanal, pueda exigir el Consulado $\frac{3}{4}$ de R.V. por tonelada de 20 qq. a todas las embarcaciones extranjeras que lleguen a San Sebastián o a Pasajes, y $\frac{1}{4}$ R.V. a las nacionales.
- 1781 - 12 may. Llega a El Ferrol la noticia sobre la obligación de pago del impuesto.
- 1783 - 9 nov. Ultimo informe del Fiscal del Consejo de Castilla sobre el contencioso de la Dársena.
- 1783 - 23 nov. En sesión del Consejo se trata el asunto de la Dársena.
- 1821 - ene. Comienzo de la obra de cierre del boquete de Santa Clara a Igueldo, con el proyecto del arquitecto Silvestre Pérez. Dirección del propio arquitecto y relevo en mayo por el arquitecto Eustaquio Güemes. Paralización en enero de 1822 por falta de medios económicos.
- 1848 - 1857 Proyectos del ingeniero Manuel Peironcely para la ampliación del puerto.
- 1851 - 1 ago. El constructor Fermín Lasala comienza las obras de ampliación, según el proyecto y mejoras de Manuel Peironcely.

- 1858 Finalización en otoño de la construcción de las dársenas, con la morfología que hoy apreciamos.
- 1859 Proyecto del ingeniero Estibaús para ampliar la capacidad del puerto.
- 1865 - 17 set. Plan del ingeniero Francisco Lafarga para cerrar el boquete de Santa Clara a Igueldo.
- 1866 Diseño de tres grandes dársenas realizado por Francisco Lafarga, siguiendo el plan de Estibaús.
- 1871 - 1873 Nuevas trazas de Francisco Lafarga para el cierre de Santa Clara con Igueldo, y el fondeadero de la isla.
- 1887 Comienzo de las obras del cierre del boquete, y suspensión en 1889.
- 1916 Plan del ingeniero Luis Balanzat para el cierre del boquete. Aprobación en abril de 1917, sin comenzarse las obras.
- 1925 Decisión final de volver a la idea del cierre entre Santa Clara e Igueldo. No prospera la idea.

23. Apéndice documental

1. Acta de la Junta General donde se decide presentar a S.M. la realización de las obras del Puerto.
San Sebastián, 1 de julio de 1773.
2. Presupuesto del coste que tendría la obra del muelle que se pretendía proyectar en el Puerto y Concha de la Ciudad de San Sebastián. Pedro Ignacio de Lizardi.
San Sebastián, 4 de junio de 1773.
3. Petición al Rey para la ejecución de la Dársena.
San Sebastián, 16 de julio de 1773.
4. Facultad Real para realizar la Dársena.
San Ildefonso, 15 de agosto de 1773.
5. Proyecto General de Julián Sánchez Bort.
San Sebastián, 28 de agosto de 1774.

6. Comentarios del Ingeniero Jefe Carlos Agustín Giraud, sobre el proyecto de Julián Sánchez Bort.
San Sebastián, 24 de septiembre de 1774.
7. Carta de Julián Sánchez Bort contestando al Discurso Político de Juan José de Zuaznábar.
San Sebastián, 8 de noviembre de 1774.
8. Carta de los Comisionados a Julián Sánchez Bort en relación con su comentario al Discurso Político.
San Sebastián, 13 de noviembre de 1774.
9. Representación de los Comisionados al marqués de Grimaldi, para la aprobación del proyecto de Julián Sánchez Bort sobre la ejecución de la Dársena.
San Sebastián, 14 de noviembre de 1774.
10. Segunda carta de Julián Sánchez Bort sobre el Discurso Político.
San Sebastián, 20 de noviembre de 1774.
11. Acuerdo de la Ilustre Casa de Contratación y Consulado respecto al Discurso Político.
San Sebastián, 22 de noviembre de 1774.
12. Real Orden aprobando los planos y presupuesto formados por Julián Sánchez Bort para la ejecución de la Dársena.
Aranjuez, 22 de mayo de 1775.
13. Acuerdo de la Junta General de Comerciantes, una vez conocida la aprobación real del Proyecto de Julián Sánchez Bort.
San Sebastián, 30 de mayo de 1775.
14. Representación de los Comisionados al marqués de Grimaldi sobre el litigio con la villa del Pasaje.
San Sebastián, 12 de junio de 1775.
15. Informe del Corregidor de Guipúzcoa a los Alcaldes de la Real Orden, con la aprobación del proyecto de Julián Sánchez Bort y el Acuerdo del Real y Supremo Consejo de Castilla, de 29 de junio de 1775; para que todos los ayuntamientos auxilien la construcción de la Dársena (facsimilar).
16. Representación al Ministro de Estado marqués de Grimaldi, sobre la oposición a la construcción de la Dársena.
San Sebastián, 1 de diciembre de 1775.

17. Real Pragmática contra los que causen bullicios.
Aranjuez, 10 de abril de 1774 (facsimil).
18. Real Provisión del Real y Supremo Consejo de Castilla al Corregidor de Guipúzcoa.
Madrid, 10 de julio de 1777.
19. Capitulado presentado por Domingo Santos de Irulegui, como apoderado del Consulado, sobre la conveniencia de no hacer la Dársena proyectada por Julián Sánchez Bort. San Sebastián, 17 de diciembre de 1777.
20. Miembros del Consulado de San Sebastián en la época del proyecto de la Dársena.
21. Componentes de las Juntas del Consulado.

1. Acta de la Junta General donde se decide presentar a S.M. la realización de las obras en el Puerto.

San Sebastián, 1 de julio de 1773.

En la casa de Contratación y Consulado de esta Ciudad de San Sebastián a primero de Julio de mil setecientos setenta, y tres ante mi el essno. juntáronse los señores Dn. Francisco Ignacio de Goicoechea, Dn. Josef Domingo de Huici, y Dn. Juan José de Mendinueta Prior, y Cónsules de este mismo Consulado, Dn. Bernardo de Mendía su Síndico, Dn. Juan Ignacio Ibáñez de Zabala, Dn. Bernardo de Gainza, Dn. Josef Antonio de Landeribar, Dn. Juan Ramón de Goicoechea, Dn. Vicente de Zabaleta, Dn. Juan Josef Ibáñez de Zabala, Dn. Josef Miguel de Goicoa, Dn. Juan Baptista de Huici, Dn. Josef Antonio de Parada, Dn. Miguel Francisco de Garnier, Dn Josef de Espilla, Dn. Josef Vicente de Amestoy, Dn. Agustín de Beristain, Dn. Manuel de Echagoien, Dn. Francisco Javier de Larreandi, Dn. Juan Antonio de Elizalde, Dn. Fermín de Aizcorbe, Dn. Martín Ezquer de Lizarraga, Dn. Diego de Echague, Dn. Juan de Carrera, y Dn. Juan Josef de Cardón, parte maior de los Individuos, y Constituyentes de esta Ilustre Casa, y Contratación del Consulado, a tratar, conferir, y resolver

asuntos importantes a ambas Majestades, utilidad, y bien Común de este Comercio con arreglo a sus ordenanzas, y un acuerdo celebrado por dichos señores Prior y Cónsules el día diez, y siete del mes de Junio, que ha expirado, y estando así juntos, y congregados se hizo lectura del mismo acuerdo, de otros dos celebrados por los expresados señores Prior, y Cónsules los días ocho de Mayo, y nueve de Junio últimos, carta escrita por esta Casa al Excmo. Sr. Marqués de Basecourt Comandante General de esta M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa, respuesta de ella por S.E. de fecha de quince del citado mes de Junio, y de los Presupuestos extendidos por Dn. Pedro Ignacio de Lizardi Arquitecto Civil, e Hidráulico de las obras de S.M., con presencia del plano, o diseño formados por el mismo; y lo que en su razón exponen Dn. Juan Bautista de Donesteve, Alférez de Navío, y Constructor de los de la Real Armada, Dn. Antonio de Ameztoy Piloto de los Navíos de S.M. y actual Teniente de este Puerto, Dn. Phelipe de Loidi, y Dn. Josef de Montouto Capitanes de Navíos que giran a la América, Dn. Sebastián de Echeberría, Dn. Francisco de Mestreitua, y Dn. Josef Joaquín de Mendizábal Capitanes de Navío de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, Dn. Manuel de Echagoien Contraamaestre de Navíos, y Teniente que muchos años ha sido de este mismo Puerto, y Juan Jaime de Lecuona Piloto Práctico de toda esta costa, en su declaración de fecha de veinte, y cinco del predicho mes de junio, y tratándose largamente con la reflexión, y madurez que requiere la importancia de una Dársena en este Puerto, y Muelle capaz de introducirse, y estar en ella embarcaciones, y navíos de gran porte con la seguridad, y utilidades tan considerables al Estado, Causa Pública, y particularmente al bien común de este Comercio como se demuestra en dicho Plan, o Diseños, y proponen para los referidos Lizardi, Donesteve, Ameztoi, Loidi, Montouto, Echeberría, Mestreitua, Mendizábal, Echagoien, y Lecuona, y apoyan por S.E., y mediante a que las ventajas, que se han de seguir de su ejecución conocidamente son superiores a los dispendios de caudales, que tendrá que hacer de resul-

ta la Casa: Ya porque ejecutada aquella se ha de aumentar mucho la introducción de navíos de porte mayor empezando de los de la Compañía, y otros Mercantiles, y por consecuencia necesariamente también los Derechos de Avería, que se satisfacen a la Casa, y a más ésta no tendrá que gastar a lo menos largos años en repasos de muelles las sumas cuantiosas de Rs. que según la disposición actual expende, y en el de Cayburu que amenaza ruina, y de precisión, sea haciendo a retazos, o de una vez ha de tener un gran costo, se ha suspendido por lo mismo el presente año de seguir el Plano sacado, ya que aun cuando sea preciso para su perfecta conclusión hacer algún aumento del Derecho de Avería más que el medio por ciento que hoy se paga, ha de quedar al Comerciante, y aún al Común mayor utilidad con el aumento de comercio, que hecha dicha Dársena, sin duda se logrará con Puerto tan de satisfacción para todo género de embarcaciones, y con especialidad llegado el caso de efectuar el camino, que de orden de S.M. se espera hacer desde los Pirineos, hasta incorporarse en Villafranca con los nuevos construidos por esta Provincia, para la conducción de arboladura, tablazón, y otros materiales de maderamen necesarios para la construcción de los Reales Bajelos, con que es regular se agreguen otros varios ramos a esta Plaza, y entre ellos todo el comercio que hace el Reino de Aragón con Cádiz desde el Puerto de Barcelona, ya porque será con exceso imponderable el Puerto más seguro, y no han de ocurrir por lo mismo los frecuentes, y deplorables naufragios, que en tormentas, por no tener semejante Dársena, se experimentan, con pérdida de Gente; y cuasi de inmensos caudales, que apenas hay año, que no vayan a la costa uno, o dos navíos, sin embargo de las prevenciones que tiene este Consulado de Anclas, Cables, Molinetes, y otros aparejos, y la prontitud, actividad, y celo, con que su Prior, y Cónsules a todas horas, sea de día o de noche, procuran, siempre que se pueda, que varias veces no se logra, darles socorro con Lanchas, a costa de crecidos dispendios y gastos, que se ocasionan en ello a las embarcaciones, que se

apartan, o vienen a esta Concha, o Puerto, que notoriamente es peligroso en tiempos borrascosos, que con bastante reiteración ocurre en el Invierno, ya porque llegando al mismo Puerto las embarcaciones en la baja mar tienen que aguardar a la marea para entrar en el Muelle, y asegurarse, y si son de porte, que calan de trece a catorce pies, a la de Plenilunio, o aguas vivas, con gran riesgo de perder Navíos, Mercaderías, y Gente: De modo, que si alguno de los muchos que llegan desde Amsterdam, Londres, o Cádiz con géneros nobles para Individuos de este Comercio, y Navarra tiene la desgracia de perderse por falta de dicha Dársena, importará más de costo, que tendrá ésta, el daño que resulta ha de causarse, ya porque finalmente su ejecución según va dicho es provechosa al Estado, y Causa Pública, y dan a entender así los expresados Plan, o Diseños, Presupuestos, y Declaración de los Náuticos Prácticos, e Inteligentes, y no menos el Excmo. Sr. Marqués de Basecourt Comandante General de esta Provincia en la citada su carta,

Dijeron, que para que no se malogren estas ventajas, se ejecute dicha Dársena, a costa de los Fondos, Derechos de Avería, Haber, y Rentas pertenecientes a esta Casa, y Consulado, obteniendo antes permiso de S.M. Y que para solicitar, y obtener éste, haciendo el recurso, o recursos que sean necesarios, y conseguido buscar Maestro, o Maestros, que la ejecuten según dicho Plano, o Diseños, o se expone en la precitada Declaración, si añadiendo, o quitando, conforme más conviniese, tomar el dinero que fuese necesario a censo, o a daño, contra los referidos Fondos, Derechos de Avería, Haber, y Rentas, obrar, y hacer cuanto conduce al desempeño de asunto tan grave, y pudiera hacer la Casa, y todos sus Individuos, y Constituyentes en su representación, nombran a los Sres, Prior Dn. Francisco Ignacio de Goicoechea, y demás que le sucedieren en el empleo, Dn. Josef Domingo de Huici, Cónsul actual, Dn. Josef de Guruceaga, Dn. Juan Josef Vicente de Michelena, Dn. Juan José Ibáñez de Zabala, y Dn. Juan Josef de Goicoechea, a quiénes dan, y confieren Poder, y Facultad, con libre, franca, y general administración, y sin limitación

alguna para ello, y todo lo que se ofrezca hasta su perfecta conclusión: Que dichos seis nombrados, caso de discordar, y estar empatados en sus votos, convoquen Junta General de Comercio, y ejecuten lo que se resolviese por ella, y en el de salir alguno de ellos empleado de Prior, mientras lo fuere, elijan los demás, a una con él, a su arbitrio, a otro por sexto, y lo propio en el de fallecer alguno, y den, o hagan presente a la misma Junta anualmente las cuentas respectivas a su comisión, al tiempo que el Tesorero da las del estado de la Casa:

Que al Excmo. Sr. Marqués de Basecourt Comandante General de esta Provincia, se pase copia de esta resolución, con carta, dando gracias, y manifestando lo llena, que queda la Casa de satisfacciones, por las expresiones tan favorables, con que S.E. la honra en la suya de quince del mes de Junio, y los vivos deseos que tiene de acreditar su gratitud, empleándose en obsequio de S.E.

Que los mismos nombrados discurran los medios posibles para la efectiva plantificación de una torrecilla, y farol con luz, en el Castillo, u otro paraje más adecuado, que sirva de señal, o guía a las embarcaciones, que de noche se acercan a este Puerto, para su entrada, teniendo presente los pasos, que anteriormente a este intento importante estuviesen dados por la Casa: a cuyo fin, y su ejecución se les da, con igual amplitud, la comisión necesaria.

ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 82-86v.

y AHN. Consejos, Leg. 900, 2.ª pieza, 1-4.

2. Presupuesto del coste que tendrá la obra del muelle que se proyecta hacer en el Puerto y Concha de la Ciudad de San Sebastián. Pedro Ignacio de Lizardi.

San Sebastián, 4 de junio de 1773.

En la Ciudad de San Sebastián á diez y siete de Julio de mil setecientos setenta y tres Joseph Ignacio de

Gastañaga Archivero de la Ill.^e casa de contratación y consulado de ella por mandado de los Sres. Prior y Consules del mismo consulado, me exhibió y puso de manifiesto un presupuesto original cuio tenor á la letra es como sigue:

Presupuesto del coste que tendrá la nueva obra del muelle que se proyectan hacer en el Puerto y Concha de la Ciudad de San Sebastian con arreglo al plano y demás que vá demostrado por líneas, en las secciones y vista á los números trece, catorce y quince, cuio calculo se ha hecho con atencion á buscar doce pies españoles de agua á vaja mar en todo lo que comprende la Concha ó Darzena donde se han de custodiar y asegurar las embarcaciones sin el menor riesgo, lo que en la actualidad y maior parte de ella queda en seco en las variantes con eminente peligro de experimentar Aberias notables en las mismas embarcaciones por causa de la Resaca que ofrece la posicion que en el día tiene la entrada al Muelle y mediante las operaciones que se han practicado sobre el terreno con instrumentos conducentes se ha verificado poder dar en caso preciso hasta diez y ocho pies y mas de agua.

1.º	La construccion y cajones con Madera de Haya para los fundamentos de cimientos y calafateados con estopa en las uniones de la tablonería chufadas con Brea y su clavazon, ascenderá su importe á R. ^s de V. ^{on}	481.500
2.º	Por el relleno de ellos à cal y canto, siendo ambas materias de la mejor calidad, revisitiendo de sillería los angulos de cada cajon y los frentes de mampostería real	505.000
3.º	Por todo el resto de mazizeros de mampostería de ambos Murallones desde la superficie alta de los cajones su total conclusion	585.000
4.º	Por la sillería labrada á pico y cincel con correspondiente tizon y zoga	435.400
5.º	Por el Zulaque ó betun para chufar las juntas y asientos de la prevenida sillería	165.000

6.º Por dos pontones havilitados con sus cucharas y demas utensilios para la limpieza del Fango	85.000
7.º Por las demas embarcaciones planas, como son Granguiles y otras que seran precisas para las faenas de la obra	130.000
8.º Para la escabacion del Fango y transporte á distancia de 4000 varas castellanas que se sacase de la Darzena en la profundidad de los 12 pies	<u>764.200</u>
<i>Reales de vellon</i>	<u><u>3.151.100</u></u>

Por manera que las ocho partidas precedentes suman tres millones ciento cincuenta y un mil cien reales de vellon; Y se previene que en el caso de pensar traer á este Puerto los Navíos de la Compañía de Caracas, será indispensable hacer el Fondo, cuando menos de diez y ocho pies á mar vaja de aguas vivas de modo que puedan acomodarse dentro de la misma Darzena todas sus embarcaciones con deshaogo y el aumento de los seis pies mas á los doce de que va hecho el cálculo anterior importará un millon quinientos setenta y cinco mil Reales de vellon, con los cuales asciende el total de la suma á cuatro millones setecientos veinte y seis mil y cien reales de la misma especie de vellon. San Sebastian 4 de Junio de 1.773 P.º de Lizardi.

Y con remision á dicho presupuesto que el expresado Archivero, copiado segun vá, recogió á su poder, doy el presente yo el Escribano de S. M. del número de esta mencionada Ciudad, y Consulado por mandato de los predhos. Señores Prior y Consules en cuyo testimonio lo signo y firmo.

Archivo Municipal de San Sebastián. Sec. E, Neg. 6, Lib. II, Exp. 1, Doc. 1. Es copia del documento existente en el Archivo Municipal de Cestona, Libro 55, realizada por acuerdo del 19 de diciembre de 1893. Fue publicado por Baldomero Anabitarte en: **Colección de Documentos**

Históricos del Archivo Municipal de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastián, 182-183.

3. Petición al Rey para la ejecución de la Dársena.

San Sebastián, 16 de julio de 1773.

Señor:

La imposibilidad de introducir en el muelle de este puerto, en la disposición actual, embarcaciones de porte mayor: la poca seguridad que tienen, aún las menores, especialmente en tiempos de borrascas, y tormentas, que frecuentemente ocurren en el invierno: y los muchos naufragios, que de resulta han acontecido, con pérdida de gentes, y Mercaderías de inmenso valor, han estimulado a este Consulado, a pensar, y discurrir medios para el remedio de tan deplorables, y lastimosos daños conocidamente perjudiciales al bien común del Estado, Causa Pública, y fomento de este Comercio, y para el logro también de las ventajas que proporcionan a todo, los nuevos caminos, que se han construido por esta M. N. y M. L. provincia de Guipúzcoa, y la de Alava, y los que hasta encontrarse con los de la primera, por pública noticia ha llegado a saber se quieren ejecutar de cuenta de V. M. desde los montes Pirineos (con el objeto piadoso de aliviar a sus vasallos, y facilitar la conducción de la arboladura, tablazón y otros materiales de maderamen preciosos para la construcción de navíos de la Real Armada de V. M., de que abundan aquellos inagotables montes) haciendo al intento en el mismo puerto una Dársena capaz de introducir, y estar en ella navíos de gran porte, sin los riesgos inminentes experimentados hasta ahora, y ha hecho formar a D. Pedro Ignacio de Lizardi arquitecto civil, e hidráulico de las obras de V. M. su plan, y presupuesto del coste, el que habiendo pasado con carta de oficio de nueve de junio último al Marqués de Basecourt, Comandante General de esta provincia, y hecho reconocer por S. E. al ingeniero en jefe D. Carlos Agustín Giraud, ha llegado que su ejecución

de modo alguno perjudica a la fortificación, y defensa de esta plaza, y que es útil al beneficio universal del estado de V. M., causa pública, y bien común de este comercio, e igualmente varios oficiales, e inteligentes náuticos. El Consulado teniendo presentes estos informes tan favorables en Junta General de Comercio, que celebró el día primero del citado mes, resolvió ejecutar dicha Dársena a costa de sus fondos, derechos, haber, y rentas, con que primero consiga permiso de V. M., dándonos la facultad, y comisión necesaria para ello, como todo se acredita de los documentos, y el mismo plano, que acompañan. En consecuencia de esta comisión, recurrimos a V. M. postrados a sus Rs. Pies, suplicando humildemente, se digne de conceder al Consulado la ejecución de aquella Dársena, del modo que tiene acordado en su Junta General de Comercio, o según fuere más de su real agrado. Así lo esperamos del paternal amor de V. M. a la utilidad de la causa pública, de sus vasallos, y de su comercio: Nuestro Señor guarde a V. M. con toda felicidad en su importante salud los dilatados años, que necesita la Christiandad, y estos sus fieles, y leales vasallos, le suplicamos. San Sebastián diez, y seis de Julio de mil setecientos setenta, y tres.

ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 87-88.

4. Facultad Real para la ejecución de la Dársena.

San Ildefonso, 15 de agosto de 1773.

He visto, con la mayor satisfacción el plano y demás documentos; que me remiten V. S. S. en su carta de diez, y nueve del anterior, relativo todo al proyecto que han formado de la construcción de una Dársena en ese muelle, capaz de recibir los navíos de mayor porte. Este pensamiento tan bien fundado, y corroborado, con los dictámenes de los facultativos, que lo han examinado, aplicando todo su estudio, y desvelo, según demuestran los informes, que incluyen V. S. S. y el celo, con que atienden a aumentar las ventajas de la Nación, por aquellos medios que

están en su arbitrio; y sobre todo procurando, como baza principal el comercio, de que tanto depende la felicidad de un reino.

A estas singulares conveniencias se añade la que, con particularidad mira a las embarcaciones, que entran en ese muelle, pues con el nuevo proyecto alcanzarán el refugio, y aún la seguridad, de que carecían para su permanencia, y defensa en las frecuentes borrascas, y tormentas, que por el invierno se experimentan, proporcionándoles la obra proyectada menor dificultades para tomar abrigo en las ocasiones, que hallándose en la mar acontezca alguna tempestad.

Se agrega a todo esto el desinterés, y liberalidad de ese Consulado, que no contento con proponer un bien común a todo el Reino, se extiende a costear de sus fondos una obra tan basta; acreditando con esta acción, verdaderamente patriótica, el amor, y lealtad a su soberano, y el continuado deseo del aumento de las prosperidades de la Monarquía. Estas, y otras varias reflexiones, que a primera vista ofrece el asunto, denotan los bienes que se seguirán de dicha obra: y la generosidad, con que procede el Consulado hace mucho más recomendable, y digno de alabanzas semejante proyecto.

Con la debida puntualidad, he dado cuenta al Rey, de la representación de V. S. S., enterando a S. M. de todas las particulares circunstancias, que encierra el proyecto, y considerando lo útil, que será al Estado, por el fomento directo, que experimentarán estas provincias, se ha dignado S. M. aprobarlo, apreciando mucho el celo de ese Consulado. En este supuesto pueden V. S. S. contar con la real protección, y con que se expedirán por mi parte cualesquiera órdenes, o avisos, que se juzguen necesarios, para hacer constar que dicho proyecto ha sido del agrado de S. M.

Dios guie. a V. S. S. ms. as. San Ildefonso a quince de agosto de mil setecientos setenta, y tres.

El Marqués de Grimaldi.

AGG., Sec. 2.^a, Neg. 8, Leg. 37 y

ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 89v.-90.

5. Proyecto General de las obras que se pretenden ejecutar para mejorar el Puerto y la Darzena de la Ciudad de San Sebastian formado por Don Julian Sanchez Bortt de la Real Academia de San Fernando Theniente de Navio de la Real Armada Director de las obras Hidraulicas del Departamento de Ferrol, y encargado por Su Magestad de la Direccion de estas á instancia de la Illtre. casa de contratacion y Consulado de la misma Ciudad.

San Sebastián, 28 de agosto de 1774.

1. El Comercio es el alma de un estado por cuyo medio los Príncipes se hacen respetables y sus vasallos felices. Nadie ignora que para facilitar estas conveniencias no hay socorro mas util que el de la Navegacion, y por consecuencia aquella Nacion será mas opulenta que este mas favorecida de Puertos y rios Navegables y sepa aprovecharse de las grandes ventajas que la mar ofrece, supliendo con el arte y el arrojio los defectos de la Naturaleza hasta someter las aguas á preciosos límites y abrigar las Naves de los furiosos temporales: Así la Inglaterra ha llegado con su marina al mas elevado punto de esplendor y la Olanda ha sabido multiplicar sus riquezas.
2. No es por ignorancia que estos principios que muchos de nuestros Puertos se hallan descuidados, sino por falta de medios, ó tal vez por perezosa inacción entre los Naturales á quienes pertenecen. No se puede ni debe acusar de tal defecto á los de la Ciudad de San Sebastian cuyo comercio y Consulado atento siempre, no solo á sus propios Intereses mas llenos de humildad y compasion viendo perecer cada dia en sus costas muchas embarcaciones que por falta de asilo padecen la triste suerte de hacerse pedazos contra los peñascos y arenales procuran por cuantos medios son imaginables mejorar su Puerto, á este fin tienen determinado construir una torre con Linterna, sobre el

monte Orgullo situado al este de la entrada de él para que dia pueda servir de valiza á los Navegantes, y de noche de Luz para mantenerse al varlovento, ó entrar en un caso forzado.

Tambien se ha resuelto á formar una anchurosa Darzena capaz de contener en flote un crecido numero de bageles de hasta veinte pies de cala, abrigados de la mar y el viento y libre de los quebrantos que precisamente se siguen de las frecuentes varadas. Aun mas alla se extiende el celo de estos Señores pues si sus fuerzas se lo permitieran emprenderían la grande obra de cerrar la voca que hay entre la Punta del O. de la Isla de Santa Clara, y el Monte Igueldo, haciendo parte de Puerto seguro y abrigado, lo que ahora es Concha descubierta y peligrosa, donde hasta los Navíos de Guerra pudieran tener recurso.

3. Estas tres importantes obras van á hacer el objeto de la presente memoria. Pero antes será bien hacer presente, que la Illre. casa de contratacion y Consulado de esta Ciudad en Junta general que tuvo determinó la egecucion de las obras necesarias y proyectadas para la linterna y Darzena de su Puerto, y dió todo su poder, y amplia facultad para la determinacion Administracion y Gobierno economico relativo á esta vasta empresa, á seis de sus indivídúos, sugetos celosos y llenos de la Inteligencia y eficacia que se requiere para su desempeño (cuales son los Señores Don diego Echague como Prior del Consulado; Don Josef X Guruceaga; Don Juan Josef de Goicoechea; Don Juan Vicente Michelena, Don Josef Domingo de Huici; y don Juan Josef Ibañez de Zabala de cuya constancia aplicacion é Integridad se puede prometer el acierto que solicita, y deseo con Universal aplauso y agradecimiento.

DE LA LINTERNA.

4. No merecen las obras tanto el nombre de grandes por la magnificencia y gallardia de su arquitectura como por el fin á que se dirige su fábrica y las utili-

dades que atraen á la comun sociedad y así para la Linterna que se va á construir á la entrada de este Puerto, despreciando lo primero se ha resuelto hacer una torre cuadrada de veinte y dos y medio pies de lado de buena Mamposteria, sin más adorno que el Zócalo esquinas y algunas fajas de canteria y como se debe colocar sobre un monte bastante elevado, no se le ha dado mas altura que quarenta y cinco pies, hasta el piso de la galeria en cuyo ambito se ha dispuesto una cómoda habitacion para los que la cuiden un almacen de utensilios y una escalera bastante ancha y descansada que conduce hasta la misma galería. En el centro de esta se levanta la Linterna en figura Ochavada de quince pies de diametro exterior y veinte y uno de alto hasta la cornisa, cerrada con cinco vidrieras de cinco pies de ancho y quince de alto cada una por las partes que miran á la mar, y los tres lados restantes de la banda de tierra con fabrica de ladrillo; el todo cubierto con un cascaron bastante gracioso, aunque chato para precaverlo de las Injurias de los frecuentes temporales que se experimentan en el Invierno. La Armazón de la Linterna y su remate se ha dispuesto de madera porque de piedra serian los pilares sumamente gruesos y quitarian mas de la mitad de la Luz y para precaverlos de la pudricion y de algun fracaso se vestirán con planchas de plomo delgadas y se sugetaran con tenedores de fierro que suben embutidos en los mazicos de la pared.

Para que la luz sea brillante y no confusa como sucede en la maior parte de los edificios construidos al mismo fin sea dispuesto que la produzcan diez y ocho Lamparas que cada una tenga de reverso particular, cuyos focos concurrirán á los parages mas esenciales y la espalda de todos se cubrirá con una hoja de Lata plateada que aumentará Infinito el resplandor: No se ha tenido menos cuidado en la colocacion de las Lamparas, pues cada una estará en distinto plano horizontal y vertical de manera que por cualquiera lado que

se miren formaran un grupo en figura piramidal y daran una claridad sobresaliente. en las cinco figuras del plano que acompaña se han puesto tan detalladas hasta las menores circunstancias, que con ellas y la explicacion antecedente basta para la inteligencia del Maestro que haya de encargarse de la egecucion de la obra.

5. Si es digna de atencion y cuidado la disposicion del Plano para la Linterna, no lo es menos la eleccion del parage en que debe colocarse; para no errar en un punto de tanta importancia, se convocaron varios capitanes y pilotos de la Compañia de Caracas y otros sugetos Instruidos en la entrada y sucesos de este Puerto y juntos pasamos á la cumbre del Monte Igueldo desde donde se examinaron prolijamente sus Juntas las del Monte del Castillo Isla de Santa Clara, y el parage peligroso de la Bancha y unanimente se acordó ponerla en la Zima de la Peña del Oeste del ^{pº Nº 1} Castillo de la Mota notada en el Plano con esta O. y habiendose pasado los oficios correspondientes con el Sr. Comandante General, y demas Jefes de la Plaza quedó determinado y resuelto este negociado; Conviniendo en que á costa del Consulado se traslade á otro parage del Castillo que tambien se determinó el almacen de Polvora que existe en el que debe exigirse la torre y linterna.

DE LA DARSENA.

6. Si aun en los Puertos mas abrigados y seguros tanto del Oceano como de Mediterraneo se ha tenido por necesario y preciso cerrar un espacio de mar con robustos Muelles que llaman darsena para custodiar los Bageles en Flote y evitar los peligros y gastos de alijos y faenas á la jira etc. facilitando al propio tiempo sus armamentos, cargas y descargas con cuanta mas razon se deben establecer semejantes auxilios, en los que están descubiertos á una mar embravecida del mal tenero y de poco fondo? Estas consideraciones pare-

ce que ocuparon siempre su debido lugar en el corazón de los Naturales de la Ciudad de San Sebastian pues de la fábrica de los distintos Muelles que forman los actuales Caños y de los Zimientos que se reconocen principiados por otros se infieren las distantes épocas en que han sido edificados pero como todos están quasi en seco y a baja mar quedan varadas las embarcaciones, no producen las ventajosas utilidades, que resultarían si los Navíos Mercantes de qualquiera porte pudieran entrar salir y mantenerse á flote hasta en las Mareas bajas de conjunciones y oposiciones.

7. Para precaver un obstáculo tan perjudicial y facilitar el concurso de embarcaciones proporcionándoles asilo y seguridad se han formado varios proyectos entre los cuales mereció el debido aprecio uno que en cuatro de Junio de mil setecientos setenta y tres presentó el Arquitecto Hidráulico Don Pedro Ignacio de Lizardi y pasado á los pies del Rey por el Consulado para la aprobación, tuvo por conveniente S. M. mandar que luego que yo acabase de establecer en Cartagena las Maquinas en que estaba entendiendo para agotar con fuego los diques de carenar me trasladase á esta Ciudad á encargarme de la Dirección del Proyecto cuya orden que recibí por mano del Excmo. Sr. Don Julian de Arriaga Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, tuvo cumplimiento, en ocho de Mayo de mil setecientos y setenta y quatro que llegué aquí y muy luego principié á instruirme en todo aquello que hacía relacion con mi Comision como Planos Dictámenes, Presupuestos, Situaciones Vientos Mareas fondo edificios Materiales trabajadores motivos de la empresa y caudales destinados para ella. Pedí y tuve una Junta con los Señores Comisionados del Consulado para oírles y que me oyeran, y entablar de acuerdo el sistema que llevo en mi nuevo plano y presupuestos y finalmente pasé con uno de dichos Señores Comisionados á reconocer los progresos de las obras Hidráulicas que se construyen para mejorar los Puertos

de Bayona y de San Juan de Luz y habiendo hecho una exacta composicion puede decir que la ejecucion de los Muelles que se necesitan para formar esta Darsena es la obra más difícil y delicada de cuantas se han emprendido hasta aquí y que no obstante de haber visto trabajar en los principales Puertos de Francia en los Canales de Olanda de contar treinta años de práctica y tener cuantos autores tratan de esta facultad la miro con el mayor respeto y aun no me avergonzaré de confersar que me pone miedo, porque á la vista de los Inteligentes no pueden ocultarse los obstaculos que trae consigo una obra, que se debe ejecutar al frente de la mar embravecida, que las murallas han de estar en la mayor parte apique con diez y ocho ó mas pies de fondo en las menores aguas que se ha de hacer este fondo primero para construir las en Arena Sutil movable y delicada y que el caudal destinado para el efecto, es tan limitado, que solo pende de un fondo que debe buscar y tomar esta comunidad ó interés, sin mas arbitrio que el preciso para pagar sus reditos en cuanto no excedan de cinco millones de reales de vellon poco ó menos. Pero como ninguna de estas razones, ni otras que se le agregan de menor monta, llegan á constituir en la clase de imposible la ejecucion del proyecto propondré los medios que me parecen más oportunos para conseguirlo y el curso que debe seguir la obra con sus detalles correspondientes.

8. El recinto de la Dársena se formará vajando una perpendicular á la cara del Baluarte San Felipe desde el ángulo A hasta B que tenga treinta y seis varas de largo y poniendo desde el ángulo que forma la cortina (cay signi- fica muelle) C con el cay-buru (a) la distancia C. D. igual á cuarenta y ocho varas se tirará la línea B. D. que será la cara del muelle Interior. En el punto B. se hará el ángulo D B E de cuarenta y tres grados y la línea B E que tocará al cay de arriba en el punto E será la direccion del Muelle exterior. Cortese E F de ciento y diez varas y tirando la perpendicular F G sera esta la cara

del primer Martillo que ha de servir de voca ó entrada para la Darsena. Póngase desde F hasta H cincuenta varas y con la perpendicular H I larga de cuarenta varas se tendrá el segundo Martillo y por consecuencia determinada la entrada. Si á las referidas líneas se tiran otras paralelas que denoten el grueso de los Muelles y se cortan todos los ángulos con porciones circulares, resultará el cerco interior de la Darsena D J K I y su voca I H G F segun se manifiesta en el Plano. Por este medio se logra la gran ventaja de tener en las cabezas de estos Muelles y entrada de la Dársena un fondo natural de la cantidad de agua que se pretende mediante al avance que se ha dado á Cay de arriba acia la Concha y en su línea recta al nuevo Muelle para evitar el conjunto de las arenas que seguirían si este fondo fuese solo artificial.

9. Los muelles que al presente forman la Darsena ó por mejor decir los caños en que se abrigan las embarcaciones son las siguientes: C. D. L. cay buru el cual se ha de demoler porque estando fundado el nivel de la vaja mar y debiendose hacer hasta veinte pies de fondo en aquella parte no puede de ningun modo subsistir S. T. torreco caya que se demolerá igualmente porque solo sirve de estorbo N E G M cay de arriba cuya cabeza G M se debe demoler para formar la nueva entrada y el resto unirlo con el Martillo F G para poder proporcionar comodamente hasta veinte pies de agua O P Cay mingancho: Q R cay erdi: V X N cay mingancho del Norte los cuales subsistirán y pueden servir utilmente al uso de las embarcaciones menores y facilidad de las descargas. Tambien convendrá demoler el guarda mar que está delante de la muralla de la ciudad comprendido entre los puntos Y Z respecto de que con la obra proyectada no pudiendola vahir el agua se dejará más abrigada y defendida que lo está en el día con la utilidad de emplear la piedra que de el resulte y la de los otros Muelles en la Fábrica de los nuevos.

10. La puerta y entrada principal del Arsenal se trasladará al punto Y de dicha muralla de modo que haga frente al Puyuelo y calle de la Pescadería pues donde de hoy se halla incomoda y escondida.

Como entre la muralla C Z A de la Ciudad y el muelles D J resultan un espacio considerable de terreno que se ha dejado porque al tiempo de construir dicho muelle, no padezca alguna degradacion, la Muralla convida el mismo á que encima se fabriquen tres manzanas de grandes almacenes señaladas en el plano con la † que sobre las ventajas que proporcionaran al Comercio sirvan de finca que aumente el caudal para la Empresa.

11. Los Muelles por todas frentes que miran á la mar, se haran de piedra labrada desde la solera hasta tres pies mas alto que la mayor marea, y luego se continuaran de buena mampostería, completando con una Banqueta y Parapeto, hasta doce pies de fábrica fuera de agua. En el interior de la Darsena, se labrarán los mismos muelles con mamposteria Real de piedras muy crecidas pues los muelles antiguos enseñan, que este genero de fábrica es solido y permanente; la altura del Anden se dejará dos pies más elevada que la mayor marea, y terminando este con una hilada de cantería se volará el piso hasta la Banqueta de Piedras llanas y crecidas y para amarrar los Navíos se embutirá y sugetará solidamente un cañón excluido de artilleria en dicho piso á cada veinte varas de distancia, ó mas repetidos si conviniere. En los tres parages D J y K se dispondrán tres Rampas que faciliten las cargas, descargas y otras faenas de las embarcaciones, y en los intermedios se colocarán dos ó mas escaleras embutidas en el grueso de las murallas para el propio fin y si se pusiesen algunas argollas de fierro y bronce entre unas y otras serian igualmente de utilidad y conveniencia.
12. Formada la Darsena con los muelles y límites que se han prescripto resulta que su capacidad será

igual á cuarenta mil varas superficiales las cuales multiplicadas por cinco y media varas que es el término medio de la progresion de puntos que se han tomado para hacer el fondo producen doscientas y veinte mil varas cúbicas de escabación que á cuatro y medio reales cada una costará novecientos noventa mil reales con corta diferencia. De otro lado supongo que de los trescientos sesenta y cinco dias que tiene el año se podrán trabajar solamente doscientos y diez ocho restadas fiestas y dias en que el tiempo no lo permita: y si á esta faena se aplicase un Ponton que solo extrae setenta varas ó mil y quinientos quintales de arena al dia se necesitarian mas de catorce años para concluirirla; De que se infiere que á proporcion del Número de Pontones que se aumenten será menor el de los años que se trabage, y así con tres de aquellos, podrán reducirse estos á cinco, bien entendido, que antes de darse principio á la excavacion de la Darsena se ha de tener muy adelantada la fábrica de los Muelles B H y E F que la resguardan. Para no hacer tan gravosa y difícil la construccion de los mismos muelles, se principiaron estos á la profundidad de diez y ocho pies contados de la maior baja mar y á veinte varas de distancia se puede ahondar hasta veinte y un pies toda la Darsena, sin riesgo de que se degraden, ni expongan á padecer el menor detrimento como lo he practicado en la Darsena del Ferrol.

CONSTRUCCION DE LOS MUELLES.

13. Quanto se ha dicho hasta aqui, no es otra cosa que formar el Proyecto al modo de los Pintores, que figurando bultos en los superficies se detiene poco en la posibilidad ni en la existencia: así sucede á muchos planos; y para que el que presente no corra igual riesgo, voy á proponer los medios que parecen, mas adaptables á la ejecucion ó por mejor decir á hacer eleccion entre los que se conocen y estan experimentados de aquellos mas oportunos y acomodados

á la concurrencia de circunstancias que ha sido preciso tener presentes.

14. Cuando se quiere trabajar á la caballera y hacer semejantes obras con la mayor perfeccion no hay método tan seguro como el uso de los Malecones pues con ellos y el socorro de bombas y otras maquinas hidraulicas se hace en seco cuanto se desea; pero si nos empeñásemos en construir el muelle exterior que cierra la Darsena en esta forma costarian los preparativos, dos veces tanto que la misma obra.

Que embarazos no se ofrecerian para clavar y manejar dos mil y quinientas estacas de á cuarenta y cinco pies de largo cada una? Que difícil no seria entablar y formar los cajones de un tamaño tan extraordinario? Y de donde traeríamos la tierra para rellenarlos. Y aunque tan formidables obstaculos se vencieran, quien asegurará en medio de la mar que no suceda alguna fractura capaz de ocasionar extragos irreparables? Así he pensado para no elegir los Malecones en esta ocasion. Sin embargo de que cuando se trabaje en el interior de la Darsena sea preciso usarlos de un modo mas exquisito que los ordinarios, sin necesidad de tierra y sin que las estacas excedan de veinte y cuatro pies de largo.

15. No debiendo perder de vista que la consignación de caudales que pueden destinarse á los fines de esta empresa es limitada propuse á la Junta, que los cimientos del referido muelle, haciendolos con escollera costarian menos serian seguros y su ejecución, no de las mas embarazosas, en lo cual convinieron con tal que los dos Martillos y mas cincuenta varas de muelle contiguas por dentro y fuera de cada lado de la entrada á la Darsena se hicieran á pique, hasta el fondo de los diez y ocho pies; por que al tiempo de entrar en las embarcaciones acosadas de un temporal como es muy regular á concharse, no se maltraten ó padezcan algun descalabro. Y tambien que en el interior se pongan defensas y establezcan Puentes y volantes que faciliten

sus descargas. Confieso que para una darsena, no de la mayor extension, y destinada al tráfico, de una marina comerciante es borron y estorbo la gran salida que hacen los faldones de la escollera iguales cada una á vez y media su altura pero por si el dinero no permite construir este muelle de otra forma, vease aquí el regimen que sea de observar en su fábrica.

16. En la cara del Baluarte San Felipe se pondrán dos marcas que determinen el grueso del Muelle segun la posicion que demuestra el plano y en el cay de arriba se pondrán otras dos iguales paque enfiladas con las primeras sirvan de direccion constante á ambas caras. Aunque suelen hacer el escarpe de las escolleras dos veces igual á su altura. Yo tengo experiencia de que con vez y medio es suficiente y siendo aquí de diez y ocho pies la altura se pondran á veinte y siete pies distante por fuera de las primeras Mareas otras que indiquen los términos de la escollera; de manera que la base de la hundación tendra veinte y nueve varas de ancho sabido es que las obras con escollera son los mas faciles y comodas de ejecutar pero en esta no sucede así porque se necesita primero hacer fondo, y sacar en la mayor parte de la línea desde las quince hasta las veinte y uno pies de arena y lodo para cuya maniobra es indispensable formar un recinto de gruesas estacas clavadas á nueve pies de distancia por fuera de las segundas mareas y que espaciadas tres pies una de otra pasen sus puntas siete pies mas abajo que la escavacion y las cabezas suban dos sobre la baja mar ó sobre arena donde queda descubierta. Luego se entablará por la cara exterior de ambas filas con tablonces de punta que tengan cuatro ó mas pulgadas de grueso y que solo pasen un pie de fondo, de tal manera unidas que las arenas no puedan introducirse entre sus puntas. Lo cual se conseguirá por medio de unos Bastidores que en forma de rias tras se sugetarán contra las estacas poniendo uno al nivel de las cabezas y otro lo más bajo que sea posible sobre la arena. Como seria muy cos-

toso y arriesgado emprender de una vez toda la línea sera mejor dividirla entre porciones y que cada una se contenga en un cajon de ciento y diez varas de largo y treinta y cinco de ancho, procurando que las maderas de uno sirvan despues á la composicion de otro. Formado así el recinto con el primer cajon, que se deberá principiari por la Banda de tierra se hará entrar dentro de un Ponton de ruedas y se tendrá el mayor cuidado en que trabaje uniformemente sin exceder del fondo determinado, ni salir de los límites que prefijan las segundas mareas pues las cucharas no deben llegar con tres varas á la cara interior de las estacas, precaucion que se ha tomado para equilibrar en parte el empuje exterior con los triángulos de tierra A B D y G F E (fig.^a 1.^a) que naturalmente quedarán si el terreno no fuese delesnable.

17. A proporcion que el Ponton abance su faena se irá disponiendo el cuerpo de la escollera primero formando un cordon ó bonto de gruesas piedras por la línea de las segundas mareas cuyo intermedio se rellenará con otras que no sean de tan crecida magnitud y luego se derramará cantidad de piedra menuda, ripio y cascajo de madera que se llenen los utensilios y oquedades que Indefectiblemente resultan por la disformidad de los materiales. La regla que en esto puede observarse es echar á partes iguales la piedra gruesa la mediana y la menuda teniendo siempre especial cuidado en que las primeras caigan á la superficie de los faldones, y de reservar las mas crecidas para los extremos de la obra. Finalizada la primera cama ó tonga de piedras se continuará con otra y observando las mismas precauciones se seguirá la fábrica hasta ponerla un pié mas vajo que la menor línea de agua en cuyo estado se dara reposar algun tiempo á fin de que haga asiento, sin que cause cuidado aunque este sea grande pues he visto escollera que se ha undido seis pies y otra que no ha llegado á pié y medio; Cuando se juzgue á proposito levantar el Muelle se dara principio con

una hilada de Piedra de á pié y medio de grueso y cuatro piés de tizon que por ambas caras hagan oficio de soleras, las cuales se sentaran lo mas bajas que permita la marea haciéndolas que abanzen un pié, ó mas que el macizo; No hay precaucion que sobre para colocacion de las referidas piedras; ellas son la base y fundamento del edificio, y así es preciso poner especial cuidado en la direccion de sus cabezas en el Nivel de los sobre lechos y mas que todo en acompañarlas con mampostería y tomar sus puntos de el modo mas solido y constante. Formado así un plano fuera de agua, se ratificarán las líneas por medio de las Marcas ya espli-cadas y luego se sentará la primera hilada de Piedras labradas que tengan al frente por declive la quinta parte de su altura unas de sogá otras de tizon y todas marizadas como se ha dicho.

Cuando la obra se halle elevada sobre la escolle-ra cuatro piés se dividirá en dos murallas dando á la que hace frente al Mar diez piés de grueso y nueve á la que mira á la Darsena. Las cuales se travarán de veinte en veinte varas; esto es en los parages donde se deben poner los cañones para amarraderos con un muro de traves que tenga diez pies de grueso y los cajones ó espacios que resultan entre ellos se terraplenarán con mucho cuidado, dejando pié y medio sin llenar para el grueso del enlosado del anden, comprendido el declive que debe tener hacia la Darsena. Luego se formará la Banqueta, y el parapeto con arreglo á las dimensiones que manifiesta el Perfil de la figura primera.

No conviene elevar las Murallas fuera del agua hasta tener finalizado y listo todo el cuerpo de la escollera pues cuanto mas largos sean los trozos que se cons-truyan de una vez, tanto menos espuesta estará la obra á padecer quebrantos y cuando se haga término de un trozo será en forma de gradas, compuestas de gruesas piedras con quien se una y trave el que le sigue: Las puntas de la cantería se tomarán en Zulaque ó con

Mastica unido hasta que se endurezcan de una manera impenetrable al agua.

18. Otra atencion muy particular que se ha de tener al tiempo de echar la escollera, es de no arrimarse con algunas varas á los extremos en que debe unirse esta obra con la que se hará á pique, y la ha de servir como de perfil para evitar los derrames pues de lo contrario se imposibilitaria la union ó se haría muy costosa la reparacion de un tal descuido; ejecutada la fábrica en los términos que se han prefijado y suponiendo que cada vara cúbica de escabacion costará cuatro y medio reales; la de escollera diez reales la de mampostería quince Rs. el pié cúbico de cantería tres reales y el de madera de Aya cuatro reales v.^{on} ascenderá su total coste á un millon trescientos y cincuenta mil reales de vellon sobre poco mas ó menos.
19. Resuelto como queda advertido que los Martillos que forman la entrada de la Darsena y los trozos de Muelle contiguos á ellos se han de hacer a pique á fin de que no padezcan daño los costados de las embarcaciones cuando se atraquen nos falta atinar el modo ó por mejor decir elegir el mas conveniente entre los que se conocen y están experimentados; He notado bastante inclinación en algunos interesados á que se prefiera y abrace la fábrica de lambardas para los fundamentos de que se trata methodo que aunque los franceses lo dán por nuevo y de su Invención con el nombre de cajas prismáticas, lo vemos ejecutado primorosamente en los cimientos de Cay de arriba de este Puerto á ocho pies de agua con la antigüedad de cuatro cientos años, y no hay duda que sería preferible en las circunstancias de menos fondo ó de una mar quieta segun sea practicado tambien en varios muelles de la Darsena de Ferrol, pero aquí donde á la mucha agua se junta la agitada resaca del mar, tengo por imposible la subsistencia. Lambordas no es otra cosa que piedras crecidas cortadas con escantillones determinados que se colocan á tiento por medio de ciertas Máquinas en mal formadas

hileras sin mezcla, sin union y sin asiento permanente unas sobre otras pues no sería temerario arrojo conociendo su naturaleza exponerse á construir de esta manera una obra que pide la mas prolija solidez y conocida fortaleza? Que resultas podían esperarse de ellas? Son claras que al primer recio temporal arrebatada una Lombarda y desquiciada otra. Se llevaría consigo tantas la resaca que indefectiblemente causaria fracturas en la Muralla y no habiendo medio de reparar el daño es consiguiente que á pocas repeticiones sucederia la total ruina del edificio. Y aun cuando nada de lo referido se experimentase es tan lento el trabajo que se perderia mucho tiempo en la ejecucion, y de otro lado tan costosa la fábrica que ascedera su coste á un millón doscientos y catorce mil reales de vellon, Incluible todos los gastos hasta la perfecta conclusion del parapeto, y enlosado por cuyos atentos y otros que omito soy de dictámen contrario á las Lambordas, como inaplicables en el presente caso.

20. No es posible hallar elogios que sean bastantes para recomendar el merito que contrajo el celebre Ingeniero M.^{ter} Labelye en la ejecucion del famoso Puente de Westminster en Londres cuyas pilas que son de extraordinaria magnitud las labró dentro de cajones flotantes logrando por su medio trabajar en seco sin necesidad de Malecones, ni extraccion de aguas, pero como en el parage que se hizo hay poca marejada. Las aguas del rio bajando hasta seis pies y la profundidad que dió á la excavación fué solo de cinco pies en terreno solido no se presentaron tantos enemigos que vencer ni de la naturaleza que son las de nuestra obra. Tambien en Tolon se observó igual metodo con motivo de la construcción del Muelle que se abanzó al frente de la casa de la ciudad donde se contaban veinte piés de profundidad pero fué al abrigo de la Darsena con poca escabación, y sobre terreno firme, bamos no obstante á tratar de la aplicacion en los términos que serán mas adaptables.

21. Para hacer la escavacion hasta la profundidad se requiere que es uno de los grandes obstáculos se observarán cuanto se ha dicho en el artículo 16 hablando de la preparación del Terreno para fundar sobre escollera con sola la diferencia que al recinto de las estacas, no se le dará mas que diez y nueve varas de ancho y se comprenderá toda la longitud de la obra en una sola porción. Debiendo tener el Muelle en su Basse doce varas de ancho sería sumamente expuesto y de un gasto insoportable emprender la fábrica de cada martillo y de cada porcion de muelle dentro de un solo cajon, por lo cual he pensado así mirando á la facilidad como al ahorro, que el grueso del murallón se divida en tres partes y que las dos que hacen frente á la Darsena y á la Mar se trabajen en cajones separados dando á cada macizo en la Base cincuenta pies de largo, y trece de ancho y rellenando despues los diez pies que resultan entre uno y otro macizo con buena mamposteria segun se dirá adelante. Bajo cuyo supuesto son necesarios nueve cajones para el martillo del este, sueste cuatro para el del Oeste sudueste y uno para unir las murallas Interiores; Pero habiendose de construir dichos cajones con tal arte que sea facil desarmarlos para que la madera de los costados y testers se pueda aprovechar de unos en otros, solo se perderá la de los fondos y su fabrica será menos gravosa.
22. Cada cajon debe hacerse de sesenta pies de largo veinte y dos de ancho y veinte y uno de alto de fuera á fuera con cuyas dimensiones ocupará un volumen de agua que pesará algo mas que el referido maciso con los materiales del cajon y por consiguiente queda dueño de la accion de quien dirija la faena para echarlo á pique, cuando y segun le convenga como de ponerlo en flote aun despues de estar sentado con tal que sea en tiempos serenos y que esté la mar quieta por cuyan razon es preciso trabajar con las mas diligente actividad sin dejarlo dia y noche de la mano desde que se principia hasta ponerlo perfectamente finalizado

teniendo dos cuadrillas de operarios para que alternen en el trabajo y todos los materiales preparados á la mas breve distancia de la obra que ser pueda.

23. Determinadas las dimensiones del cajón se formará este sobre ocho quillas de un pié en cuadro de dos de distancia, y de todo el largo con los escarpes correspondientes luego se entablarán por debajo con tablonés de cuatro pulgadas y quedará formado el fondo que se calafateará, y embreará cuidadosamente sobre el se levantará cinco montantes para cada testero y once para cada costado iguales á las quillas y espaciosos, cinco pies y medio en claro. Estos se endentarán en una solera tres esloras y una regala que colocadas á cuatro piés de distancia y puestas de nivel por toda la circunferencia del cajón se clavará en ellas la Tablazón de cuatro pulgadas de grueso con iguales precauciones que la del fondo en los ocho montantes de los ángulos se practicaren unos alefrices que faciliten la separacion de los costados cuando se desarmen y que aseguren el calafateo y en todos se dejará una especie de cola de Pato á las cabezas inferiores que debe asegurarse en la sobre quilla que irá empernado por todo el cerco. Para que á la opresión del agua exterior no cause extragos se pondrán tres órdenes de Baos en cada dos montantes opuestos al parage de las esloras pero de modo que sin impedir la fortaleza se puedan quitar facilmente cuando convenga á mas de fortificar cada angulo interior con cuatro curbas, y por fuera las cantoneras de fierro que se estimen necesarios y ocho fuertes cancamos para mantener el cajón derecho y no dejarle ir á la vanda mientras se carga.
24. Ejecutado el cajon bajo de estas reglas y con todas las precauciones que pide un buque de su cala se echará al agua y amarrandolo de firme antes de llevarlo á su sitio se dara principio á la carga con el fin de que le sirva de lastre en esta forma. Los intermedios de las quillas se macisarán en buena mezcla y piedra menuda; luego se delinearé la base de la muralla, cuyo

ancho debe ser de doce piés y atendiendo al declive se arrimará hacia el frente de modo que su centro de gravedad pase por el del cajón, para que se conserve siempre en equilibrio. Trasada así la obra, ya se deja ver que entre ella y los costados queda un espacio por de que los albañiles puedan trabajar libremente todo al rededor sientese pues una hilada de losas al frente y marizado el complemento con buena mampostería se continuará el trabajo procurando que la cantería de la cara sea de sogá y tizon no muy creada, pero perfectamente sentada, y en llegando á la altura de los primeros Baos se quitarán estos substituyendo en su lugar otros tantos contretes fuertemente apoyados contra la muralla.

25. En este estado puede ya llevarse el cajón á su lugar, donde se volverá á amarrar de firme procurando que no discrepe de la Direccion, que le corresponde por medio de dos visuales que se fijarán en sus testeros y enfilarán con las marcas de tierra.

Luego se continuará la fábrica segun queda advertido y á proporcion que se llegue con ella á la altura de los Baos se iran quitando, pero primero se afirmarán los nuevos contretes, y en conociendo que le falta poco para llegar al suelo se cargará de falso bien dejando entrar alguna porción de agua ó bien con los materiales que estuvieren prevenidos, y en estando ciertos de que así entra, por igual en todas partes se vuelve á suspender quitando el peso, y se dá fin á la fábrica, dejandola fuera de agua.

Pasó en silencio la exactitud que se ha de tener en la sonda para allanar el terreno, que se deben tener bombas prevenidas, y aun colocadas en los ángulos, por si el cajon hace agua. Que se han de dejar adharajas en las cabezas, y tras dos para la travazon de unos trozos con otros y otras muchas prevenciones, que no ignoran los que estan acostumbrados á esta especie de trabajos y que seria preciso escribir un tomo para explicarlas.

26. Importa mucho que el primer cajon se heche donde termina la escollera haciendo frente á la mar, y que se siga con los otros de aquella línea antes de redoblarlos por cuyo medio los de la tanda de adentro y martillo se trabajaran, con mas facilidad: pero se tendrá especial cuidado en que los testeros se solapen, de modo que no vengan en una propia línea para que tengan diez o doce piés de trabazón, á medida que se observe que la fábrica de un cajon se vá endureciendo y consolidando se desvaratarán sus costados y testeros que se emplearán en la construcción de otro, y cuando la operación de los nueve cajones que entran en el martillo del este sueste se halle finalizada, ya se echará de ver que serán estas otras tantas moles sueltas y sin apariencia de Ligazón pues para unirlas y reducir las á un cuerpo solo se taparán con gruesos tablones en forma de estacas las distancias que haya desde la cabeza de un mole á su inmediata, tanto por la cara del mar, como por la de la Darsena, para lo cual se habran dejado unas ranuras ó carceles en el suelo de los cajones que recibiran las puntas inferiores y se pondrán dos atravesaños, en la parte superior de las Moles que asegurarán las cabezas. De este modo resulta un nuevo cajón ó recinto de muchos brazos cerrado por todas partes el cual se ha de macisar al modo que se hacen las tapias de tierra, con la diferencia de ser los materiales distintos y estar los tapiales llenos de agua: y para ello tengase prevenida una buena porción de Mortero, compuesto de dos partes de cal, dos de arena; y una de sarra molida, y tres de rafuela menuda todo batido varias veces, y en mediana consistencia. Principiese la operación arrojando al fondo una cama de Piedras que la mas crecida pese cuarenta libras extendidas con la posible igualdad y pisadas hasta que se introduzcan en la tierra del fondo sobre ella se echa otra cama de la mezcla referida, que tenga un pié de grueso la que se extiende con unas vatideras de mango largo y luego se repite otra tonga de mampos-

teria, como la primera, y el todo se pisona fuertemente hasta que se conoce que está unido y sin oquedades. La mezcla se vajará con los mismos cuezos que se conduce, y en estando cerca del suelo se volcará por medio de las cuerdas ó cavas con que se vaja. Los pisones tendrán el mango proporcionado á la profundidad y estarán herrados de manera que dentro del agua, pesen veinte ó veinte y cinco libras finalizada la primera cama, se repetirá la segunda, y así en lo sucesivo hasta llegar á igualar la última con la superficie de las moles guardando en todas las mismas precauciones

Pº Nº 3 que se han advertido para la primera; si se repara con atención en la segunda y tercera figura se vera demostrado en Plano y Perfil quanto queda dicho en los artículos antecedentes.

27. La obra así sacada hasta el nivel de la mayor vaja mar se dejará reposar por algun tiempo, y despues se cubrirá por los frentes que vate el agua con una hilada de losas de pié y medio de grueso las mas crecidas que se encuentren, y el suplemento se acompañará de mampostería ordinaria sobre estas losas se hará el replanteo de la muralla exterior y dejando por cada cara un pié de retreta, se continuará la obra hasta terminarla con el parapeto. Observando quanto se ha dejado establecido al fin del art.º 17, y al mismo tiempo se irá travando con la cabeza de la muralla que se trabaje sobre escollera y respecto de ser esta dos varas mas gruesa que la anterior se disimulará el Tope con dos arcos de círculo encontrados. La fábrica de los dos martillos y trozos de murallas adyacentes pueden y deben hacerse en un verano y su costo ascenderá á un millos trescientos y cuarenta mil reales de vellon sobre poco mas ó menos.

28. Sin embargo de lo ingenioso y socorrido que es el methodo antecedente de trabajar en seco dentro del agua, á cualquiera profundidad que se ofrezca, tiene en la práctica muchísimas dificultades, y al paso que necesita ser hombre de espíritu y de recursos quien la

dirija, es tambien costosa y arriesgada, este conocimiento obligó á muchos habiles Ingenieros á trabajar cuidadosamente en buscar otros medios mas faciles y menos gravosas y en efecto con la proporcion que ofrece la tierra que llaman Puzolana, muy comun en las costas del Mediterraneo, especialmente en las de Italia y Francia, hallaron uno, cuya bondad está acreditada y que pasa por el mejor de cuantos se conocen, y aunque la dificultad de su transporte aquí podrá causar algun embarazo; No obstante soy de dictamen que se traiga, y por si el consulado abrazase este pensamiento, voy á explicar la manera de usarla su aplicacion á las obras de nuestro proyecto y el detalle de los preparativos que anteceden.

29. Respecto de que el martillo y su muralla contigua deben tener siete varas de ancho en la superficie del anden y que por cada cara se le aumentan dos varas para retretas y declives, se clavarán dos piquetes A y B ^{pº Nº 3} (figura 4.^a) donde termina la escollera, que disten doce varas entre sí, y otros dos C y D cuarenta varas mas abajo paralelos á los primeros y en la Direccion de la Muralla; Pongase otro E por la cara exterior doce varas mas abajo que D y tírese la visual E F perpendicular á E B larga de cuarenta varas y pongase otro piquete en F. Perfeccionese el paralelogramo F G. poniendo un piquete en G y se tendrá trazado el martillo y su brazo de muralla con los dos cuadrilongos A D y D F cuyas líneas han de servir de cerco exterior á los dos cajones, en que se vá á establecer la nueva fundación.
30. Tenganse prevenidas seiscientas estacas de veinte y siete pies de largo y un pié en cuadro labradas paralelamente por dos cantos opuestos, y practicada en el uno una renura á cola de Pato, y en el otro clavado un Barrote de las mismas dimensiones, de modo que haciendo oficio de macho se engargole en la hembra, á la manera que practican los Carpinteros para asegurar los pies de las mesas pero que entren y corran con libertad unos en otros.

La figura 5, manifiesta la union de estas estacas donde se vé que la porcion que debe Incarse en tierra que será de cinco á seis pies, no lleva ni necesita engargolados, y á fin de que al clavarlas no se rompan las cabezas, se armarán con Zunchos de fierro bastante fuertes y apuntados: Preparadas así las estacas se dará principio á clavarlas con una maza que pese diez quintales inclinandolas hacia dentro pié y medio de manera que en la superficie de baja mar se reduzca á once varas la amplitud exterior del cajon y cuando se ayan finalizado

Pº Nº 3 las dos filas A C y B D (figura 4.^a y 6.^a) se unirán y taparan los testereros del cajon con otras dos A B y C D pero sin machiembrar para arrancarlas cuando convenga; A esta operación se seguirá la de sacar la arena, y limpiar el fondo hasta mas abajo del suelo de la Darsena para que la obra no quede superficial. Lo cual se conseguirá por medio de varias cucharas, que con aparejos y molinetes portatiles, se cargaran y vaciarán facilmente. Vaciando el cajon y puesto á nivel el fondo se trabarán y fortificarán las dos órdenes de estacas referidas por medio de riostiras y gatillos como en los malecones ordinarios. Luego se clavarán otras dos ordenes de estacas H. I. K. L. á nueve pies y medio de distancia de las primeras medidas por arriba y cuatro pies de claro entre sí pero perpendiculares las cuales se arriostrarán provisionalmente con las otras, y despues se entablará por dentro, contra ellas, con tablones de punta de cinco pulgadas de grueso segun mas bien se manifiesta, en el Perfil de la figura 6.^a Ya se deja ver, que con el nuevo estacado resultan tres cajones y queda el grueso del cimiento dividido como se advirtió en el art.º 26 en tres porciones, pues vamos á tratar sobre el modo de marizarlas y de componer la mezcla y hormigon segun las relaciones mas exactas de los Ingenieros que han practicado esta especie de material.

31. Sepase lo primero que los materiales de que se compone el hormigon deben guardar siempre esta pro-

porcion tres partes de cal viva; dos de arena limpia y granuda; cuatro de Puzolana; cinco de rafuela oquites de la piedra dura cuando se labra y una de sarra ó escoria de fierro. Sepase lo segundo que para llenar cada uno de los seis cajones que enviarán en la formación de los dos Martillos, y que tienen ciento veinte pies de largo diez de ancho y diez y nueve de alto se necesitan tres mil cuatro cientos y veinte pies cúbicos de cal; dos mil dos cientos ochenta y dos de arena; cuatro mil quinientos sesenta de Puzolana, cinco mil setecientos de rafuela; mil ciento y cuarenta de sarra y cinco mil y setecientos pies cubicos de piedra Mampostería menuda; Y sepase lo tercero que la mezcla se hace en una era llana, poniendo con la proporcion advertida un cerco de arena y Puzolana, en forma de Balsa dentro del qual se echa la cal viva muy pisada, y con agua de la mar se va apagando poco á poco y revolviendola con las Bastideras, hasta que se convierte en masa, despues se le incorpora con palas la arena y puzolana, y se trabaja hasta que á fuerza de brazos unidas las tres materias parecen toda una echo esto se le añaden la rafuela y sarra, y se vuelve a batir muchas veces, con la menos agua que sea dable, y en conociendo que la mistura está perfecta, se forman pilas donde se deja reposar y endurecer hasta tanto que para separarse sea preciso el golpe de herramientas cortantes tambien será bueno tenerle á cubierto á fin de que las lluvias no lo maltraten.

32. Dispuestas así todas las cosas se principiará el trabajo primero echando al fondo una tonga de Piedras duras y medianas, con la posible igualdad las cuales se pisarán fuertemente hasta que se claven en tierra y despues se tendran prevenidos unos cueros de cinco pies de largo, dos de ancho, y uno de alto, estos se llenarán del hormigon que debe estar en embarcaciones inmediatas á la obra, y por medio de los Molinetes que sirvieron para sacar la arena se bajarán suspendidos de dos cabos en forma de Patarraís á las cabezas y cuan-

do estén á media vara del fondo se haran firmes otros cabos que estarán amarrados por fuera en el suelo del cueso, y arriandolos primeros se volcará este y vaciará el hormigon pegado cuasi á la piedra; en cuya conformidad se echara una tonga de un pié de alto en toda la superficie del cajon sin riesgo de que la cal se separe, y á fin de que la cal no quede amontonada se rastreará perfectamente y se apisonará hasta que se consolide sobre el hormigón se volverá á sembrar otra tonga de Piedras de tal tamaño que la menor sea como el puño y la mayor de seis pulgadas, en cubo y se pisonarán de modo que encastizados en el hormigon formen con él un solo cuerpo; sobre este empedrado se repitará otra tonga de hormigon y alternativamente se irá continuando hasta llegar á la superficie del agua en la mayor baja mar; como es muy conducente que unas y otras camas ó tongas se trabagen de nivel para hacerlo con alguna facilidad se marcarán en los mangos de los Pisones y rastros los pies que tengan de largo y ellos mismos servirán de sonda.

33. Nada importa tanto en este trabajo como la brevedad y así se procurará emprender los dos cajones exteriores á un tiempo y poner tres cuadrillas de Gente en cada uno.

Cuando estén acabados se cubrirá la fábrica con cantidad de piedras sueltas, y en estando endurecida se arrancarán los telones y estacas de los Testeras y costados interiores. Luego se procederá á macisar el cajon del medio que ha de ser con los materiales y precauciones que en igual caso se advirtieron en el art.º 26 con solo la diferencia de aumentar á la mezcla una parte de sarra; si se advirtiese que el trabajo va lento no obstante de haber aplicado la actividad prevenida se acortarán los cajones con otra division y que no sean mas largos que de veinte varas con lo cual se puede preparar el segundo de madera mientras el primero se rellena con fábrica y sucesivamente se continuará hasta completar el cerco de cada martillo y su muralla.

34. Habiendo dejado reposar tres ó cuatro meses así la obra se descargará de la piedra suelta que se le puso y luego se pondrán de firme unos gatillos de nueve pies de distancia que sujeten fuertemente ambas estacadas, que por haberse de quedar para mayor seguridad y defensa de la obra se recortarán las cabezas, al nivel de la mayor baja mar y por consiguiente formarán un mismo plano con la superficie de la fundacion, sobre la cual se sentará todo al rededor una hilada de largas losas á tizón de pié y medio de grueso, que cubran las cabezas de las estacas, y mamposteando el Interior con el mayor cuidado se replanteara la obra dejandeo una retreta de pié y medio y desde allí arriba se continuará observando puntualmente cuanto se prescribió al fin del Artículo 17. Sin embargo de lo acreditado que corre este modo de cimentar antes de emprenderlo voy á hacer una experiencia con la Puzolana que se trajo de San Juan de Luz y si sale bien y se logra traer de Puzol por diez reales cada quintal costará la fábrica de los dos martillos y murallas adyacentes finalizados hasta el Parapeto setecientos treinta y seis mil setecientos y veinte reales á cuya cantidad se han de aumentar cuarenta y cuatro mil ochenta y seis reales que importarán los perfiles para sostener los extremos de la escollera y unir con ella la muralla Interior. Si atendiendo á las grandes ventajas que resultan se quisiese cimentar con este hormigon toda la muralla ó muelle exterior en vez de hacerlo sobre escollera ascendería el esceso á seiscientos mil reales sobre el precio que se prefijó en el Artículo 18.

MURALLA INTERIOR QUE HACE FRENTE A LA DE LA CIUDAD.

35. Esta porcion de obra con que se forma el Testero de la Darsena y se determina en el Plano con la línea D J. será la de mayor y mejor servicio del Arsenal y por tanto se debe cimentar á pique para que las embarcaciones puedan sin riesgo en cualquier marea atracar á ella y eregirla á diez y ocho pies de fondo en las aguas

mas bajas. Facil sería determinar cual de los tres metodos que se han explicado de trabajar dentro del agua tendrá mejor aplicación en la fábrica de esta obra respecto de que cuando se haga se hallará cubierta la Dársena con el muelle de afuera pero la muralla de la Ciudad que está inmediata, sirve de obstáculo, y así es preciso recurrir á otros medios para no exponerla; el mas acomodado, me parece será usar de malecones pero sin tierra y su construccion es como se sigue:

36. Despues de marcar con piquetes en ambos extremos de la linea el perfil de la muralla A B C D figura 7.^a y de tener prevenidas trescientas y cincuenta varas lineales de estacado labrado segun el gusto que manifiesta la figura 8.^a el cual se diferencia del que se prescribe en el articulo 30 y se demuestra en la figura 5.^a en que este se compone de estacas y tablonerías alternativamente las estacas con la hembra del engargolado por ambos lados formada en cada uno por dos listones sobre puestos y clavados á ellas y los tablonerías con los machos á cola de Pato por uno y otro canto; principiense áincar á la distancia de veinte y cinco varas de la cara de la muralla por fuera una orden de dichas estacas E figura 7.^a que tengan veinte y cuatro pies de largo, y que entre en tierra siete pies. Hagase al propio tiempo igual operacion por el lado opuesto á la distancia de diez y seis varas del tras-dos de la muralla, pero con estacas F. menos robustas y diez y siete pies de Longitud. Siganse estas dos filas paralelas hasta la mitad del largo ó algo más de la muralla. Inquense despues otras estacas G espaciadas de cuatro pies y distantes De las primeras cinco varas y entablado arrimado á ellas por la banda de afuera se arriostrarán y fortalecerán unas con otras segun demuestra la figura 7.^a Juntense las dos órdenes exteriores E y F por el testero pegado á la muralla de Cai-buru, que se supone demolida con estacas de la misma especie y proporcionadas á las distintas alturas de agua; arrímese por la parte de adentro de los tres lados

de este gran cajon suficiente cantidad de arena conreada y oprimida, que formando ángulo de veinte y cinco grados. Se levante hasta la mitad de las estacas, lo que es muy fácil, por cuanto quedan en seco á la baja mar. Sígase cerrado el otro testero ó puerto fortaleciendo de camino con arena y puntaoes. Segun se ha dicho de modo que acabe la operacion por la parte más baja pero antes se dejarán dos boquetes de á cinco pies de ancho cada uno, por donde se desahogará la marea, y cuando se vea que no queda agua dentro, se taparan estos diligentísimamente, por dos manos con las estacas, que primero se tendrán prevenidas, de manera que cuando vuelva á subir el agua, no le quede entrada; Para este tiempo se tendrán preparadas y corrientes ocho ó diez bombas de cadena verticales, de las cuales cuatro estarán colocadas en la disposicion que manifiestan las letras H L de la figura 7.^a á más de esto sobre la baja mar de mareas muertas se dejarán hacia la parte mas honda y en la cara del malecon dos ventanillas de pié y medido en cuadro de modo que puedan cerrarse y calafetearse, para que al subir el agua no se introduzca, á estas ventanillas concurrirán varias canales unidas en una y servirán para ayudar á las bombas ó evitarlas por medio de cacimbas cuando la altura es poca y la mar esté baja.

37. Preparadas así las cosas se emprenderá la escabación desde las estacas F hasta las estacas G mas no en toda la longitud del cajon, pues vastará abrir en el centro una porción en que se puedan erigir de veinte y cinco á treinta varas de muralla, segun se vaya profundando, se irá fortaleciendo el terreno todo al rehedor con varias órdenes de estacas entabladas, que estarán dispuestas preventivamente, cuya colocacion guardará el orden que señala la letra I observando siempre que el angulo de la arena en su corte sea de veinte y cinco grados no mas y al propio tiempo aumentarán las máquinas para sacar el agua, hasta que se puedan colocar las bombas necesarias en el

Pozo interior segun K y J en llegando con la excavacion al suelo que será á los diez y ocho pies contados desde la baja mar de mareas vivas se abrirán los cimientos de pié y medio y luego se dará principio al trabajo de la muralla con la mas prolija actividad. El Paramento se hará de sillería labrada en tosco pero perfectamente sentada, y tomada con mezcla de sarra teja molida y cal y el resto de buena mamposteria hasta salir un pié fuera de la baja mar á medida que se levante la obra, se pondrá cuidado en terraplenarla por detrás arrancando las estacas que no tengan uso, y como los testeros de la muralla han de quedar en seccion vertical se dejarán adharajas para la segura y perfecta unión de los trozos que la sigan. Finalizado así el primero y teniendo presente las dificultades ó embrazos que hayan ocurrido en su practica, para precaverlos, en lo sucesivo se continuará con dos cuadrillas de gente á ejecutar la escavación por ambos lados tomando en cada uno aquella porción de Longitud, que comodamente pueda de una vez trabajarse y de este modo se repetirá la operación hasta aproximarse con los últimos trozos cuanto sea dable á los cerramientos de los malecones laterales vigilando siempre que no suceda alguna fractura en ellos porque podria acarrear consecuencias muy funestas.

38. Despues de conseguido en la forma advertida el fundamento de la mitad de la muralla fuera de la baja mar se quitarán todas las máquinas, y desvaratarán los malecones arrancando con cuidado, sus estacas para que sirvan nuevamente.

Lo cual se conseguirá picando ó desclavando los listones de una cera que forman el engargolado, y despues tirando con palancas tornos y aparejos. Hecho esto se principiará otro nuevo malecon que encierre el ambito suficiente, para acabar la Longitud de la muralla, y poderla unir, con una porcion circular á la cara interior del Muelle que cierra la Darsena pero tengase presente que la maniobra de pegar las estacas contra la

cara de la murallas echas, de modo que no entre agua, es sumamente dificultosa y así convendrá antes de desvaratar el primer malecón, dejar puestas las primeras estacas á quince varas por lo menos distantes del extremo de la muralla, sujetas y calafeteadas de arriba abajo aunque despues no pueda arrancarse. Luego que los malecones se hallen cerrados bajo las reglas establecidas en el artículo antecedente se establecerán Bombas Canales Máquinas y mas cosas necesarias, se continuará la escavación á pequeños trozos y seguidamente la fábrica de la Muralla hasta ponerla fuera de Agua y trabarla con sus dos colaterales de la propia suerte y con iguales precauciones que se construyó el trozo antecedente; Cuando se haya finalizado esta faena, se quitarán todas las maderas, y recogerán los utensilios y habiendo dejado reposar por algun tiempo la fábrica se continuará levantando la Muralla hasta el anden segun queda advertido y sea practicado con las otras de la Dársena. Pero el terraplen de la espalda no se hara hasta cimentar las paredes para los almacenes, si es que se admite su Proyecto cuyo gasto no irá comprendido en este presupuesto.

39. He supuesto para el metodo antecedente de establecer la muralla, que las aguas de filtración no serán tan copiosas que sea imposible, ó excesivo el gasto de extraerlas, y lo fundo en que la arena parece se termina á los siete piés de la superficie aunque no lo aseguro porque no ha sido posible averiguarlo por mas diligencias que se han hecho con distintas Barrenas. Pero si no pudiese ponerse en seco el terreno á demás de los Malecones del cerco exterior, será preciso valerse del medio de fundar con hormigon segun queda prescrito en los arts. 30 y 32 y de un modo ó de otro ascenderá el gasto de esta fábrica hasta su total perfección á un millon y cuarenta y seis mil Reales de vellón á cuya cantidad se aumentarán noventa mil reales para la fábrica de las tres Rampas que se harán contemporaneamente.

40. Queda terminado el proyecto y como es preciso que la persona que se encargue de la ejecución tenga mucha práctica y manejo en obras de esta naturaleza, no me detengo á detallar las Planchas y Andamios volantes que sobre estacas falsas deben hacerse para el uso de las Máquinas y servicio de materiales. Los Martinetes, Bombas, Pontones vellas de limpiar, utensilios y otras mil cosas, que es necesario tener prontas, para que no falte nada en las ocasiones, y solo añadiré que si la obra se ha de hacer en seis años será indispensable aprontar tres Pontones; nueve ganguiles para ellos; seis gabarrones para conducir piedra; cuatro gavarras para arrimar materiales menudas, algunas chalupas, y porcion de tablas, y madera menuda, para planchas; por todo lo cual grado, que el gasto ascenderá á seiscientos cincuenta mil reales de vellón; de manera que sumadas las siete partidas contenidas en los artículos 12, 18, 34, 39 y 40 montan á la cantidad de cinco millones seis mil ochocientos y seis reales de vellon, y agregada á esta la cuarta parte que segun toda practica se regula por razon de averías desperdicios y gastos no previstos. Importará el todo de la obra seis millones doscientos cincuenta y ocho mil quinientos y siete reales de vellon; Pero si se variase alguno de los métodos sobre que fundo este cálculo y en su lugar se quisiese adaptar otro de los que propongo en los artículos 19 y 27 en punto á los martillos, y el 34 para el muelle exterior, se aumentará la diferencia de gasto que en ellos se prefija y en cualquiera caso quedará al arbitrio, y prudencia de quien dirija la obra, el variar las reglas que dejo prescriptas segun lo pidan necesidad y las urgencias, pues no es posible preveer los accidentes que pueden sobrevenir, ni tampoco sugetar á aquellas generales una cosa que pende de contingencias, y que es preciso acudir cada instante á buscar nuevos recursos en el Ingenio. Vajo de estos supuestos no me queda duda se consiga la eje-

cución de estas obras con el acierto, y ventajas á que se aspira.

PROYECTO PARA MEJORAR LA CONCHA CON EL MUELLE
DIQUES ASTILLERO ETC

41. Nadie ignora cuan peligrosa es por el Invierno la navegacion en el mar cantábrico y que riesgos están expuestos los Navíos de cierto porte que se ensenan en el saco, por no haber en todas sus costas Puerto alguno, ni adecuado, Parece que la providencia ha privado de este beneficio á los Pueblos que la fertilizan al paso que á sus naturales los ha hecho lavoriosos y dado un genio excelente para el comercio y la Navegación. Que prueba tan evidente es la presente empresa pues este Iltre. Consulado, sin mas fondo que un limitado Arbitrio que tiene, va á empeñarlo perpetuamente sin que apenas tenga, con que hacer frente á los réditos de unos cuatrocientos mil pesos que debe tomar á censo para obras ya dispuestas; Y no satisfecho con aquellas que premedita emprender luego, se extiende su espíritu á proyectar otras que aunque no de tanto coste son á una con aquellas de no menos utilidad para el Estado y los navegantes, corrigiendo con la Industria aquella gran falta en el establecimiento de un puerto que puede proporcionar á todos muchas felicidades.
42. Está la Ciudad de San Sebastian fundada al abrigo y falda de un promontorio rodeado de agua y unido á tierra firme por medio de un estrecho Ismo, tiene á sus inmediaciones muchos Montes, pero el más elevado es el de Igueldo que le cubre por la vanda del Oeste hacia el mar desde Este, hasta el extremo Meridional de la Ciudad, hace una entrada el Mar en figura de medio eclipse, cuyo diametro mayor del Este al Oeste tiene de largo dos mil varas y novecientos el semidiametro menor del Norte á Sur y esta obra es á la que llaman Concha, la cual entre los dos Montes tiene por defensa del Mar á la Isla de Santa Clara

larga de quinientas varas; de modo que de un lado con ella, y el Monte del Castillo se forma la principal entrada, mirando al Norte que tiene cuatrocientas treinta y tres varas y cincuenta y un piés de fondo y de otro con el Monte Igueldo hace una abertura de trescientas sesenta y cinco varas de largo y cuatro pies de agua á baja mar sobre un arrecife interrumpido de distintas puntas de Peñas: el suelo de la Concha es de arena suelta; su fondo en aguas bajas de confusión y oposición llega á treinta pies en un espacio de seiscientas varas de diametro desde donde lo vá perdiendo gradualmente hasta terminar en los arenales, cuyos márgenes están guarnecidos de dos conventos, de varios caserios y de tierras muy cultivadas hoy mas apreciables con el agregado de los Juncales, que el Marques de Iranda está fertilizando con el veneficio de las obras que ha hecho para desecarlos.

43. El mal tenero y la mucha mar fueron siempre causa de los infortunios que han experimentado las embarcaciones que buscando socorro entraron á la Concha y no habiendo sido posible darselo se hicieron pedazos á pocas horas, contra la arena y como el remedio debe aplicarse por la parte que viene el daño no es nuevo el pensamiento de hacer amarraderos, ni el de minorar la entrada de la mar cerrando la boca al Oeste de Santa Clara y así solo se vá á tratar de los medios para poner en práctica una y otra operación, cuando llegue el caso de ejecutar las distante cuarenta varas de la parte mas saliente de la Isla hacia la
- pº N° 1 Concha tírese la línea 1, 2 lo más paralela que se pueda del extremo 2 hágase el 4.º de círculo 3, 2. Apoyado contra la punta del Este y del extremo 1, bajese la perpendicular 1, 4 que toque la punta del Oeste hagase la línea 1, 4 igual á setenta varas y del punto 4 tírese la línea 4, 5 paralela á la 1, 2 que tocará al Monte Igueldo en el punto 5, y la figura 3, 2, 1, 4, 5 será la cara de las murallas que se proponen para lograr ambos fines; las cuales se cimentarán con esco-

llera principiando por la que Cierra la voca respecto de que por haber poca agua y ser el suelo firme se podra hacer bien y presto.

A este muelle se le darán en su vase veinte varas de ancho formando primero una superficie de 30 varas de escollera crecida y bien reglada.

Luego se plantearan dos murallas dando á la que mira al mar siete varas y cinco á la que hace frente á la Concha entre los dos quedará un espacio de ocho varas que se llenará con Piedra seca, perfectamente conrredada y para mayor firmeza á cada quince varas se hará una cadena de fábrica que trave las dos murallas. La de adentro se elevará dos pies mas que la mayor agua y la de afuera doce pies y á fin de abrigar del biento cuanto sea posible el amarradero se pondrá una sobre muralla de cinco pies de grueso y diez y ocho de alto hasta la alvardilla. Para que esta obra quede resguardada de las bravezas del Mar se hechara un rompe-olas de crecidos escollos á veinte varas del frente que en un escarpe suave se eleve hasta Plena-Mar.

44. Terminado asi el Murallon que ha de cerrar la voca se procederá á la eleccion del Muelle Interior, que circunda la cara de la Isla que igualmente ha de ser sobre escollera, pero primero se debe limpiar el fondo ponido toda la tirantez al de doce pies á bajar mar y despues se echará la piedra metodicamente segun se advirtió en el artículo 17 cuidando especialmente de dar un grande escarpe, y de echar las piedras mas crecidas en el extremo 3, la cual ha de quedar resguardada y defendida de los golpes de mar con la punta de la misma Isla. Cuando se considere que la escollera ha hecho su asiento se continuará la muralla de buena fábrica dándola seis varas de grueso abajo y con el declivio establecido se levantará hasta el anden tres pies sobre la mayor marea; pero antes se deben poner seis argollones fuertemente sugetos á la muralla y distribuidos segun se manifiesta en el Plano con los números 6 y además entre argolla y argolla, se clava-

rán en el andén dos cañones excluidos del mayor calibre para que unos y otros sirvan de amarraderos. Toda la piedra y terraplenes que se necesiten en esta Muralla se deben sacar de la propia Isla, en cuanto sea de calidad correspondiente con la mira de dar mayor amplitud á la superficie del Muelle, que sin duda alcanzará hasta cien varas en cuyo espacio se podrán hacer despues grandes almacenes, anchurosos tinglados y cómodos obradores para el servicio de la marina. Las dos obras referidas echas con la mayor proligidad y acabadas á toda costa graduo su gasto en poco menos de cien mil pesos sin comprender los edificios, que á proporcion de las necesidades se vayan construyendo encima.

45. Aunque por la bondad de tierra convendria hacer algun muelle, para amarrar las embarcaciones y abrigarlas de los bientos del sur seria por otro lado esta obra muy perjudicial, pues chocando las olas directamente contra ella, retrocederian con tal velocidad, que multiplicando la agitación y la resaca inutilizarian toda la concha y no estaria segura la Dársena y así es preciso dejar expansión al agua para que se dilate con suavidad fuera de que segun informan no causa el menor peligro el viento Sur, y aun en tal caso vastaría enterrar en la arena al nivel de baja mar y en parajes convenientes unos grandes mazizos de fábrica trabajados dentro de cajas al modo que se advirtió en los artículos 25 y 32 en cuyo centro se aseguran con fierros envetunados Argollones de Bronce que tienen el propio uso, que cuando se colocan en Murallas verticales. Igualmente se puede veneficiar el Puerto mejorando su fondo con Pontones, y como desde las Peñas del Antiguo hasta el punto 5 de Igueldo hay una distancia de mil varas con mucha extención de arenales hacia los Juncales seria facil hacer en ellos, si las demás casas tubiesen efecto Balsas, para tener en agua cantidades crecidas de Maderas de todas especies, Tinglados para conservarlos en seco, gradas muy

cómodas para construir Navíos Diques para carenarlos, y en fin todo lo necesario para construir un buen Astillero de Marchantes.

46. No queda duda que este Puerto si llega á perfeccionarse será sumamente comodo y de conocida utilidad para el comercio y el estado, como que no hay otro que se le pueda comparar en estas costas; pues ademas de lo expuesto tiene la singular ventaja de ser muy facil la entrada y salida en él á todas horas del día y de noche con la mayor parte de los vientos, y es muy proporcionado para las arcas del Rey, y otras embarcaciones que de aqui se emplearen á transportar Materiales de construcción, ferreteria, claveteria, cañamo de Aragon y Navarra y otros pertrechos de Guerra como tambien para el arribo de las Fragatas del Rey que en tiempo de guerra se empleen en favorecer nuestra Navegación y perseguir la de los enemigos en toda la costa de cantabria y aun puede servir para Navíos de guerra que quieran abrigarse en casos urgentes. Mas como por lo ya expuesto es constante que costeando este consulado las obras de la Nueva Dársena queda empeñado para siglos y por consiguiente le es imposible contribuir cosa alguna para las demás obras que se proponen y seria conveniente ejecutar en la Concha. Y respecto á que deben hacerse para el bien comun, me parece muy justo las costease tambien el comun de los interesados, y el estado del mismo modo que se practica. De muchos años á esta parte segun me he informado en el Pais de Labord de Francia de donde se saca añalmente una suma muy considerable para las obras Hidráulicas de los Puertos de Bayona y San Juan de Luz que me han parecido de un coste extraordinario por la grandísima extensión que tienen. Pues del mismo modo considero seria aqui justo contribuyesen para estas obras la Provincia de Guipuzcoa, la de Alava, Navarra, Aragon, y la Real Compañía de Caracas, que igualmente se deben considerar interesadas en los aprovechamientos que puede producir

este Puerto y unidas todas tendrian un corto recargo en su contribución. Y aun se pudiera recurrir á la Piedad del Rey por si su Magestad viniese en conceder alguna ayuda á este efecto, en atencion á la parte que le pudiera resultar en el fomento de su erario y la extension de la gloria de sus armas: Este es mi sentir que sujeto á la censura de los savios, y lo firmo en San Sebastian á 27 de Agosto de 1774.

AGS. Marina, leg. 389. En este legajo hay insertadas dos copias. Existe una transcripción en el Archivo Municipal de San Sebastián. Sec. E, Neg. 6, Lib. II, Exp. 1, Doc. 1, realizada de la copia del Archivo Municipal de Cestona, Libro 55, por acuerdo del 19 de diciembre de 1893. Fue publicado por Baldomero Anabitarte (sin las notas marginales) en: **Colección de Documentos Históricos del Archivo Municipal de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastián**, 184-210.

6. Comentarios del Ingeniero Jefe Carlos Agustín Giraud, sobre el proyecto de Julián Sánchez Bort.

San Sebastián, 24 de septiembre de 1774.

Muy Sr. mío:

Habiendo pasado al Ingeniero en Jefe D. Carlos Agustín Giraud, los tres planos relativos al proyecto de la nueva Dársena; y demás obras que V. S. intenta ejecutar en este puerto, para mejorarlo, y que me dirigió con su muy apreciable de veinte, y nueve de agosto último, me dice dicho Jefe, lo que sigue.

He examinado con todo cuidado los tres planos, y relación de la Dársena, que intenta el Consulado de esta ciudad, ejecutar en este puerto, formados por el teniente de navío de la Real Armada D. Julián Sánchez Bort, y que V. E. se ha servido comunicarme en seis del corriente para que le exponga mi parecer, en cuya consecuencia diré; que no variando este proyecto en la sustancia, al que presentó a V.

E. el mismo Consulado el año anterior, firmado por el arquitecto D. Pedro Lizardi, no encuentro que esta obra sea perjudicial a las fortificaciones, ni defensa de esta plaza, con tal, que se practique, según explica este oficial en su relación. Pero debo hacer presente a V. E. que el Muro de Guardamar, que perfila el Glasis de la contraguardia del Baluarte de S. Felipe, que por su debilidad ha sido preciso empezar a recalzar; por la parte exterior que bate el mar, de cinco a seis pies bajo de sus cimientos, lo que se ha ejecutado hasta el presente con suceso, y por consiguiente se debe continuar, hasta su entera conclusión, siempre que lo proporcionen los temporales, pues sin esta circunstancia estará siempre expuesto el citado muro a algún fracaso. El nuevo muelle proyectado según el plano debe salir desde la garita de la expresada contraguardia, dirigiéndose al alineamiento del pie del monte Orgullo, avanzando en la Concha, de trescientas, y tantas varas más, que el muelle viejo de la Dársena existente; por lo que dejando menos expansión a las aguas, que entran por la boca del puerto, las oprime, y impelidas por los furiosos vientos del oeste, que se experimentan aquí, chocarán sus olas, y resaca perpendicularmente y con mucha más violencia que ahora, contra el expresado muro, y por consecuencia no me queda duda de su total ruina, al primer temporal recio, de lo que puede resultar fatales circunstancias.

El modo de precaver este accidente, es a mi parecer, que antes de dar principio a la construcción del muelle nuevo, se refuerze el susodicho Muro de Guardamar, por el trasdós, con estribos ligados, o trabados con él repartidos, a distancia de siete varas de centro a centro, empezando desde el principio de su porción circular, hasta la rampa, que baja al arenal: cada estribo debe tener siete pies de largo, cinco de ancho, y la altura que corresponda, desde los desagüaderos de su pretil, hasta dos pies más bajo, que las más bajas mareas, recalzando al mismo tiempo todas las partes del trasdós del citado muro, que lo necesiten tan adentro de su espesor, que sea dable, y a la misma profundidad, que la de los estribos.

El costo de esta obra, que debe hacerse en un verano, comprendido las excavaciones, apuntalamientos necesarios, mampostería, y terraplenes, bien arreglados, y pisonados, importarán según juicio prudencial poco más, o menos cuatro mil pesos.

Conformándose el Consulado a satisfacer este gasto, y ejecutado que sea este reparo, no hallo inconveniente, a que se les permita dar curso a su proyecto; dejando antes archivada en la secretaría de esta Capitanía General una copia autorizada de los tres referidos planos, y relación, que adjunto devuelvo, para que al tiempo de la ejecución pueda V. E. y el Ingeniero Director, o Comandante, que se halle con destino en esta provincia, cerciorarse de que se practica con arreglo a ellos.

Todo lo que comunico a V. S. para su inteligencia, y gobierno en el caso de emprender la proyectada obra.

Deseo que Nro. Sr. gue. a V. S. en toda felicidad ms. as. San Sebastián veinte, y cuatro de septiembre de mil setecientos setenta, y cuatro.

El Marqués de Basecourt.

ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 111-112.

7. Carta de Julián Sánchez Bort contestando al Discurso Político de Juan José de Zuaznábar.

San Sebastián, 8 de noviembre de 1774.

Muy Sr. mío:

He visto el papel político, o de oposición a las obras que se intentan hacer para mejorar el puerto de esta ciudad, y que sin firma se sirvió V. S. pasarme en papel de cinco del corriente, para que exponga mi dictamen acerca de los puntos de que trata, y como son por la mayor parte ajenos de mi profesión, dificultosamente podré atinar a discernirlos; pero en globo, diré, que el demasiado celo, y amor patricio, con que el autor atiende a la felicidad de su comercio, es muy posible degenerare en caricias de padastro, o como dice el vulgo, que, por querer mucho el cuervo a sus hijos les saca los ojos.

El discurso, es elevado, y manifiesta claramente la habilidad, y erudición de quien lo ha escrito; mas el modo, y el tiempo no parecen oportunos: el modo, por ser asuntos, que debían tratarse con reserva en juntas generales, o particulares, y bien purificados nombrar para la decisión aquellos sujetos dignos de la confianza del Consulado, sin conmovier al público, ni alarmar a los comerciantes de los puertos vecinos. Así lo hacían en la República de Roma sus antiguos cónsules: el tiempo; porque debía haberse hecho antes de pasar el proyecto a que se le pusiese el sagrado sobre escrito de la aprobación del Rey. Este es un respeto, y decoro justamente debido a la Majestad.

Si el comercio de Baiona, Santander, y Bilbao, que cita, hubieran discurrido con igual melancolía, y desatendido sus verdaderos intereses, no se habrían empeñado en los crecidos gastos que han hecho, hacen, y harán cada día para mejorar sus puertos con nuevos muelles, los cuales sin comparación son más costosos, que los que aquí se intentan.

No es la importación, ni exportación de efectos quien obliga sólo a que las embarcaciones tomen puerto. Arriban por muchas causas, y aquellos son más frecuentados, que proporcionan mayores comodidades, así como las posadas en los pueblos. Si al de esta ciudad no entran más, y de mayor porte especialmente en el invierno, es porque no caben: Mejórese la dársena, y se aumentará el concurso, con el cual crecerá el derecho de anclaje por lo menos, y se multiplicarán los consumos.

Las consecuencias que se deducen de la expresión de mi proyecto, en que grado estas obras de las más delicadas, y dificultosas, son unos argumentos puramente metafísicos, e interminables: Nada pareció en el mundo más dificultoso, que desatar el Nudo Gordiano, pero Alejandro lo rompió sin gastos, pues en semejantes casos suele hacer más la maña, que la fuerza.

La proposición, que las obras para mejorar la concha, traerán más utilidad, que las de la Dársena, las grado de paradoja: en lo que no hay duda es, que aquellas, sin estas acarrearían conveniencias a los navegantes, y per-

juicios a los ciudadanos; pero éstas sin aquellas, proporcionarían ventajas a unos, y a otros, y lo más perfecto, y provechoso a todos, sería la verificación de ambas. Igualmente graduo de paradoja la negativa, de que la facilidad de permitir la Dársena, que los navíos de mayor porte se mantengan perennemente a flote, no aumentará ventajas al comercio; pues apenas hay puerto donde no ayuden a la naturaleza con obras, pontones, y otros arbitrios, para darles mayor fondo, y si la importación, y exportación fuese igualmente lucrativa en toda especie de embarcaciones, adaptarían las balandras, y pinazas, y excusarían tan crecidos gastos, mas no lo hacen así, y generalmente miden la bondad de los puertos por la más, o menos agua, sin que el menor número de embarcaciones para dichos fines, perjudique los derechos, pues hasta los de anclaje, y seguridad deben reglarse en razón de la superficie, que ocupan.

No será imposible que me haya equivocado en el presupuesto, y aún en las precauciones para el proyecto, a pesar de mi desvelo, y exactitud; porque así se ha experimentado en otros de igual naturaleza, mas por semejantes miedos, no han dejado de emprenderlos, y hacerlos efectos en todos tiempos y en todas las costas de la tierra conocida; principalmente cuando los cálculos pueden ratificarse. Con más espíritu pensaron los antiguos ciudadanos de San Sebastián, al tiempo de emprender los actuales muelles; pues con relación a los haberes de entonces, sería su gasto formidable.

Quién responderá de si la cuarta parte del caudal, que se aumenta sobre las resultas del cálculo, con destino a los futuros contingentes es excesiva, o moderada?. Unos dirán que si la mar se agita, con frecuencia, y arruina las obras en su origen, no hay dinero, que baste a repararlas; otros, que si se logran tiempos bonancibles, y serenos semejantes a los del presente año, sobrará la cantidad prefijada, y todos hablarán a tiento. Yo he cumplido acrecentándola de un cinco por ciento, sobre la práctica, que siguen, y señalan los ingenieros hidráulicos ingleses y franceses, porque nunca quiero quedar corto.

Declama altamente nuestro respetable político sobre la escasez de medios para soportar los gastos de la empresa, y la imposibilidad de adquirirlos sin una conocida ruina, olvidándose, que el dinero no es otra cosa que un signo de valor imaginario, que la costumbre, y la necesidad han dado a cada especie; pero que el crédito tiene valor efectivo, pues por él, y la buena fe subsisten, el comercio, la armonía, y el equilibrio entre todas las cosas; y como al Consulado no le falta éste, con facilidad se hará de aquel. Si todas las especies de oro, y plata que hay en Europa se juntasen, apenas bastarían para pagar la deuda nacional de Inglaterra; diremos por eso, que aquel reino está arruinado?. No por cierto, pues que jamás se ha visto en tanta opulencia, y esplendor. Estoy persuadido, que si las expresadas declamaciones llegan a trascender, sucederá lo que a Alejandro, que habiéndose recogido a descansar en su tienda, encomendaron el silencio a un centinela, quien viendo a dos hombres, que a gran distancia se entretenían en conversación, cuya voz no oía, levantó la suya, y dijo, no habléis, que duerme el emperador, causando él mismo el daño que quería precaver.

Difícil es la ejecución del proyecto, por cuanto se trata de oponerse, y vencer las bravezas del mar; pero más difícil será aplacar las inquietudes causadas por el nuevo problema entre los poco instruidos, o que tienen un corazón nimiamente escrupuloso: el medio, yo no lo descubro; porque empeñarse en satisfacer con razones, sería dar margen a nuevas producciones, que las eludiesen, y por consiguiente un proceder al infinito, al modo de los peripatéticos, y así apelemos al tiempo, y a la constancia, que son los vencedores más seguros. Pública es la resistencia que hizo Navarra a sus caminos, y públicos los gritos de los madrileños cuando se trató de limpiarlos; pero todo lo superó la fortaleza de quien lo dispuso, y luego que palparon el bien, se apaciguaron hasta colocar en la clase de felicidades las que temían desgracias. Atento a lo cual, soy de dictamen, que V. S. tome conocimiento puntual de los derechos y cargas, que para iguales fines se exigen en los

puertos de Baiona, Bilbao, y Santander, y arreglen los suyos en tal razón, que no puedan modificarse aquellos, en perjuicio de éstos sin una conocida ruina, y luego formar el balance de sus rentas administradas con la más rigurosa exacción, para deducir, después de rebajar los gastos ordinarios, y extraordinarios que anualmente se acostumbran, la justa cantidad sobre que se ha de contar aplicable a la satisfacción de réditos. Mas esto con tanto sigilo, que lo ignore si puede ser, hasta la mano que lo escriba.

Sin embargo de sonar en la carpeta del citados Discurso ser obra del Sr. D. Juan José de Zuaznábar, yo lo dudo mucho, y me lo persuade el hecho de correr en el público, sin firma, fecha ni remisión, cuya circunstancia lo caracteriza de papel prohibido; pero prescindiendo de esta duda, y aunque sigo siempre el sistema de dejar a cada uno en su opinión, hoy lo he abandonado deseoso de complacer a V. S. y de minorar sus cuidados, y si me he expresado más de lo que permiten los términos de una carta, es porque habiendo unido mis intereses a los de un pueblo, y comunidad dedicada al bien de la cosa pública, miro con dolor, que se pongan dificultades para detener el curso de su felicidad, por quien tal vez tendrá más aptitud, que yo para vencerlas.

Quedo siempre deseoso de complacer, a V. S. y rogando a Dios le prospere en el mayor auge m. a. San Sebastián ocho de noviembre de mil setecientos setenta, y cuatro.

B. I. m. de V. S. su más atento, y seguro servidor.
Julián Sánchez Bort.

ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 113v.-116v.

8. Carta de los Comisionados a Julián Sánchez Bort en relación con su contestación al Discurso Político.

San Sebastián, 13 de noviembre de 1774.

Muy Sr. mío:

Hemos visto la favorecida de V. S. de ocho del corriente, con particular aprecio, y gusto, por la claridad, y

solidez, con que desvanece los miedos, que el Autor del Discurso Político sobre las obras proyectadas para mejorar el Puerto, y Dársena de la M. N. y M. L. Ciudad de San Sebastián, ha formado en su papel, entendiendo a su idea las voces, con que V. S. se explica en su Plano, en cuanto a la delicadeza de la empresa y juicio prudencial del coste, que podrán ocasionar las averías, durante la ejecución de la misma Dársena, con cuya claridad nos hace de nuevo ratificar a V. S. sus superiores luces.

Los cálculos que V. S. nos insinúa, para atender al desempeño de esta obra, tan importante al bien común del Estado, Patria, y Comercio, hicimos exactamente y con la escrupulosidad, que requiere el asunto, allí muy a los principios, en que recibimos la honra de encomendarnos la comisión y el cuidado de ella, por esta Ilustre Casa, teniendo a la vista lo que pueden dar de sí su Haber, y Derechos, que exige, en virtud de concesión Real, que por moderados, aun con algún aumento que se imponga, con arreglo a la misma concesión, no llegan con exceso a ser comparables con los del comercio de Santander, Bilbao y Bayona, y lo que deducidos los gastos ordinarios, y extraordinarios, prudenciales, la quedan en líquido, aplicables a los de dicha Dársena, y hallamos fuera de otros diferentes medios que tenemos pensados sobre el particular, son suficientes para emprender su ejecución, conforme al coste del Plano, dispuesto por V. S., si como esperamos obtenemos su aprobación de la Piedad del Rey: Participamos a V. S., persuadidos tendrá gusto en estar cerciorado de esta noticia.

Y repitiendo a V. S. nuestra fina ley, y afecto, deseamos que Nro. Sr. guíe a V. S. ms. as. San Sebastián trece de Noviembre de mil setecientos setenta, y cuatro.

Por la Ilustre Casa de Contratación, y Consulado de la Ciudad de San Sebastián.

Sus Comisionados.

ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 116-117v.

9. Representación de los Comisionados al Marqués de Grimaldi, para la aprobación del proyecto de Julián Sánchez Bort sobre la ejecución de la Dársena.

San Sebastián, 14 de noviembre de 1774.

Excmo. Sr.

Habiendo llegado a esta Ciudad el Teniente de Navío de la Real Armada, e Ingeniero Hidráulico Director de las Obras del Ferrol D. Julián Sánchez Bort, que V. E. nos facilitó para la dirección de la Dársena proyectada ejecutar en este Puerto, se dedicó inmediatamente a reconocer su situación, y tomar, con vista del Plano, y Presupuestos formados por D. Pedro Ignacio de Lizardi Arquitecto Civil, e Hidráulico, las instrucciones, e informes que le parecieron conducentes, esmerándose en todo, con la aplicación, y escrupulosidad, que requiere la obra, y ha dispuesto este sabio, y celoso Facultativo, mirando su comisión como una de las más importantes al bien común del Estado, el Plano, y Presupuestos, que trasladamos a manos de V. E.

Estos pasamos con carta de veinte, y nueve de Agosto de éste, al Excmo. señor Comandante General de esta M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa, para que enterado nos expusiese si algo tuviese que decir sobre ello. Y en respuesta, insertando el informe del Ingeniero en Jefe de esta Plaza, D. Carlos Agustín Giraud, nos dice, lo que V. E. comprenderá de la carta que acompaña.

Confiamos, en que hallaremos en V. E. la misma acogida, que hasta ahora hemos experimentado, en todo lo que es interés del bien del Estado, y como a Protector tan declarado del fomento, y utilidades del Comercio, recurrimos con dichos Plano, y Presupuestos, suplicando a V. E. se digne de hacerlos presentes a S. M., y que aunque según éstos, el coste de la ejecución de la Dársena asciende cosa de millón, y medio de Rs. de Vn. más, que según el del Plano, y Presupuestos de Lizardi, con todo, el Consulado llevado de su propensión a las felicidades del Estado, bien universal de la Monarquía, y Comercio, y amor Patriótico,

se anima a emprenderla, bajo de la protección Real, con que, y el Paternal amor de S. M. a mirar tiernamente a sus vasallos, y a facilitar las felicidades del Comercio, no duda salir de esta empresa, teniendo a V. E. por Protector tan poderoso, para proporcionarle los medios, que al intento tuviere la honra de pedírselos, siendo uno de tantos, por ahora, el de la aprobación por S. M. de los mencionados Plano, y Presupuesto de Bort, exonerando al Consulado, del gravamen del gasto de obras, que expone dicho Ingeniero D. Carlos Agustín, en su informe, por no haber variación sustancial del Plano antecedente, y quedar resguardadas las trescientas, y más varas de Muralla, que hay desde el ángulo C. hasta el ángulo A. de la Garita, como por confesarse en el propio informe la debilidad de la misma Muralla, y que ha sido preciso recalzar por la parte exterior, antes que se hubiese pensado en la ejecución de la Dársena, y a más suponerse, que con ésta tendrán las aguas menos expansión, y que chocarán con más violencia en la expresada Muralla, y ser lo cierto, que aquella aumenta en doscientos, y veinte mil varas cúbicas, resultantes de la excavación que se ha de hacer, para que los Navíos estén siempre en flote, según parece del No. 12 de los citados Presupuestos: Y el de que a consecuencia de dicha aprobación, para su mejor ejecución, y cumplimiento se expidan órdenes, especialmente a los Sres. del Rl. y Supremo Consejo de Castilla, y generalmente a todos los Jueces, y Justicias ordinarias, y Militares de S. M. para que den los auxilios que se pudieren por el Consulado, y no impidan ni estorben con pretexto alguno en ello.

Esperamos en la bondad de V. E. el logro de cuanto solicitamos, y rogamos a Dios que a V. E. con toda felicidad los dilatados años que puede, y necesita el bien del Estado.

San Sebastián catorce de Noviembre de mil setecientos setenta, y cuatro.

Por la Ilustre Casa de Contratación y Consulado de la Ciudad de San Sebastián.

ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 118-119v.

10. Segunda carta de Julián Sánchez Bort sobre el Discurso Político. San Sebastián, 20 de noviembre de 1774.

Muy Sr. mío:

Con el más digno aprecio he recibido la carta gratulatoria, que en trece del corriente se ha servido V. S. pasarme, con motivo de haberle parecido bien el contenido de otra mía de ocho del mismo.

Visto es, que en la prudencia de V. S. no cabía haberse empeñado en la empresa de las obras proyectadas para mejorar el puerto sin estar cierto y asegurado de que la casa tiene medios para subvenir a sus gastos, y si yo me atreví a insinuar que se formasen los cálculos, no fue porque lo dudaba, sino con el fin de animar a V.S., a que desatendiendo las infinitas opiniones, que oírás sobre el asunto, lleve adelante el noble, y generoso pensamiento de hacer feliz su Patria.

No es posible que haya oposición, ni que atraiga perjuicios al comercio, aún el aumento de algún derecho de avería (caso de pensar en ello), para tan útiles, y loables fines, como en los que V.S. piensa invertir su producto, lo que se deduce palpablemente del propio Discurso Político: dice al N.º 58 que desde el año de mil setecientos, y siete se aumentó este derecho de un cuarto a un medio por ciento: en el N.º 59 que ya había subido, en el año de mil setecientos veinte, y uno a uno por ciento: y en el N.º 60 que se cobró a este respecto hasta el año de mil setecientos cuarenta, y cuatro: igualmente se lee en el N.º 1 que el negocio más arduo, que ha ocurrido a la Ilustre Casa desde su fundación, es el presente proyecto. Pues señores, supuesto que en la Junta General de primero de julio de mil setecientos setenta, y tres, se acordó, que convenía emprender las obras de que se trata, para fomentar más el comercio, si por motivos no tan graves hubo razón, que obligase a cobrar por espacio de veinte, y cuatro años uno por ciento del derecho de avería; por qué no se ha de usar ahora de

aquel privilegio?. Y si entonces no se arruinó el comercio; por qué se ha de recelar ahora tan terrible calamidad?.

Aunque el crédito de la Ilustre Casa y Consulado de San Sebastián estuviera pendiente de un estambre no podían anunciársele tantas, ni tan fatales desgracias, como las que injustamente se suponen. Yo pienso de distinto modo, y más cuando acabo de leer la cédula concedida a D. Pedro Pradez, para ejecución del Canal Real de Murcia. Este insigne hombre, sin más caudal que su persona, tiene depositados sesenta millones de RS. para la obra; privilegio para tomar otros veinte, y cuatro millones; y facultad para hacer un fondo de sesenta millones de la misma especie, por medio de cierta rifa o lotería. Y será posible, que un particular haya adquirido crédito para girar unas cantidades tan crecidas, y que al comercio de esta ciudad le ha de faltar para cuatrocientos, y diez y ocho mil pesos?. Una, y otra suma es destinada para obras, y a la verdad no son aquellas, ni menos difíciles, ni menos arriesgadas que estas: Con que en esta inteligencia, es preciso tener constancia, y fortaleza. Dios se la dé a V. S., y le prospere muchos años en el mayor auge, como deseo. San Sebastián, y noviembre diez, y seis de mil setecientos setenta, y cuatro.

B. l. m. de V. S. su ms. obedte. y sego. servor.

Julián Sánchez Bort.

ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 121-122.

11. Acuerdo de la Ilustre Casa de Contratación y Consulado respecto al Discurso Político.

San Sebastián, 22 de noviembre de 1774.

Joaquín de Olazarra essno. de S.M. (que Dios gue.)
Rl. y del Num.º de esta M.N. y M.L. ciudad de San Sebastián, y de la Ilustre Casa de Contratación y Consulado de ella: Certifico, doy fe, y verdadero testimonio a los señores que el presente vieren, que por Junta General celebrada por dicha Ilustre Casa el día veinte, y dos del que

rige, ante mí el esno. dispuso un acuerdo del tenor siguiente:

En la sala de la Ilustre Casa de Contratación y Consulado de esta M.N. y M.L. ciudad de San Sebastián a veinte, y dos de Noviembre de mil setecientos setenta, y cuatro, ante mí el esno. se juntaron los Sres. D. Diego de Echague, D. Joaquín de Gainza, y D. Martín Ezquer de Lizárraga, Prior, y Cónsules de este mismo Consulado, y dicho Sr. Gainsa theniente de su propietario el Sr. D. Juan Josef de Zuaznábar, en concurrencia de los Sres. D. Juan Josef de Zabala, y Lecuona, su Síndico, D. Josef Domingo de Huici, D. Josef de Guruceaga, D. Juan Josef Vicente de Michelena, D. Francisco Ignacio de Goicoechea, D. Juan de Michelena, D. Juan Ignacio Ibáñez de Zabala, D. Manuel Francisco de Irurtia, D. Ignacio de Echanique, D. Josef Miguel de Goicoa, D. Alejandro de Artola, D. Josef de Espilla, D. Juan Antonio de Elizalde, D. Manuel de Echagoien, D. Miguel Francisco de Garnier, D. Fermín de Aizcorbe, D. Agustín de Beriztain, y D. Gabriel Blanco, mayor parte de los individuos, y constituyentes de esta Ilustre Casa, a tratar, conferir, y resolver asuntos que importan a la utilidad de ambas Majestades, y bien común de este comercio, conforme a sus ordenanzas confirmadas por S.M. Y hallándose así juntos, y congregados se hizo lectura de una representación, del dicho Sr. Cónsul D. Juan Josef de Zuaznábar, su fecha catorce de este mes, y el Discurso Político, que dice es sobre las obras proyectadas para mejorar el Puerto, y Dársena de este Consulado.

Y enterados sus mercedes, habiendo oído a dichos Sres. Prior, D. Diego de Echague, D. Josef Domingo de Huici, D. Josef de Guruceaga, y D. Juan Josef Vicente de Michelena Comisionados, (en virtud de Acuerdo de otra igual Junta General de Comercio de primero de julio del año próximo pasado) para las mismas obras, y Dársena en los informes, que han hecho con presentación de Rs. Ordenes, Plano, Presupuestos, y cartas del Sr. Theniente de Navío de la Rl. Armada, Ingeniero Hidráulico, y Director por S.M. de las expresadas obras D. Julián Sánchez Bort,

escritas en fecha de ocho, y diez, y seis de este mes, y la primera respuesta de la que en cinco del propio mes le pasaron dichos Sres. Comisionados, con copia del idéntico Discurso Político y otros papeles, y documentos concernientes al intento.

Dijeron, que al referido Sr. Cónsul D. Juan Josef de Zuaznábar se responda de parte de la Casa, que ha leído su representación, y Discurso.

Que éste se reduce a una pura oposición, e impugnación de la Dársena que se intenta ejecutar en este puerto, para su mejora conforme al proyecto, que sobre ello tiene hecho el Consulado, con madura reflexión, consejo, y dirección de sabios facultativos, que de orden del Rey han venido, y se hallan en esta ciudad, y aprobado por S.M. por útil al Estado, y bien común de este comercio, ofreciendo su Rl. Protección, con otras expresiones, que por un efecto de su paternal amor se ha dignado favorecerle, y a crítica nada decorosa del crédito de sus fuerzas, y fondos, que son muy otros, y superiores a los que se exponen en el citado Discurso, devolviéndosele éste, por lo mismo, y haber también asegurado a la Junta dichos señores Comisionados, y algunos de sus vocales se hallan con sus copias, que hubieron en este pueblo ha cosa de un mes.

Que espera el Consulado, que en lo sucesivo en los escritos que dispusiese, y diese al uso del público, le haga más favor, que en el enunciado Discurso, y se excuse de solicitar, que dichos Sres. Comisionados, u otros de cualquiera asunto suyo, se conformen con su modo de pensar, o tomen la molestia de exponerle verbalmente o por escrito la razón en que fundan su disenso, y con especialidad en aquellos, en que como el presente tuviese el sagrado sello de la aprobación de S.M., mediante a que semejante solicitud es peculiar, y privativo del mismo Consulado, sin que en particular individuo alguno suyo pueda hacerlo.

Que a los mencionados Sres. Comisionados se den gracias por el celo, y eficacia con que se han esmerado en atender al acierto de la importancia de la obra proyectada, que confiado a su cuidado, y que no duda la casa conti-

nuarán con el mismo hasta su perfecta conclusión, y desempeño, usando de las facultades amplias, que se les están conferidas, y se les ratifican, aprobando en todo, y por todo lo obrado por ellos hasta ahora.

Ante mí Juaquín de Olazarra.

ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 122v.-124. y

AHN. Consejos, Leg. 900, 2.^a pieza, 5-7v.

12. Real Orden aprobando el plano y presupuestos formados por Julián Sánchez Bort para la ejecución de la Dársena. *Aranjuez, 22 de mayo de 1775.*

En tiempo de la jornada del Escorial, recibí una carta de V. S. en data de catorce de noviembre del año próximo pasado, con los planos formados por el ingeniero hidráulico D. Julián Sánchez Bort, y demás papeles relativos al proyecto de la Dársena, que se intenta ejecutar en ese puerto de San Sebastián, cuyo ingeniero pasó por Rl. Orden, y a instancia de V. S. a reconocer este proyecto a resultas de haber aprobado S. M. la idea, en vista de los planos que había hecho D. Pedro Ignacio de Lizardi arquitecto civil, y hidráulico. La citada representación, y documentos se extraviaron por alguna inopinada casualidad, y con bastante sentimiento mío, mediante que conceptúo esta obra de las más importantes, y por ser principal objeto, el bien común, y la utilidad del Estado.

Ahora acaba de llegarme otra, con fecha de doce del corriente, la cual contiene iguales planos, que la representación de dicho catorce de noviembre: habiéndome enterado de ella, con el cuidado que corresponde, y visto, que sin embargo de no diferenciarse en cosa sustancial estos planos, de los formados por Lizardi, gradúa Bort la ejecución de la Dársena, a un millón, y medio de RS. más, que Lizardi, he dado cuenta al Rey de su contenido. S. M. ha hecho el aprecio, que se merece el celo de V. S., y atendiendo a que esta obra será de mucha utilidad para el

común, y que ese Consulado podrá por este medio fomentar su comercio, siguiéndose las ventajas al Estado, ha venido en aprobar el proyecto, de que se construya la Dársena, y demás obras adyacentes en ese puerto de San Sebastián, bajo los planos, y presupuestos formados por D. Julián Sánchez Bort, aprobando igualmente se valga el Consulado de los auxilios en que ha pensado, y de que se ha hablado anteriormente.

Quedo con el cuidado de avisar al Supremo Consejo de Castilla esta Real determinación, cuyo tribunal, es regular, comunique las órdenes correspondientes a las demás Justicias: Y si ese Consulado creyese conducente, se den por mi parte otras providencias, me lo avisará, pues estoy pronto a ejecutarlo a la menor insinuación. Dios gue. a V. S. ms. as. Aranjuez veinte, y dos de mayo de mil setecientos setenta, y cinco.

El Marqués de Grimaldi.

ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 151-152.

13. Acuerdo de la Junta General de Comerciantes una vez conocida la aprobación real del Proyecto de Julián Sánchez Bort.

San Sebastián, 30 de mayo de 1775.

Juan Francisco de Cardaveraz escribano de S.M., público, del número de esta M.N. y M.L. ciudad de San Sebastián certifico doy fe y verdadero testimonio a los señores que al presente vieren, que el día de ayer treinta del corriente mes, la Iltre. Casa de Contratación y Consulado, celebró Junta General de Individuos del Consulado en su sala consular, y en ella dispuso el acuerdo del tenor siguiente:

En la sala de la Iltre. Casa de Contratación y Consulado de esta M.N. y M.L. ciudad de San Sebastián, a treinta de mayo de mil setecientos setenta y cinco, se juntaron los señores Joseph Domingo de Huici, D. Juan Ignacio Ibáñez de Zabala, y D. Juan José Vicente de Michelena Prior y Cónsules del referido Consulado, D. Manuel Francisco de

Irurtia, Síndico, D. Diego de Echague D. Francisco Ignacio de Goicoechea, y D. Juan de Michelena sus Consultores, con concurrencia de D. Bartolomé de Leguía, D. Bernardo de Mendía, D. Juan Bautista de Huici, D. Juan Antonio de Elizalde, D. Josef Ignacio de Armendáriz, D. Manuel de Echagoyen, D. Agustín de Beriztain, D. Miguel Francisco Garnier, D. José Miguel de Goicoa, D. Fermín de Laquidam, D. Fermín de Aizcorbe, D. Vicente de Zavaleta, D. Ignacio de Echanique, D. Joseph Antonio de Parada, D. Bernardo de Gainza, D. Juan Joseph Ibáñez de Zavala, D. Alejandro de Artola, D. Joseph de Guruzeaga y D. Joaquín Ciarde, todos individuos de dicho comercio, y estando así juntos, y congregados por presencia de mí el escribano dicho señor Prior, hizo presente el motivo de la convocatoria de esta Junta, es la carta que los señores Comisionados para la ejecución de la Dársena proyectada por el Consulado, construir en este puerto, han pasado al mismo en fecha de veinte y siete de este mes con una Real Orden de veinte y dos del propio mes, y las ocurrencias que de resulta se promovieron en la Junta del día veinte y ocho de este idéntico mes, por D. Juan Joseph de Zuaznábar, quedando por ser tarde, para su resolución señalada la convocatoria para hoy, y que el día de ayer, recibió una carta del dicho Zuaznábar, cuyo tenor es el siguiente.

Señor Prior. Cumpló con la hombría de bien, el patriotismo, y la veneración que profeso a las órdenes de S.M., con manifestar a V.md., que habiendo tomado en consideración la cuestión de entendimiento, ocurrida en la junta de ayer, con motivo de haberse dado cuenta en ella, de la real resolución aprobando el proyecto de la Dársena, encuentro, que tal vez por un efecto de la sorpresa, que me ocasionó la falta de noticia anterior, y como secuela de ella, puede haberla tomado en distinto sentido, del natural que me presenta la lectura de un trasunto suyo. Consiguiente a lo referido con el mayor respeto, y gusto presto nuevamente mi sumisión a la regia disposición.

Estos son mis sentimientos, los cuales suplico a V.md. haga presentar a la junta de mañana, mandando cuanto

fuere de su agrado a su más afecto seguro servidor q.e.s.m. Juan Joseph de Zuaznábar. San Sebastián veinte y nueve de mayo de mil setecientos setenta y cinco. Señor D. Joseph Domingo de Huici.

Y enterados sus mrdes. y hecho lectura de todo, con madura reflexión, dijeron, que por, y en representación de la Junta, dicho señor Prior tomase la citada Real Orden en sus manos, besase, y pusiese sobre su cabeza, como a carta de su Rey, y señor natural, como en efecto lo hizo así, y volvieron a decir, que la obedecían, y obedecieron con la veneración, y respeto debido, y que su tenor se guarde, cumpla, y ejecute como en el se contiene.

Que a los referidos señores Comisionados, se responda por la Casa, dándoles gracias, por tanto como se desvelan, y esmeran, en llevar tan a su satisfacción, sus intenciones, y que espera que continúen con el mismo amor, y celo en su comisión, hasta que perfectamente quede, como se desea, concluida la ejecución de la Dársena proyectada, y aprobada por S.M. Y que a los mismos Comisionados, se les pase copia testimoniada de este Acuerdo para que les conste la conformidad, y voto que presta el expresado D. Juan Joseph de Zuaznábar, para la ejecución de la Dársena, sin embargo de las ocurrencias anteriores.

Lo cual acordaron así, y en fe de ello, firmé yo el escribano.

Ante mí Juan Francisco de Cardaveraz.

ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 165v.-168. y

AHN. Consejos, Leg. 900, 2.ª pieza, 8-11.

14. Representación de los Comisionados al marqués de Grimaldi sobre el litigio con la villa del Pasaje.

San Sebastián, 12 de junio de 1775.

Excmo. señor Marqués de Grimaldi:

Llena de favores de V.E. esta Casa de Consulado, todavía se promete otros de esa decidida inclinación de V.E. a honrarla.

Ocupados en el proyecto de la construcción de esta Dársena declarada portan del real servicio y agrado de V.E. y tocando ya en los principios de tan grande obra, se ve inquietada por la nueva Villa del Pasaje, pretendiendo privar a esta ciudad del gozo de la canal de aquel puerto, y a esta casa del pacífico comercio que ha hecho, y debido hacer en ella con arreglo a un prodigioso número de privilegios, y ejecutorias reales; sobre este asunto representó el Consulado al Rey nuestro Señor en veinte y ocho de julio del año próximo pasado por mano de V.E. y bajo su autorizada protección. Dignose S.M. de abrigar benignamente aquella representación, y mandar a la Cámara oír a estas comunidades; pero después de diez meses no ha dispuesto la Cámara, la comunicación de los autos, a la Ciudad, Consulado, y Provincia que unidas, defienden a este País, de las perniciosas novedades que intenta introducir el Pasaje, desatendiendo a la multitud de Decretos Reales, y Ejecutorias, que en tiempos pasados la condenaron. Entre otras Cédulas Reales posee la ciudad una, expedida en ese Real Sitio a diez de mayo de mil seiscientos y diez y seis, mandando en declaración de anteriores órdenes, que no se hiciese novedad en los propios, y rentas de ella y que las pueda gozar quieta, y pacíficamente como hasta entonces, sin embargo de cualesquiera órdenes en contrario que por la vía de otros cualesquiera Consejos y Tribunales se hayan dado, o se dieren, como ni tampoco en los usos, costumbres, y privilegios que tocan a la ciudad (entonces villa) y que se le guarden los que ha gozado, tenido, y tiene, como más particularmente se declara por las cédulas que en razón de ello se la han dado. ¿Quien duda Señor que una de las más estimables posesiones de la ciudad es la de la jurisdicción privativa sobre la canal del Pasaje?. Que lo son igualmente el privilegio exclusivo y pacífico goce del comercio, sobre aquellas aguas, confirmado por inmemorial uso, y costumbre, además del respetable conjunto de tantos Reales Decretos, y Sentencias de los Supremos Tribunales en lugar de la comunicación mandada por S.M., en carta orden dirigida por V.E. a la Cámara a últimos de julio del año pasado, se hallan por el correr de hoy

estas comunidades, con la impensada novedad de avisarles su agente, haberse señalado el día veinte y uno del presente mes, para la vista del expediente. Y reconociendo nosotros el desaliento, que infunde la consideración de los daños que pudiera ocasionar a este corto comercio, la planificación de otro, a poco más de un cuarto de legua de distancia, y que este mismo desaliento puede entibiar el fervoroso celo que tiene en una loable agitación, los ánimos de los individuos de este comercio, encargados por él, de la ejecución de la Dársena, nos hemos juzgado con la obligación de participar a V.E. los temores, y desazones, que estamos observando y con la de suplicar a V.E. reverente, y encarnizadamente, como lo practicamos, se digne de continuar al Consulado, su estimabilísima protección, y que recordando a S.M. su real decreto de últimos de julio, y exponiendo a su real consideración el adjunto testimonio de la Real Cédula de diez de mayo de mil seiscientos y diez y seis, quiera servirse de influir en su real ánimo, para que mande de nuevo a la Cámara, oír en justicia a estas comunidades, que tienen que reponer mucho, y muy bien fundado a cierto informe reservado, que a pesar de la justificación de la Cámara pudiera motivar una consulta menos conforme al derecho, que multiplicadas reales deliberaciones, han concedido, mantenido, y ratificado a la ciudad, de modo que aun pudiera promoverse, que en consecuencia de ellas, el Rey librase un decreto para que cese un pleito tan vicioso y que con tanta importunación, incomodo, y causa muchos indebidos gastos a estas comunidades. Crecerá la obligación que les tiene impuesta la bondad con que V.E. admite, y patrocina sus recursos, y crecerán también nuestros deseos de ejercitar en el mayor obsequio de V.E. nuestro respeto, y atención, pidiendo al cielo conserve a V.E. en la incesante dilatada prosperidad que puede, y necesita la monarquía. San Sebastián doce de junio de mil setecientos setenta y cinco.

Por la Ilustre Casa de Contratación y Consulado de esta ciudad de San Sebastián.

Sus Comisionados.

ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 158v.-161.

15. El Corregidor de Guipúzcoa informa a los Alcaldes de la Real Orden con la aprobación del proyecto de Julián Sánchez Bort y el Acuerdo del Real y Supremo Consejo de Castilla, de 29 de junio de 1775, para que todos los ayuntamientos auxilien la construcción de la Dársena.



DON FRANCISCO GARCIA DE LA CRUZ, del Consejo de su Magestad, su Oïdor en la Real Chancillería de Valladolid, y Corregidor de esta Provincia de Guipuzcoa.

*Hago sabèr al Alcalde de
y su Escribàno de Ayuntamiento;
que por Acuerdo del Real, y Supremo Consejo de
Castilla, se me ha participado una Orden del te-
nór siguiente.*

COn fecha de veinte y cinco de Mayo proximo, se ha comunicado al Consejo la Real Orden, que se sigue.

„ Ilustrísimo Señor : Movido el Consulado de
„ San Sebastian, de un zelo patriótico, ha busca-
„ do todos los medios posibles para la felicidad del
„ Vecindario de aquella Costa, aumento de su
„ Comercio, y ultimamente para el bien del Es-
„ tado en general, con cuyas miras juzgò conve-
„ niente mejorar su Puerto, construyendo una Dar-
„ sèna, y otras Obras adjacentes, todo à su costa.
„ Para el acierto de esta importantísima Obra,
„ consultó à Sugetos facultativos, y inteligentes,
„ solicitando fuese à su reconocimiento, como en
„ efecto fuè, por Real-Orden, Don Julian San-
„ chez Bort, Sugeto muy conocido por su havi-
„ lidad, y talento : Este Ingeniero Hidraulico, ha
„ formado los Planos correspondientes, y ha de-
„ mostrado el modo de construir la proyectada
„ Darsena, que admita Navios de mayor porte,
„ que los que han entrado hasta ahora en aquel
„ Puerto ; y arreglado todo, à punto de empezar

„ su construccion , ha recurrido al Rey el Con-
 „ sulado , solicitando su Real Aprobacion , para
 „ poner desde luego en egecucion sus loables deseos.
 „ Enterado su Magestad de este Proyecto , y vis-
 „ tos los Planos formados sobre el , ha conocido
 „ la considerable utilidad , que se seguirá al Co-
 „ mercio de aquella Ciudad , y por consiguiente,
 „ que redundará en bien comun del Estâdo ; y me
 „ ha mandadô manifestar à aquel Consulado su Real
 „ gratitud , por el desvelo con que se esmera, por
 „ su parte , à proporcionar la felicidad del Reyno,
 „ sacrificando sus propios caudales , avisandole de
 „ haverse dignado aprobar la mencionada construc-
 „ cion de la Darsena , y demàs Obras adjacentes,
 „ bajo los Planos , y presupuestos que ha formado
 „ el Ingeniero Don Julian Sanchez Bort.

„ Quiere igualmente su Magestad , que pre-
 „ venga yo à V. S. I. de ésta Real Resolucion , à
 „ fin de que , haciendola presente al Consejo , ex-
 „ pida dicho Tribunal las Ordenes que le parezcan
 „ convenientes à todas las Justicias de aquella Pro-
 „ vincia , para que dèn el auxilio que se les pidie-
 „ re , y pueda contribuir al insinuado efecto.
 „ Dios guarde à V. S. I. muchos años , como deseo.
 „ Aranjuez veinte y cinco de Mayo de mil sete-
 „ cientos setenta y cinco. El Marqués de Grimaldi.
 „ Señor Don Manuel Bentura Figueroa.

Publicada , y vista en el Consejo la anteceden-
 te Real-Orden , con lo expuesto por el Señor Fis-
 cal , ha acordado se comuniquè à V. S. para que
 auxilie , y haga que las Justicias de esa Provincia,
 auxilien tambien al Consulado de San Sebastian , en
 la construccion de la Darsena , y maniobras adja-
 centes que se expresan , y pretende hacer à su cos-
 ta el Consulado , dando dichas Justicias el auxilio,
 que se les pidiere , y pueda contribuir à este fin ;

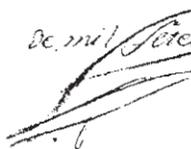
Y

Y para que V. S. se halle enterado, y disponga su cumplimiento, se lo participo de Orden de este Supremo Tribunal; y de su recibo me dará aviso, para pasarle à su noticia.

Dios guarde à V. S. muchos años : Madrid veinte y nueve de Junio de mil setecientos setenta y cinco. Don Antonio Martinez Salazar. Señor Corregidor de la Provincia de Guipuzcoa.

Y para que dicha Orden tenga la debida observancia, acordè librar el presente, por el qual mando, se haga saber al referido Alcalde, por el Escribano de Ayuntamientos, y se archive (como està prevenido en las Providencias generales) haciendo que se anòte en los Oficios de los Escribanos Numerarios de esa Republica. Fecha en

la villa de Tolosa à catorce de Mayo de mil setecientos setenta y cinco.



AGG., Sección 2.^a, Neg. 8, Leg. 37. y
AHN. Consejos, Leg. 900, 2.^a pieza, 14-15.

16. Representación al Ministro de Estado marqués de Grimaldi, sobre la oposición a la construcción de la Dársena. *San Sebastián, 1 de diciembre de 1775.*

Excmo. Sr.:

Muy Sr. mío: No contento V. E. con otras muchas, y muy singulares demostraciones, con que ha querido auxiliar la construcción de esta Dársena, y obras adyacentes, se sirvió de influir en el Rl. ánimo de S. M., a que tuviese a bien expedir al Consejo el mandato contenido en el adjunto impreso, donde también se halla el comunicado por el Consejo al Corregidor de esta provincia, y por éste a todos los alcaldes de ella.

En ninguna parte más que en esta misma ciudad debía prometerse unida la mayor complacencia a la veneración, con que correspondía cumplirse tan positiva R. O., pues que ninguna otra comunidad de la provincia interesa tanto en el inmediato goce de los frutos de la grande obra, para cuya ejecución aguardo únicamente a la personal asistencia del ingeniero hidráulico D. Julián Sánchez Bort, como es notorio a V. E.

Viose el Tribunal de este Comercio en la necesidad de expedir los autos, de que incluye a V. E. copia testimoniada. A la verdad, lo sencillo, claro, perceptible, y nada sujeto a interpretaciones de los números de las ordenanzas recientemente confirmadas, por el Soberano, dispensaba de recurso a las luces, y comentario de la jurisprudencia. Sin embargo condujéronse con tanta prudencia, y tan escrupulosos en el deseo del acierto mi Prior, y Cónsules, que tomaron dictamen de dos abogados acreditados de la ciudad, y encargaron a los mismos en unión de mi asesor la extensión de los autos. Circunstancias de que he querido informar a V. E., lo primero, para que comprenda más cabalmente la sinrazón de algunos comerciantes, que han querido oponerse al cumplimiento de la justísima providencia, tanto más justa, como reconocida tal por Junta de Comercio, y necesaria, por las restituciones de diversas

cantidades de dinero, que se me ha hecho en los años de mil setecientos cincuenta y cinco, cincuenta, y ocho, sesenta, y dos, sesenta, y siete, y sesenta y nueve; lo segundo a fin de que se entere V. E. del desacato que ha sufrido el Tribunal, en que omitiendo los descontentos de la providencia al camino regular, y siempre abierto de la legítima apelación, hayan solicitado, ganando gentes primero, que una Junta General de Comercio, en que no reside autoridad alguna, reformase por contrario imperio los autos del Tribunal, o (por decirlo mejor) la disposición de las Ordenanzas, cometiendo en esta solicitud, la nueva ofensa de enviar a mi Prior con un essno. el pliego, que contenía la irregular pretensión, en el modo de exponerla, y en los afectados supuestos en que se apoyaba. Sufriolos el Tribunal, y puso con acuerdo de los mismos tres Asesores el auto prudente, de que guardasen las formalidades de derecho. Ni esto les abrió los ojos, y propasaron a concebir, y querer ejecutar el mayor atentado, que permitía la materia, o que no permitiéndolo, ni la materia, ni la razón, ni el decoro, y repugnándolo expresamente mis ordenanzas, las Leyes Rs., las repetidas recientes órdenes del Gobierno, y la misma tranquilidad, con que hasta aquí se han manejado en esta ciudad los negocios e incidentes de su limitado Comercio, presentaron al Ayuntamiento de ella un escandaloso papel, que remataba en la súplica, de que les concediese su sala capitular, y la asistencia de uno de los Alcaldes, para celebrar una Junta, con el fin de hacer frente a las disposiciones de mi Tribunal.

No esperé pudiese hacerse uso de un medio tan nuevo, tan fuera del camino, y que podía criar las más ruidosas, y sensibles resultas. Si no podía yo esperar que esto se pidiese, cómo podía recelar que esto se concediese?. Un Ayuntamiento que como todos los del Reino, ha recibido órdenes del Soberano, y las más claras advertencias tan recientemente para evitar, no congresos tan palpablemente opuestos a las intenciones del Soberano, y directamente turbativos de la pública Paz, sino aún las menores asociaciones de personas, con visos de influir especies contra la

quietud, podía dar lugar, a que se esperase que abrazase tan extrañas pretensiones?. Nadie, que pensase prudentemente y haciendo justicia al proceder del Ayuntamiento podía esperarlo, y menos me era permitido temerlo a mí, que tenía presente la orden Rl. comunicada al mismo Ayuntamiento para auxiliarme en la construcción de la Dársena, pues que en proteger a los que reusan satisfacer los derechos, que han de producir los caudales para la obra, no sólo faltarían a la orden de auxiliarme con lo que estuviese de su parte, sino que puesto de la banda contraria conspiraría a privarme de lo que es mío. Con todo eso el Ayuntamiento, si bien desentendiéndose de las razones, y protestas de dos de los Regidores, admitió la Junta, cedió la sala, y nombró por Presidente del extraño Congreso a uno de los Alcaldes, que fue D. Josef de Olazaga, pariente, e íntimo amigo de D. Pedro, y D. Francisco de Larralde, *que son los que más se distinguen en oponerse a la providencia de mi Prior, y Cónsules.*

Llegué a entender no sin sorpresa esta novedad muy de noche la víspera del día señalado para la Junta, y como único remedio a los males, que podían originarse de ella, escribí inmediatamente al Comandante General de la Provincia el Marqués de Basecourt, en los términos que entenderá V. E. por esa copia, a que junto de la respuesta que me ha dado.

Atajose por este medio la clandestina Junta; pero queda en pie el atentado del Ayuntamiento y el ningún caso que ha hecho de la Real Orden con que se halla, para auxiliarme en la obra de la Dársena. V. E. a mejores luces deliberará si merece, y conviene se le dé alguna corrección.

Por lo que a mí toca, en Junta de Comercio, que celebré el día veinte y siete, que por ser de Correo entre tantos embarazos me privó de la satisfacción de acogerme a la experimentada benéfica protección de V. E., no hallé arbitrio para no aprobar en un todo la conducta de mi Prior, y Cónsules, y por libertarlos de las desazones, y disgustos que su celo, sus aciertos, y sus esmeros en el literal, y exacto cumplimiento de las ordenanzas confirmadas por S.

M., les ha acarreado, he resuelto cesar en el ulterior conocimiento de esta materia, y sus fatales incidentes, remitiéndola a la superior siempre recta decisión del Supremo Consejo de Castilla.

Restábame la precisión de enterar de todo ello a V. E. bien que sumariamente, por no robar a V. E. sino lo indispensable de los momentos que le son tan preciosos, y tan ventajosos a la Monarquía.

Me complazco en renovar a V. E. mi agradecido rendimiento y pedir al cielo las dilatadas prosperidades de su importante persona. De esta mi Casa de Contratación y Consulado de la Ciudad de San Sebastián primero de Diciembre de mil setecientos setenta y cinco. Así lo acordaron sus mercedes, de que yo el essno. doy fe.

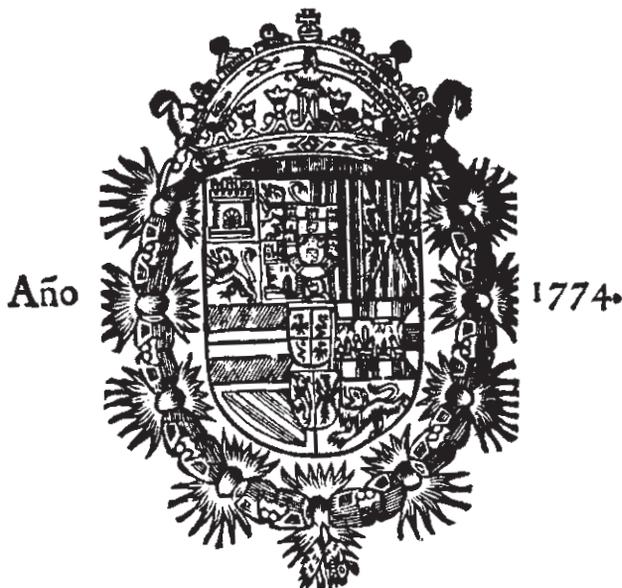
Ante mí Joaquín de Olazarra.

ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 78v.-80.

17. Real Pragmática contra los que causan bullicios. Aranjuez, 10 de abril de 1774.

✠

P R A G M A T I C A
S A N C I O N
 DE S. M.
EN FUERZA DE LEY,
 POR LA QUAL SE PRESCRIBE
 el orden con que se ha de proceder contra
 los que causen bullicios , ó com-
 mociones populares.



EN SAN SEBASTIAN:

EN LA IMPRENTA DE DON LORENZO RIESGO
 MONTERO DE ESPINOSA, &C.



DON CARLOS, POR LA GRACIA de Dios , Rey de Castilla , de Leon , de Aragon , de las dos Sicilias , de Jerusalèn , de Navarra , de Granada , de Toledo , de Valencia , de Galicia , de Mallorca , de Sevilla , de Cerdeña , de Cordova , de Corcega , de Murcia , de Jaén , de los Algarves , de Algecira , de Gibraltar , de las Islas de Canarias , de las Indias Orientales , y Occidentales , Islas , y Tierra Firme del Mar Oceano , Archiduque de Austria , Duque de Borgoña , de Brabante , y de Milán , Conde de Abspurg , de Flandes , Tirol , y Barcelona , Señor de Vizcaya , y de Molina , &c. Al Serenisimo Principe Don Carlos , mi muy caro , y amado Hijo , á los Infantes , Prelados , Duques , Marqueses , Condes , Ricos-Hombres , Priores ; Comendadores de las Ordenes , y Sub-Comendadores , Alcaydes de los Castillos , Casas Fuertes , y Llanas , y á los del mi Consejo , Presidente , y Oidores de las mis Audiencias , Alcaldes , Alguaciles de la mi Casa , Corte , y Chancillerias , y á todos los Cortegidores , Asistente , Governadores , Alcaldes Mayores , y Ordinarios , y otros qualesquier Jueces , y Justicias de estos mis Reynos , asi de Realengo , como de Señorío , Abadengo , y Ordenes , de qualquier estado , condicion , calidad , y preeminencia que sean , tanto á los que ahora son , como à los que serán de aqui adelante , y à cada uno , y qualquier de Vos: **SABED** , que las repetidas expe-

riencias del Gobierno han demostrado en todos tiempos , que no se puede asegurar la felicidad de los Vasallos , si no se mantiene en todo su vigor la autoridad de la Justicia , y en su debida observancia las Leyes , y las Providencias dirigidas à contener los espíritus inquietos , enemigos del sosiego público , y defender á los dignos Vasallos de sus malignos perjuicios. Este importante objeto ha merecido siempre la primera atencion de los Reyes , y obligò su justificacion á promulgar sucesivamente repetidas Leyes preventivas de bullicios , y commociones populares ; pero estas mismas Leyes , promulgadas en diversos tiempos , segun los casos ocurrentes , necesitan adaptarse à las circunstancias presentes , con claras , y positivas declaraciones , que faciliten à los Jueces su pronta egecucion , y prescriban à los fieles Vasallos los medios , y modos de no confundirse con los culpados , y de auxiliar la Justicia para disipar , y perseguir los Reos de tan atroces conatos , y delitos : Con consideracion à todo , hice examinar muy sériamente este importante asunto , en que tanto se interesa la tranquilidad publica , y la seguridad de las personas , y bienes de mis fieles Vasallos ; y conformandome con lo que se me propuso por una Junta de Ministros de mi satisfaccion , y con lo que me consultò el zelo de mi Consejo , habiendo oído antes à mis Fiscales.

1 Mando , que se observen inviolablemente las Leyes preventivas de los bullicios , y commociones populares , y que se impongan á los que resulten Reos las penas que prescriben en sus personas , y bienes.

2 Declaro , que el conocimiento de estas Causas toca privativamente à los que exercen la Ju-

jurisdiccion Ordinaria; inhivo à otros qualesquiera Jueces, sin excepcion de alguno, por privilegiado que sea: prohibo, que puedan formar competencia en su razon; y quiero que presten todo su auxilio à las Justicias Ordinarias.

3 Por quanto la defensa de la tranquilidad pública, es un interes, y obligacion natural, comun à todos mis Vasallos, declaro asimismo, que en tales circunstancias no puede valer Fuero, ni esencion alguna, aunque sea la mas privilegiada; y prohibo à todos indistintamente, que puedan alegarla: y aunque se proponga, mando à los Jueces que no la admitan, y que procedan, no obstante, à la pacificacion de el bullicio, y justa punicion de los Reos de qualquiera calidad, y preeminencia que sean.

4 La premeditada malicia de los delinquentes bulliciosos suele preparar sus crueles intenciones con Pasquines, y Papeles sediciosos, yá fixándolos en puestos públicos, yá distribuyendolos cautelosamente con el fin de preocupar bajo pretextos falsos, y aparentes los animos de los incautos. Las Justicias estaràn muy atentas, y vigilantes para ocurrir con tiempo à detener, y cortar sus perniciosas consecuencias; procederàn contra los expendedores, y demás compllices en este delito, formandoles causa; y oidas sus defensas, les impondràn las penas establecidas por Derecho.

5 Declaro complices en la expedicion à todos los que copiasen, leyesen, ò oyesen leer semejantes Papeles sediciosos, sin dar prontamente cuenta à las Justicias: y para su seguridad, siempre que quieran no sonar en los Autos que se hagan, se pondrán sus nombres en Testimonio reservado,

de modo que no consten del Proceso: todo lo qual se entienda sin perjuicio de proceder á la averiguacion de sus autores.

6 Y en caso de resultar indicios contra algunos Militares, se acordará la Justicia con el Gen. fe Militar de aquel distrito, para que con su auxilio se proceda á las averiguaciones, y se logre mejor, y mas facilmente detener con el pronto castigo los progresos de la expedicion.

7 Luego que se advirtiere bullinjo ó resistencia popular de muchos á los Magistrados para faltarles á la obediencia, ó impedir la egecucion de las ordenes, y providencias generales, de que son legitimos, y necesarios egecutores, el que presida la Jurisdiccion Ordinaria, ó el que haga sus veces, hará publicar Vando, para que incontinenti se separen las gentes, que hagan el bullinjo, apercibiendolas de que serán castigadas con las penas establecidas en las Leyes, las quales se executarán en sus personas, y bienes irremisiblemente, en caso de no cumplir desde luego con lo que se les mandá: declarando, que serán tratados como Reos, y autores del bullinjo todos los que se encuentren unidos en numero de diez personas.

8 Igualmente deberán retirarse á sus casas quantos por curiosidad, ó casualidad se hallaren en las calles, con qualquiera otro motivo, ó pretexto, pena de ser tratados como inobedientes al Vando, que se deberá fijar en todos los sitios públicos.

9 Se mandará tambien, que incontinenti se cierren todas las Tabernas, Casas de Juego, y demás Oficinas públicas.

10 Como en tales ocasiones suelen los re-

bol.

15 Si los bulliciosos hiciesen resistencia á la Justicia , ò Tropa destinada à su auxilio , impidiesen las prisiones , ó intentasen la libertad de los que se huvieren yá aprehendido , se usará contra ellos de la fuerza , hasta reducirlos à la debida obediencia de los Magistrados , que nunca podrán permitir quede agraviada la autoridad , y respeto que todos deben à la Justicia.

16 Pondrá el que presida la Jurisdiccion Ordinaria el mayor cuidado en que los demás Jueces , y Partidas cuiden de conducir los Reos , con toda seguridad , à las prisiones convenientes , procurando evitar toda confusion ; y que los honrados vecinos estén separados de los culpados , para que contra estos solamente proceda el rigor , y autoridad de la Justicia.

17 Asi como me inclina el amor á la humanidad , à no aumentar las penas contra los inobedientes bulliciosos , dejándolas , segun la distincion de los casos , en el mismo tenor , y forma que lo disponen las Leyes del Reyno , que quiero se tengan aqui por repetidas , es mi voluntad , y mando expresamente , que se instruyan estas causas por las Justicias Ordinarias , segun las reglas de Derecho , admitiendo à los Reos sus pruebas , y legitimas defensas , consultando las sentencias con las Salas del Crimen , ò de Corte de sus respectivos distritos , ó con el Consejo , si la gravedad lo exigiese , con declaracion , que lo dispuesto en esta Ley , y Pragmatica se entienda para lo que pueda ocurrir en lo futuro sin trascender á lo pasado.

18 Tengo declarado repetidamente , que las concesiones hechas por vía de asonada , ò comocion , no deben tener efecto alguno ; y para
evi-

boldosos apoderarse de las Campanas , y poner con su toque en confusion, à los vecinos, profanar los sagrados Templos , con violencias , y tal vez con efusion de sangre ; cuidarán las Justicias , los Parrocos , y los Superiores Eclesiasticos de resguardar los Campanarios con seguridad , cerrar los Conventos , y casas de sus habitaciones , y los Templos , siempre que prudentemente se tema falta de respeto , profanacion , ó violencia en la Casa de Dios.

11 Las Gentes de Guerra se retirarán à sus respectivos Cuarteles , y pondrán sobre las Armas , para mantener su respeto , y prestar el auxilio que pidiere la Justicia Ordinaria al Oficial que las tuviese à su mando.

12 Todos los bulliciosos , que obedecieren, retirándose pacíficamente al punto que se publique el Vando , quedarán indultados , à excepcion solamente de los que resultaren autores del bullicio, ó commocion popular, pues en quanto á estos, no ha de tener lugar indulto alguno.

13 Publicado , y fijado el Vando, con comprehension de quanto queda expuesto, y con las demás precauciones que dictase la presencia de las cosas ; cuidarán las Justicias de asegurar las Carceles , y casas de reclusion , para que no haya violencia alguna , que desayre su respeto , y decoro, que deben mantener en todo su vigor.

14 Sin pérdida de tiempo procederán à pedir el auxilio necesario de la Tropa , y vecinos, y à prender por sí , y demás Jueces Ordinarios à los bulliciosos inobedientes , que permanezcan en su mal proposito , inquietando en la calle, sin haverse retirado , aunque no tengan mas delito, que el de su inobediencia al Vando.

Si

evitar que se soliciten , prohibo absolutamente á los delinquentes bulliciosos , que mientras se mantienen inobedientes á los mandatos de la Justicia , puedan tener representacion alguna , ni capitular por medio de personas de autoridad , de qualquiera Dignidad , calidad , y condicion que sean , con los Jueces ; y prohibo tambien á las expresadas personas de autoridad , que puedan admitir semejantes mensajes , y representaciones ; pero permito , que luego que se separen , y obedezcan á las Justicias , pueda cada uno representarlas todo lo que tenga por conveniente ; y mando , que siempre que concurren obedientes , se les oygan sus quejas , y se ponga pronto remedio en todo lo que sea arreglado , y justo.

19 Prohibo á los Jueces , que usen de arbitrio alguno en las Sentencias de las Causas , que dimanen de esta nueva Pragmatica , y Leyes de el Reyno , á que se refiere ; y mando , que en todas ellas procedan precisamente con arreglo á ella , y á las Leyes , pues de lo contrario , que no espero , me darè por deservido , y mandarè proceder contra los que resulten transgresores de mis soberanas intenciones.

20 Y para que todo tenga su puntual , y cumplido efecto , he acordado expedir esta mi Carta , y Pragmatica-Sancion , en fuerza de Ley , como si fuese hecha , y promulgada en Cortes.

15 Por la qual ordeno , y mando á todos los Jueces , y Justicias de estos mis Reynos , y á los estantes , y habitantes en ellos , de qualquiera estado , preeminencia , y condicion que sean , vean lo dispuesto , y ordenado en ella , y lo guarden , cumplan , y egecuten , segun como se establece , y se lo hagan guardar , cumplir , y egecutar por

todo rigor de Derecho , dando para ello los expresados Jueces , y Tribunales en sus distritos , y Jurisdicciones los Autos , Mandamientos , y Sentencias correspondientes ; y para su mayor observancia , y quanto á esto toca , y pertenece , derogó qualquier Fuero , por privilegiado , y especial que sea , por no tener lugar en estos casos ; y prohibo se formen competencias , ni turbe á las Justicias Ordinarias , y Tribunales superiores en sus procedimientos tocantes á esta clase de negocios ; y mando asimismo , que esta mi Carta se publique en la forma acostumbrada para que llegue á noticia de todos , y no se pueda alegar ignorancia , que asi es mi voluntad : Y que al traslado impreso de esta mi Pragmatica firmado de Don Antonio Martinez Salazar , mi Secretario , Contador de Resultas , y Escribano de Camara mas antiguo , y de Gobierno del mi Consejo , se le dé la misma fé , y credito que á su original. Dada en Aranjuez á diez y siete de Abril de mil setecientos setenta y quatro. = YO EL REY. = Yo Don Josef Ignacio de Goyeneche , Secretario del Rey nuestro Señor , le hice escribir por su mandado. Don Manuel Ventura Figueroa. = Don Juan Acedo Rico. = Don Josef de Vitoria. = Don Miguel Joaquin de Lorieri. = Don Domingo Alejandro de Zerezo. = Registrado. = Don Nicolás Verdugo. = Teniente de Canciller Mayor. = Don Nicolás Verdugo,

PUBLIACION.

EN la Villa de Madrid , à veinte dias del mes de Abril de mil setecientos setenta y quatro, ante las Puertas del Real Palacio , frente del Balcon principal del Rey nuestro Señor , y en la Puerta de Guadalajara , donde està el público trato , y comercio de los Mercaderes , y Oficiales ; estando presentes Don Marcos Argaiz , Don Tomás Joven de Salas , el Conde de Balazote , y Don Gregorio Portero de Huerta , Alcaldes de la Casa , y Corte de S. M. se publicò la Real Pragmatica-Sancion antecedente , con Trompetas , y Timbales , por voz de Pregonero público , hallandose à élla diferentes Alguaciles de dicha Real Casa , y Corte , y otras muchas personas , de que certifico yo Don Francisco Cayetano Fernandez , Escribano de Camara del Rey nuestro Señor , de los que en su Consejo residen. Don Francisco Cayetano Fernandez.

Es copia de la Real Pragmatica-Sancion , y su publicacion original , de que certifico. = D. Antonio Martinez Salazar.

Es copia del Egemplar remitido al Señor Corregidor Interino de esta M. N. y M. L. Provincia de Guipuzcoa , de cuya Orden se ha reimpresso ; y con la remision necesaria lo firmo en esta Villa de Tolosa , á quince de Junio de mil setecientos y setenta y quatro.

18. Real Provisión del Real y Supremo Consejo de Castilla al Corregidor de Guipúzcoa.

Madrid, 10 de julio de 1777.

D. Carlos por la gracia de Dios Rey de Castilla, de León, de Aragón, de las dos Sicilias, de Jerusalén, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, de Jaén, Señor de Vizcaya, y de Molina etc. A vos el nuestro Corregidor de la Provincia de Guipúzcoa, salud y gracia, bien sabeis que habiéndose visto en nuestro Consejo diferentes representaciones remitidas a él con Rs. órdenes de N.R.P., hechas por el Consulado de la Ciudad de San Sebastián, y sus Individuos acompañadas de varios Documentos sobre los disturbios y desavenencias ocurridas entre unos y otros con motivo de la construcción de la nueva Dársena y obras adyacentes proyectadas en dicho puerto de San Sebastián que deben costearse del derecho de la Avería, y otras cosas teniendo en cuenta el nuestro Consejo lo expuesto por nuestro Fiscal por auto que se proveyó en diez y seis de Junio de él año próximo pasado manda se comunicare orden a él Prior, y Cónsules para que por entonces y hasta que el nuestro Consejo otra cosa mandare no se celebre Junta alguna General, ni particular sobre construcción de Dársena, y obras adyacentes, proyectadas haciéndolo saber al Consulado para que lo tuviese entendido, y cumpliese sin contravenir en manera alguna dejándolas en el ser, y estado que tenían antes que se tratase de examinar el nuevo proyecto, Plano, y Disertación que había formado D. José de Odriozola después de él del Ingeniero D. Julián Sánchez Bort aprobado por nuestra real Persona: Que a vos el nuestro Corregidor se os dirigiese otra orden para que oyéseis instructivamente al Consulado, y a los cinco antiguos Comisionados para la Construcción de la Dársena, D. Josef Guruceaga, D. Juan Vicente de Michilena, D. Juan Josef de Goycoechea, D. Juan Josef Ibañez de Zavala, y D. Josef Domingo de Huizi, como también a la Ciudad de San Sebastián median-

te el interés público de las obras y informaseis con justificación quanto constase, y se le ofreciera en el asunto con la mayor claridad, y distinción remitiendo copia de los Planos Condiciones y disertaciones de los citados Bort y Odriazola justificando con documentos legitimos o en la forma posible en virtud de que título exigía el Consulado el derecho de Avería, en que consistía, como se pagaba, y administraba, quanto producía annualmente a que fin se destinaba su producto, que caudales había existentes de él, con todo lo demás conducente a la mayor instrucción del nuestro Consejo con prevención de que este Informe le evacuaseis de acuerdo con el Comandante general que se hallaba enterado de estos asuntos con motivo de las presentes desavenencias, y de otras diferencias, y discordias que hubo anteriormente entre el Consulado y la Ciudad de San Sebastián en razón del mismo derecho de Avería y la cantidad y calidad del género de que debe exigirse añadiendo Vos el Corregidor y Comandante de un acuerdo todo lo demás que os pareciere conveniente acortar qualquiera otra desavenencia, quexa o resentimiento que tuviesen entre si el Consulado, y sus Individuos, o miembros para que todos en adelante observasen la debida armonía que corresponde sin mezclarse en personalidades de que debía prescindirse siempre, y principalmente semejantes cuerpos. Que en quanto a la Jurisdicción del Consulado se guardasen sus Ordenanzas para que no hubiese quexas y se celebrasen las Juntas que ocurriesen en otros asuntos y diferentes de él de la Dársena con la debida formalidad, y asistencia de los que debiesen concurrir, no hallándose impedidos, ausentes, o imposibilitados, procurándose en todo mayor armonía, y evitar qualesquier motivo de quexa. Que el Consulado continuase en la construcción de la obra del nuevo fanal, o Linterna sin dexarla de mano por lo urgente, útil, y necesaria que era y no tener nada de común con las del Puerto, y Dársena que motivaban estas disputas, disturbios, y desavenencias. Y para la execución, y cumplimiento de esta resolución se expidieron las ordenes correspondientes en veinte y tres del mismo mes de Junio

próximo pasado. Después de lo qual se ha presentado en el nuestro Consejo en cinco de este mes la Petición del tenor siguiente: M.P.S. Juan Domingo de Albisu y Loynaz en nombre del Síndico de la Ilustre Casa de Contratación, y Consulado de la Ciudad de San Sebastián, y de los Comisionados por el mismo para la ejecución de la Dársena, ante V.A. como mas haya lugar en derecho Digo: Que el Consejo para cortar los escándalos, y disturbios nunca experimentados en aquel cuerpo ocasionados por el genio violento y dominante de su Prior, D. Juan Josef de Zuaznabar se sirvió dar orden en veinte y tres de Junio próximo dirigida al Prior, y Cónsules en la que se les prevenía haber acordado entre otras cosas que por ahora y hasta que el Consejo otra cosa mandase no se celebrase Junta alguna general, ni particular sobre Construcción de Dársena, y obras adyacentes proyectadas en aquel Puerto haciéndolo saber al Consulado para que lo cumpla sin contravenir en manera alguna dexando las cosas en el ser, y estado que tenían antes que se tratase de examinar el nuevo proyecto, y Plano formado por D. Joseph de Odriazola después de él de el Ingeniero D. Julián Sánchez Bort aprobado por S. M. En quanto a la Jurisdicción del Consulado se guardasen sus Ordenanzas para que no haya quejas, y se celebren las Juntas que ocurran en otros asuntos diferentes del de Dársena con la debida formalidad, y asistencia de los que dben concurrir no hallándose impedidos, ausentes, e imposibilitados procurando en todo la mayor armonía y el evitar qualquiera motivo de queja y que el Consulado continuase en la Construcción del nuevo Fanal o Linterna, sin dexarla de la mano por lo urgente, útil, y necesario que es, y no tener nada de común con las del Puerto, y Dársena; recibida esta orden en la Junta celebrada por el Prior, y Cónsules en veinte y ocho del citado mes, se acordó que se obedeciese, guardase y cumpliese literalmente; y para el efecto se escribiese con Propio a D. Francisco Xavier de Echeverría, Maestro Arquitecto la carta que se inserta que llevaba escrita, y dispuesta el citado Prior que se reduce a decirle que luego que la reciba se

pusiese en camino para aquella Ciudad, a encargarse de la obra del nuevo fanal el primer Cónsul D. Juan Joseph Ibañez de Zabala hizo presente que en la orden expresamente se prevenía se hiciese saber al Consulado, y por lo mismo correspondía y pedía se llamase al Síndico, y quatro Consultores con arreglo a la ordenanza, y también a todos los demás Individuos matriculados para hacerles saber la citada Orden para su puntual observancia, y cumplimiento, sin que se tratase de asunto de Dársena: que igualmente entendía que la obra de la torre y Linterna que el Consejo mandaba continuar debían hacerla los mismos Comisionados que como Apoderados del Consulado ejecutaron la torre en el año anterior por medio del mismo maestro Echevarría, u otros que estimasen mas convenientes para el intento y que mandando el Consejo que las cosas quedasen en el ser, y estado que tenían antes que se tratase de examinar el nuevo proyecto de Odriozola, no tenían el Prior, y el Cónsul D. Domingo de Irulegui facultad de privarles de dicha comisión en que estaban entendiendo en aquel tiempo, y tomarla ellos para si como lo disponían en aquel Decreto que lo protextaba, y pedía testimonio como resulta del que presento y juro. La Orden del Consejo merecía, debía ser obedecida y cumplida en todas sus partes por obligación que tienen todos los Vasallos del Rey de obedecer los preceptos del primer Tribunal del Reino y las circunstancias que intervienen en esta orden estrecha mas la obligación, pues había procedido otra orden de S.M. por la vía reservada de estado, para que el Consulado, y sus Individuos, sin réplica ni pretexto alguno obedeciesen y ejecutasen quanto ordenase el Consejo en este asunto; pero el Prior Zuaznabar ha dado prueba nada equívoca de que propondrá en su ánimo mas la ostentación de que se ha de ejecutar lo que quiere que la obediencia debida a órdenes tan sagradas se repara lo primero que dando por supuesto que se había de executar lo que ordenase llevó dispuesta la carta para el Arquitecto Echeverría en lo que se conoce el predominio que tiene en el Cónsul Irulegui, lo segundo se nota que no

se detiene en faltar a la orden porque previniéndose en ella que se hiciese saber al Consulado no da providencia alguna para ello, antes dispone en quanto al contenido de la orden como si el Prior y Cónsules fuera el Consulado, siendo así que éstos solo componen el Tribunal de Justicia según lo prevenido en el Capítulo Tercero, número quarto de sus ordenanzas no se puede resolver cosa alguna tocante al gobierno del Consulado, y demás cosas pertenecientes al bien público del comercio, no concurriendo el Prior, Cónsules, los quatro Consultores, y el Síndico o sus Thenientes; La orden del Consejo ha recaído sobre controversias suscitadas en Juntas en que has concurrido no solo el Prior, y Cónsules, sino Individuos particulares esto es en Juntas generales aunque con exclusión violenta de Individuos que han debido concurrir; y por lo mismo debió hacerse saber en Junta General de todos los Individuos, y en no haberlo así practicado han contravenido expresamente el Prior, y Cónsul Irulegui a la orden del Rey, y del Consejo sin que les quede pretexto ni aun aparente para salvar su conducta no habiendo convocado en un asunto de Gobierno, siquiera a los Consultores, y Síndico, y en arrogarse asimismo toda la representación del Consulado, y por consiguiente la decisión de las controversias dejando ilusoria la del Consejo. Lo tercero se advierte que la Orden del Consejo manda que se dexen las cosas en el ser, y estado que tenían antes que se empezase a tratar del nuevo proyecto de Odriozola, y estando entonces mis partes Comisionados para la ejecución del Fanal o Linterna no han podido el Prior, y Cónsul privarles de la comisión, y mucho menos tomarla por sí sin que pueda servirles de pretexto el expresar la orden que continúe el Consulado en la obra del Fanal, o Linterna por deberse entender por medio de los Apoderados, o Comisionados que tenía nombrados antes por el mismo hecho de mandar que las cosas quedasen en el ser, y estado que tenían antes de las disputas. Estas contravenciones son tanto mas reprehensibles, y punibles quanto son dirigidas a llevar adelante el Prior y Cónsul a quien domina la raíz y principio de las discordias, y controversias

mediando una Real Orden tan benigna, eficaz, y persuasiva para cortarla como fue lo que se dio por la vía reservada de Estado, digna de que la obedeciesen como propuso el Síndico mi parte y resolvió el mayor número de Individuos; pues habiendo sido la raíz, y principio de estas controversias el privar a mis partes de la comisión que tenían del Consulado para la ejecución de la Dársena, y el excluirlos de las Juntas, juntamente con sus Parientes, y Amigos para ser el Prior absoluto disponedor de las cosas del Consulado sigue la misma idea después de las Ordenes de S.M., y del Consejo ya en privarles de la Comisión que también tenían para la ejecución del Fanal o Linterna, ya en excluirlos como a los Consultores, y a todos los demás Individuos de la intervención en la Junta del Consulado, quedando árbitro el Prior con el Cónsul Irulegui para hacer quanto quiera. No haciéndose un pronto castigo a unos Espíritus tan orgullosos y díscolos como el de este Prior, y Cónsul que le sigue continuarán los escándalos y las Providencias del Consejo, no serán obedecidas con la puntualidad y respeto debidos, y seguirá el mal exemplo en las demás clases del Pueblo. Por tanto: suplico a V.A. que habiendo por presentado el referido testimonio se sirva librar nueva orden cometida al Corregidor de aquella Provincia, para que por si, o mediante no residir en aquella ciudad delegando la Persona de su satisfacción, recoja del Prior la primera orden del Consejo y convocando Junta General de todos los Individuos haga saber al Consulado, y ponga a los Comisionados en posesión de la comisión que tenían para la ejecución del Fanal, o Linterna antes que se tratase de examinar el Proyecto de Odriazola como se previene en dicha Real Orden y para algún escarmiento del Prior D. Juan Josef de Zuaznabar causa de todos estos disturbios, y su adherente el Cónsul D. Domingo de Irulegui les exija una buena multa, y las costas de este recurso; y caso que el Consejo por la ausencia del Corregidor tenga por mas conveniente se entienda dicha comisión por el Ministro de Marina Juez de Arribads que reside en dicha ciudad por ser Justicia que pido juro etc.

Licenciado D. Asensio de Aguirrizabal: Juan Domingo de Albisu y Loynaz. Y visto por los del nuestro Consejo con lo representado por la Casa de Contratación y Consulado de dicha Ciudad de San Sebastián, y de los antecedentes del asunto, por auto que proveyeron en ocho de este mes se acordó expedir esta nuestra carta: Por la qual os mandamos que luego que la recibais paseis a la referida Ciudad de San Sebastián y convocando a todos los Individuos del Consulado en Junta General hagais en ella saber la Providencia del nuestro Consejo del referido día diez y seis de Junio próximo pasado de que va hecha expresión para que a todos conste y entiendan que el camino del nuestro Consejo fue que se les hiciese notoria en esta forma, y estado que tenían antes que se tratasen de examinar el nuevo proyecto formado por D. Josef de Odriazola, pongais a los Comisionados antiguos en posesión del encargo que les estaba hecho para la ejecución del fanal, o Linterna, y copiando en el Libro de Acuerdos del Consulado las citadas Providencias y este Despacho con todas las Diligencias que se practicaren en su ejecución, devolvereis original con ellas al nuestro Consejo. Que así es nuestra voluntad y para todo lo referido os damos Poder, y Comisión, en forma tan bastante como es necesario y de derecho en tal caso se requiere. Dado en Madrid a diez de Julio de 1777.

(Firmas de los miembros de la Cámara).

Yo D. Pedro Escolano de Arrieta Secretario del Rey nuestro Sr. hice escribir por su mandato con acuerdo de los de su Consejo. Por el Secretario Salazar.

En la parte inferior, debajo del sello pone:

Para que el Correxidor de la Provincia de Guipuzcoa, pase a la Ciudad de San Sebastián, y convocando a todos los individuos del Consulado en Junta General haga saber en ella la providencia que se cita, con lo demás que se manda.

Gobierno 1.^a

AHN. Consejos, Leg. 900, pieza 4.^a, 24-33.

19. Capitulado presentado por Domingo Santos de Irulegui, como apoderado del Consulado, sobre la conveniencia de no hacer la Dársena proyectada por Julián Sánchez Bort. San Sebastián, 17 de diciembre de 1777.

Ignacio Vicente de Mandiola en nombre de D. Domingo Santos de Irulegui, como apoderado del Consulado de la ciudad de San Sebastián: para este expediente instructivo, con los cinco antiguos comisionados de la pretendida Dársena D. Joseph de Guruceaga y consortes: parezco ante V. M., como más haya lugar en derecho y digo, que para desvanecer como mal fundadas las primeras ideas y suposiciones, con que se ha procedido a este proyecto, y la voluntariedad con que se ha continuado, conviene a mi parte hacer constar con citación contraria el tenor de los capítulos siguientes:

1.º Que ejecutada la dársena proyectada no podía entrar en ella en derechura embarcación alguna, que viniese de mar afuera con tiempo borrascoso, sin exponerse a un evidente naufragio, y sería forzoso diese fondo en la concha y aguardase anclada en ella hasta que hubiese tiempo bonancible para entrar en la Dársena.

2.º Que en el estado en que actualmente se halla la Concha, corren mucho peligro con tiempo borrascoso los navíos anclados en ella por el mal tenero, y la mucha mar que se agita en la misma, y corren igual riesgo, o mayor, aunque se ejecute la Dársena.

3.º Que al contrario cerrado el boquete de Santa Clara, construidos los muelles proyectados para aquel sitio, y colocados unos argollones de bronce, que se fijarán en los parajes convenientes de la misma Concha sobre unos grandes macizos de fábrica trabajados dentro de cajas, se mejorará la concha no se agitará tanto la mar en ella, estarán bien amarrados los navíos, y podrán mantenerse con toda seguridad en la misma, y en cualquiera evento podrán ser socorridos por las lanchas, que para el efecto pondrá el Consulado con este destino en Santa Clara, cuando en la

actualidad no se les puede impartir auxilio alguno por ellas en ocasiones de tiempos desechos desde los muelles, ni se les podría desde la dársena proyectada.

4.º Que en el caso de que se mejore la Concha con las obras del capítulo precedente, y se pongan por el Consulado con destino fijo algunas lanchas en Santa Clara, podrán socorrer a la entrada del puerto a los navíos, que viniesen a él con tiempos borrascosos y asegurarlos en la Concha evitando también de este modo muchos naufragios, y que por no haber podido dar dicho socorro desde los actuales muelles se han experimentado, y se experimentarían aunque se ejecutase la nueva dársena no mejorando la Concha con las citadas obras de Santa Clara.

5.º Que ejecutada la Dársena proyectada se formarían bancos de arena en la Concha, y por consiguiente se pondrá esta en peor estado del que tiene en el día, crecerán los riesgos, y se aumentarán los infortunios que se quieren evitar.

6.º Que ejecutada la Dársena habría mucho más resaca en ella que en los actuales muelles, y se formarían también en la misma bancos de arena, de modo que se vería precisado el Consulado a mantener pontones, o a sufrir cuantiosos y continuos gastos para la limpia conservación y reparación de sus muelles.

7.º Que la ejecución de la Dársena proyectada es arriesgadísima en tanto grado que cuando no sea imposible, a lo menos prudentemente se debe temer, que haya muchas y grandes averías por lo bravo de la mar en tiempos borrascosos, que suelen ser frecuentes en este puerto sobre todo en invierno.

8.º Que arruinada la Dársena proyectada estando adelantada la obra, se cegará, y echará a perder el puerto y que si llevara efecto la Dársena proyectada sería de temer, que con tiempo se islase la ciudad.

9.º Que aunque se ejecutara la nueva Dársena, no por eso vendrían al puerto de San Sebastián, por razón de la importación, ni exportación navíos que pasasen de trescientas toneladas, los cuales caben en los actuales muelles

y si viniesen para su comercio, sería en gravísimo perjuicio de él.

10.º Que ejecutadas las obras proyectadas para mejorar la Concha desde Santa Clara sin la nueva Dársena, no sólo se lograría un fondeadero seguro y abrigado, donde hasta los navíos de guerra podrían tener recurso; un fondeadero que en aguas bajas de conjunción, y oposición llegara a treinta pies en un espacio de seiscientas varas de diámetro desde donde lo va perdiendo gradualmente hasta terminar en los arenales, sino también grandes almacenes anchurosos tinglados, cómodos, obradores para el servicio de Marina, balsas para tener en agua cantidades crecidas de maderas de todas especies, gradas muy cómodas para construir navíos, diques para carenarlos, y en fin todo lo necesario para un astillero de marchantes que ni hay ahora, ni abría, aunque se ejecutase la nueva dársena.

11.º Que aunque los grandísimos inconvenientes, riesgos, o imposibilidad de la ejecución de la Dársena proyectada, y su insuperable coste permitiese, que concluida ésta quedasen siempre en flote los navíos, que arribasen a ella y que al presente existen en seco en bajamar en los actuales muelles, esta pequeña ventaja no sería comparable con las que han de resultar a la navegación, y comercio en general, y a mi parte en particular de las obras expresadas en el capítulo precedente, que son de muchísimo menos coste y fácil ejecución.

12.º Que el poner por obra la Dársena proyectada costaría mucho más de los seis millones, doscientos cincuenta y ocho mil reales en que la calcula D. Julián Sánchez Bort, por ser muy inferiores los precios de ella, y hallarse omitidas varias partidas en su presupuesto.

San Sebastián 17 de diciembre de 1777.

ACG., Civiles Lecuona, Leg. 183, 7-9v.

20. Miembros del Consulado de San Sebastián en la época del proyecto de la Dársena

AIZCORBE, Fermín de.
ALBI (hermano) y BLANDIN.
AMESTOY, José Vicente de.
ANSORENA GARAIOLA, Fernando Vicente de.
ARAGORRI, Juan de.
ARANGUA, Miguel Francisco de.
ARBAIZA, Nicolás Antonio de.
ARIOLA, Alejandro de.
ARMENDARIZ, José Ignacio de.
ARPIDE, José Ignacio de.
ARTOLA, Alejandro de.
BERDACHIPIA, Miguel de.
BERISTAIN, Agustín de.
BETBEDER, Antonio de.
BIGAR, Gabriel.
BLANCO, Gabriel.
BURGUE, Gerónimo de.
CAMPOS, J. Antonio de.
CARRERA, José Ignacio de.
CARRERA, Juan de.
CIARDE, Joaquín.
CORDON, Juan José de.
DAVIDIE, viuda de (hijo) y Larrache.
DEMBLANS, Juan.
DUBLE, Bautista Joaquín de.
ECEIZA, Joaquín de.
ECHAGOIEN, Manuel de.
ECHAGUE, Diego de.
ECHENIQUE, Ignacio de.
ECHEVERRIA, Agustín de.
ELIZALDE, Juan Antonio de.
ELIZONDO, Fermín de.
ESPILLA, José de.
EZQUER DE LIZARRAGA, Martín.
FERNANDEZ MADRILEÑO, Francisco.

FRANCINE, Diego de.
GAINZA, Bernardo Joaquín de.
GALAIN, Fermín de.
GARDE, Joaquín de.
GARNIER, Miguel Francisco de.
GOICOA, José Miguel de.
GOICOECHEA, Francisco Ignacio de.
GOICOECHEA, Juan José de.
GOICOECHEA, Juan Ramón de.
GRUET, Santiago.
GURUCEAGA, José de.
HUICI, José Domingo de.
HUICI, Juan Bautista de.
IBAÑEZ DE ZABALA, Juan José.
ILLARAMENDI, Ignacio de.
LANDERIBAR, José Antonio de.
LAQUIDAIN, Fermín de.
LARRALDE DIUSTEGUI, Francisco de.
LARRALDE DIUSTEGUI, Pedro de.
LARREANDI, Francisco Javier de.
LEGUIA, Bartolomé de.
LOFON, Marcos.
LONE, Juan.
MENDINUETA, Juan José de.
MICHELENA, Juan José Vicente de.
MILA, José de.
NOGUEZ, Bernardo.
PARADA, José Antonio de.
POLLO Y SAGASTI, Francisco Ignacio.
RUINES Y BURGUE.
SANCHO, Julián.
SORT, Tomás.
URBISTONDO, José Antonio de.
ZABALETA, Vicente de.
ZUAZNABAR, Juan José de.
ZUBIRAN, Francisco de.

21. Componentes de las Juntas del Consulado

Juntas de Consultores

- 1773 Prior: Francisco Ignacio de Goicoechea
 Cónsules: José Domingo de Huici (Com.)
 Juan José de Mendinueta
 Consultores: Juan José Ibáñez de Zabala (Com.)
 Juan José de Goicoechea (Com.)
 Diego de Echague
 Bernardo de Gainza
- 1774 Prior: Diego de Echague
 Cónsules: Juan José de Zuaznábar
 Martín Ezquer de Lizarraga
 Consultores: José Antonio de Urbiztondo
- 1775 Prior: José Domingo de Huici (Com.)
 Cónsules: Juan Ignacio Ibáñez de Zabala
 Juan José Vicente de Michelena (Com.)
 Consultores: Diego de Echague
 Juan José de Zuaznábar
 José Ignacio de Goicoechea
 Juan de Michelena
- 1776 Prior: Juan de Michelena
 Consultores: Juan José Vicente de Michelena (Com.)
 Juan Ignacio Ibáñez de Zabala
 Juan José de Goicoechea (Com.)
 Francisco Ignacio de Pollo y Sagasti
- 1777 Prior: Juan José de Zuaznábar
 Cónsules: Juan José Ibáñez de Zabala (Com.)
 Ignacio de Echenique
- 1778 Prior: Diego de Echague
 Cónsules: José Domingo de Huici (Com.)
 Francisco Ignacio de Pollo y Sagasti
- 1779 Prior: Juan José Ibáñez de Zabala (Com.)
 Cónsules: Juan José de Goicoechea (Com.)
 Juan Antonio de Elizalde
- 1780 Prior: Domingo de Huici
 Cónsules: Bernardo de Mendía
 J. Antonio de Campos.

Junta de Comisionados de la Dársena

Priores:

1773	Francisco de Goicoechea
1774	Diego de Echague
1775	Diego de Echague (substituyendo a Huici)
1776	Juan de Michelena
1777	Juan José de Zuaznábar
1778	Diego de Echague
1779	Juan José Ibáñez de Zabala
1780	Domingo de Huici

Comisionados:

José Domingo de Huici
 José de Guruceaga
 Juan José Vicente de Michelena
 Juan José Ibáñez de Zabala
 Juan José de Goicoechea

24. Bibliografía citada

- ANABITARTE, Baldomero: **Colección de Documentos Históricos del Archivo Municipal de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastián**. San Sebastián 1893.
- **Gestión del Municipio Donostiarra en el siglo XIX**. Imprenta de F. Jornet, San Sebastián, 1903.
- ARREGUI, B. de: "El faro viejo de Igueldo". En *Euskalerrriaren Alde* (1914).
- ASTIAZARAIN, María Isabel: **La Iglesia Parroquial de Elgoibar**. Ayuntamiento de Elgoibar 1985.
- "Iglesia Parroquial de Pasajes San Pedro". En *B.E.H.S.S.*, 10 (1976).
 - **Arquitectos Guipuzcoanos del siglo XVIII: Martín de Zaldúa, José de Lizardi, Sebastián de Lecuona**. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián 1988.
 - **La Iglesia de Santa María de San Sebastián**. Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián 1989.
 - "La arquitectura hidráulica en Guipúzcoa durante el reinado de Carlos III". En *IV Jornadas de Arte El Arte en*

- tiempo de Carlos III.** Departamento de Historia del Arte “Diego Velázquez”, C.S.I.C., Madrid 1989.
- **Arquitectos Guipuzcoanos del siglo XVIII: Ignacio de Ibero, Francisco de Ibero.** Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián 1990.
 - **Arquitectos Guipuzcoanos del siglo XVIII: Martín de Carrera. Manuel Martín de Carrera.** Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián 1991.
 - **La construcción de los Caminos Reales de Gipuzkoa en el siglo XVIII.** Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián 1995.
- BASTERRA, Ramón de: **Una empresa del siglo XVIII. Los Navíos de la Ilustración. Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y su influencia en los destinos de América.** Caracas 1925.
- BEDAT, Claude: “L’enseignement de l’architecture a l’Academie de Saint Ferdinand 1752-1808”. Actas del XXIII Congreso Internacional de Historia del Arte, III. Granada 1976.
- BURDALO, Soledad: “La alternativa marinera”. En **La obras públicas en el siglo XVIII.** Revista MOPU, n.º 356 (1988).
- CAMINO Y ORELLA, Joaquín Antonio del: **Historia Civil-Diplomática-Eclesiástica anciana y moderna de la ciudad de San Sebastián.** Ayuntamiento de San Sebastián 1963 (1.ª ed. Bilbao 1870).
- CAPEL, Horacio y otros: **Los ingenieros militares en España en el siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial.** Universidad de Barcelona 1983.
- CAPEL, Horacio; SANCHEZ, Joan Eugeni y MONCADA, Omar: **De Palas a Minerva.** C.S.I.C. Madrid 1988.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano: **Los puertos marítimos vascongados.** Biblioteca Vascongada de los Amigos del País, San Sebastián 1951.
- Extracto de las Juntas Generales celebradas por la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País.** Reed. de la Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones. San Sebastián, 1985.
- GARATE OJANGUREN, María Montserrat: “El Consulado de San Sebastián y el Comercio con Indias (Su papel decisivo en la Compañía de Caracas)”, en **Homenaje a J. Ignacio Tellechea Idígoras.** B.E.H.S.S. 16-17 (II). San Sebastián 1982-1983.

- “Comercio directo con América y fueros 1178-1780. Estudio documental sobre un debate en el País Vasco”. En Boletín R.S.B.A.P., XLI (1985), cuadernos 1-2.
 - **La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas**. Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián 1990.
- GARCIA-ALCAÑIZ YUSTE, Julia: **Arquitectura Neoclásica en Galicia siglos XVIII al XIX**, 2 vol. Tesis Doctoral 26/86, Universidad Complutense de Madrid.
- GOMEZ DE ARTECHE, José: **Nieblas de la Historia Patria**. Imprenta de Víctor Sáiz, Madrid 1876.
- IZAGUIRRE, Ricardo de: **Estudios acerca de la Bahía de San Sebastián**. Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa, San Sebastián 1933.
- **El Urumea y los Puertos Donostiarras**. Monografía de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, San Sebastián, sin fecha.
- KUBLER, George: **Arquitectos de los siglos XVII y XVIII**. Ars Hispaniae, vol. XIV. Ed. Plus Ultra, Madrid 1957.
- LARRAMENDI S.J., Manuel de: **Coreografía o descripción general de la muy noble y muy leal Provincia de Guipúzcoa**. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián 1969.
- LAZCANO, Samuel: **Creación y Ordenanzas del Consulado de San Sebastián**. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián 1986.
- LLAGUNO Y AMIROLA, Eugenio: **Noticias de los Arquitectos y Arquitectura Española desde su Restauración**. Madrid 1829, T. IV.
- MARTIN GONZALEZ, Juan José: “Una obra ferrolana de Julián Sánchez Bort”. Boletín del Seminario de Estudios de Arte y Arqueología, XIV (1947-48), Universidad de Valladolid.
- MEXIA CARRILLO, Fernando: **El Castillo de Santa Cruz de la Mota y las murallas de la plaza de San Sebastián**. Grupo Doctor Camino de Historia Donostiarra. San Sebastián 1979.
- MIGUEL, Isabel: **El comercio hispano-americano a través de Pasajes-San Sebastián (1778-1795)**. Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián 1991.
- MONTERO AROSTEGUI, J.: **Historia y descripción de la ciudad y departamento naval del Ferrol**. Madrid 1859.

- MUGICA, Serapio: **Curiosidades Históricas de San Sebastián**, I. Bilbao 1900, reed. Caja de Ahorros Municipal, San Sebastián 1970.
- **Las calles de San Sebastián**. San Sebastián 1916, 2.ª edición 1965.
 - **Estudios sobre San Sebastián**. Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián 1980.
- MUGICA, Serapio y AROCENA, Fausto: **Reseña histórica de Rentería**.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, María Lourdes: “La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1799)”. En *Boletín R.S.B.A.P.*, L-1 (1994).
- OLAVIDE, ALBARELLOS y VIGON: **San Sebastián: Historia de sus Fortificaciones (siglos XVI y XVII)**. San Sebastián 1963 (redactado en 1913).
- ORDOÑEZ, Joaquín de: **San Sebastián en 1761**. Prólogo de Alfredo de Laffitte, San Sebastián 1900, reed. 1963.
- PARDO CANALIS: **Registro de Matrícula de la Academia de San Fernando (1752-1815)**. C.S.I.C., Madrid 1967.
- PAVIA, Francisco de Paula: **Galería biográfica de los generales de Marina**, III. Madrid 1873.
- PEINADO GOMEZ, Narciso: **Lugo monumental y artístico**. Diputación Provincial. Lugo 1989.
- Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España a Indias de 12 octubre 1778**. Madrid, Imprenta de Pedro Marín.
- SAMBRICIO, Carlos: **Silvestre Pérez. Arquitecto de la Ilustración**. Colegio de Arquitectos Vasco Navarro (Delegación de Guipúzcoa). San Sebastián 1975.
- SMITH, Sidney R.: **Historia de los Consulados del Mar**. Ed Península, Madrid.
- SAN NICOLAS, Fray Lorenzo de: **Arte y uso de la Arquitectura**. 1.ª parte 1633, 2.ª parte 1664. Edición 1736.
- RUIZ DE AEL, Mariano J.: **La Ilustración Artística en el País Vasco. La Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País y las Artes**. Diputación Foral de Alava, Vitoria 1993.
- TARRAGA, María Luisa: “Los hermanos Jaime y Vicente Bort en la Corte: el Puente Verde y el de Trofa”. En *Imafronte*, n.º 2 (1986).
- TELLECHEA IDIGORAS, José Ignacio: **La Ilustración Vasca. Cartas de Pedro Jacinto de Alava al Conde de Peñaflovida**

- VAZQUEZ SACO, Francisco: **La Catedral de Lugo**. Bibliófilos Gallegos, Colección Obradoiro. Santiago de Compostela 1953.
- VIGO TRASANCOS, Alfredo: **Arquitectura y Urbanismo en el Ferrol del siglo XIII**. Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia, Santiago de Compostela 1984.
- VV.AA.: **España y el mar en el siglo de Carlos III**. Ed. Marinvest, Madrid 1989.

25. Indices

A. Ilustraciones

1. Plano de San Sebastián en 1552.
2. Plano del Puerto de San Sebastián en 1634, por Pedro Palear Fratin.
3. Fotografía de abril de 1990, en la que se aprecia (flecha) el ángulo del muelle Cay Mingancho.
4. Plano de San Sebastián hacia 1740, atribuido al Cuerpo de Ingenieros Militares.
5. Plano de San Sebastián en 1744, por Juan Bernardo de Frosne.
6. Armas y lema de la Escuela de Navegación de San Sebastián (1798).
7. Simón de Aragorri, Marqués de Iranda.
8. Julián Sánchez Bort. Plano N.º 1.º para la Dársena de San Sebastián.
9. Julián Sánchez Bort. Plano N.º 2.º para la Dársena de San Sebastián.
10. Pontón para la limpieza de dársenas, siglo XVIII.
11. José de Hermosilla. Máquina para limpiar puertos, año 1751.
12. Julián Sánchez Bort. Plano N.º 3.º para la Dársena de San Sebastián.
13. Bomba de cadenas.
14. Julián Sánchez Bort. Plano pequeño del proyecto de Dársena y acondicionamiento de la Bahía.
15. Antigua lonja del Consulado, hoy Museo Naval.

16. Ayuntamiento y Consulado de San Sebastián, diseñado en 1718 por Hércules Torrelli.
17. Duque de Grimaldi.
18. José de Odriozola. Proyecto de dos dársenas.
19. Antiguo faro sobre el monte Igueldo, hoy torreón.
20. Propuesta de Juan de Aragozri para desviar el río de la Antigua en el cierre del boquete entre Santa Clara e Igueldo.
21. Plan de Joaquín de Ribas para el cierre del boquete entre Santa Clara y el monte Igueldo, así como dársena para mejora del puerto.
22. Proyecto de grandes dársenas de Manuel Estibaús (1857).
23. Croquis del cierre de la boca entre Santa Clara e Igueldo, propuesto por Francisco Lafarga (1871).

B. Siglas, abreviaturas y equivalencias

Siglas

- ACG. = Archivo del Corregimiento de Guipúzcoa (Tolosa)
- ADSS. = Archivo Diocesano de San Sebastián.
- AGG. = Archivo General de Guipúzcoa (Tolosa).
- AGM. = Archivo General de Marina (Viso del Marqués, Ciudad Real).
- AGS. = Archivo General de Simancas.
- AHN = Archivo Histórico Nacional.
- AHPG.A. = Archivo Histórico de Protocolos de Guipúzcoa.
Partido Judicial de Azpeitia (Oñate).
- AHPG.T. = Archivo Histórico de Protocolos de Guipúzcoa.
Partido Judicial de Tolosa (Tolosa).
- AMN. = Archivo del Museo Naval (Madrid).
- AMSS. = Archivo Municipal de San Sebastián.

- APA.FP. = Archivo Provincial de Alava. Fondo Prestamero.
 APAzp. = Archivo Parroquial de Azpeitia.
 APR. = Archivo del Palacio Real.
 ARSB. = Archivo del Real Seminario de Bergara.
 AZMC. = Archivo Zona Marítima del Cantábrico.
 B.E.H.S.S. = Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián.
 B.N. = Biblioteca Nacional.
 M.P. y D. = Mapas, Planos y Dibujos.
 RAH. = Real Academia de la Historia.
 R.S.B.A.P = Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País.
 SGE. = Servicio Geográfico del Ejército.
 SHM. = Servicio Histórico Militar.

Abreviaturas

- AMi. = Actas microfilmadas.
 Arm. = Armario.
 B. = Bailío.
 Carp. = Carpeta.
 D. = Ducado.
 Doc. = Documento.
 essno. = Escribano.
 Exp. = Expediente.
 Fr. = Frey.
 J.D. = Juntas Generales y de Diputación.
 J.G. = Junta General.
 Leg. = Legajo.
 Lib. = Libro.
 M.P.S. = Muy Poderoso Señor.
 Neg. = Negociado.
 N.R.P. = Nuestra Real Persona.
 ob. cit. = Obra citada.
 P. = Protocolo notarial. Peso.

qq.	=	Quintales.
Rl.	=	Real.
R.O.	=	Real Orden.
R.P.	=	Real Provisión.
R.V.	=	Reales de Vellón.
Sec.	=	Sección.
Ser.	=	Serie.
s.f.	=	Sin fecha, sin foliar.
S.E.	=	Su Excelencia.
S.M.	=	Su Majestad.
Tabl.	=	Tablero.
V.A.	=	Vuestra Alteza.
V.M.	=	Vuestra Merced.
V.S.	=	Vuestra Señoría.
V.S.J.	=	Vuestra Soberana Justicia.

Equivalencias

braza	=	1,678 metros (igual a 2 varas).
codo	=	0,418 metros (igual a 1/2 de vara)
milla	=	1.852,2 metros.
pie	=	0,278 metros (igual a 1/3 de vara).
pulgada	=	23,16 milímetros (igual a 1/12 de pie).
toesa	=	1.949 metros.
vara	=	0,836 metros.

C. Índice Onomástico

A

- ABASOLO, José. Agente en Corte del Consulado.
 ACEDO. Miembro de la Sala de Gobierno del Consejo de Castilla,
 AGUIRRE, Antonio Francisco de. Agente en Corte,
 AGUIRRE, Manuel Ignacio de,
 AGUIRREZABAL, Asensio de. Licenciado,
 AIZCORBE, Fermín de. Comerciante,

ALBI (hermano) y BLANDIN. Comerciantes,
ALBISU Y LOINAZ, Juan Domingo de. Abogado,
ALDAMAR. Diputado General de la Provincia,
ALEJANDRO MAGNO,
ALTUNA, Gabriel de,
ALVAREZ, Cosme. Ingeniero,
ALVAREZ DE AGUIRRE, Pedro. Escribano,
ALZUETE, Juan de,
AMADEO, Julián de. Capitán de Navío de la Real Compañía
 Guipuzcoana de Caracas,
AMESTOY, Antonio. Piloto de Navío y Teniente del Puerto de
 San Sebastián,
AMESTOY, José Vicente de. Comerciante,
ANABITARTE, Baldomero de,
ANSORENA GARAIOA, Fernando Vicente de. Comerciante,
ARAGORRI, Juan de. Capitán de Navíos Mercantes y
 Comerciante,
ARAGORRI, María,
ARAGORRI, Martín de,
ARAGORRI, Simón de. Marqués de Iranda y Consejero de S.M.
ARAGORRI, Rosa de,
ARAGORRI, Ursula de,
ARANA, José,
ARANALDE, José Ventura de. Comerciante,
ARANGUA, Miguel Francisco de. Comerciante,
ARBAIZA, Nicolás Antonio de. Comerciante,
ARBE, María de,
ARCANGUES, Miguel de,
ARIOLA, Alejandro de. Comerciante,
ARMENDARIZ, José Ignacio de. Comerciante,
ARPIDE, José Ignacio de. Comerciante,
ARRIAGA, Julián de. Consejero de Estado y del Despacho
 Universal de la Marina e Indias,
ARRIBILLAGA, Francisco de. Escribano,
ARRIBILLAGA, Francisco Javier de. Licenciado,
ARRIETA, Pedro,
ARTOLA, Alejandro de. Comerciante,
ARZADUN, José Antonio de. Maestro Cantero,
ARZALLUS, María Ignacia de,
AZPILICUETA. Miembro de la Sala de Gobierno del Consejo de
 Castilla,

B

BADA, Antonio de. Arquitecto,
BAILÉN, Duque de,
BALAZOTE. Miembro de la Sala de Gobierno del Consejo de Castilla,
BARCAIZTEGUI, Miguel Francisco de. Alcalde,
BASECOURT, Marqués de. Comandante General de Guipúzcoa,
BELAUNZARAN. Comerciante,
BELAUSTEGUI. Comerciante,
BENDICHO. Miembro de la Sala de Gobierno del Consejo de Castilla,
BERISTAIN, Agustín de. Comerciante,
BERMINGHAM, Ricardo. Comerciante,
BERROETA, Lázaro de. Maestro cantero,
BERTHELEMY,
BERTOLANO, Miguel de,
BETBEDER, Antonio de. Comerciante,
BIGAR, Gabriel. Comerciante,
BLANCO, Gabriel. Comerciante,
BLAZQUEZ, Narciso Francisco. Procurador del Consulado en Madrid,
BORDACHIPIA, Mateo Miguel de. Comerciante,
BORT, Victoriana,
BOUSINAQ, Juan de. Comerciante,
BOUSQUET,
BUENAVENTURA ROCA Y CIA. Compañía de transportes.
BURGUE, Gerónimo de. Comerciante,

C

CAMPOS, José Antonio de,
CAMINO Y ORELLA, Joaquín Antonio de,
CAMPO, Bernardo del. Oficial Mayor de la Secretaría de Estado,
CARAMUEL. Tratadista,
CARDAVERAZ, Juan Francisco de. Escribano,
CARDENAS, Jorge de. Duque de Maqueda y General de la Armada del Océano,
CARLOS II,
CARLOS III,
CARRERA, José Ignacio de. Comerciante,
CARRERA, Juan de. Comerciante,
CARRERA, Manuel Martín de. Arquitecto,

CARRERA, Martín de. Arquitecto,
CARVAJAL Y LANCASTER, José de. Ministro de Estado,
CASA DE MISERICORDIA DE SAN SEBASTIAN,
CASTAÑOS, Juan Felipe de. Consejero de S.M. e Intendente del
Principado de Cataluña,
CIARDE, Joaquín. Comerciante,
CINCUNEGUI, Gerónimo de. Procurador,
CLASENS, Juan Antonio,
COMPAÑIA DE BADIN,
CONSEJO SUPREMO DE GUERRA,
CONTRERAS. Miembro de la Sala de Gobierno del Consejo
de Castilla,
CONVENCION NACIONAL FRANCESA,
CORDON, Juan José de. Comerciante,
CORTES. Relator del Consejo de Castilla,
CUERPO DE INGENIEROS MILITARES,

D

DAVIDIE, viuda de (hijo) y LARRACHE. Comerciantes,
DELGADO ILLANES, Gaspar. Corregidor de Guipúzcoa,
DEMBLANS, Juan. Comerciante,
DIUSTEGUI, Antonio de. Diputado General de la Provincia.
DONESTEVE, Juan Bautista. Alférez de Navío y Constructor de
la Real Armada.
DOZ. Miembro de la Sala de Gobierno del Consejo de Castilla,
DUBLE, Bautista Joaquín de. Comerciante,
DUFOURQ, Sansón. Capitán de Navío Mercante,

E

ECEIZA, Joaquín de. Comerciante,
ECHAGOIEN, Manuel de. Contra maestre,
ECHAGUE, Diego de. Comerciante,
ECHARRI, Juan Fermín de. Escribano,
ECHAUZ, Conde de. José Manuel de Azedo,
ECHENIQUE, Ignacio de. Comerciante,
ECHEGARAN, Manuel. Contra maestre,
ECHEVERRIA, Agustín de. Comerciante,
ECHEVERRIA, Javier Ignacio de. Arquitecto,
ECHEVERRIA, Sebastián de. Capitán de Navío de la Real
Compañía Guipuzcoana de Caracas,
ECHEVESTE, Miguel José de. Escribano,

ELEJALDE, José de. Arquitecto,
 ELIZALDE, Juan Antonio de. Comerciante,
 ELIZONDO, Fermín de. Comerciante,
 ESCOLANO DE ARRIETA, Pedro. Secretario del Consejo de
 Castilla,
 ESCOLANO Y PEÑACAS, Juan de. Agente del Consulado en la
 Corte,
 ESCUELA DE NAVEGACION DE SAN SEBASTIAN,
 ESPILLA, José de. Comerciante,
 ESPINA CANO, Francisco. Escribano,
 EZQUER DE LIZARRAGA, Martín. Comerciante,

F

FASTET, Antonio. Comerciante,
 FERNANDEZ DE UZEDA, José. Escribano,
 FERNANDEZ MADRILEÑO, Francisco. Comerciante,
 FERNANDO VI,
 FIGUEROA, Manuel Ventura. Secretario del Consejo de Castilla,
 FRANCINE, Diego de. Comerciante,
 FROSNE, Juan Bernardo de. Ingeniero militar,
 FUIITE GOOLDESMITH, Juan,

G

GAINZA, Bernardo Joaquín de. Comerciante,
 GALAIN, Juan Fermín de. Comerciante,
 GALVEZ, José de. Ministro del Consejo y Cámara de Indias.
 Presidente de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas,
 GALVEZ, Miguel de,
 GAMON, Miguel Manuel de. Licenciado,
 GARATE OJANGUREN, María Montserrat,
 GARCIA DE LA CRUZ, Francisco. Corregidor de Guipúzcoa,
 GARCIA GALLEGO, Francisco. Agrimensor,
 GARCIA SAN MARTIN, Enrique. Profesor de Matemáticas.
 GARDE, Joaquín de. Comerciante,
 GARNIER, Miguel Francisco de. Comerciante,
 GARRO, José de,
 GAUTIER, Francisco. Ingeniero,
 GAVIRIA, Joaquín Bernardo de,
 GAZTAÑAGA, José Ignacio de. Recaudador, Tesorero y
 Archivero del Consulado,
 GAZTELU, Francisco Antonio de. Abogado,

GIRAUD, Carlos Agustín. Ingeniero Jefe de Guipúzcoa.
GOICOA, José Miguel de. Comerciante,
GOICOECHEA, Francisco Ignacio de. Comerciante y
Comisionado de la Dársena,
GOICOECHEA, José Antonio de. Alférez,
GOICOECHEA, Juan José de. Comisionado de la Dársena,
GOICOECHEA, Juan Ramón de. Comerciante,
GOICOECHEA, Lorenzo de,
GOMEZ DE ARTECHE, José,
GOMEZ PEREZ, José. Procurador del Consulado en Madrid,
GONZALEZ DE CASTEJON, Marqués,
GORRIARAN, Ignacio de,
GRIMALDI, Marqués de. Ministro de Estado,
GRUET, Santiago. Comerciante,
GURUCEAGA, José de. Comerciante y Comisionado de la
Dársena,
GURUCEAGA, José Alejo de,
GUTIERREZ DE RUBALCABA, Joaquín. Comisario Ordenador
de Marina,

H

HERMOSILLA, José de. Arquitecto,
HERREROS. Miembro de la Sala de Gobierno del Consejo de
Castilla,
HOMERO. Escritor,
HORE, Juan José de. Secretario de la Comandancia de San
Sebastián,
HOYOS AEDO, Juan de,
HUICI, José Domingo de. Comerciante y Comisionado de la
Dársena,
HUICI, Juan Bautista de. Comerciante,
HURTADO, Agustín,

I

IBAÑEZ DE ZABALA, Juan José. Comerciante y Comisionado
de la Dársena,
IBERO, Francisco de. Arquitecto,
IBERO, Ignacio de. Arquitecto,
IGLESIAS, Ignacio de,
ILLARAMENDI, Ignacio de. Comerciante,
INCHAURANDIAGA, Juan Bautista de. Maestro cantero,

INGOYEN, Manuel de. Maestro cantero,
IRANDA, Marqués de (Simón de Aragorri),
IRIARTE,
IRIARTE, Miguel de. Contador de la Real Compañía
 Guipuzcoana de Caracas,
IRIARTE BELAUNDIA, Miguel Antonio de. Asentista de naví-
 os,
IRULEGUI, Domingo de. Apoderado del Consulado,
IRURETAGOIANA, Ignacio de. Maestro de obras,
IRURTIA, Manuel Francisco de. Síndico,
IZAGUIRRE, Ricardo de. Historiador,

J

JAUREGUI, José María de. Piloto,
JAUREGUIONDO, Joaquín de,
JORGE JUAN. Matemático y marino,
JUAN II,

L

LA CROIX, Joseph Petit de. Ingeniero,
LABELYE, Ingeniero,
LADRON DE GUEVARA, Ignacio. Piloto,
LANDERIBAR, José Antonio de. Comerciante,
LANDETA, Juan de. Ingeniero militar,
LAQUIDAIN, Miguel Fermín de. Comerciante,
LARBURU, José Domingo de. Escribano,
LARRALDE DIUSTEGUI, Francisco de. Comerciante,
LARRALDE DIUSTEGUI, Pedro de. Comerciante,
LARRAMENDI, Manuel de. S.J.,
LARRAÑAGA, Domingo de. Piloto,
LARREANDI, Francisco Javier de. Comerciante,
LATRE, Dámaso de,
LAVANDEIRA, José de. Auditor de Guerra de Marina,
LECUONA, Juan Jaime de. Piloto,
LECUZA, Juan Jaime de. Piloto,
LEGUIA, Bartolomé de. Comerciante,
LEIZAUR, Francisco Javier de,
LEMAUR, Carlos. Arquitecto,
LINARES. Capitán,
LIZARDI, José de. Arquitecto,
LIZARDI, Pedro Ignacio de. Arquitecto.

LOFON, Marcos. Comerciante,
LOIDI, Felipe de. Capitán de Navío de la Real Compañía
Guipuzcoana de Caracas,
LONE, Juan. Comerciante,
LOPEZ, Vicente Antonio. Procurador,
LOZANO, José Antonio de. Escribano,
LUIS. Infante,
LUIS EL GRANDE.
LLOVET, Francisco. Ingeniero,

M

MANDIOLA, Ignacio Vicente de. Abogado,
MARTINEZ DE SALAZAR, Antonio. Secretario del Consejo de
Castilla,
MATIENZO, Francisco Javier,
MAZARREDO, José Domingo de. Teniente General de la
Escuadra,
MEILLAN,
MENDIA, Bernardo de. Síndico,
MENDINUETA, Juan José de. Comerciante,
MENDIZABAL, José Joaquín de. Capitán de Navío de la Real
Compañía Guipuzcoana de Caracas,
MERNIER, Nicolás,
MESTREITUA, Juan Francisco de. Capitán de Navío de la Real
Compañía Guipuzcoana de Caracas,
MICHELENA, Juan José Vicente de. Comerciante y
Comisionado de la Dársena,
MILA DE LA ROCA, José de. Comerciante,
MONTOUTO, José de. Capitán de Navío de la Real
Compañía Guipuzcoana de Caracas,
MORENO. Miembro de la Sala de Gobierno del Consejo de
Castilla,
MUGICA, Serapio,

N

NOGUEZ, Bernardo. Comerciante,
NUÑEZ IBAÑEZ, Francisco,

O

ODRIOZOLA, José de. Oficial de la Contaduría de Reglamentos
de Marina,

OLAVE, Francisco Antonio de. Abogado,
 OLAZAGA, José de. Alcalde,
 OLAZARRA, Joaquín de. Escribano,
 OSUNA, Duque de,
 OTAEGUI, Nicolás de. Agente de la Provincia en la Corte.
 OVIDIO. Escritor,

P

PAEZ, Sebastián,
 PALEAR FRATIN, Pedro. Ingeniero militar,
 PARADA, José Antonio de. Comerciante,
 PAREA, Antonio de. Marqués de Monteverde,
 PATIÑO, José. Primer Secretario de Estado, Indias, Marina y
 Hacienda.
 PEÑAFLOIDA, Conde de. Francisco Javier María de Munive
 Idiáquez,
 POLLO Y SAGASTI, Francisco Ignacio de. Comerciante,
 PORTOCARRERO, Cardenal. Secretario de Estado,
 PORTUGUES, José,
 POSEIDON. Dios mitológico,
 PRADEZ, Pedro,

R

REAL ARMADA,
 REAL COMPAÑIA GUIPUZCOANA DE CARACAS,
 REAL SOCIEDAD ECONOMICA DE LA VILLA DE
 MADRID,
 REAL Y SUPREMO CONSEJO DE CASTILLA,
 REINOSO, Fernando de. Teniente de Navío,
 REYES CATOLICOS,
 RIBAS, Joaquín de. Teniente de Fragata,
 RODRIGUEZ DE CAMPOMANES. Fiscal del Consejo de
 Castilla,
 ROMERO. Diputado General del Guipúzcoa,
 RUINES Y BURGUE. Comerciantes,
 RUIZ DEL BURGO, Bernardo. Escribano,

S

SAIZAR Y VITORIA, Juan Blas,
 SAN JUAN, Pedro Miguel de. Licenciado,
 SAN NICOLAS, Fray Lorenzo de. Tradadista,

SANCHEZ, Pablo,
SANCHEZ BARRENA, Domingo. Abogado,
SANCHEZ BORT, Julián. Arquitecto-Ingeniero,
SANCHO, Julián. Comerciante,
SANTA CLARA. Miembro de la Sala de Gobierno del Consejo
de Castilla,
SANTA MARIA, Vicente de,
SANZ, José Antonio. Procurador del Consulado en Madrid,
SASIAIN, Miguel Antonio de. Escribano,
SASOETA, José Manuel de,
SENERA, Fernando. Primer Oficial de la Secretaría del
Despacho de Marina,
SEXTON, Felipe. Comerciante,
SOBREVILLE, Juan de. Ingeniero militar,
SOLINIS, Francisco. Arquitecto,
SOLORZANO. Tradadista,
SORT, Tomás. Comerciante,
SUSTAETA, Ramón de,

T

TERAN, José. Arquitecto,
TEXEIRA, Pedro. Ingeniero militar,
TORRELLI, Hércules. Ingeniero militar,
TOSCA, Vicente. Tradadista,

U

UGALDE, Francisco. Maestro cantero,
UGALDE, José de. Capitán de Navío de la Real Compañía
Guipuzcoana de Caracas,
UNAMUNSAGA, Domingo Ignacio de,
URBIZTONDO, José Antonio de. Comerciante,
URDINOLA, Miguel Ignacio de,
URRIES. Miembro de la Sala de Gobierno del Consejo de
Castilla,
URRUTIA, Ignacio Vicente de,
URTIZBEREA, Fermín de. Capitán de Navío de la Real
Compañía Guipuzcoana de Caracas,

V

VALIENTE. Miembro de la Sala de Gobierno del Consejo de
Castilla,

VAVA. Miembro de la Sala de Gobierno del Consejo de Castilla,
VAZQUEZ, Domingo Antonio. Escribano,
VERBOM, Isidro Próspero de. Ingeniero militar,
VEYAN. Miembro de la Sala de Gobierno del Consejo de
Castilla,
VIBAS MORENO, Antonio. Alguacil Mayor de la Provincia,
VILLAFANE. Miembro de la Sala de Gobierno del Consejo de
Castilla,
VILLANUEVA, Martín de. Procurador,

Z

ZABALA LECUONA, Juan José de,
ZABALETA, Vicente de. Comerciante,
ZATARAIN, Juan Miguel de. Asentista de navíos,
ZULAICA Y AYALDE, Francisco de,
ZUAZNABAR, José Agustín de. Director de la Real Compañía
Guipuzcoana de Caracas y Secretario de S.M.,
ZUAZNABAR, Juan José de. Comerciante,
ZUBIRAN, Francisco de. Comerciante,