

Silvestre Pérez, arquitecto del Puerto de la Paz

(Silvestre Pérez, architect of Puerto de la Paz)

Fernández de la Cigoña Cantero, Isabel

Eusko Ikaskuntza

Miramar Jauregia - Miraconcha, 48

20007 Donostia

BIBLID [1137-4403 (1999), 18; 5-20]

En 1807 el proyecto para el Puerto de la Paz, de Silvestre Pérez, figura clave de nuestra arquitectura en el XVIII, era finalmente aprobado. Un año más tarde la Guerra de la Independencia estallaba, y con ella la posibilidad de construcción de un nuevo puerto para Vizcaya quedaba definitivamente paralizada. En este puerto, en esta arquitectura audaz e innovadora que nunca pasó del papel, se plasma toda la rivalidad existente entre la Villa de Bilbao y el Señorío de Vizcaya por el dominio comercial. La historia reflejada en un plano.

Palabras Clave: Rivalidad política. Comercio. Ilustración. Modernidad. Arquitectura. Historia.

1807an onartu egin zen azkenik Bakearen Porturako proiektua, gure XVIII. mendeko arkitekturan funtsezkoa den Silvestre Pérezen obra. Urtebete geroago Independentzia Gerra hasi zen eta, harekin batera, Bizkaiarako portu berria eraikitzeko aukera galdu zen behin-betiko. Bilbo Hiria eta Bizkaia Jaurerriak merkataritzaz jabetzeko elkarren artean zuten lehia garbi ageri zen portu hartan, arkitektura ausart eta bertritzailen artean, paperezko izaera inoiz gaudituz ez bazuen ere. Historia plano batean islatua.

Giltz-Hitzak: Lehia politikoa. Merkataritza. Ilustrazioa. Modernitatea. Arkitektura. Historia.

En 1807 le projet pour le Puerto de la Paz, de Silvestre Pérez, figure clé de notre architecture au XVIIIème, était finalement approuvé. Un an plus tard la Guerre de l'Indépendance éclatait, et avec elle la possibilité de construire un nouveau port pour la Biscaye se voyait définitivement paralysée. Dans ce port, dans cette architecture audacieuse et innovatrice qui ne dépassa jamais le papier, est reflétée la rivalité existant entre la Villa de Bilbao et le Señorío de Vizcaya pour la domination commerciale. L'histoire reflétée sur un plan.

Mots Clés: Rivalité politique. Commerce. Illustration. Modernité. Architecture. Histoire.

En los inicios del siglo XIX el proyecto de construcción del Puerto de la Paz, en la anteiglesia de Abando, habría de marcar el transcurso histórico del Señorío de Vizcaya y el de la villa de Bilbao, su principal población.

La trascendencia política del fallido plan y las consecuencias derivadas de la sublevación que éste trajo consigo, en el que algunos han querido ver un antecedente de las guerras carlistas¹, la ocupación de Vizcaya por las tropas reales durante tres años y la abolición de los fueros, que no les serían devueltos hasta años más tarde, en 1808 por Fernando VII camino ya de su exilio francés, han hecho de este suceso el objeto de numerosos estudios. Esta relevancia dada a los acontecimientos que el Puerto de la Paz desató, ha ensombrecido sin embargo el aspecto arquitectónico del proyecto.

Pocos han sido quienes han estudiado el proyecto de Silvestre Pérez, quien habría de ser posteriormente arquitecto de José Napoleón, y sin duda una de las figuras más importantes en el panorama arquitectónico español de la época. Entre ellos Javier de Ybarra y Bergé, Paolo Sica, que se refiere brevemente al proyecto en su *Historia del urbanismo* o Carlos Sambricio, cuyos estudios sobre el Puerto y la figura de Pérez son sin duda los más profundos y documentados y que han de servir de base al presente trabajo.

El proyecto que nos ocupa representa la culminación de una larguísima rivalidad entre la Villa de Bilbao, cuyos intereses eran defendidos por el Consulado del Mar, organismo para la resolución de asuntos de índole comercial creado en 1511, desaparecido definitivamente en 1844, y las diferentes anteiglesias vizcainas. Bilbao, al abrigo de su puerto, punto de obligado paso para todas las mercancías tanto de entrada como de salida de España al resto de Europa por un decreto real de exclusividad que favorecía a la ciudad, había experimentado un espectacular crecimiento económico que se hallaba en la cúspide de su bonanza en los años finales del XVIII, crecimiento que se traduce, entre otras cosas, en una gran actividad arquitectónica en estos años². Mientras, el resto de las poblaciones vizcainas, observaban esta prosperidad sin beneficiarse mínimamente de ella, ya que a pesar de ser Bilbao parte integrante del Señorío y encontrarse bajo su fuero, tenía sus propias ordenanzas, un alcalde, doce regidores y un síndico procurador, elegidos anualmente³ que actuaban sin tener en cuenta más que el propio beneficio de la Villa.

Anteriormente al proyecto definitivo de Silvestre Pérez, aprobado por la Real Academia de San Fernando en abril de 1807, encontramos diferentes propuestas de creación de un puerto alternativo al de Portugalete, que pusiera fin al monopolio existente; como indica Sambricio *“desde 1781, (año en que surge la propuesta de Oleaga de organizar el barrio de Zorroza) había aparecido el deseo de organizar un dispositivo comercial paralelo al puerto de Bilbao.”*⁴ De ese mismo año es el *Mapa del terreno de Sorroza perteneciente al Rey, con relación de las que se hallan situadas. Es a saver.* manuscrito sobre papel a plumilla y firmado por Josef Moreno y que se encuentra en la Biblioteca Nacional (B.N. M.XLII/ 353) en el que se numeran y explican los diferentes edificios de los que habría de constar el proyecto.

1. FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano: *Crecimiento económico y transformaciones sociales en el País Vasco 1.100-1.850*. Siglo XXI, Madrid 1974.

2. SAMBRICIO, Carlos: El Puerto de la Paz en las inmediaciones de Bilbao, en *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*. Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid 1991. P.551.

3. MAULEÓN ISLA, Mercedes: *La población de Bilbao en el siglo XVIII*. Universidad de Valladolid, Valladolid 1961. P.7

4. SAMBRICIO, Carlos: El Puerto de la Paz... Pp. 553-554.

También pertenecen al año 81 los *Planos y perfiles de una nueva fragua y orno de calderas para los alquitranes que se intenta construir de cuenta de la Real Renta de Correos en el Arsenal de Zorroza* (A.M.N. P. 6B-1) y *Plano y perfiles de un nuevo almacén que se intenta construir de cuenta de la Real Renta de Correos en el Arsenal de Zorroza* (A.M.N. P. 6B-2) firmados y rubricados por Mig. Josef de Maruri el 22 de febrero de 1781 con una explicación de las diferentes partes.

En el año 84 Goicoechea planteaba el establecimiento de una Casa de Comercio Marítimo en Zorroza, a fin de establecer el comercio directo con Indias⁵ (A.H.N. Estado 209/4).

Tres años más tarde vuelven a aparecer dos proyectos que reflejan la insistencia en la creación del nuevo puerto; de fecha 1 de abril es el *Plano del Real Arsenal de Zorroza con lo agregado que se debe comprar para su mayor extensión*, firmado por James Ord (B.N. 11 XLII/368), situándolo en el mismo lugar que los proyectos anteriores, aprovechando las posesiones reales de la zona. Ord sitúa en su plano los distintos edificios que habrían de ser construidos al tiempo que marca en verde los terrenos que sería necesario comprar para la realización del arsenal; este proyecto muestra numerosas similitudes con el del año 81.

Con fecha de 16 de mayo aparece el *Plan de un trozo del barrio de Zorroza, sita en la Ante Iglesia de Abando* (B.N. M 1V 79) manuscrito sobre papel a plumilla e iluminado a la aguada. La autoría de este proyecto es doble, el plano lo firma Mig. Josef de Maruri, autor de los planos y perfiles del año 81 y la perspectiva que aparece en la esquina superior derecha con un dibujo del barrio de Zorroza y del río a su paso por él está firmada por Francisco de Oleaga, de quien también hemos hablado con anterioridad. Las coincidencias entre este trazado y el de Ord son, de nuevo numerosas; la relación de los diferentes proyectos entre sí, así como la cantidad de planes realizados dan buena cuenta de la consistencia que la realización del nuevo puerto iba tomando.

La elección de la anteiglesia de Abando responde tanto a su ubicación, en una apacible llanura como a que era ésta la más populosa de las poblaciones del Señorío, estando situada lindando con Bilbao por Oriente, por Occidente con Baracaldo, por el Norte con Deusto y por el Sur con los términos de la anteiglesia de Arrigorriaga⁶.

Estos proyectos no llegarían a ver la luz debido en parte, muy probablemente a la guerra con Francia, declarada por la Convención el 7 de marzo de 1793, que hace que se abandone temporalmente la idea; Mercedes Mauleón afirma que es en el año 92 cuando surge la idea de construir un puerto que arruinara al de Bilbao⁷. Esta fecha queda desechada con los proyectos mencionados anteriormente. De igual modo sostiene que en un primer momento se propone como lugar para construir el nuevo puerto Mundaca y que no sería hasta años después del 92 cuando esta situación inicial sea sustituida por la de Abando, colindante con la Villa de Bilbao, no obstante no hemos encontrado documento alguno que respalde esta afirmación.

Sin embargo sería en 1799, cuando en la Junta General de Guernica se nombra una comisión, en la que se encontraba Simón Bernardo de Zamácola, alma mater del proyecto de construcción de nuestro puerto, *"para el proyecto de construcción en Abando de un puerto*

5. Ibid: P.554.

6. ITURRIZA Y ZABALA, Juan Ramón de: *Historia general de Vizcaya y epitome de las encarnaciones*. Casa Dochao, Bilbao 1938. P. 255

7. MAULEÓN ISLA, Mercedes: *La población de...* P. 18

capaz para embarcaciones numerosas, con muelles amplios, almacenes y toda clase de elementos auxiliares; que fuese libre, con una Cámara de Comercio, una Universidad de estudios, una alta dirección administrativa y una milicia armada para la defensa de cualquier género de ataques."⁸

Ríos de tinta son los que han corrido en torno a la persona de Simón Bernardo de Zamácola, natural de Dima, escribano real y amigo personal de Manuel Godoy. Nombrado alcalde del valle de Arratia, Regidor del Señorío y varias veces Secretario de Justicia⁹.

Personaje controvertido, principal promotor del proyecto y desencadenante, por las condiciones en las que éste se pactó, de la posterior sublevación vasca. Sus defensores lo mismo que quienes le detractan son numerosos. En él se ha querido ver desde al personaje brillante, político clarividente, adelantado a su tiempo, revolucionario en sus ideas y cuyo objetivo fueron siempre la prosperidad y bienestar de su tierra al personaje ambicioso, carente de escrúpulos, con el exclusivo interés de destacar personalmente, para lo que no dudaría en llevar a Vizcaya a la revolución y al posterior desastre de la ocupación y la supresión foral; para algunos Zamácola *"No quiso o no pudo entrever que Bilbao era la ría y que, juntos ambos, la Villa y el Nervión, formaban la arteria vital de la tierra vizcaína y el eje navegable de su existencia."*¹⁰

Ya en el año 96, Zamácola comienza a destacar en su trayectoria política al oponerse a las imposiciones de arbitrios para la Caja de Guerra; poco después serían aprobadas las ordenanzas de Dima, obra del escribano, que fueron consideradas por los bilbaínos como un contrafuero. Del mismo modo pretendió Zamácola que Castro-Urdiales fuera incorporado al Señorío, medida a la que la Villa se opuso firmemente.

Simón Bernardo de Zamácola propone la anteiglesia de Abando para la habilitación del nuevo puerto en 1801 iniciándose, a partir de este momento una durísima pugna entre los oponentes. En este momento la popularidad de Zamácola alcanza sus más altas cotas ya que los vizcaínos veían en él al liberador del yugo que sobre ellos Bilbao había impuesto. Presidiendo la Comisión encargada de defender el proyecto se encuentra el escribano y junto a él Francisco de Aranguren y Sobrado, José Agustín Ibáñez de la Rentería, Nicolás Ventura de Eguía y José de Loizaga. El Real Permiso para la construcción del puerto se obtiene el 31 de diciembre de ese mismo año, lo que desatará las protestas de la Villa y el Consulado.

Tanto Bilbao como Vizcaya procurarían atraerse el favor de Godoy, *"soberano en aquella época si no de derecho, en realidad..."*¹¹, para la consecución de sus objetivos. A tal fin los bilbaínos nombran al favorito, que tras un apartamiento de la política en 1798, es llamado de nuevo por el monarca como primer secretario de despacho en 1801, primer alcalde de la ciudad en 1803. Manuel Godoy se decantaría finalmente a favor del Señorío, tal como afirma Villavaso *"Debe creerse que el Príncipe de la Paz se recreaba con la perspectiva que se ofrecía a su vista en el nuevo puerto; se la hablaba de una ciudad completamente nueva, bien orientada, ancha, regular, simétrica, por el arte formada..."* y que además había de ser bau-

8. HERGUETA Y MARTÍN, Domingo: *Don Preciso. Su vida y sus obras*. Tipografía de la Revista de Archivos, Madrid 1930. P. 77

9. YBARRA Y BERGÉ: Javier de: *Datos relativos a Simón Bernardo de Zamácola y la Zamacolada*. Publicaciones de la Junta de Cultura de la Excmá Diputación provincial de Vizcaya, Bilbao 1941. P.9

10. AREILZA, José M^a de: prólogo a *Datos relativos a Simón Bernardo de Zamácola...* P.7

11. HEROS, Martín de los: *Historia de Valmaseda* Junta de Cultura de la Excmá Diputación de Vizcaya, Imprenta de Echeguren y Zulaica, Bilbao 1926. P.307

tizada con su nombre y presidida por una colosal estatua de su persona que habría de situarse en una plaza en la zona comercial de la ciudad.

Uno de los principales argumentos que se argüían para la construcción del nuevo puerto en Abando era la posibilidad de que las inundaciones acaecidas en los meses de mayo y junio de 1762 volvieran a repetirse; ante esta inseguridad las anteiglesias reclamaban apremiantemente la construcción del nuevo puerto franco y libre, para el que se proponen los altos de Albia, en las cercanías del convento de San Francisco, jurisdicción de la anteiglesia de Abando¹² y distante dos leguas de Portugalete, el puerto bilbaíno. El 6 de mayo de 1802 Alexo de Miranda, “*arquitecto de mérito de la Real Academia de San Fernando, el mismo que ha construido el puente de madera, las fábricas de hornos, panaderías, molinos, casa del Coliseo y otras obras de la Villa de Bilbao y varias iglesias, torres, casas y caminos en el M.N. y M.L. Señorío de Vizcaya presenta este plan con la demostración de la situación local de dicha villa de Bilbao, de la anteiglesia de Abando y sus inmediaciones hasta el Mar todo en el distrito de dicho Señorío de Vizcaya.*” (A.H.N. Consejos mapas/planos 202) mapa topográfico que se encuadra dentro de la política de ambas partes por tratar de defender la superioridad de su ubicación con respecto a la contraria.

En 1802, Zamácola viajaba a Madrid con el propósito de defender el proyecto ante la Corte, allí sería detenido el 11 de marzo, a instancias de las artimañas de los bilbaínos, que intentaban por todos los medios abortar el proyecto, siendo puesto en libertad a los pocos días ante la inexistencia de cargos contra su persona. Al tiempo el Consulado del Mar, a la vista de la confirmación de realización del proyecto intenta obtener una participación en el cobro de derechos de mercancía descargada, petición que en un intento de llegar a una solución salomónica, le es concedido por Real Orden de 15 de agosto de 1802, pero que es revocada el 14 de enero del año siguiente, mostrándose ya claramente la inclinación real de favorecer a Vizcaya frente a la Villa. En 1803 asistimos a un nuevo intento de Bilbao por mantener el monopolio asegurador de su prosperidad, esta vez planteando la agregación de la anteiglesia del recién creado puerto mediante su compra por dos millones de reales¹³, intento de nuevo infructuoso ya que lo que las anteiglesias deseaban era la posibilidad de poder comerciar libremente, sin necesidad de tener como intermediarios a la Villa y el Consulado.

El 17 de noviembre de 1803 el monarca ratificaba la orden de construcción del nuevo puerto en Abando y se advertía a Bilbao de que no debía interferir en los planes de construcción en manera alguna. Llegados a este punto, Vizcaya ganaba la batalla, o al menos así se lo parecía a la Villa y a su poderoso Consulado. En estos momentos aparece en prensa, lo que demuestra el carácter definitivo del proyecto, un artículo referido a la futura construcción del puerto, en el que se habla ya del nombre que ha de dársele en muestra de agradecimiento a Godoy, el gran benefactor de los vizcaínos; se escribe: “*La anteiglesia de Abando, que forma el asiento territorial de este nuevo puerto, hasta ahora ha sido un pueblo como muchos otros pertenecientes a la geografía pura y terrestre del Señorío. En el día empieza a pertenecer a la geografía marítima, en virtud de haberse dignado S.M. de habilitarla á instancias del mismo Señorío para el comercio de mar.*”¹⁴ en este artículo se hace también referencia a la seguridad del lugar elegido para el emplazamiento del nuevo puerto con respecto a las posibles inundaciones.

12. GUIARD LARRAURI, Teófilo: *Historia del Consulado de Bilbao*. Tomo II, libro tercero. La Gran Enciclopedia vasca, Bilbao 1972. Pp 586-587

13. YBARRA Y BERGÉ, Javier de: *Datos relativos a Simón Bernardo de Zamácola...* P. 103

14. Puerto de la Paz, en el Señorío de Vizcaya. en *El Mercurio de España*. Madrid, 6 de marzo de 1803. Pp. 299,300

Se dictaminaba, de igual forma que el proyectado puerto debería regirse únicamente por un Reglamento que habría de ser redactado por una Comisión, formada específicamente para este plan, y que se presentaría a aprobación del Gobierno. El Reglamento “*formado por los señores comisionados del M.N. y M.L. Señorío de Vizcaya, confirmado por S.M. que Dios guarde: Para la organización del Nuevo Puerto de la Paz, del mismo Señorío, construcción de su población, administración de justicia en los asuntos de comercio, y para los demás ramos que comprende este nuevo y utilísimo establecimiento.*”¹⁵ (A.M.N. 8917) afirma que al no encontrarse la anteiglesia de Abando en el distrito consular de Bilbao, no puede la Villa exigir derecho alguno sobre el puerto.

El Reglamento inicial es de 29 de julio de 1804 y en él se fijan seis capítulos; sin embargo, al solicitar la aprobación regia, se ponen algunos reparos a los artículos 19 y 20. En el capítulo Iº se expresa como “*No piensa hacerse monopolio sino que todos los pueblos del Señorío sean partícipes de las ganancias*”; en el capítulo VIº se hace referencia expresamente al aspecto arquitectónico del proyecto afirmándose “*Que pues el centro del comercio del Señorío ha de ser el Puerto de la Paz, se busquen arquitectos, que alcen el plano de la nueva población, vistosa y cómoda, y se soliciten de S.M. las órdenes necesarias, para que, ni los actuales propietarios de terrenos, o edificios, ni por la municipalidad de Abando, se pongan estorbos, baxo pretexto alguno, así para que se construyan los edificios en buenas reglas de Arquitectura, como para que se executen todas las obras de seguridad y de comodidad del mismo puerto.*” En el Reglamento Confirmado, en su artículo VIIIº la referencia a los arquitectos vuelve a producirse: “*Se ha de formar un plan correspondiente de población por uno o más arquitectos académicos. Se harán los edificios, calles y demás necesario conforme a él. A los dueños de terreno o edificios, que sean necesarios para las obras públicas del puerto y para la nueva población se les pagará el legítimo valor a justa tasación de Peritos nombrados uno por ellos y otro por la Comisión, y tercero de oficio en caso de discordia*” Estas disposiciones han de ser entendidas en el marco academicista en el que estaba sumida la arquitectura española, y en general la europea en estas fechas. Desde la creación de la Comisión de Arquitectura en el año 1786 por Juan Pedro Arnal, la Academia controlará directamente a través de un sistema de censura todas las obras públicas españolas, con académicos establecidos tanto en lugares fijos como itinerantes por el país, llevando a cabo un férreo control de cuantas obras se realizan en estos años. Notamos también la referencia que se hace al sentido útil de la arquitectura, cuando se propugna una ciudad “*vistosa y cómoda*” consecuencia de la relación de los arquitectos españoles a través de sus años de pensión en Roma con las corrientes racionalistas de Laugier y con el rigorismo italiano, confirmando la teoría de Sambriocio de la existencia de un grupo de arquitectos españoles que no se engloban ni en la defensa del Barroco de Churriguera ni dentro de los postulados del Barroco clasicista, los dos grupos en que Kubler divide a los arquitectos ilustrados españoles, sino que han de ser estudiados y comprendidos dentro del marco arquitectónico racionalista.

En el artículo Iº del Reglamento definitivo, se pone de manifiesto que “*El Señorío de Vizcaya reconoce al nuevo Puerto de la Paz, en la ante-iglesia de Abando, como una propiedad del país entero y no permitirá que este Pueblo, ni otra Comunidad, ni persona particular, adquiera derecho o acción alguna contraria a esta propiedad*” para continuar en el IIº “*De consiguiente nadie podrá hacer en dicho Puerto, ni en la Ría que conduce a él, imposición ni exacción alguna de derechos sino el mismo Señorío en sus Juntas Generales y esto conforme, y para los fines que previene la R.O. de 7 de diciembre de 1803.*” Todas estas

15. Impresor Francisco de San Martín, Vizcaya 1805.

medidas ponen de manifiesto como desde el primer momento se plantea que todas las diferentes poblaciones vizcaínas sean beneficiarias del nuevo puerto y para evitar posibles atropellos, se instituye una Junta que vigile el justo funcionamiento del Puerto, a fin de que no llegue a producirse en ningún momento una situación de favorecimiento de alguna de las antelgas, análogo al caso bilbaíno, en detrimento del resto.

Igualmente se previene la actuación de asociaciones gremiales, y así el artículo VII decreta: “No permitirá nunca el Señorío se establezcan en el nuevo Puerto, ni en ningún otro de los que se concordaren con él, comunidad alguna de Comerciantes, Artesanos o de cualquier otro género con estatutos, ordenanzas gremiales o planes particulares, que digan relación directa ni indirecta con objetos públicos. Será libre a todos formar sus compañías o conatos lícitos, pero sujetos a sus mútuas responsabilidades y sin otras trabas que las que todos los pactos y acciones humanas tienen de las leyes, de los Tribunales y del Gobierno.” Este artículo ha de ser entendido dentro de una época de generalizada decadencia gremial, que no se lograría sin tensiones.¹⁶ Dentro de este contexto, el fracasado intento francés del ministro Turgot de supresión gremial o, en el caso español, las diferentes leyes que ven la luz en este momento. Así, uno de los ilustrados con más poder de la época, Pedro Rodríguez Campomanes se manifestaba abiertamente en contra de los mismos en su *Discurso sobre la educación popular de los artesanos y su fomento* (Madrid 1775), Jovellanos seguía su ejemplo en el *Informe dado a la Junta General del Comercio y Moneda sobre el libre ejercicio de las artes*, donde afirmaba que los gremios eran la “causa primitiva de los males que han causado a la industria en el discurso de los tiempos.” De las grandes figuras de la Ilustración únicamente Capmany, bajo el pseudónimo de Ramón Miguel Palacio en el *Discurso económico político en defensa del trabajo mecánico de los menestrales y de la influencia de los gremios en las costumbres populares* (Madrid 1778), hará una defensa de la organización gremial¹⁷.

Hemos de entender por tanto nuestro puerto desde la perspectiva ilustrada de su época, como claro ejemplo representativo de las corrientes contemporáneas, que paulatinamente fueron minando el sistema tan arraigado en nuestra sociedad en beneficio primeramente de las manufacturas reales de tipo colbertista y, progresivamente, de las empresas concentradas, del incremento de profesiones liberales y de la protoindustrialización, uno de cuyos más claros ejemplos españoles encontramos en la siderurgia bilbaína base, junto al comercio, de su prosperidad económica que será la que, como indica Sambreicio posibilite un cambio en las costumbres¹⁸, que influirá necesariamente en la concepción arquitectónica. En el País Vasco es a partir de la década de 1780 cuando “se plantea el punto de partida de una nueva reflexión, de 1780 a 1840 el proceso experimenta tal transformación en su visión del ideal arquitectónico que confiere al periodo personalidad propia.”¹⁹

En 1801, en el momento en que la primera Real Orden que autorizaba construir el nuevo puerto es concedida, se encarga la planificación del conjunto a Silvestre Pérez, perteneciente a la tercera generación de arquitectos formados en nuestro país desde la segunda mitad del siglo XVIII.

16. GONZÁLEZ ENCISO, Agustín: La transformación de la economía, en *Historia del mundo moderno*. Coordinada por Luis Ribot. Actas, Madrid 1992. P. 445

17. FERNÁNDEZ DE LA CIGOÑA, Francisco José- CANTERO, Estanislao: *Antonio de Capmany (1742-1813) Pensamiento, obra histórica, política y jurídica*. Fundación Elías de Tejada y Erasmo Pércopo, Madrid 1993. Pp. 44-45

18. SAMBRICIO, Carlos: *El Puerto de la Paz...* P. 551

19. SAMBRICIO, Carlos: *Arquitectura y ciudad en el País Vasco en los siglos XVIII y XIX*. Separata de la Memoria del IX Congreso de Estudios Vascos. Eusko-Ikaskuntza, San Sebastián 1983. P.157

En el momento en que Pérez recibe este encargo, era ya un arquitecto sobradamente consolidado, que además de la faceta constructiva desarrollará una importantísima labor docente en la Academia, como formador de los arquitectos jóvenes. En ambos campos destaca desde los primeros momentos la modernidad en los planteamientos, así como la estrecha relación con postulados arquitectónicos europeos. En el caso de Silvestre Pérez unas doctrinas perfectamente asimiladas; en él no encontramos el problema de asunción de la modernidad como máscara sin una comprensión real de la fundamentación teórica que la respalda, derivadas de su pensionado en Roma, sus contactos con la arquitectura francesa y su posterior exilio francés, acompañando a José Bonaparte, de quien sería arquitecto durante sus años de reinado español, ocupando el cargo de arquitecto municipal de Madrid en 1810. Esta colaboración daría como fruto uno de los más brillantes momentos arquitectónicos del siglo; brillantez que sin embargo se limita en los más de los casos al proyecto arquitectónico, dados los problemas bélicos y económicos a los que la monarquía bonapartiana tuvo que hacer frente en nuestro país. La modernidad de Pérez pues, como constante en su obra, si bien en los últimos años de su vida, ya de regreso del exilio, en 1815, viraría hacia posturas conservadoras en la arquitectura, lo que entendemos dentro del clima de generalizada regresión que conllevó la vuelta de Fernando VII a España.

El proyecto del Puerto de la Paz es sin duda una de las más brillantes muestras de esta concepción moderna de la arquitectura dieciochesca española, del tratamiento urbano en comunión con las doctrinas europeas y americanas de la época, que se despega del panorama español contemporáneo en busca de la consecución de la perfecta ciudad para la vida, la ciudad abierta, la ciudad "*vistosa y cómoda*", en definitiva que se exigía en el Reglamento del nuevo puerto.

El proyecto del nuevo Puerto de la Paz fue aprobado, como mencionamos anteriormente el 7 de abril de 1807, seis años más tarde de que se hubiera encargado el proyecto a Pérez. La elección del arquitecto responde a diferentes motivos, en primer lugar su condición de académico, condición que se esgrimía como imprescindible en el Reglamento; además, el reconocimiento de Pérez era generalizado y a esto cabe sumar la experiencia constructiva que nuestro protagonista tenía en el País Vasco, donde realizaría en 1798 la iglesia de Motrico, donde "*repotencia la idea de iglesia templo frente a la barroca de iglesia convento.*"²⁰ La vinculación de Pérez con el País Vasco sería una constante a lo largo de su vida y, de este modo era nombrado en 1818 arquitecto municipal de San Sebastián.

En el momento en que el proyecto es presentado a aprobación, el arquitecto ocupaba el cargo de vicesecretario de la Comisión de San Fernando, que juzgaba los proyectos arquitectónicos de carácter público; la demora en la presentación del proyecto hemos de atribuirla fundamentalmente a la revuelta que con motivo de la construcción del puerto o, más concretamente, a la promesa que se hizo, para obtener el beneplácito del Consejo de Castilla, de un plan de servicio militar²¹. Ante el descubrimiento del acuerdo de los compromisos de levas, firmado en 1804, estalla el polvorín. El 16 de agosto de ese mismo año Begoña y Abando se alzaban en armas, les seguían Deusto y Baracaldo, así como el resto de las anteiglesias, dando origen a lo que ha pasado a la historia con el nombre de zamacolada, en referencia al escribano de Dima cuya popularidad cayó en picado y tuvo que huir

20. SAMBRICIO, Carlos: *Silvestre Pérez: Arquitecto de la Ilustración*. Comisión de Cultura del Colegio de Arquitectos de San Sebastián, San Sebastián 1975. P. 42

21. LOSADA, Ramón: *Historia urbanística de Bilbao*. Caja de Ahorros de Vizcaya, Bilbao 1981. P. 35

y refugiarse en su pueblo. Repentinamente, Simón Bernardo de Zamácola pasó de héroe popular a convertirse en el personaje más aborrecido por su pueblo que al grito de -"Muera D. Simón de Zamácola, muera el corregidor, muera el consultor, mueran los diputados generales y mueran todos los zamacolistas"²² expresaba su repulsa.

Los sublevados capturaron al corregidor y a los diputados de Dima y numerosos políticos vascos se dieron a la fuga para evitar las represalias populares; mientras el pueblo clamaba por la supresión del plan de milicias, para cuya obtención hubo de pagar un millón de reales. La virulencia de la insurrección fue grande; el 15 de agosto aparecía un pasquín en los pilares de Prado del Arenal cuyo autor no llegó a ser descubierto "...sumamente indecoroso a los Señores Diputados generales de este M.N. y M.L. Señorío de Vizcaya capaz de traer funestas resultas en el estado presente de las cosas... capaz de conmovier en las actuales circunstancias, alterando el reposo público"²³. A raíz de estos sucesos se abriría un largo Sumario (A.H.N. Consejos 11. 781 (1) fols 119, 120, 141- Consejos 2.870 (3)) cuya ejecución de la Real Sentencia se producía el 23 de mayo de 1807 (A.H.N. Consejos 11.871 (2)). Los castigos impuestos a los implicados fueron severos, desde el requisamiento de bienes inmuebles, la mayoría de los cuales serían restituidos en 1807, al presidio de los alborotadores en Filipinas y El Ferrol pero las consecuencias más desastrosas para la población fueron la supresión foral, la ocupación militar de la zona por las tropas del general San Juan y la abolición del establecimiento del nuevo Puerto de la Paz razón por la que Pérez no presenta su proyecto en estos años.

Parece probable que detrás de estos acontecimientos se encontraran la Villa de Bilbao y su Consulado, que vieron en la insurrección un medio efectivo de abortar el proyecto destinado a hundir su economía, teoría que ha sido defendida entre otros por Hergueta, cuando afirma que los bilbaínos hicieron creer a los presuntos milicianos que era contrafuero y que Zamácola les estaba traicionando, algo, que explica, no era cierto ya que el plan militar se aprobó en la Junta General; no obstante "...se aprovecharon de que su discusión se llevó en secreto, y antes de que el acuerdo se publicase, interceptaron, violando la correspondencia, una copia del mismo, y con ella subieron al Ayuntamiento de Begoña..."²⁴ Otros critican el acuerdo al que el escribano llegó con el Gobierno "una especie de servil pacto con la Corona para desatender y en cierto modo traicionar los intereses del país."²⁵

La cuestión es que bilbaínos y vizcaínos unieron sus fuerzas en esta ocasión si bien para fines muy distintos; los unos luchaban contra el plan de milicias y los otros contra el puerto que les amenazaba.

Llegados a este punto nuestro proyecto se estanca, sin embargo con el paso de los años la situación en el Señorío va volviendo, poco a poco, a la normalidad y con la tranquilidad recuperada, la idea de construir nuestro puerto va tomando paulatinamente una fuerza renovada. En 1806 Francisco de Solinís presenta un "*plano topográfico de Bilbao topográfico...que comprende una parte de la ría de Bilbao , desde el centro del fondeadero*

22. ZAMÁCOLA, Juan Antonio: *Historia de las Naciones Bascas de una y otra parte del Pirineo septentrional y costas del mar Cantábrico, desde sus primeros pobladores hasta nuestros días*. Imprenta de la viuda de Duprat, Auch 1818. Tomo II. P. 185

23. A.H.N. Consejos 11.8.71. (3). Pp 8 y 10

24. HERGUETA Y MARTÍN, Domingo: *Don Preciso...* P. 79

25. VILLAVASO, Camilo de: *La cuestión del Puerto de la Paz y la Zamacolada*. Imprenta de Juan E. Delmas, Bilbao 1887. P. 38

de Olaviaga hasta Bilbao" (S.G.E. Armario F, Tabla 1ª, Carta 3ª, nº 95) en el que se indican las canalizaciones para el nuevo Puerto de la Paz, como indica Carlos Sambricio²⁶.

Llegamos aquí al proyecto de Silvestre Pérez, el proyecto definitivo para la anteiglesia de Abando. Lo que se proyecta es una gran ciudad comercial, concebida tomando como punto de referencia la zona de explotación mercantil y marítima, ya que había de ser en el comercio en lo que se cimentara la vida toda de la nueva ciudad.

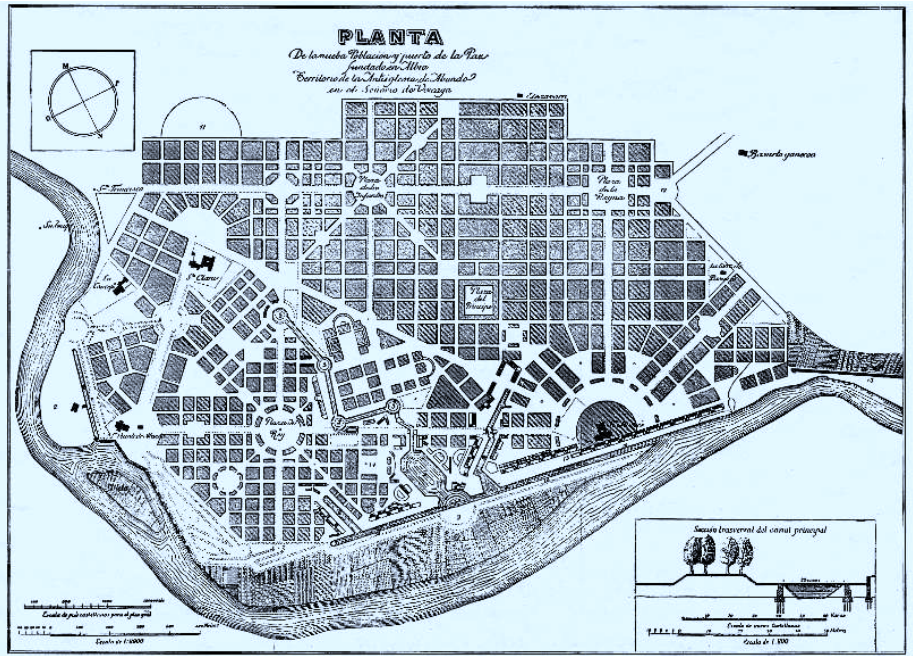
Lo primero que observamos ante el plano, es como Pérez divide la ciudad en dos partes, o más exactamente en tres, ya que la zona conventual de Abando, situada a la izquierda del plano, retoma el esquema de una de las otras dos zonas. El arquitecto distingue claramente entre la zona que se adentra en tierra como zona residencial en la que el esquema de cuadrícula, el orden y la simetría rigen todo el diseño; en la parte destinada a ser centro de la vida comercial, Pérez gira el eje, sirviéndose de una gran arteria que cruza la cuadrícula de la zona residencial. En esta parte del proyecto reina un aparente desorden que prefigura lo que ha de ser la vida y el trasiego de un gran puerto marítimo como este. Es en esta zona además, donde se sitúa la gran plaza de San Mamés, verdadero centro neurálgico de la gran ciudad. Como indicamos anteriormente el esquema simétrico vuelve a retomarse en la zona conventual de la ciudad, donde el arquitecto encuentra una serie de edificios como los conventos de La Concepción, Santa Clara y San Francisco y la iglesia de San Vicente de Abando, patrón de la población; esta zona se proyecta, al igual que la parte superior de la ciudad teniendo en cuenta su carácter y el tipo de vida que rige la zona; la unión que realiza el arquitecto entre esta parte y la ciudad comercial es de gran sutileza, toma una gran plaza, la del Rey, en la que luego nos detendremos con mayor detalle, como transición entre dos partes de la ciudad tan diferenciadas.

En la adecuación del programa arquitectónico a la función encontramos el primer gran logro del autor del proyecto quien tiene claro que no toda la población se dedica a actividades de carácter comercial y que no tienen por qué "sufrir" el ajetreo propio de la ciudad volcada al mar; hemos de considerar obviamente la mentalidad de la época que es lo que Pérez hace magistralmente consiguiendo mantener independientes las zonas, y con ellas sus habitantes. La consideración de aunar lugar de trabajo y de vivienda, facilitando la actividad de los trabajadores y plantear una zonificación que separe a la vez a los diferentes grupos sociales nos parece de gran audacia.

El plano va acompañado de una explicación de los diferentes puntos que se marcan en él y qué resulta de gran ayuda a la hora de analizar el proyecto.

Los puntos de conexión con el proyecto del Puerto de la Paz y otros proyectos, contemporáneos algunos y anteriores otros, son numerosos. Carlos Sambricio indica en su estudio sobre el Puerto de la Paz, las analogías que éste presenta con el plano para la reconstrucción de Londres tras el incendio de 1666, de Sir Christopher Wren. El proyecto londinense representa uno de los paradigmas del urbanismo barroco y precede al de Pérez en un siglo y medio, además afirmamos la modernidad del proyecto vasco; no obstante es bien cierta la inspiración en el plano londinense. De hecho, volviendo de nuevo a la explicación de Sambricio, aparentemente el trazado de la ciudad responde a los postulados barrocos, con la disposición de grandes arterias diagonales y con el sentido que el arquitecto da a las plazas; además no debemos olvidar el carácter comercial que preside ambos proyectos. Sin

26. SAMBRICIO, Carlos: *El Puerto de la Paz...*, P. 558, 559.



embargo, en el proyecto para Abando, se hace centro de la ciudad a la Plaza de San Mamés que Pérez concibe como espacio colectivo, a la manera de ágora, de foro, de “*espacio abierto de una Nueva Roma*”, foro que concibe con unas dimensiones grandiosas y a cuyos pies organiza los muelles y almacenes del puerto, ocupando el lugar del Mercado del Pescado de Londres. El plano de Londres se ve fuertemente condicionado por la presencia del río, es en este momento cuando se planifican una serie de obras como la canalización del curso del Fleet y la construcción de los muelles del Támesis, que sin embargo, no se realizan en este momento.

La referencia a Wren responde sin duda al deseo de fundamentar el proyecto en unos referentes arquitectónicos sólidos e indiscutibles²⁷, al tiempo que da fe de la formación teórica del arquitecto. El centro político-religioso se ve relegado, por tanto, por el centro comercial; de nuevo aquí la modernidad del pensamiento arquitectónico de Pérez que refleja con este gesto, la progresiva secularización de la sociedad y la lenta agonía de un Antiguo Régimen, cuya desaparición estaba bien próxima; si bien en España la difusión de las ideas revolucionarias en estos años es mínima en comparación con otros países, la relación de nuestro arquitecto con intelectuales extranjeros y con el mismo José Napoleón hará que sus ideas sean mucho más avanzadas que las de la gran mayoría de sus contemporáneos.

Todo esto se ve remarcado por la oposición en el plano de la zona comercial y la religiosa, en el proyecto no figura la construcción de ninguna gran iglesia, prevaleciendo las construcciones conventuales ya existentes, que enfrentadas en diagonal a San Mamés, son absolutamente insignificantes al lado de la magnificencia de la plaza. La confrontación entre

27. SAMBRICIO, Carlos: *El Puerto de la Paz...* P.560

estas dos zonas de la ciudad es remarcada por el arquitecto estableciendo una similitud entre la gran plaza comercial y el espacio que abre junto al convento de Santa Clara, de dimensiones mucho más reducidas pero con un esquema similar al de San Mamés. Repetición y jerarquización pues para establecer las prioridades de la nueva urbe. Pérez une ambos espacios mediante una gran arteria, que es al mismo tiempo la que establece la separación entre la ciudad residencial y la comercial, marcando el cambio del eje de la cuadrícula; esta gran avenida, al final de la cual se abre un espacio a modo de embudo, ensanche que sirve de antesala a la plaza del mercado, enriqueciendo espacialmente este complejo recorrido de compresión-dilatación alternante. Dicho ensanchamiento no desemboca directamente en San Mamés sino que se estrecha de nuevo y hace que vuelva a entrar el agua en el trazado urbano, en busca siempre del efectismo, una de las constantes del proyecto. Por otra parte los dos espacios vuelven a relacionarse en la parte superior del plano, correspondiente a la zona residencial, mediante otra gran vía que sigue, en esta ocasión el sentido de la cuadrícula, y que es en la que se alinean la mayor parte de las plazas del proyecto. En San Mamés la unión con esta gran avenida se realiza siguiendo un esquema simétrico, algo que sin embargo no sucede en el espacio que abre frente al convento, donde son varias las comunicaciones entre la plaza y la avenida.

Regresando a las ideas de foro, de Nueva Roma, observamos la influencia piranesiana que posee el trazado, una influencia, por otra parte, bastante escasa en nuestra arquitectura. Hay diversos puntos de contacto entre el Puerto de la Paz y la serie de grabados de Il Campo Marzio dell'antica Roma, de 1787, fundamentalmente con el VI, en los que *"la simetría sigue siendo la base compositiva; sin embargo no es general"*²⁸ de igual manera que en nuestro proyecto. La influencia de Piranesi, quien revolucionaría la forma de acercarse a la arquitectura, nos parece evidente, entre otros aspectos, en las canalizaciones de agua que recorren la ciudad, ambos autores muestran un trazado en el que abundan los quiebros, con escaso sentido lógico; Silvestre Pérez a la hora de plantear la introducción del agua en la ciudad, cuya muestra más importante es el punto 5 *"Ensenadas la mayor de las cuales es capaz de cuarenta fragatas y las demás podrán contener hasta cien buques menores libres todos de padecer en los aguaduchos."* efectúa un recorrido sinuoso, influido por la presencia de las grandes construcciones que ha de sortear y que suponemos preexistentes al trazado de la nueva ciudad. El resto de los canales, de importancia secundaria, presentan menos quiebros y uno de ellos, el que tiene como destino el abastecimiento del convento de franciscanos, se atiene a un trazado absolutamente recto, meramente funcional.

La canalización del agua ha de ser entendida dentro de los lógicos fines prácticos pero también como una forma más de ornato urbano. Del mismo modo el agua como reflejo, como espejo que también emplea Piranesi es así mismo un recurso del que se sirve Pérez; claramente lo vemos en el arranque de las ensenadas, donde se organiza un espacio semicircular que separado por el gran canal que bordea la ciudad, se corresponde con otro equivalente, en tierra firme que se sitúa en una zona destinada a explotación agrícola, tras la que se abre de nuevo el agua, la Ría de Bilbao.

La relación de los edificios con el agua sería muy valorada en la cultura arquitectónica del XVIII; se ponen en práctica múltiples soluciones que bajo una falsa apariencia de sencillez encierran una elaboración intelectual máxima. La canalización del agua responde a una clara voluntad de reordenación de la riqueza a través de la reordenación de la Naturaleza,

28. PERONA SÁNCHEZ, Jesús J.: *La utopía antigua de Piranesi*. Universidad de Murcia, Murcia 1996. P.121

en el marco de la gran cantidad de obras públicas que en esta época se acometen. La canalización de los ríos, la reconducción de sus cursos, adaptándolos a las necesidades de los hombres será frecuente en la época que nos ocupa. Se toma conciencia de la imperfección de la Naturaleza y de que es al ser humano a quien corresponde perfeccionarla; es el pensamiento ilustrado el que va a distinguir por vez primera al hombre de la Naturaleza a diferencia del pensamiento clásico para el que el ser humano era una parte integrante más de esa Naturaleza.

En el Campo de Marte vemos como los teatros se abren al agua y de igual modo, la gran plaza de San Mamés, a modo de un gran teatro del comercio mira también al mar.

La obra de Pérez no puede ser entendida sin su etapa de pensionado en Roma, que imprimiría en él una huella de admiración por las ruinas, por la antigüedad romana casi obsesiva, admiración común a Piranesi "*quien vincula su vida y su obra al encanto de la Ciudad*"²⁹ aunque muy diferente, por norma general, en sus manifestaciones, que perduraría toda su vida y que le lleva a afirmar: "*...la considero un espejo donde debemos mirarnos continuamente; ya tenía formado este concepto della antes de venir à Italia, pero despues que estoi en Roma y he visto estos preciosisimos restos del antiguo me he persuadido que sin su observación rigurosa no se puede dar un paso. No me alucinan à mi las opiniones de algunos modernistas, ni me espantan Vaticanos; aprecio más un descuido de los antiguos donde siempre hallo algo que aprender que el mejor acierto de los modernos; la mayor parte de las obras de estos es menester estudiarlas para huirlas, no para imitarlas...*"³⁰ Delfín Rodríguez explica, en referencia a la visión de la antigüedad de Pérez como "*...el rigor arqueológico de sus restituciones arquitectónicas, basadas unas veces en el testimonio de las ruinas y, otras, en las fuentes literarias clásicas, también podía servirle de excusa para enfrentarse a nuevas soluciones compositivas y figurativas en las que las citas podían ser explícitas o reelaboradas en una característica manipulación de la memoria de la antigüedad*"³¹.

El agua como adorno, como espejo, como parte integrante de la vida de los habitantes de la ciudad nos hace remitirnos, inevitablemente a la arquitectura árabe; no debemos olvidar la valoración que en estos años se empieza a dar a las antigüedades árabes del Sur de la Península, cómo la valoración arqueológica deja de ser unidireccional y Roma deja de ser referente único, todo esto en estrechísima relación con la búsqueda de estilos nacionales y la valoración de lo propio, a la defensa del universalismo frente a la pretendida romanidad. Dentro de este marco la expedición arqueológica dirigida por José de Hermosilla a Andalucía, acompañado por Arnal y Villanueva en 1767, que seguía a la primera organizada por Sarabia. Este viaje supone, sin duda uno de los de mayor trascendencia de nuestra arquitectura ilustrada, con el empleo que hace José de Hermosilla del dibujo como elemento interpretativo y la importancia de la lección arquitectónica a extraer, que servirá de modelos a las posteriores generaciones de arquitectos. Los arquitectos de esta expedición a Andalucía serían protagonistas de la construcción del Clasicismo arquitectónico español de la segunda mitad del XVIII³².

29. LAFUENTE FERRARI, Enrique: *Giovanni Battista Piranesi. Exposición homenaje segundo centenario*. Biblioteca Nacional, C.O.A.M., Madrid 1978, P. 20.

30. PÉREZ, Silvestre: *Carta a Isidoro Bosarte*. A.S.F. 62-2/5

31. RODRÍGUEZ RUIZ, Delfín: *La memoria frágil. José de Hermosilla y las antigüedades árabes de España*. Fundación cultural COAM, Madrid 1992. Pp. 25-26

32. Ibid: P.10

La influencia de Hermosilla, a través de la Academia, se hará notar también en Silvestre Pérez, quien a través de los dibujos pudo acceder a la arquitectura andaluza. En el proyecto del Puerto de la Paz, este conocimiento se refleja con toda claridad en el diseño de la Plaza del Rey, y en la pequeña plaza que sitúa a su izquierda, donde encontramos una evidente alusión a la planta del Palacio de Carlos V en la Alhambra. En el nombre que le da a esta plaza, del Rey, la segunda en la jerarquía del trazado urbano tras la de San Mamés, encontramos también una alusión simbólica al palacio del Rey en Granada. Como vemos todo el proyecto está cuajado de alusiones cultas al legado arquitectónico de la Historia. Esta plaza es la que como explicamos en páginas anteriores sirve de nexo de unión entre la zona conventual y la gran ciudad comercial; del mismo modo el palacio del emperador sirve de enlace entre lo árabe y lo cristiano; así lo pretendió Machuca cuando levanta el Palacio de Carlos V que realiza, a modo de última adición al gran proyecto abierto de los califas.

Encontramos relaciones numerosas entre este proyecto y el Plan para Washington de L'Enfant, relación también apuntada por Sambricio en su estudio, que presenta su primer proyecto en 1791. La capital americana se plantea como ciudad nueva, con la expresa intención de no favorecer a ninguno de los Estados integrantes de la Federación frente al resto. Será como indica Sica, el primero y último de los intentos americanos por establecer un ordenamiento urbano³³. El Puerto de la Paz se plantea igualmente como ciudad nueva, con la misma base igualitaria, muy en la línea de los lemas de la Revolución Francesa, para las poblaciones integrantes del Señorío, tratando de enmendar la situación de favoritismo que el Puerto de Portugalete había generado. Ambos proyectos se desarrollan entorno al agua, el río Potomac en el caso de Washington y la Ría de Bilbao en el caso de nuestro puerto; también en el proyecto de L'Enfant se acometen canalizaciones que introducen artificialmente el agua en el trazado urbano, sin embargo las canalizaciones trazadas por el arquitecto francés muestran un recorrido mejor pensado y mucho más suave, que se opone a lo abrupto de las del trazado de Abando.

Ambas ciudades responden al esquema de cuadrícula, si bien en el proyecto de L'Enfant, el sentido del eje es el mismo para toda la ciudad. Por otra parte, en los dos planos observamos que se abren plazas en las intersecciones de las diferentes vías. En ambos casos las plazas sirven además como referente simbólico, en la capital norteamericana responden a los diferentes Estados y en el Puerto de la Paz, en gran parte y con excepción de la de San Mamés y otras de carácter secundario, se las bautiza con los nombres de diferentes miembros de la Monarquía, en claro gesto de agradecimiento al favor real. Las plazas de la ciudad de Washington responden a un esquema cuadrado, Pérez, por el contrario, introduce una gran variedad en su trazado aunque obviamente, repite el esquema en algunas de ellas, como él mismo indica en la memoria que acompaña al plano "*Las plazas se han variado en la forma y magnitud de su planta, y lo mismo se hará en su decoración para evitar toda monotonía*". En el proyecto del Puerto de la Paz, las plazas están comunicadas, salvo casos excepcionales en los que aparecen aisladas, abriendo la trama urbana, por grandes ejes, con una clara voluntad de crear una ciudad definida por avenidas.

El plano de Washington presenta un esquema notablemente más rígido que el que se realiza para Abando, lo que cabe atribuir a la condición de su artífice, oficial francés que se queda en los E.E.U.U. tras la guerra y que probablemente se encontrara influido por la ingeniería militar.

33. SICA, Paolo: *Historia del urbanismo: El siglo XVIII*. Instituto de Estudios de Administración local, Madrid, 1982. P. 360

La relación entre Pérez y la arquitectura americana la establece Sambricio a través de las figuras de los diplomáticos Valentín de Foronda y Martínez de Irujo y por la correspondencia que Franklin mantuvo con algunos diplomáticos españoles³⁴.

La valoración de los espacios abiertos será una constante en la trayectoria arquitectónica de Pérez. El apodo con que se conoció popularmente a José Napoleón, “el Rey plazuelas”, tiene mucho que ver con los proyectos realizados por Silvestre Pérez en su breve tiempo como arquitecto municipal de Madrid; dentro de su escasez lo que más abunda son, en efecto, las plazas. Clarísimamente lo vemos en su proyecto de unión del Palacio Real con San Francisco el Grande, otro de los proyectos que no llegaron a ver la luz, pero que constituye, sin género de dudas, un valiosísimo ejemplo arquitectónico. En éste, realizado en sus tiempos de arquitecto municipal de Madrid, la influencia del trazado para Washington, vuelve a advertirse con claridad. La voluntad de unir Palacio y Parlamento, a la manera en que la Casa Blanca y el Capitolio se relacionan, mediante una gran avenida en la que se abren plazas, muestra inequívocamente la referencia.

Por último, y también como en el caso americano el trazado que se hace es el de una ciudad abierta, concebida para su continuo crecimiento, a diferencia de las ciudades napoleónicas, que se conciben con un esquema cerrado, con una trama rígida³⁵. En el plano observamos en el punto 11 que marca el acceso a la población por el camino nuevo, donde el arquitecto delimita una zona sin edificar, indicando la previsión de un futuro crecimiento urbano.

Es importante señalar la presencia en el trazado urbano de los jardines, en el sentido de naturaleza amaestrada, siguiendo los postulados del gusto francés. Lo que ahora se propone es el planteamiento de toda una sensorialidad, buscando en estos territorios construidos sensaciones y emociones, haciendo al hombre dueño de la Naturaleza, una Naturaleza que crea y transforma según su propia voluntad.

La Naturaleza marcará en este momento la construcción misma de las poblaciones. En el caso de Abando, los jardines son especialmente abundantes en la zona conventual de la ciudad que Silvestre Pérez define como zona de esparcimiento. Por otra parte, a pesar del carácter eminentemente comercial de la nueva población, las tierras de cultivo son abundantes y, junto al mar forman el marco urbano lo que ha de ser entendido desde una doble perspectiva; por una parte dentro de las corrientes fisiocráticas que tanto impulso alcanzaron en la época y, por otra, comprendiendo que si es bien cierto que el propósito principal era la organización comercial de la ciudad, gran parte de sus habitantes se dedicaban a actividades agrarias. Esta demarcación del territorio urbano la entendemos dentro de la voluntad dieciochesca de establecimiento del límite Campo-Ciudad y de la integración del verde dentro del espacio urbano. Hemos de señalar el aprovechamiento agrario de una pequeña isleta en la ría, aprovechamiento que no es explicable desde los supuestos de utilidad pero sí dentro de la mentalidad de la época de dominio del entorno y de la búsqueda del pintoresquismo.

La zona verde conforma la fachada de la nueva ciudad, en cierta medida a modo de pantalla que oculta la función verdadera comercial del puerto o como recuerdo de la base agraria de esta zona, en cualquier caso con un componente escenográfico, que nos hace

34. SAMBRICIO, Carlos: *El Puerto de la Paz...* P. 558.

35. Ibid: P. 559

pensar en escenarios teatrales tan del gusto de la época y de nuevo en Piranesi, de gran fuerza.

En la parte más elevada del terreno, dispone el arquitecto un depósito general de agua, que recibe agua de las montañas y está destinado a abastecer a toda la población.

El Puerto de la Paz no llegaría jamás a ser construido, primero la zamacolada y posteriormente la Guerra de la Independencia, dejaron este fantástico proyecto confinado al papel, privando a la arquitectura española de la Ilustración de la que hubiera sido una de sus más grandes obras.

Después de este momento la idea no volvería ser retomada, ni en el momento de ocupación bonapartiana en España, que es cuando Pérez alcanza el momento culminante de su carrera ni tras su vuelta al País Vasco, diez años más tarde de que el proyecto fuera aprobado. Permanece, pues, sobre el papel como tanta y tanta arquitectura no realizada en esta época. Esta arquitectura no realizada nos lleva inevitablemente a pensar en los arquitectos utópicos franceses, si bien no encontramos en el proyecto del Puerto de la Paz referencias inequívocas a estos arquitectos revolucionarios no es menos cierto que encontramos una cierta relación, tanto los franceses como Pérez en España fueron verdaderos adelantados a su tiempo y todos nos han dejado fantásticos proyectos, quedándonos a nosotros el placer del estudio de la arquitectura sobre el papel, de la mano del arquitecto.