

GASPAR FERNÁNDEZ CUESTA
Departamento de Geografía, Universidad de Oviedo
<gaspar@uniovi.es>

San Sebastián: un modelo de construcción de la ciudad burguesa en España¹

RESUMEN

Se presenta una síntesis del crecimiento espacial de San Sebastián anterior a 1950. Para ello se ha recurrido a fuentes impresas, pero se ha utilizado también la cartografía como instrumento de análisis y de transmisión del conocimiento geográfico. El texto va acompañado de planos, dibujados al efecto, de los principales proyectos urbanísticos y del conjunto de la ciudad en distintas épocas. Estos últimos sirven para comprobar el grado de ejecución de los anteriores.

RÉSUMÉ

Saint Sébastien: un modèle de construction de la ville bourgeoise en Espagne.- On présente une synthèse de la croissance spatiale de San Sébastien antérieure à 1950 à travers des sources imprimées, mais aussi de la cartographie de la ville, qui joue ici le rôle d'instrument d'analyse et de transmission du savoir géographique. Le texte est accompagné de cartes, tracées dans ce but, qui exposent tant les principaux projets urbanistiques que l'ensemble de la ville pendant les différentes époques,

ces dernières cartes permettant de vérifier le degré d'accomplissement des projets.

ABSTRACT

San Sebastian: a model of building process of the Spanish bourgeois city.- We aim to summarize the spatial growth of San Sebastian before 1950. We have recourse to printed sources as well as the city's cartography, which acts as an analysis instrument and a mean of transmission of the geographic knowledge. The plans, specially drawn for this purposes, show the main urbanistic projects and the architecture of the whole city during different periods of time. This makes it possible to detect the execution level of those projects.

PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

San Sebastián, crecimiento urbano, cartografía, ciudad burguesa.
Saint Sébastien, développement urbain, cartographie, ville bourgeoise.
San Sebastian, urban development, cartography, bourgeois city

I. INTRODUCCIÓN

La elección de San Sebastián como argumento de este artículo no es casual: responde a la consideración comúnmente aceptada de que constituye un claro ejemplo de la capacidad de la burguesía para construir una ciu-

dad a la medida de su voluntad y de sus necesidades y, al mismo tiempo, un paradigma del urbanismo heredado del modelo de gestión que sirvió para dirigir el crecimiento espacial de las ciudades españolas entre 1862 y 1956², cuyo más claro exponente fueron los ensanches.

¹ Este trabajo se ha realizado a partir de los materiales acopiados durante la realización del proyecto *Atlas Geográfico de España* (1FD97-0961-C07-01), que dio lugar a la publicación *Atlas Temático de España*, Ediciones Nóbel, 2010 (iv volúmenes)

² En 1862 fue aprobada la primera Ley de Ensanche de las Poblaciones Españolas. En 1956, por su parte, se aprobó la denominada primera Ley del Suelo, que asumía como modelo a seguir, por primera vez en la legislación urbanística española, el de ciudad funcional, cuyos principios doctrinales fueron sancionados en 1933 en la denominada Carta de Atenas. Gravagnuolo (1998, pp. 385-397).



FIG. 1. Perspectiva de San Sebastián a principios del siglo xx. Una vez derribadas las murallas en 1864 la ciudad pudo extenderse hacia el sur, ocupando el tómbolo arenoso que separaba el arenal de la Concha del cauce del Urumea. Antes, sin embargo, fue preciso canalizar la margen izquierda del río, frente a la cual se levantó una imponente fachada fluvial que servía de límite oriental a los ensanches de Cortázar y de Goicoa. El espacio urbano situado a la derecha del río presentaba un estado mucho más embrionario. Las obras de canalización tan sólo llegaban hasta el puente de Santa Catalina, que se encontraba a escasos metros de la desembocadura, y la línea de costa, frente al arenal de la Zurriola, se situaba mucho más al sur que la actual. Frente a ella comenzaban a levantarse los edificios proyectados para el ensanche de Gros, los cuales fueron relegados a segunda línea de playa cuando años más tarde fue desplazada hacia el norte la citada línea de costa.

También ha influido en la elección de San Sebastián la calidad de su paisaje urbano. Una calidad poco discutida que debe mucho a un emplazamiento privilegiado frente a las aguas del mar Cantábrico, al pie del monte Urgull y con sus flancos ocupados por los espléndidos arenales de la Concha y de la Zurriola. Pero la calidad paisajística no terminaría de comprenderse sin tener en cuenta la actuación de sus clases dirigentes que, desde mediados del siglo XIX y durante las décadas posteriores, se propusieron dotar a la ciudad del orden, de la uniformidad y de la belleza necesarias para convertirla en un lugar privilegiado para residir y en el principal destino turístico de las élites españolas.

Con este fin, los poderes municipales, representantes de la burguesía, se sirvieron del principal instrumento urbanístico que puso a su disposición el Estado liberal que se estaba construyendo entonces: las leyes de ensanche. Éstas fueron promulgadas por los gobiernos centrales desde 1862 en adelante³ para dar cobertura legal a los planes de expansión urbana, precisando cuestiones tan importantes como los procedimientos que deberían aplicarse para la expropiación de los solares afectados o las ayudas económicas que podrían percibir los ayuntamientos⁴.

San Sebastián ha sido una de las ciudades españolas que más utilizó la figura del ensanche, pues llegó a apro-

bar al menos media docena de ellos entre 1864 y 1943. Fruto de esos planes son las piezas urbanas más representativas y de más calidad que hoy contemplamos, las que constituyen el centro urbano, como los barrios de Gros, Amara, el Antiguo y, por supuesto, el denominado «ensanche de Cortázar», cuya principal seña de identidad es su cuadrícula ortogonal, con amplias avenidas que facilitan la circulación y la ventilación, al tiempo que se convierten en agradables zonas de esparcimiento. Pero al amparo de esos ensanches también se levantaron algunos de los edificios más representativos de la ciudad (Casino, Diputación Foral, Palacio de Miramar, Hotel María Cristina o Teatro Victoria Eugenia), así como sus espacios libres y de reunión más transitados (bulevar, plazas de Guipúzcoa y de Okendo, jardines de Alderdi Eder, paseo de la Concha...).

La trama reticular, la edificación de calidad y las zonas de esparcimiento han creado un paisaje urbano cuyo proceso de construcción hemos intentando sintetizar en este artículo de una forma que entendemos que es novedosa, simultaneando el lenguaje escrito con el cartográfico. En el artículo aparecen los planos específicos de los proyectos urbanísticos que han dejado una huella más profunda en la trama urbana, pero también otros que nos muestran el conjunto de la ciudad en distintas épocas. Estos últimos sirven para conocer el proceso histórico de formación de la ciudad burguesa, así como la herencia que dejaron en ella los proyectos anteriores; aquellos que han convertido a San Sebastián en un modelo de planificación y de coherencia.

³ Capel (1977, pp. 85-87).

⁴ Martínez Ángel y Oyuelos y Pérez (1894, t. 1, pp. 198-259).

II. LA CIUDAD PREINDUSTRIAL

1. DESDE LOS ORÍGENES HASTA EL INCENDIO DE 1813

El origen de San Sebastián es confuso⁵, si bien se ha considerado muchas veces que su historia comienza en el año 1180⁶, en el momento en el que el rey Sancho VI de Navarra otorgó derechos de libre comercio y pesca a los moradores de un enclave ya existente al oeste de la bahía de la Concha, cerca del actual Palacio de Miramar⁷, para que levantaran una nueva población al pie del monte Urgull. Con ello pretendía promover el desarrollo de una villa marítima que asegurara la salida al mar de las tierras interiores de su reino⁸. Los primeros edificios se erigieron en la zona de contacto entre la ladera del monte y el borde septentrional del tómbolo que lo unía a tierra firme por el sur, sirviendo de barrera de separación entre la bahía de la Concha, a poniente, y el pantanoso curso bajo del río Urumea, a levante, más allá del cual se extendía el arenal de la Zurriola.

Este emplazamiento, que hoy está enmascarado por la mancha urbana que se extiende más allá de los confines de los dos arenales que lo delimitaron durante siglos, no era fortuito; ofrecía muchas ventajas para el desarrollo de las dos funciones asignadas al enclave en su carta fundacional, la pesquera y la comercial⁹. Además, el emplazamiento facilitaba la defensa, una cuestión de suma importancia en una época en la que las incursiones de navíos hostiles eran frecuentes. Los acantilados del monte Urgull, las aguas del Cantábrico y las del río Urumea servían de protecciones naturales y dejaban como único flanco vulnerable el meridional, razón por la cual dispuso desde época muy temprana de destacadas líneas de defensa.

A finales de la Edad Media, las actividades pesqueras y mercantiles, junto a la construcción de barcos que se realizaba en los astilleros de ribera situados a orillas del Urumea (en las inmediaciones de la ciudad¹⁰), habían convertido a San Sebastián en un importante centro económico del Cantábrico oriental. Por el río llegaban barcasas que transportaban mercancías de las tierras interiores, tanto guipuzcoanas como navarras e incluso

aragonesas. Más tarde eran redistribuidas, primero, hacia otros puertos cantábricos y, desde el siglo XVI, en dirección a las colonias americanas¹¹. El puerto de la Concha, por su parte, dotado con su primer muelle en 1440¹², era el centro de operaciones de los barcos mercantes y de la flota pesquera. La de bajura operaba en aguas del Cantábrico, mientras que la de altura lo hacía en caladeros más alejados como los de las costas inglesas, irlandesas e incluso americanas¹³. Mención especial merece la flota de balleneros que faenaba en aguas de Terranova¹⁴, compuesta por barcos cada vez mayores, que finalmente tuvo que buscar cobijo en la vecina ría de Pasajes, bajo jurisdicción de la ciudad. Ésta disponía de las condiciones necesarias para albergar a los barcos de mayor tamaño¹⁵.

Durante el reinado de los Reyes Católicos una nueva función vino a sumarse a las dos anteriores: la militar. Los asedios sufridos en 1476 y en 1512, así como el peligro que suponía la cercanía de la frontera francesa, situada a tan solo veinte kilómetros de distancia, fueron razones suficientes para que la ciudad fuera elevada al rango de plaza fuerte, cuestión que tuvo importantes repercusiones sobre su futuro. La designación supuso que se le asignara una guarnición permanente (1523)¹⁶ y, lo que es más importante aún, que fuera convertida en una fortificación abaluartada¹⁷, dotada de los elementos más característicos de la ingeniería militar de la época, entre ellos el imponente hornabeque¹⁸ de San Carlos, situado en el frente de tierra.

El desarrollo económico y urbano de San Sebastián durante la Edad Moderna siguió dependiendo de las actividades mercantiles, pesqueras y militares, que se habían beneficiado del establecimiento del Consulado (1682), del incremento del comercio marítimo y de la consiguiente concentración en la ciudad de hombres de negocios¹⁹. También se consolidaron otras funciones tradicio-

⁵ Gómez Piñeiro, Ochoa, Gandarillas Pérez y Villanueva Senosiain (1980, p. 281).

⁶ García de Cortázar (2004, pp. 15-16).

⁷ Calvo Sánchez (1983, p. 15).

⁸ García Fernández e Iglesias Rouco (1986, pp. 208-209).

⁹ García de Cortázar (2004, p. 16) y Tena García (2008, p. 23).

¹⁰ Tena García (2008, p. 22).

¹¹ Imízcoz (2004, pp. 37-63).

¹² García de Cortázar (2004, p. 26).

¹³ Barkham Huxley (2008, p. 177).

¹⁴ Barkham Huxley (2008, pp. 50-51).

¹⁵ Imízcoz (2004, pp. 42-43).

¹⁶ Imízcoz (2004, p. 44).

¹⁷ Desde 1850 la utilización de cañones rayados y obuses explosivos hizo inservibles también los sistemas defensivos construidos durante la Edad Moderna, terminándose así la razón de ser de las murallas, de los baluartes y en general de todos los elementos constitutivos de las antiguas fortalezas. Tarragó Cid (2004, pp. 199-240).

¹⁸ Las fortificaciones abaluartadas debían su complejidad al elevado número de elementos que las componían, pues sus diferentes líneas defensivas (fosos, glacis, murallas, etcétera) estaban, a su vez, protegidas por construcciones auxiliares, como los baluartes, los hornabeques o los revellines. Capel, Sánchez y Moncada (1988).

¹⁹ Alberdi Lonbide (2008, p. 202).

nales, como la construcción de anclas o la de barcos²⁰. A los astilleros de ribera del arrabal de Santa Catalina se le añadieron otros para construir las naves de mayor tamaño que navegaban por mares lejanos, los cuales, como antes había ocurrido con la flota pesquera, tuvieron que ser ubicados en la ría de Pasajes.

La función mercantil alcanzó su apogeo en el siglo XVIII con la creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas²¹, que detentó el monopolio del comercio con Venezuela desde 1728, año de su fundación, hasta 1785, cuando fue incorporada a la Compañía de Filipinas²². La Compañía de Caracas fomentó la acumulación de capitales y alentó durante la mayor parte del siglo XVIII el crecimiento económico y demográfico de San Sebastián. En esta época la ciudad compactó sus casco urbano intramuros y consolidó la primacía que había adquirido entre las villas guipuzcoanas durante el siglo anterior en los ámbitos mercantil y financiero²³.

Con estos antecedentes, San Sebastián alcanzó su máximo desarrollo a principios del siglo XIX. En ese momento, la mayoría de la población residía en el interior del perímetro marcado por sus líneas defensivas²⁴, pero una parte lo hacía en los dos arrabales extramuros, el de Santa Catalina y el de San Martín.

El conjunto intramuros (Fig. 2), de unas diez hectáreas y con diez mil habitantes²⁵, tenía forma cuadrangular y su aspecto era abigarrado. Los edificios ocupaban la mayor parte del suelo disponible y los espacios abiertos eran escasos y de reducido tamaño. Su trama presentaba un aspecto bastante regular, pero sus calles eran estrechas y mal ventiladas²⁶ y se mantenían algunos callejones sin salida. Un trazado, en suma, heredado de un proceso histórico que había comenzado con la ocupación del espacio más cercano a la bahía de la Concha, en la que se encontraba el fondeadero, para más tarde expandirse hacia levante a medida que las necesidades así lo exigían. En esa trama se diferenciaban, según señalan García Fernández e Iglesias Rouco²⁷, dos unidades urbanas. La más occidental, heredera de la puebla original, estaba compuesta

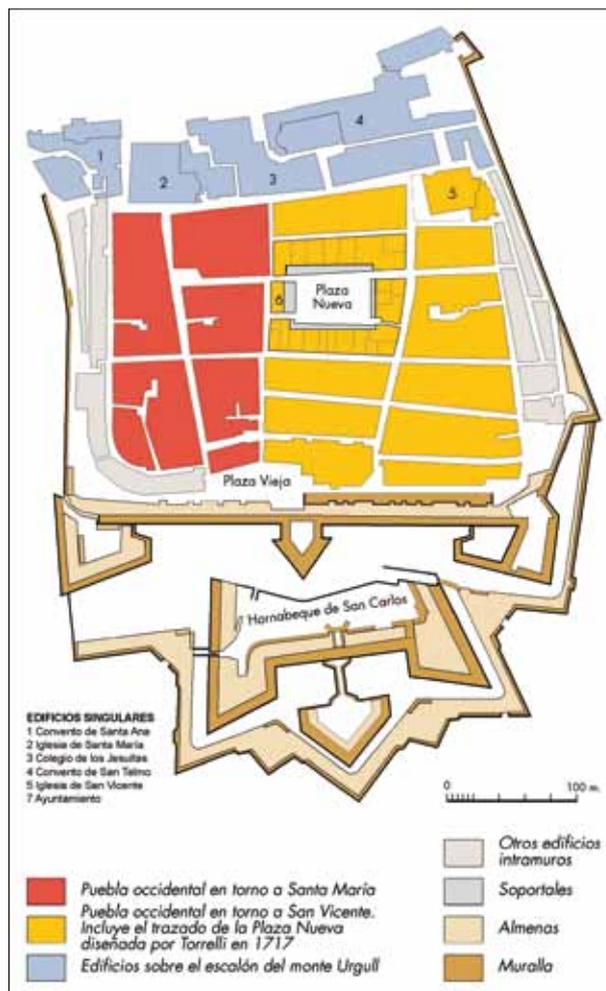


FIG. 2. San Sebastián en 1726. La trama urbana difería poco de la que tenía en 1813, justo antes de que fuera incendiada y prácticamente destruida por las tropas del mariscal Wellington. Todavía se distinguían las plantas de los dos barrios originales (García Fernández e Iglesias Rouco, 1986), y se mantenían las fortificaciones heredadas de su condición de plaza fuerte, entre ellas el hornabeque de San Carlos.

por cinco grandes manzanas alargadas en el sentido de los meridianos y tenía como eje fundamental la calle Mayor, abierta de norte a sur. La unidad oriental, de origen más tardío, la componían manzanas rectangulares alargadas de este a oeste que delimitaban seis calles paralelas perpendiculares a la Mayor, atravesadas por una única calle orientada de norte a sur.

Al norte de estos dos barrios, en el escalón formado por el entronque del arenal con las primeras estribaciones del monte Urgull, se situaban en posición ligeramente elevada varios conventos e iglesias, como la de Santa María, cuya fachada embocaba la calle Mayor. En

²⁰ Barkham Huxley (2008, p. 175).

²¹ Aizpurua Aguirre (2008, pp. 220-236).

²² La Compañía de Caracas, creada en 1728, obtuvo el monopolio del comercio del cacao entre la jurisdicción de Caracas y España, así como el encargo de impedir el contrabando en esa misma jurisdicción. Cierbide Martinena (1997, pp. 63-75).

²³ Alberdi Lonbide (2008, p. 195).

²⁴ El plano de Coello es un excelente referente para el análisis de las características del casco urbano de San Sebastián y de su emplazamiento.

²⁵ Galarraga y otros (2002, p. 229).

²⁶ Galarraga y otros (2002, p. 141).

²⁷ García Fernández e Iglesias Rouco (1986, pp. 208-209).

el burgo oriental destacaba la plaza porticada de trazado regular que albergaba el Ayuntamiento y el Consulado, proyectada por Hércules Torrelí en 1717 sobre una superficie de algo más de tres mil metros cuadrados²⁸. Al sur, y entre los dos barrios, se encontraba la plaza de armas, también llamada «Vieja», cuyo frente meridional se abría a la puerta principal de la ciudad y su esquina noroccidental a la calle Mayor.

Fuera del recinto murado, los arrabales de Santa Catalina y San Martín extendían su caserío más allá de la zona de exclusión de la muralla²⁹. El primero, de origen más antiguo, se encontraba al este, en la margen izquierda del Urumea; desempeñaba la función de cabeza de puente sobre la carretera de Francia y albergaba los muelles y tinglados que facilitaban el tráfico fluvial que se dirigía hacia el interior, en torno a los cuales habían surgido los astilleros de ribera a los que ya hemos hecho referencia. El arrabal de San Martín, por su parte, había surgido al suroeste, cerca del convento de San Bartolomé, sobre la estrecha franja de tierra firme que se extendía entre las marismas del Urumea y el arenal de la Concha. Estaba atravesado por la carretera de Madrid y en él se habían instalado algunos talleres artesanos.

2. EL INCENDIO DE 1813 Y LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD

De la ciudad histórica que hemos descrito, construida a lo largo de más de seiscientos años, poco ha llegado hasta nosotros, pues fue prácticamente destruida por un incendio en 1813. Éste se originó en el asalto a la ciudad, entonces ocupada por los franceses, por parte del ejército inglés al mando del mariscal Wellington y destruyó prácticamente todos sus edificios³⁰; tan sólo se salvaron algunos de los construidos en piedra, como las iglesias y los conventos que se encontraban al pie del monte Urgull.

El suceso tuvo trágicas consecuencias para la ciudad y para sus habitantes, pero fue también el punto de partida para la construcción de una ciudad más moderna, que adelantó en varias décadas la realización de las tareas de reforma interior que con posterioridad tuvieron que acometer la mayor parte de las ciudades españolas.

De forma casi inmediata al incendio, los ciudadanos constituyeron la denominada Comunidad de Zubieta, para que se encargara de la reconstrucción³¹. Para que realizara el proyecto, la Comunidad eligió al arquitecto y capitán de ingenieros Pedro Manuel de Ugartemendía, quien presentó su primer plan en ese mismo año; sin embargo, fue rechazado por demasiado ostentoso³².

El rechazo le llevó a presentar un nuevo proyecto en 1814, cuyo plano más conocido está datado en 1815³³. Según se desprende del mismo, Ugartemendía optó por una propuesta de urbanización, de trama ortogonal, que no respetaba el trazado tradicional ni, en consecuencia, la parcelación preexistente (Fig. 3). Este hecho suscitó la oposición de los propietarios y de una parte de la clase dirigente, quienes urgieron al regidor Manuel Gogorza a presentar un nuevo plan de alineaciones. La propuesta de Gogorza, presentada poco después de la segunda de Ugartemendía, era mucho más respetuosa con la parcelación anterior, pues se limitaba a alinear y ensanchar las calles existentes con anterioridad al incendio, lo que llevó a la Corporación municipal a elegirla en sustitución de la del capitán de ingenieros. Ahora bien, la corporación eligió a Ugartemendía para dirigir las obras, al tiempo que le dio la posibilidad de mejorar el proyecto presentado por el regidor. Fruto de esa decisión fue un nuevo proyecto del militar, cuyo plano está fechado en 1820, que sirvió de base para reconstruir la ciudad y, en consecuencia, para darle al casco antiguo la forma que todavía perdura³⁴ (Fig. 4).

La premura de las iniciativas adoptadas para solventar el desastre provocado por las llamas no impidió que el proceso de reconstrucción se alargara en el tiempo y que sólo concluyera a mediados de siglo. Sólo entonces logró San Sebastián salir del letargo en el que había quedado sumida, y que la había hecho perder prácticamente toda su población y la mayor parte de sus actividades económicas. En la década de 1840 volvió a alcanzar los diez mil habitantes³⁵ y había recuperado su pulso económico.

La morfología de la ciudad surgida de la reconstrucción conservaba muchos rasgos de la antigua. Según podemos comprobar en el plano de Coello de 1848 (Fig. 5),

²⁸ Calvo Sánchez (1983, p. 28).

²⁹ Zona en la que la jurisdicción militar impedía levantar cualquier tipo de edificación que dificultara las tareas de defensa de la plaza. Su anchura varió a lo largo del tiempo a medida que lo hacía el alcance de la artillería. A mediados del siglo XIX las ordenanzas militares la situaban en 1.253 metros.

³⁰ Gómez Piñeiro (1984, p. 40).

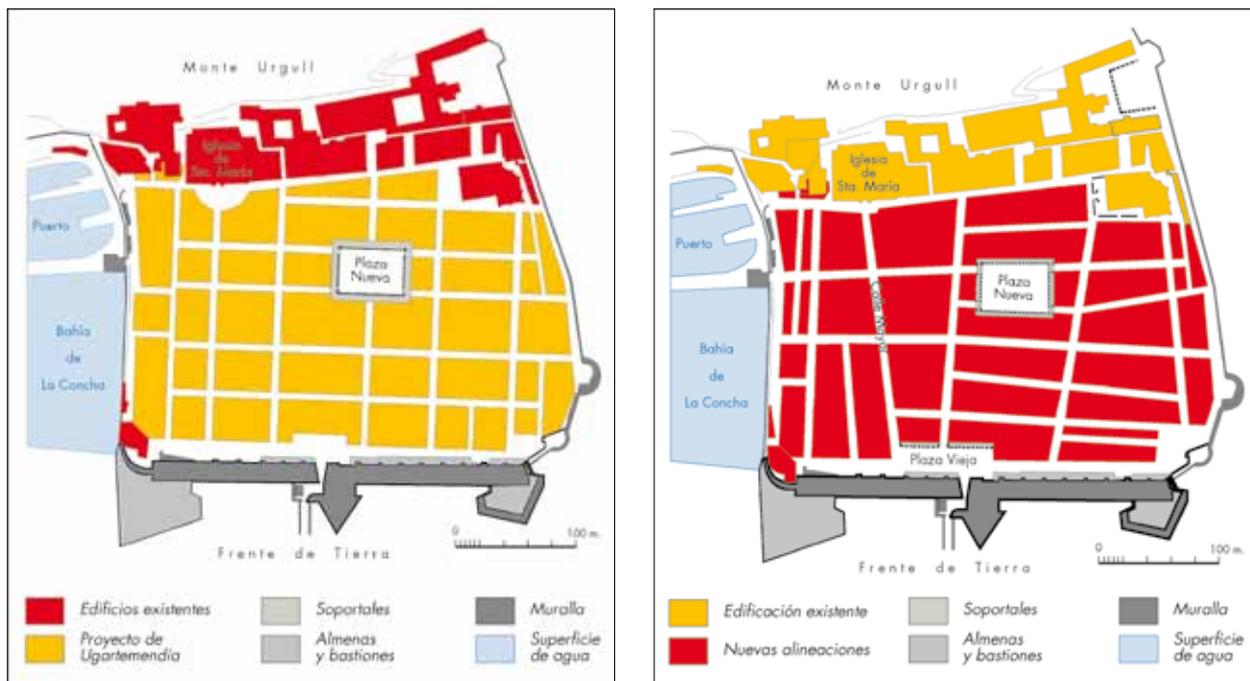
³¹ Gómez Piñeiro (1984, p. 31).

³² Artola (2004, p. 87).

³³ Sambricio (1991, p. 519).

³⁴ Para el conocimiento de las obras de reconstrucción pueden verse Artola (2004), Sambricio (1991) y Calvo Sánchez (1983). Ha de hacerse notar, sin embargo, que existen manifiestas diferencias entre ellos.

³⁵ Calvo Sánchez (1983, p. 40).



Figs. 3 y 4. Para paliar los efectos del incendio de 1813, las autoridades encargaron un proyecto de reconstrucción al arquitecto y capitán de Ingenieros Pedro Manuel de Ugartemendía, quien lo presentó en 1815 (fig. izquierda). Este proyecto planteaba la construcción de una ciudad de nueva planta que borraba cualquier huella del antiguo parcelario y alteraba, por tanto, la estructura de la propiedad del suelo, por lo que fue rechazado. Finalmente, la reconstrucción se llevó a cabo conforme a los principios defendidos por el regidor de la ciudad, Manuel Gogorza, que proponía la simple alineación y ensanchamiento de las calles preexistentes. Las ideas del regidor quedaron recogidas en un plano dibujado en 1820 por Ugartemendía (fig. derecha), quien había sido elegido, de nuevo, para dirigir las obras (Artola, 2004; Sambrić, 1991, y Calvo Sánchez, 1983).

se mantenían los cuatro elementos fundamentales de la ciudad histórica: las murallas, formadas por varias líneas defensivas, entre las que destacaba el hornabeque de San Carlos que protegía la Puerta de Tierra; el casco intramuros, en el que se podía percibir la trama de los dos barrios originales; y los dos arrabales, el de San Martín y el de Santa Catalina.

Pero también había diferencias evidentes. La trama urbana estaba formada por calles más anchas y más rectas que las antiguas, y habían desaparecido los callejones sin salida; las manzanas eran de mayor tamaño y algunas de ellas, como las más septentrionales del burgo más antiguo, fueron partidas en dos para abrir la calle del Puerto; la plaza vieja fue regularizada y dotada de soportales en dos de sus frentes³⁶; y, además, se abrió la plaza de Lasala, tras los Juzgados. Por su parte, la plaza nueva presentaba un trazado mucho más geométrico y una morfología más homogénea que la de Torrelí.

Las actividades económicas, por su parte, también habían cambiado, sobre todo por la llegada de las primeras manifestaciones industriales. En una ciudad abigarrada y constreñida por sus murallas, había poco espacio para las instalaciones fabriles, lo que no fue un obstáculo para que el recinto intramuros acogiera algunas de ellas, como el taller metalúrgico de Urcola, que abrió sus puertas en 1845³⁷. Ahora bien, la mayor parte de las fábricas se instaló extramuros, en los barrios de Santa Catalina y de San Martín. En el primero funcionaba una fábrica de velas y en el segundo, una de curtidos y una cordelería³⁸.

También habían aparecido los primeros talleres en la margen derecha del Urumea, sobre la carretera de Francia, entre ellos una fábrica textil, la Lembicicoa, y la fábrica de armas de Iraola y Múgica³⁹.

³⁶ Calvo Sánchez (1983, pp. 31-35).

³⁷ Catalán (1990, p. 141).

³⁸ La fábrica de curtidos era la de Ramón Marticorena y la cordelería la de Elórcegui. Seguro Lázaro (2010).

³⁹ Calvo Sánchez (1983, p. 124).

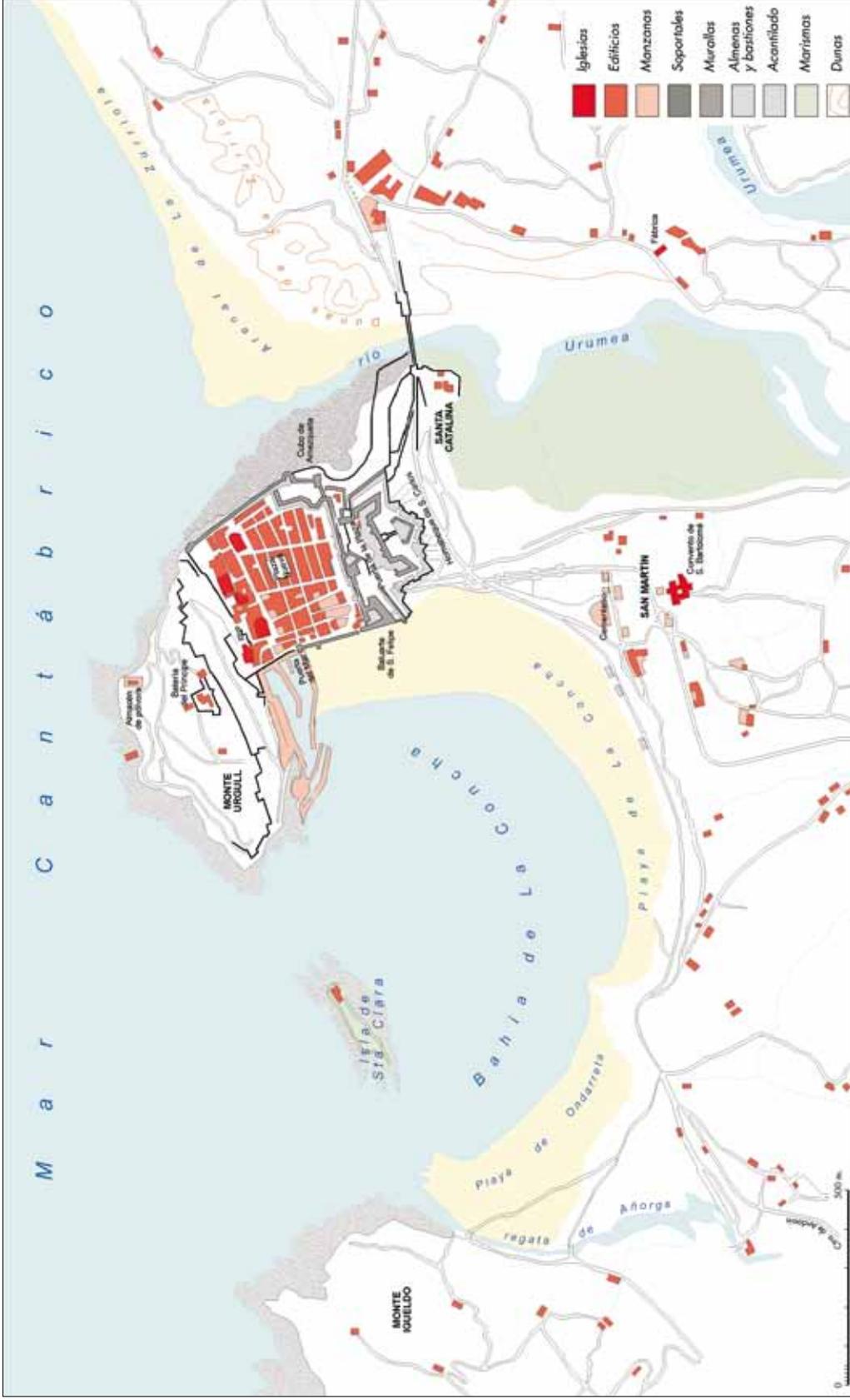


Fig. 5. San Sebastián en 1850. Los planos realizados por Coello sobre las principales ciudades españolas, durante las primeras décadas de la segunda mitad del siglo XIX, poseen la virtud de mostrar las formas urbanas heredadas del Antiguo Régimen justo antes de que comenzaran a ser profundamente transformadas a impulsos de la nueva sociedad industrial. El de San Sebastián nos ha servido para dibujar éste, en el que se han destacado las características del primitivo emplazamiento de la ciudad, al pie del monte Urgull, entre la playa de la Concha, a poniente, y las marismas del Urumea y el arenal de la Zurriola, a levante. También se pueden descubrir otros elementos de la ciudad histórica, hoy desaparecidos, como los arrabales de San Martín y de Santa Catalina; el ámbito marismero del Urumea, sobre el que más tarde se proyectaría el ensanche de Cortázar; la trama heredada de la reconstrucción de 1820; o las líneas defensivas, entre ellas las fortificaciones del monte Urgull y las del frente de tierra.

III. LA FORMACIÓN DE LA CIUDAD BURGUESA (1850-1950)

La ciudad heredada de la etapa preindustrial, que hemos descrito con anterioridad, sólo ocupa un espacio muy reducido de la actual. Además, ha perdido algunos de sus rasgos más característicos, como los bastiones defensivos meridionales, que fueron demolidos, o la imagen de su primitivo emplazamiento, tan importante en épocas pasadas como difícil de reconocer hoy, al haber sido completamente transformado por las obras de encauzamiento del río Urumea, bajo las cuales quedaron sepultadas las marismas y los arenales que rodearon a la ciudad durante siglos.

La mayor parte de las piezas urbanas que hoy podemos contemplar fueron construidas, durante los últimos ciento cincuenta años, para satisfacer la acuciante demanda de espacio generada por el crecimiento demográfico e industrial. Las primeras fábricas llegaron a mediados del siglo XIX, pero su ritmo de asentamiento fue lento hasta 1876, cuando concluyó la última guerra carlista. Desde entonces el ritmo se aceleró y ello provocó cambios muy profundos en la trama urbana y en la economía.

El crecimiento espacial estuvo dirigido por la burguesía, la clase social dominante, quien se aprovechó de su poder político y de su riqueza, pero también de los avances técnicos del momento, imprescindibles para realizar algunas obras. Con estos mimbres, diseñó barrios residenciales para su disfrute, e impulsó la construcción de edificios emblemáticos y de equipamientos públicos, culturales, de ocio y de esparcimiento. Al mismo tiempo, expulsó las fábricas hacia la periferia, en donde también levantó las viviendas de los obreros que llegaban a la ciudad para trabajar en ellas⁴⁰.

Para diseñar los barrios centrales que deberían acoger los principales equipamientos y las viviendas de más calidad, la burguesía utilizó los ensanches, una figura urbanística que se caracterizó por el uso de la cuadrícula, con calles paralelas y perpendiculares, manzanas rectangulares y edificación cerrada en torno a un gran patio de manzana. En San Sebastián fueron varios los ensanches aprobados y posteriormente ejecutados, y su trama ortogonal sigue ocupando una buena parte del espacio central, lo que ha contribuido a convertirla en uno de los mejores ejemplos españoles de ciudad burguesa, aquella que construyó esta clase social para satisfacer sus nece-

sidades vitales y sus anhelos sociales, de poder y de representación⁴¹.

I. LAS BASES ECONÓMICAS DEL CRECIMIENTO

San Sebastián inició, hacia 1850, una etapa de crecimiento económico que, si bien con altibajos, se mantuvo hasta la proclamación de la Segunda República. Al desarrollo de la ciudad contribuyó el resurgir del comercio, fuente tradicional de riqueza, que se vio beneficiado por el traslado a la costa de las antiguas aduanas situadas sobre la línea del Ebro (1841), y por el desplazamiento de las principales operaciones navieras a la dársena de Pasajes⁴², más apropiada para albergar a la flota de vapores.

También fue importante la mejora de las comunicaciones terrestres. El primer impulso vino de la decisión gubernamental de desplazar hacia el norte el trazado histórico del camino entre Madrid e Irún, que hasta ese momento discurría unos kilómetros al sur atravesando las localidades de Andoain, Hernani y Oyarzun⁴³. El nuevo camino real, inaugurado en 1844, llegaba a la ciudad desde el oeste, después de pasar por el barrio del Antiguo, y continuaba hacia la frontera francesa cruzando el Urumea por el puente de Santa Catalina.

Un nuevo hito fue la llegada del ferrocarril. La Compañía de Ferrocarriles del Norte inauguró en 1864, en la margen derecha del río, en el paraje de Atocha, la estación por la que discurría la línea principal de la empresa, la que unía la metrópoli madrileña con la frontera francesa. Más tarde, en 1889, fue la Compañía de Ferrocarriles Vascos la que inauguró sus instalaciones ferroviarias al sur de la ciudad, en la calle Amara, de las que partía la línea de vía estrecha que se dirigía a Bilbao⁴⁴.

Ahora bien, lo que marcó el desarrollo económico de San Sebastián, durante la segunda mitad del siglo XIX, fue una serie de acontecimientos escalonados que estimularon el progreso de nuevas actividades económicas, como la administrativa, el turismo o la industria.

⁴¹ Para Capel la burguesía tenía tres poderosas razones para transformar la ciudad: mejorar la calidad de vida de la clase obrera para salvaguardar su propia supervivencia; especular con el suelo y producir viviendas para que se convirtieran en fuente de beneficios y acumulación de capital; y darse a sí misma un marco digno de residencia. Capel (1977, pp. 20-21).

⁴² Durante el siglo XIX se remodeló la ensenada natural de Pasajes. Se acondicionaron los muelles y la bocana de acceso, y ello facilitó el desarrollo de las actividades mercantiles e industriales. Gil Álvarez (2008, pp. 28-29).

⁴³ Madrazo (1984, pp. 256-257).

⁴⁴ Calvo Sánchez (1983, p. 48).

⁴⁰ Castells (2004, p. 112).



FIG. 6. La elección regia de San Sebastián como sede de sus vacaciones estivales convirtió a la ciudad en un afamado destino turístico de lujo. También contribuyó a ello la construcción de algunos edificios de calidad concebidos como sede de las nuevas funciones, entre ellos el casino inaugurado en 1889, que fue convertido en ayuntamiento en 1945.

En el florecer de la función administrativa fue determinante el traslado a San Sebastián de la capitalidad provincial, lo que aconteció en 1854⁴⁵. Su importancia es difícil de cuantificar, aunque no puede dudarse de la trascendencia que tuvo en la formación de la ciudad burguesa, pues muchas de sus señas de identidad fueron una consecuencia de los privilegios que adquirió con el nuevo rango administrativo. Al principio, la repercusión económica estuvo limitada por la exigüidad del presupuesto manejado por las diputaciones de entonces; pero, con el tiempo, la administración acabó por convertirse, como también ocurrió en otras capitales⁴⁶, en uno de los principales agentes dinamizadores de la economía y del urbanismo de la ciudad. De la economía, porque impulsó la creación de un conjunto de funcionarios cuyos efectivos no han dejado de crecer desde entonces, hasta constituir uno de los grupos sociales más influyentes y numerosos⁴⁷; y del urbanismo, porque promovió la construcción de muchos edificios destinados a albergar la sede de las principales instituciones públicas y a convertirse en

símbolo del poder del nuevo Estado, entre ellos los Gobiernos Civil y Militar, la Audiencia, la Delegación de Hacienda, el Banco de España, la Diputación Foral, el Instituto o la Escuela de Artes y Oficios.

Los comienzos de la función turística también pueden concretarse en una fecha. Es la de 1845, año en el que la reina Isabel II eligió la ciudad como lugar de veraneo y, en consecuencia, como sede estival de la corte⁴⁸. Esta decisión, mantenida por la reina María Cristina⁴⁹, convirtió a San Sebastián en un afamado destino turístico de lujo con capacidad para atraer a las élites económicas y nobiliarias de muchos lugares de España y de otros países europeos. Su fama como elegante lugar de veraneo se dilató hasta la proclamación de la Segunda República y ello permitió que el turismo se convirtiera en una de las principales fuentes de riqueza de la ciudad durante los años de la Restauración y de la dictadura de Primo de Rivera⁵⁰.

Al auge de la actividad turística también contribuyó la voluntad explícita de sus dirigentes políticos, representantes de la burguesía local, quienes, desde el primer momento, se propusieron explotar las excepcionales condiciones naturales de la ciudad y el favor real⁵¹ para

⁴⁵ El título de capital de Guipúzcoa le fue concedido a San Sebastián en 1821, quien lo mantuvo en la división provincial de 1833. No obstante, a instancias de la Diputación Foral y de otros ayuntamientos guipuzcoanos, la capitalidad fue trasladada a Tolosa en 1844, en donde permaneció hasta 1854. En este año fue recuperada definitivamente por San Sebastián. Múgica (1917, aprox., p. 570).

⁴⁶ Fernández Cuesta (2011, pp. 5-46).

⁴⁷ En 1930 la población activa terciaria de la ciudad representaba el 51 % del total, y en ella eran abrumadora mayoría los militares y los funcionarios. Gómez Piñeiro (1984, p. 119).

⁴⁸ Gómez Piñeiro (1984, p. 27).

⁴⁹ La reina María Cristina veraneó en San Sebastián desde 1887 hasta 1929, el año de su muerte. Castells (2004, p. 113).

⁵⁰ Gárate Ojanguren y Martín Rudi (1995, pp. 269-295).

⁵¹ Calvo Sánchez (1983, p. 49).



Fig. 7. San Sebastián hacia 1930. La voluntad explícita de las clases dirigentes de convertir a San Sebastián en una ciudad burguesa y de calidad era incompatible con los usos industriales. Por ello optaron por construir las fábricas en la periferia, en lugares como el Antiguo, Amara Viejo, Atocha o Eguía, que se convirtieron en los primeros suburbios obreros de la ciudad.



construir una ciudad elitista y de calidad semejante a Biarritz, en la costa vascofrancesa, elegida años antes por Napoleón III para pasar los meses de verano. Con este objetivo, las autoridades municipales aprobaron varios planes urbanísticos que diseñaron una ciudad moderna y elegante, dotada de edificios y equipamientos de calidad, y al mismo tiempo exenta de aquellos usos que pudieran interferirse en la consecución de la ciudad deseada⁵², como los industriales o los residenciales de baja calidad, que fueron expulsados hacia la periferia. Pero las autoridades también fomentaron el turismo con otras actuaciones, como la concesión de una licencia para el funcionamiento de un casino (Fig. 6), que entró en funcionamiento en 1887⁵³, o la cesión a la reina María Cristina del promontorio situado entre la playa de la Concha y la de Ondarreta, en el que aquélla construyó el Palacio de Miramar⁵⁴, su residencia veraniega.

El despegue de la función industrial fue más tardío en San Sebastián que en otras ciudades españolas. Una causa de este retraso habrían sido las guerras carlistas, durante las cuales la ciudad, alineada con el ideal liberal, estuvo sometida a varios asedios⁵⁵. Pero entre las causas del retraso no podemos desdeñar la influencia que ejerció la incompatibilidad que suponía el desarrollo industrial con el modelo de ciudad que quería promover la burguesía local, pues sin duda influyó en que muchos capitales donostiarra salieran a financiar actividades industriales en otros núcleos de la provincia, como Tolosa, Pasajes, Andoain o Hernani⁵⁶.

Ahora bien, ni el retraso inicial ni la voluntad de preservar la calidad estética y medioambiental del espacio urbano pudieron impedir la llegada de una primera e importante oleada de fábricas, las cuales contribuyeron de forma decisiva a asentar las bases económicas de la ciudad. A estas fábricas les fue vedado el espacio central, por lo que tuvieron que buscar acomodo en solares situados a cierta distancia del centro. Fruto de ello fue la consolidación de un modelo de ciudad caracterizado por la separación de usos y la segregación social: los espacios centrales fueron reservados para la burguesía y para las actividades terciarias, mientras que la industria y la clase obrera fueron expulsados hacia el extrarradio. Se formó entonces una orla de barrios fabriles periféricos

que rodeaba a la ciudad por el oeste, por el sur y por el este, desde el Antiguo a Gros, pasando por Amara, Eguía o Atocha (Fig. 7).

Las primeras fábricas de relieve fueron las de Rezola, llamada La Esperanza, levantada en 1858 en Añorga para producir cemento, y la de velas, colonias y jabones de Lizarriturry y Rezola, denominada La Providencia, situada en el barrio del Antiguo, cuyos inicios se remontan a 1864⁵⁷. Con el tiempo, ambas fábricas se convirtieron en paradigma de la industrialización donostiarra⁵⁸; no sólo por el desarrollo que llegaron a alcanzar, sino también porque marcaron la tendencia de la industria local a desplazarse hacia la periferia, para así preservar el espacio central de los inconvenientes que acarrea.

A partir de 1876, una vez finalizada la tercera guerra carlista, el proceso de industrialización se aceleró. Al año siguiente abrió sus puertas en Ondarreta una fábrica de botellas de vidrio, y a ella le siguieron, en las décadas posteriores, otras muchas. Entre las del sector alimentario se encontraban: Cervezas El León, Licores Domingo Bentam (1889), la Fábrica de Tabacos del Estado (1887), Chocolates Louit (1893) —origen de Suchard⁵⁹— y la más tardía Vasco-Toledana de Aceites, antecesora de Koipe, cuyas instalaciones se encontraban al sur de la ciudad, en la margen derecha del Urumea. Por su parte, en el ramo de la metalurgia, destacaban: la fundición de los Herederos de Múgica (1877)⁶⁰, en las inmediaciones de la estación, que acabó produciendo material ferroviario; la Metalurgia Elorriaga (1884); la fundición de T. Moreno; y la de Jerónimo Iceta, en cuyos talleres de Amara Viejo se fundía el bronce⁶¹.

En la transición hacia el siglo xx surgieron nuevas fábricas que utilizaban las innovaciones características de la segunda revolución industrial. En 1889 se fundó la Electroquímica Ibérica, en Ategorrieta. En 1901 el establecimiento de Rezola incorporó la tecnología para producir cementos del tipo *portland*⁶². En 1902 abrió sus puertas en Eguía la cerámica homónima, otra de las grandes industrias de la ciudad. Por último, en 1926 y 1928 se inauguraron las primeras fábricas de material eléctrico; la primera fue la de contadores de Tavira, en

⁵² Las ordenanzas municipales de 1873 prohibían taxativamente la instalación dentro del casco urbano de cualquier industria considerada insalubre.

⁵³ Calvo Sánchez (1983, p. 115).

⁵⁴ Castells (2004, p. 113).

⁵⁵ Castells (2004, pp. 107-110).

⁵⁶ Gárate Ojanguren y Martín Rudi (1995, pp. 16-18).

⁵⁷ Castells (2004, pp. 99-134) y Apraiz Sahagún y Martínez Matía (2007, pp. 407-408).

⁵⁸ A principios del siglo xx, la segunda se extendía sobre 60.000 m² y era una de las principales fábricas españolas de su ramo. Múgica (1917, aprox., p. 669).

⁵⁹ Catalán (1990, p. 142).

⁶⁰ Esta empresa disponía de talleres en San Sebastián y en Pasajes. Múgica (1917, aprox., pp. 669).

⁶¹ Apraiz Sahagún y Martínez Matía (2007, p. 417).

⁶² Apraiz Sahagún y Martínez Matía (2007, p. 143).

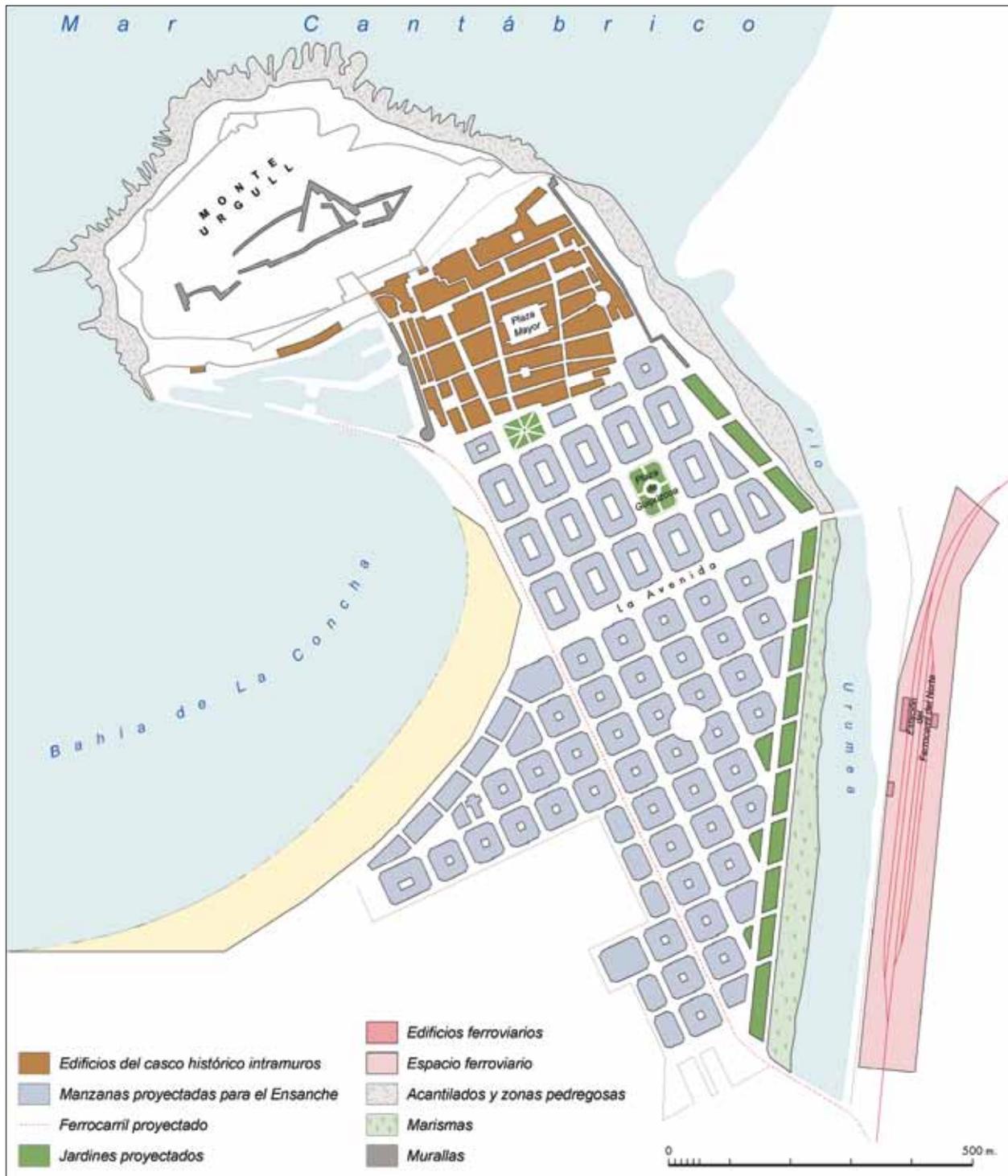
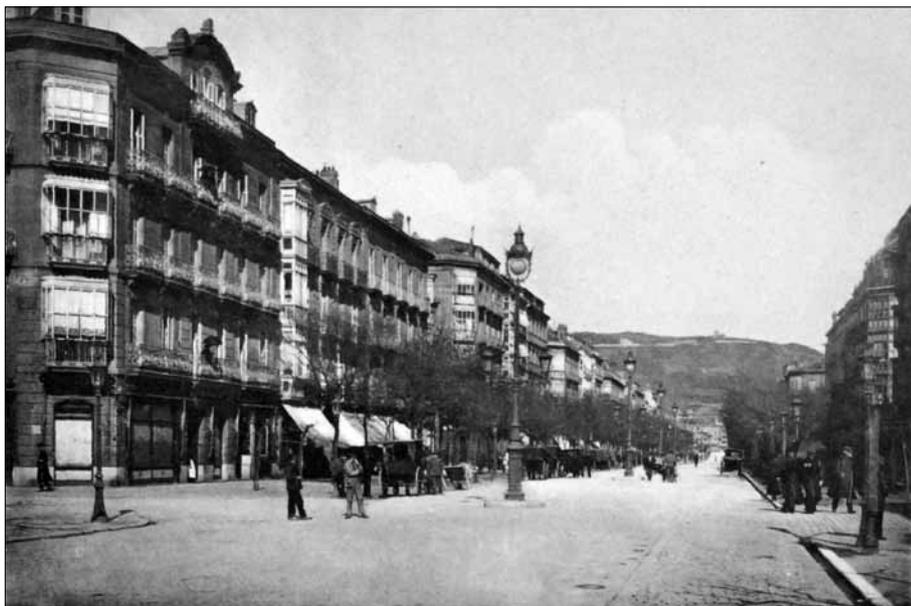


FIG. 8. Proyecto de ensanche del arquitecto municipal Antonio Cortázar (1864).

Fig. 9. En el proyecto de Cortázar la calle de mayor anchura (35 m) era la avenida de la Libertad, su principal eje este-oeste. Embocaba el puente de Santa Catalina, que daba acceso al barrio de Gros, y separaba dos ámbitos urbanos bien distintos. El septentrional, con centro en la plaza de Guipúzcoa, estaba destinado a las clases altas. El meridional, por su parte, acogería a los estratos sociales más humildes. En la actualidad la Avenida constituye la línea divisoria entre las manzanas heredadas de los ensanches de Cortázar y de Goicoa.



Amara Viejo; la otra, la de Delaunet, cerca ya de la dársena de Pasajes.

Aunque de menor importancia, también pueden citarse: el taller de tonelería de Ramón Buenechea (1889); las fábricas de espejos La Moderna (1900) y Dongier (1903); la de maderas de Juan Mague (1900); la de cartones de Gorostidi (1903); o la de mármoles Altuna (1908), en los altos de Eguía, que fue la que, entre estas últimas, llegó a alcanzar mayor tamaño.

Hacia 1930 las instalaciones industriales donostiaras habían creado varios barrios fabriles que se extendían por la periferia urbana formando una orla semicircular que rodeaba a la ciudad (Fig. 5). En el oeste, sobre la carretera de Madrid, se había consolidado el barrio del Antiguo, en torno a las instalaciones de la Providencia, Suchard y Cervezas El León. Al sur se encontraba Amara Viejo, donde se situaban las fábricas de Tavera y de Jerónimo Iceta. Y a la derecha del río, en las inmediaciones de la estación del Ferrocarril del Norte, se había desarrollado el barrio de Atocha-Eguía, en el que se habían levantado la fábrica de tabacos, la de los Herederos de Múgica y la Cerámica Eguía, las tres de gran tamaño.

2. EL DESARROLLO URBANO

Entre 1857 y 1940 la población de San Sebastián pasó de 13.165 a 51.484 habitantes, es decir, se multiplicó por cuatro; uno de los crecimientos más rápidos del conjunto

de las capitales de provincia españolas⁶³. Naturalmente, este crecimiento fue acompañado de una demanda aún mayor de suelo edificable, que terminó por impulsar una rápida expansión territorial.

Para dar respuesta a esa demanda, los responsables municipales promovieron planes de urbanización que son el origen de algunos barrios fácilmente identificables por su trama ortogonal. Antes, sin embargo, tuvieron que conseguir que la ciudad perdiese la categoría de plaza fuerte, pues sólo así podían hacerse con el pleno control de las competencias urbanísticas, hasta ese momento compartidas con el ejército. El objetivo se logró en 1863, y en 1864⁶⁴ comenzó la demolición de las líneas defensivas meridionales, que hasta ese momento habían impedido el crecimiento.

La expansión que siguió al derribo de las murallas puede dividirse en dos etapas. La primera llega hasta 1886 y su principal legado fue el denominado genéricamente «ensanche de San Sebastián», o «central», emblema de la ciudad burguesa. La segunda etapa transcurrió entre la última década del siglo XIX y 1950, aproximadamente. De esta época son los ensanches periféricos, relativamente alejados del centro, que le han dado a la ciudad el aspecto polinuclear que todavía posee.

⁶³ Fernández Cuesta (2011).

⁶⁴ Múgica (1917, aprox., pp. 624-626).

A) La formación del ensanche central

El primer impulso expansivo de la ciudad tuvo lugar hacia mediodía, la única dirección en la que podía crecer dadas las características de su emplazamiento. Fruto del mismo fue el ámbito urbano que se extiende al sur del casco viejo, entre la bahía de la Concha y el cauce del río Urumea. Este espacio central de carácter unitario, tanto por su homogeneidad constructiva como por la impronta de algunos edificios públicos, es, en realidad, el resultado de los tres primeros proyectos de ensanche aprobados por la Corporación municipal: el de Antonio Cortázar, que muchas veces ha dado nombre al conjunto; el de José Goicoa y el ensanche oriental.

EL ENSANCHE DE CORTÁZAR. Es el primer ensanche aprobado en San Sebastián (Fig. 8). Su historia se inició en 1864 cuando, para paliar las necesidades de espacio residencial con destino a la pujante burguesía guipuzcoana, las autoridades municipales, amparándose en la ley de Ensanches recién aprobada, sacaron a concurso un proyecto urbanístico que fue ganado por el entonces arquitecto municipal Antonio Cortázar. El proyecto preveía ocupar 47,5 ha situadas al sur del casco viejo, que hasta ese momento habían estado ocupadas por las fortificaciones renacentistas y por las marismas del río. Al tratarse de un espacio baldío, la gestión del suelo fue relativamente sencilla, pero no así su ocupación. La transformación del antiguo cauce del río en suelo urbanizable obligó a ejecutar complejas tareas de saneamiento y encauzamiento del río que se iniciaron en 1864⁶⁵ y se prolongaron a lo largo de varios años.

Para ocupar el espacio habilitado con las actuaciones anteriores, Cortázar diseñó una trama ortogonal orientada ligeramente de noroeste a sureste. Con esta inclinación lograba integrar la trama del ensanche con la del casco viejo, pues era la misma que poseía la calle Mayor y permitía que ésta se prolongara hacia el sur unos noventa metros.

Morfológica y funcionalmente, en el proyecto se podían diferenciar dos zonas. Entre ellas discurriría la calle más ancha del ensanche, de 35 m de anchura y 500 m de longitud⁶⁶. La Avenida (Fig. 9), como así se llamaba, era perpendicular a la calle Mayor, partía del puente de Santa Catalina y terminaba sobre la playa de la Concha.

La zona septentrional se situaba al norte de la Avenida, entre ésta y las primeras edificaciones del casco

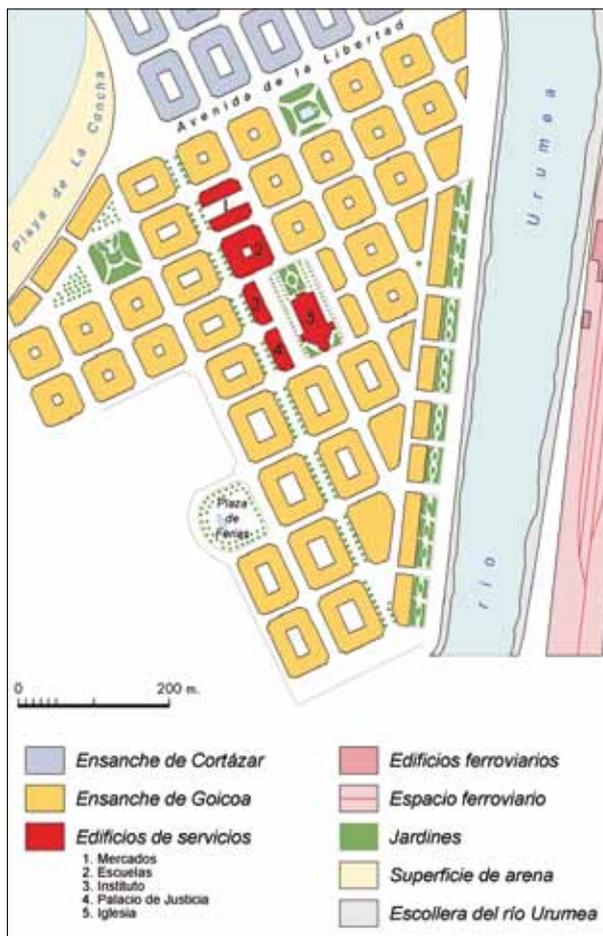


FIG. 10. Proyecto de ensanche del arquitecto municipal José de Goicoa (1886). Fue encargado para rediseñar el ensanche de Cortázar al sur de la avenida de la Libertad.

histórico, aproximadamente sobre el espacio que antes habían ocupado las fortificaciones meridionales. Estaba formada por quince manzanas rectangulares de gran tamaño, en las que habrían de construirse viviendas burguesas de calidad y los principales equipamientos. Su centro sería la plaza de Guipúzcoa, porticada, en la que se levantó la Diputación Foral.

Por su frente occidental discurría una línea de ferrocarril que servía para unir la estación del Norte, en la margen derecha del río, con el puerto. Las manzanas colindantes se reservaban para actividades portuarias e industriales. El frente oriental quedaba rematado con dos manzanas irregulares adaptadas a la dirección del río, y el septentrional, que servía de contacto con la ciudad vieja, con cinco manzanas de diferente forma y tamaño, una de las cuales, la situada frente a la plaza vieja, se destinaba a parque.

⁶⁵ Calvo Sánchez (1983, p. 83).

⁶⁶ Galarra y otros (2002, p. 229).

FIG. 11. El Bulevar a principios del siglo xx. Este espacio urbano fue diseñado por Goicoa como nexo de unión entre la ciudad histórica y el ensanche de Cortázar. Su forma trapezoidal es la consecuencia de la decisión de Cortázar de inclinar levemente hacia el noroeste el eje norte-sur de su cuadrícula para hacerlo coincidir con el eje de la calle Mayor.



La zona meridional del ensanche se extendía hacia el sur de la Avenida. En ella, las manzanas rectangulares desaparecían y eran sustituidas por manzanas cuadradas de menor tamaño, algunas de las cuales serían ocupadas por viviendas unifamiliares. Sus elementos urbanísticos más destacados eran una gran plaza circular situada en el centro y un largo paseo ajardinado frente al Urumea; éste se levantaría sobre terrenos ganados una vez finalizadas las obras de encauzamiento del río. La mayor parte de este espacio se reservaba para acoger a las clases más humildes, acorde con cuyo planteamiento se preveía una dotación de servicios mucho menor que la del espacio septentrional.

La trama del ensanche se completaba con las propuestas realizadas para ocupar el espacio ubicado al oeste de la vía de ferrocarril, proyectada frente a la bahía de la Concha y al pie de las laderas más orientales de las colinas de Miraconcha, en donde se encontraba el viejo arrabal de San Martín. Para este lugar, Cortázar ideó alargar la cuadrícula del ámbito meridional, antes descrito, hacia el oeste, rematando el frente marítimo con cinco manzanas rectangulares ligeramente curvadas para que se adaptaran al perfil de la bahía.

EL ENSANCHE DE GOICOA. El ensanche de Cortázar contó con detractores desde el mismo momento de su aprobación. Tras las reticencias se encontraban los intereses inmobiliarios de la burguesía, que consideraba insuficiente el espacio destinado a la construcción de vi-

viendas caras. También estaban los intereses de los que defendían que el plan no era el más adecuado para aprovechar las ventajas del emplazamiento y convertir a la ciudad en un referente de calidad urbana que sirviera de reclamo para su transformación en un destino turístico para las élites económicas y sociales.

Ante las críticas, el Ayuntamiento decidió encargar un nuevo plan de ensanche que fue finalmente aprobado en 1886 (Fig. 10). El elegido para redactarlo fue el entonces arquitecto municipal José de Goicoa, quien diseñó un proyecto que alteró profundamente algunas de las propuestas de Cortázar, en especial las que afectaban a los espacios más salpicados por la polémica. Uno de ellos era el que albergaba la línea de manzanas de distinto tamaño diseñada para resolver el siempre difícil problema de engarzar la trama del ensanche con la del casco histórico. En esta zona, la manzana más occidental fue aprovechada para construir, a partir de 1882, el casino, hoy convertido en ayuntamiento, y las otras cuatro fueron eliminadas. El solar vacante fue convertido en una alameda que es el origen del Bulevar (Fig. 11), uno de los espacios más típicos de la ciudad. Goicoa daba así por saldada la fuerte polémica ciudadana entre los defensores y los detractores del mismo⁶⁷.

En el frente noroccidental, abierto a la bahía de la Concha, las funciones industriales previstas fueron susti-

⁶⁷ Galarraga y otros (2002, p. 118).



FIG. 12. La iglesia del Buen Pastor (actual catedral) preside la gran plaza rectangular diseñada por Goicoa en el centro de su ensanche. Esta plaza estaba concebida para desempeñar la misma función de representación que cumplía la plaza de Guipúzcoa en el ensanche de Cortázar.

tuidas por otras residenciales, al tiempo que se prescindía de la línea de ferrocarril proyectada por Cortázar. Además, dos de las tres manzanas residenciales situadas entre la Avenida y el casino fueron suprimidas para que, en el espacio liberado, pudieran levantarse los jardines de Alderdi Eder. Con estas medidas, Goicoa transformaba un espacio marginal en otro de gran calidad que se aprovechaba de uno de los principales patrimonios paisajísticos de la ciudad: la espléndida panorámica sobre la bahía de la Concha.

Pero las mayores modificaciones introducidas por Goicoa en el plan de Cortázar fueron las planteadas para el espacio situado al sur de la Avenida, en donde el antiguo trazado fue sustituido por otro completamente nuevo. Con ello pretendía romper la dualidad social norte-sur del ensanche de Cortázar, y transformar la parte meri-

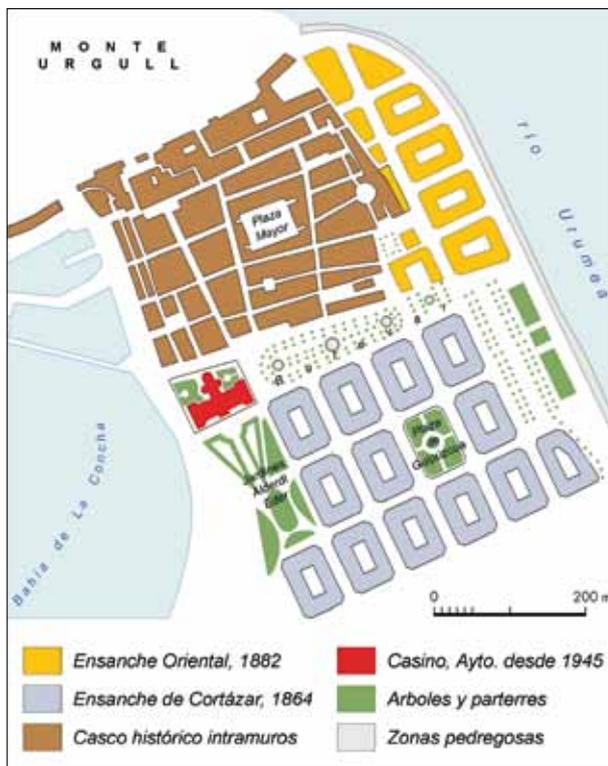


FIG. 13. Proyecto del ensanche oriental (1882). Fue concebido para ocupar los terrenos ganados al mar una vez concluidas las obras de encauzamiento del río Urumea por su margen izquierda.

dional, antes reservada para las clases humildes, en una ampliación del espacio burgués que se extendía al norte. Para lograrlo, aumentaba la anchura de las calles perpendiculares al Urumea y diseñaba una gran plaza central de superficie equivalente a cuatro manzanas normales, que desempeñaría una función semejante a la que cumplía la plaza de Guipúzcoa en el sector septentrional. La plaza rompía la ortogonalidad del viario, pero permitía construir un espacio emblemático presidido por la nueva catedral (Fig. 12) (situada en el centro y con su fachada enfrentada al eje de la calle Mayor), a cuyo alrededor se levantarían algunos edificios relevantes representativos del poder civil, como la Escuela Normal, el Instituto, o la Escuela de Artes y Oficios⁶⁸. El Palacio de Justicia se construiría al oeste, sobre el solar de una manzana cercana.

Con estos cambios, Goicoa daba satisfacción al interés municipal de promover una ciudad de calidad arquitectónica y paisajística capaz de atraer al turismo con

⁶⁸ Galarraga y otros (2002, pp. 120-121).

dinero, bien distinta a la subyacente en el ideario de Cortázar. Cuestión ésta a la que también contribuyó, durante las décadas siguientes, la construcción de algunos de los edificios más representativos de San Sebastián, como el Palacio de Miramar (1889), diseñado por el arquitecto inglés Selden Wornum, o el Teatro Victoria Eugenia (1912) y el Hotel María Cristina (1912), promovidos ambos por la Sociedad de Fomento local y erigidos sobre un solar en gran parte ganado a las marismas, origen de la actual plaza de Oquendo.

EL ENSANCHE ORIENTAL. El ensanche central de San Sebastián terminó de configurarse con las propuestas recogidas en un tercer proyecto de urbanización, el denominado «ensanche oriental»⁶⁹. Al amparo del mismo se construyeron las manzanas que rematan la fisonomía urbana del casco viejo por el frente del Urumea (fig. 13).

El ensanche oriental es el más pequeño de los tres, sólo actuó sobre 8 ha⁷⁰ y tuvo su origen en el proyecto presentado por el Sr. Berasategui en 1873 para encauzar el último tramo de la ría del Urumea. Sobre los terrenos ganados a las marismas, una vez concluido el muro, se diseñaría el nuevo ensanche. Las obras de encauzamiento comenzaron en 1882, una vez que la concesión del proyecto pasó a manos del marqués de Salamanca. En ese año empezó a levantarse en la margen izquierda de la ría un muro de cuatro metros de altura que discurría unos cien metros al este de la zona inundable. Terminado el muro, las obras de relleno se iniciaron en 1883 y fueron finalizadas en 1885. La parcelación de los nuevos terrenos se abordó en 1886 y el ensanche estaba prácticamente acabado en 1889⁷¹.

Resultado de la ejecución del proyecto fue el cambio de fisonomía del frente oriental del casco viejo, en el que desaparecieron los antiguos callejones y las manzanas adosadas al lienzo de la muralla. En su lugar, y sobre el espacio ganado al río, se levantaron las cinco grandes manzanas que cierran la desembocadura del Urumea por el oeste, al norte del puente del Kursaal, así como los edificios que sirven de nexo de unión entre éstas y el casco viejo.

B) *Los ensanches periféricos tardíos*

La ocupación del ensanche central fue muy rápida. A mediados de la década de 1870 ya se habían construido



Fig. 14. Proyecto de ensanche de Gros de José de Goicoa (1881). Su propósito era urbanizar el frente marítimo del antiguo arenal de la Zurriola.

sobre él más de cuatrocientos edificios, la mitad de los que tenía la ciudad en 1813, antes del incendio⁷². Además, antes de que finalizara el siglo ya estaban ocupadas prácticamente todas sus manzanas.

Saturado el espacio del ensanche central, la ciudad, encajada entre la línea de costa y las colinas que la rodean por el sur, había agotado la disponibilidad de suelo llano en las inmediaciones del centro, por lo que tuvo que buscarlos en la periferia.

La demanda de viviendas de la clase trabajadora hizo surgir, como ya hemos visto, algunos suburbios obreros en las inmediaciones de las principales fábricas ya en funcionamiento, en lugares como el Antiguo, Amara Viejo, Gros, Atocha o Eguía, que crecieron muy rápidamente, si bien sin atenerse a planes que los organizaran.

Por su parte, la demanda de viviendas de calidad recibió una respuesta bien distinta por parte de la Corporación municipal. Para satisfacerla, aquélla mantuvo la política urbanística utilizada para construir el ensanche central y ello la llevó a aprobar nuevos proyectos de ensanche para organizar la expansión de la ciudad burguesa sobre los suelos llanos que, aunque periféricos, se encontraban más cercanos al centro. Así surgieron los barrios

⁶⁹ Galarraga y otros (2002, pp. 92-95).

⁷⁰ Galarraga y otros (2002, p. 229).

⁷¹ Calvo Sánchez (1983, pp. 89-94).

⁷² Gómez Piñeiro (1984, p. 24).

de trama ortogonal de Gros (este), el Antiguo (oeste) o Amara Nuevo (sur), levantados en ocasiones a expensas de antiguos suburbios fabriles. Estos barrios, bien diferenciados entre sí por su lejanía y de los barrios obreros por su trama, han dado al espacio burgués de San Sebastián un aspecto plurinuclear que aún puede percibirse.

EL BARRIO DE GROS. Del grupo de proyectos que expandieron la ciudad burguesa hacia la periferia los más antiguos fueron los que se aprobaron para construir el barrio de Gros, al otro lado del Urumea, sobre las dunas que antes habían configurado el arenal de la Zurriola.

El primer plan para ocupar el arenal fue el *Proyecto de bases para la urbanización del barrio llamado de Gros*⁷³ (Fig. 14). Estaba pensado para ordenar el desarrollo urbano de los terrenos situados entre la carretera de Francia y la línea de costa, que llegaba en aquella época hasta el puente de Santa Catalina y presentaba una disposición suroeste-noreste. Sobre estos terrenos se habían levantado en las décadas anteriores algunas fábricas y talleres, en torno a las cuales había surgido un incipiente barrio proletario⁷⁴.

El proyecto de urbanización fue encargado a José de Goicoa en 1881, pero sólo fue aprobado diez años más tarde, en 1891. Las primeras obras arrancaron en 1894⁷⁵ y consistieron en derribar los edificios existentes, de ahí que en ocasiones se haya argumentado que se trataba, en realidad, de un proyecto de reforma interior.

La trama urbana diseñada por Goicoa era mayoritariamente ortogonal y se organizaba a partir de dos ejes: la avenida de Colón, que discurría entonces paralela a la línea de costa y delimitaba el ensanche por el norte, y la Gran Vía, perpendicular a la anterior. En esa trama podían diferenciarse claramente tres zonas. Una era la definida por el espacio suroccidental, en el que se encontraba el suburbio obrero al que antes hemos hecho referencia. En ella se proyectaron ocho manzanas irregulares que se adaptaban en parte al caserío existente, si bien con calles más anchas y rectilíneas. La segunda zona se extendía a levante de la anterior y ocupaba la parte meridional del ensanche. La formaban amplias manzanas rectangulares con patios interiores y su trama era perfectamente rectangular. Por último, la tercera zona constituía el frente marítimo del barrio, hoy desaparecido después de la ejecución del ensanche de la Zurriola, del que hablaremos



Fig. 16. Plano de urbanización del arenal de la Zurriola de los arquitectos Moreno y Alday (1921).

a continuación. La componían ocho manzanas que prolongan hacia el noroeste las de la zona anterior, pero eran mucho más estrechas que ellas y presentaban un aspecto alargado. Estaban destinadas a albergar villas con un jardín que se situaría en el frente meridional, de espaldas a las aguas del Cantábrico.

El segundo proyecto aprobado para esta zona fue el denominado «de la Zurriola» (Fig. 16), que estuvo impulsado por la Sociedad Inmobiliaria de San Sebastián, la misma que promovió el ensanche oriental. La sociedad consiguió en 1909 la concesión necesaria para urbanizar la margen derecha del río Urumea, entre el puente de Santa Catalina y su desembocadura, pero se la transfirió a la Sociedad Inmobiliaria del Gran Kursaal en 1911.

El muro que habría de encauzar el río tendría una longitud de 450 m a contar desde el puente de Santa Catalina, lo que en la práctica suponía llevar su desembocadura otros tantos metros hacia el norte, hasta la punta del Morro. Estas obras se completarían con las de otro muro marítimo, perpendicular al anterior, que desplazaría la línea de costa hacia el norte y permitiría ganar, en consecuencia, nuevos terrenos al mar. Sobre ellos, la sociedad promotora podría levantar un nuevo ensanche que la resarciría del coste de las obras anteriores, que corrían a su cargo.

Paralela a la nueva línea de costa se abriría una gran avenida, la de la Zurriola, que tendría la misma orientación que el bulevar diseñado por Goicoa en la orilla izquierda, con el que conectaría a través de un nuevo

⁷³ El nombre del plan, y también del barrio, proviene del empresario que promovió el plan, José Gros, que poseía aquí amplias propiedades, p. 155.

⁷⁴ Calvo Sánchez (1983, p. 175).

⁷⁵ Calvo Sánchez (1983, p. 175).

puede, el del Kursaal, cuyo coste tendría que ser asumido igualmente por la sociedad promotora.

Para urbanizar los terrenos ganados al mar, la Sociedad encargó varios proyectos. De todos ellos, el que ha dejado una huella más evidente en el plano actual ha sido el diseñado por los arquitectos Moreno y Alday, aprobado en 1921.

Este plan fue el responsable de la urbanización de las ocho hectáreas de terreno sobre las que posteriormente se levantaron la manzana ocupada actualmente por el Kursaal, al norte de la avenida de la Zurriola, y las siete que se sitúan entre esta última y la avenida de Colón, cada una de ellas de diferente forma y tamaño para adaptarse a la forma del terreno que deberían de ocupar. La manzana situada entre la playa y la avenida de la Zurriola se reservaba para construir el denominado «Gran Kursaal»⁷⁶, un conjunto recreativo en el que se instalaría, entre otros servicios, un casino.

Las obras de encauzamiento se iniciaron en 1911 y, junto con las de urbanización, se prolongaron hasta mediados de la década de 1920, después de que hubieran concluido las obras del puente de la Zurriola⁷⁶, del Gran Kursaal⁷⁷ y del dique de contención. Terminado el proyecto, el primitivo ensanche de Gros se quedó sin lo que había sido su fachada marítima (Fig. 17).

Además de los dos citados, hubo un tercer proyecto realizado por el ingeniero Juan Machimbarrena, a partir de 1920, que sirvió como referencia para urbanizar el espacio más oriental del actual barrio de Gros, desde donde terminaban los dos ensanches anteriores hasta el monte Ulía⁷⁸. También puede destacarse la prolongación hacia el norte del muro de la margen derecha del río, llamado espigón de la Zurriola. Una vez que concluyeron las obras en 1940⁷⁹, provocó la acumulación de arena sobre el frente marítimo de la Zurriola, otorgándole a la playa de Gros el aspecto que tiene en la actualidad.

EL ENSANCHE DEL ANTIGUO. En el oeste de la ciudad, más allá de la colina de Miramar, se situaba la vega abierta por la regata de Añorga, en la que había surgido el suburbio industrial del Antiguo. A pesar de ello, la zona fue elegida desde los primeros años del siglo XX para expandir la ciudad burguesa en esta dirección, pues gozaba de algunas ventajas, como la cercanía al palacio de Mira-



Fig. 17. Montaje con los ensanches de Gros y de la Zurriola en el que se puede observar el adelantamiento de la línea de costa provocado por la ejecución del segundo y la pérdida del antiguo frente marítimo que tenía el primero.

mar, residencia estival de la reina, y a la playa de Ondarreta, fijada sobre la antigua desembocadura de la regata.

El antecedente más antiguo de esta expansión fue la parcelación realizada en 1896 por la familia Brunet para urbanizar unos terrenos de su propiedad en las inmediaciones de la playa. El objetivo era construir una ciudad jardín que albergara viviendas unifamiliares para consumo de las clases adineradas. El primer proyecto se presentó en 1896, momento en el que comenzó la ocupación del barrio, pero su relleno definitivo se retrasó hasta 1920⁸⁰.

Pero la actuación más importante para esta zona estuvo impulsada por el Ayuntamiento, que, en 1919, abrió un concurso para ordenar el crecimiento urbano en el barrio del Antiguo (Fig. 18), en el espacio que se extendía al sur de la parcelación de los Brunet, a ambos márgenes de la carretera de Madrid. El concurso fue ganado por Luis Elizalde, que vio aprobado su proyecto en 1921⁸¹.

Elizalde proyectó un ensanche de 63 ha, de las cuales 40,7 se destinarían a la edificación. La trama propuesta tenía carácter ortogonal y su principal eje vertebrador era la calle de Zumalacárregui, que realizaba un giro de noventa grados a mitad de su recorrido. Las manzanas

⁷⁶ Galarraga y otros (2002, pp. 155-159).

⁷⁷ Este establecimiento lúdico incluía un casino, un hotel, un cine y una sala de baile.

⁷⁸ Calvo Sánchez (1983, pp. 126-131).

⁷⁹ Gómez Piñeiro (1984, p. 28).

⁸⁰ Calvo Sánchez (1983, pp. 132-138) y Galarraga y otros (2002, p. 164).

⁸¹ Galarraga y otros (2002, pp. 164-165).

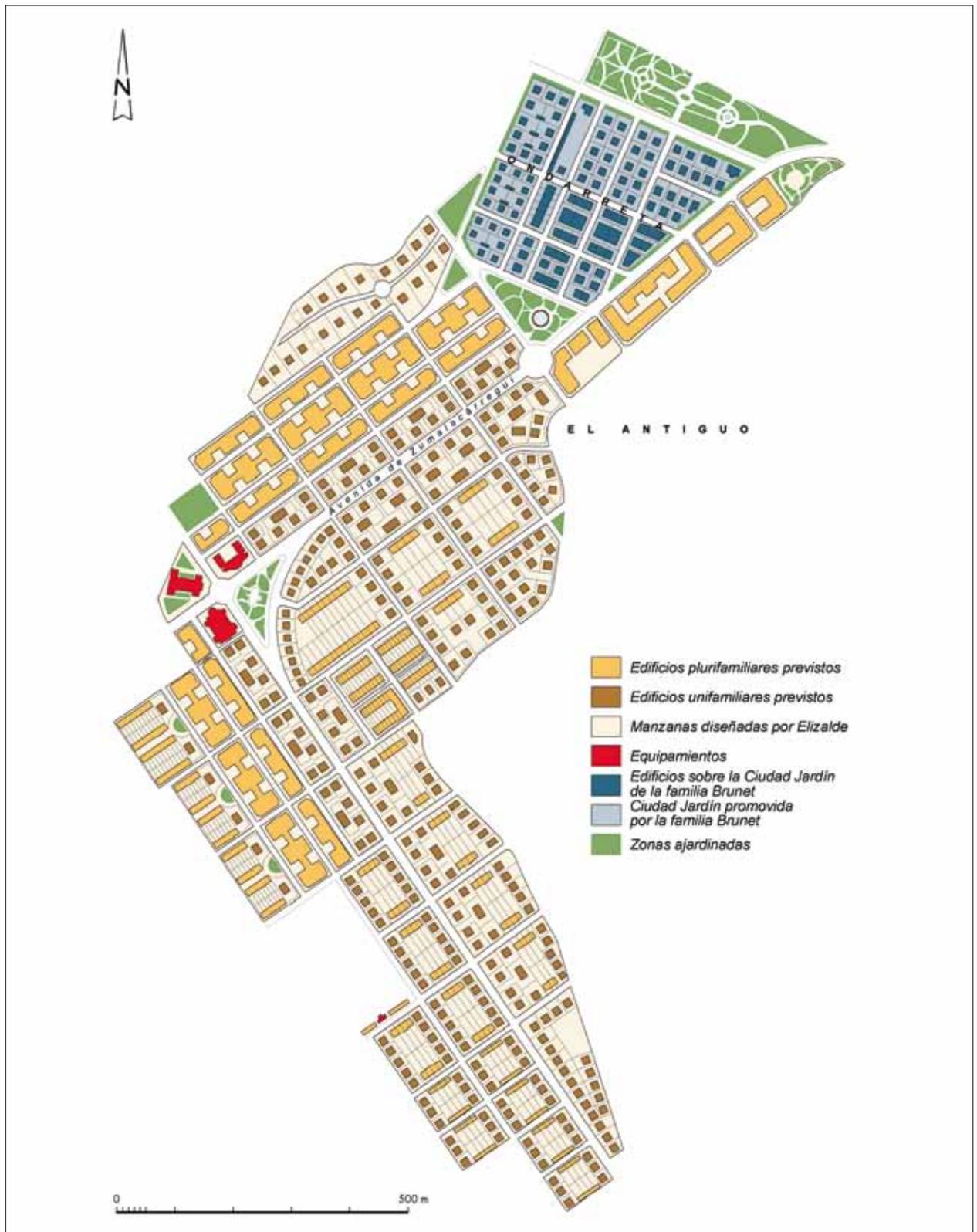


FIG. 18. En 1919 el Ayuntamiento de San Sebastián sacó a concurso el proyecto de urbanización del barrio del Antiguo y de los terrenos que se encontraban a ambas márgenes de la carretera de Madrid, sobre la antigua vega de la regata de Añorga. El ganador fue Luis Elizalde, quien vio aprobado su proyecto en 1921.

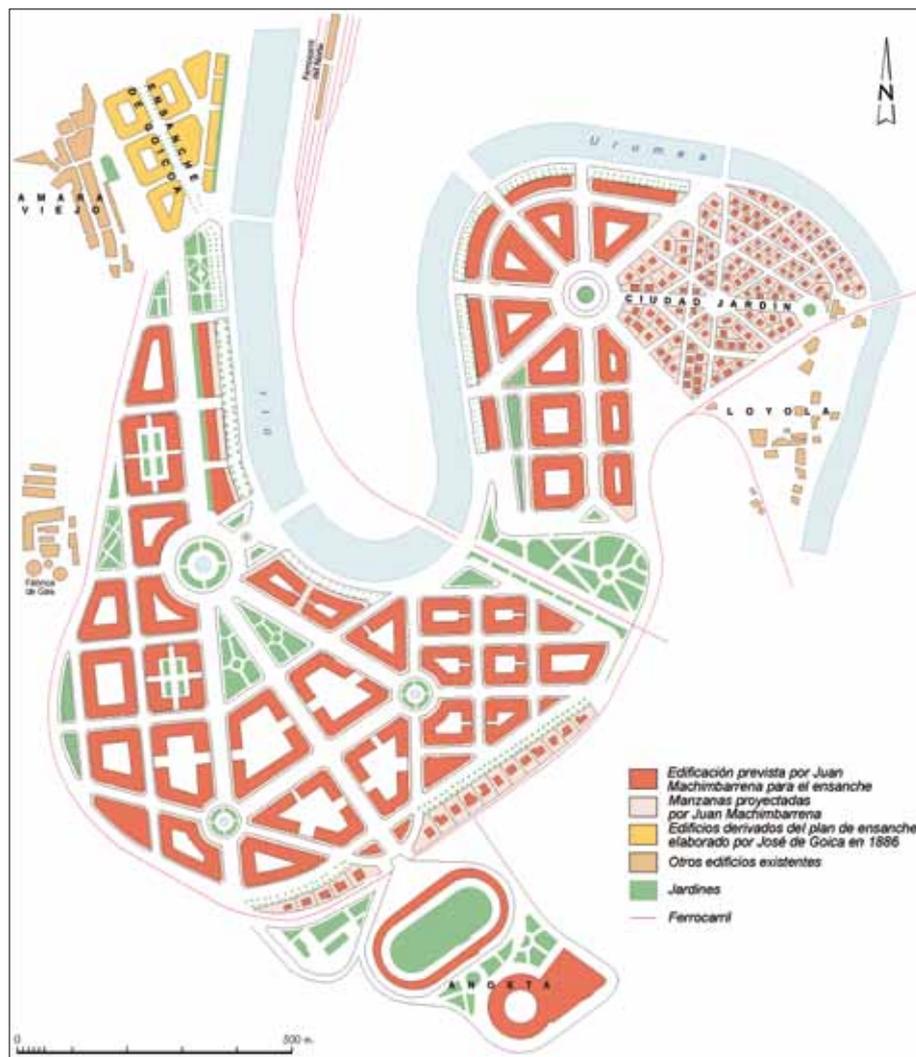


Fig. 19. Proyecto de ensanche para Amara del ingeniero Juan Machimbarrena (1940). Sufrió importantes alteraciones en su ejecución, pero legó algunas piezas urbanas destacadas como las plazas de Amara y de Irún, el parque Pío XII o las avenidas de Sancho el Sabio, de Carlos I y de Madrid.

variaban de tamaño según las zonas y albergarían hasta cuatro tipos edificatorios distintos, siempre en abierto: las casas de vecindad, las casas de campo con garaje, las casas de empleados y las construcciones para obreros. También se preveía una doble funcionalidad, residencial en las zonas más céntricas e industrial en las periféricas, y la pervivencia de las principales fábricas mientras ellas no decidiesen un cambio de ubicación⁸².

EL ENSANCHE DE AMARA. La expansión hacia el sur fue la última y más reciente. Se proyectó para aprovechar la llanura aluvial que se extendía a ambas márgenes del

río Urumea, en el denominado paraje de Amara, entre el ensanche de Goicoa y el barrio de Loyola, donde la canalización del río había acondicionado casi setenta hectáreas de terreno llano cercano y fácil de comunicar con el ensanche central.

Para María Jesús Calvo, el ensanche de Amara fue el único cuyo origen tuvo un marcado carácter social y también el que más tiempo tardó en consolidarse⁸³, lo que explicaría que acabara por convertirse en una prolongación del ensanche burgués por excelencia, el de Cortazar-Goicoa, del que se convertiría en su prolongación meridional (Fig. 19).

⁸² Galarraga y otros (2002, pp. 206-207).

⁸³ Calvo Sánchez (1983, p. 191).

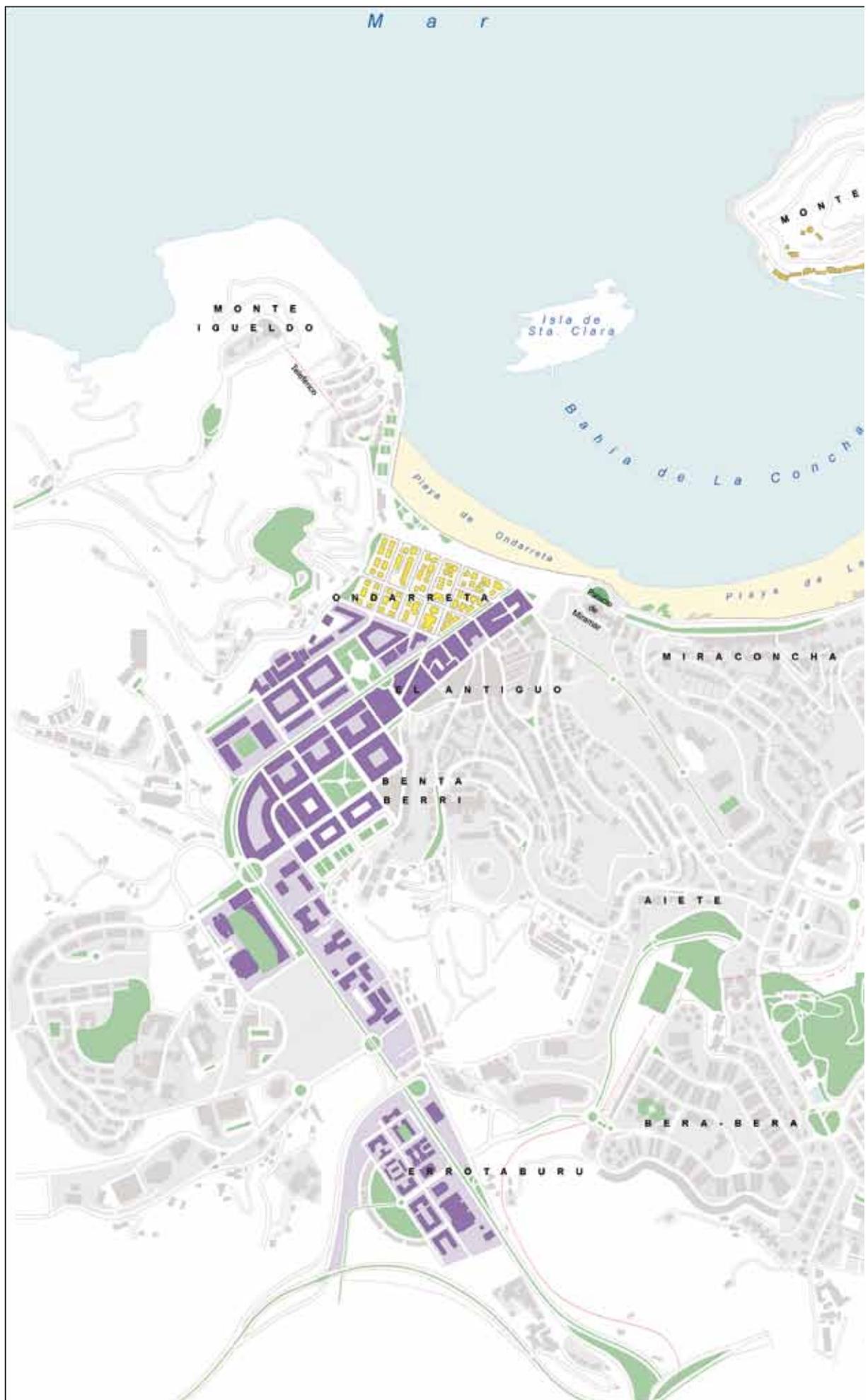
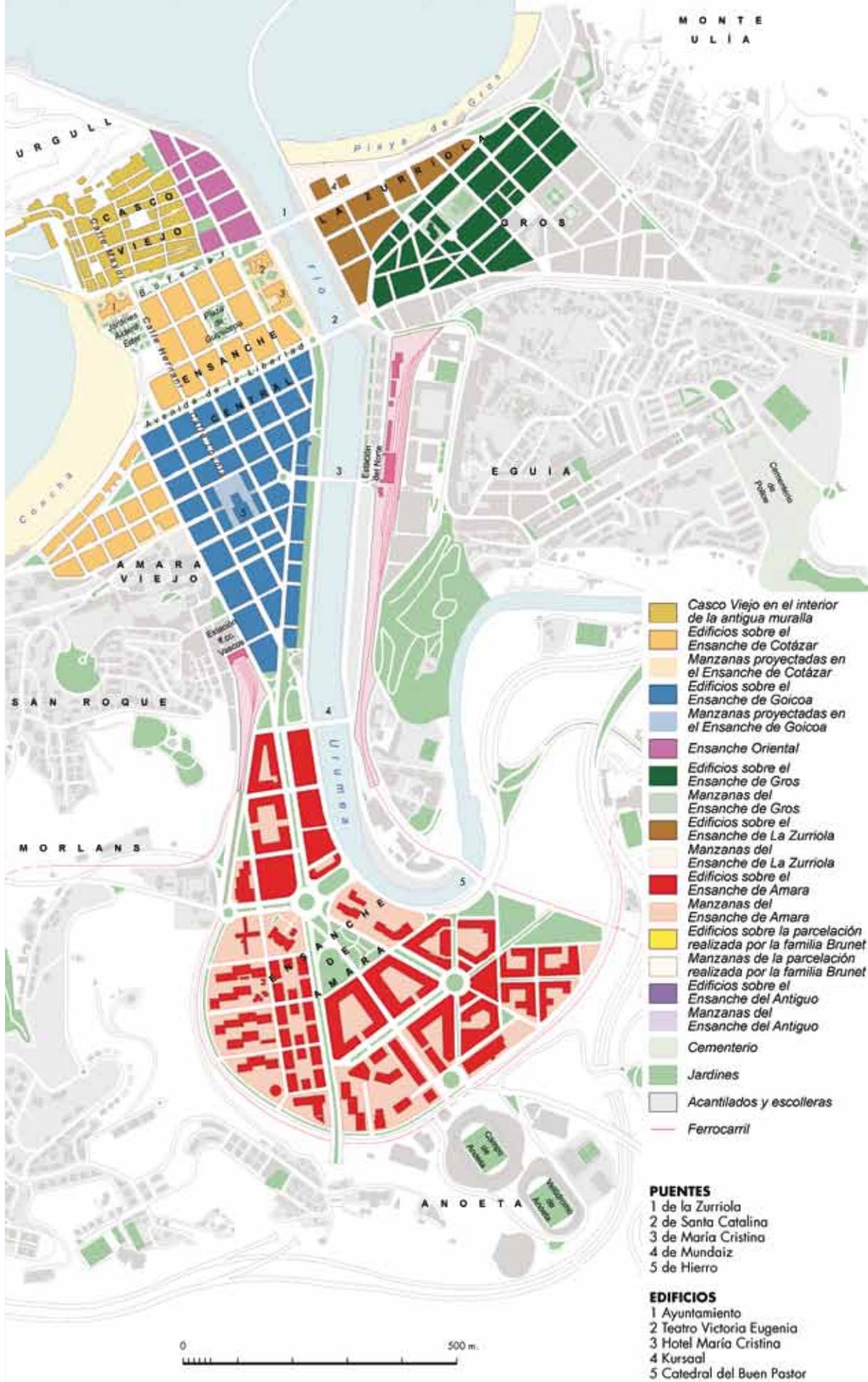


FIG. 20. Sobre la base de un plano de San Sebastián de principios del siglo XXI se ha identificado la herencia de los proyectos de ensanche más importantes aprobados por la ciudad entre 1864 y 1940.



MONTE
ULIA

- Casco Viejo en el interior de la antigua muralla
- Edificios sobre el Ensanche de Cotázar
- Manzanas proyectadas en el Ensanche de Cotázar
- Edificios sobre el Ensanche de Goicoa
- Manzanas proyectadas en el Ensanche de Goicoa
- Ensanche Oriental
- Edificios sobre el Ensanche de Gros
- Manzanas del Ensanche de Gros
- Edificios sobre el Ensanche de La Zurriola
- Manzanas del Ensanche de La Zurriola
- Edificios sobre el Ensanche de Amara
- Manzanas del Ensanche de Amara
- Edificios sobre la parcelación realizada por la familia Brunet
- Manzanas de la parcelación realizada por la familia Brunet
- Edificios sobre el Ensanche del Antiguo
- Manzanas del Ensanche del Antiguo
- Cementerio
- Jardines
- Acantilados y escolleras
- Ferrocarril

- PUENTES**
- 1 de la Zurriola
 - 2 de Santa Catalina
 - 3 de María Cristina
 - 4 de Mundaiz
 - 5 de Hierro

- EDIFICIOS**
- 1 Ayuntamiento
 - 2 Teatro Victoria Eugenia
 - 3 Hotel María Cristina
 - 4 Kursaal
 - 5 Catedral del Buen Pastor



La idea original del ensanche se remonta a 1895, cuando Nemesio Barrio y José de Goicoa presentaron una memoria para urbanizar el espacio ocupado por las marismas de Santiago⁸⁴. El primer proyecto de ensanche para esta zona fue el realizado por H. Azqueta e I. Gurruchaga, que fue aprobado en 1913, una vez concluidas las obras de encauzamiento del Urumea. Ahora bien, sus planteamientos nunca fueron llevados a la práctica.

La trama urbana que presenta en la actualidad esta zona, entre las últimas manzanas del ensanche de Goicoa y el puente del Ferrocarril del Norte, fue una consecuencia de dos proyectos realizados por el ingeniero Juan Machimbarrena y el arquitecto Gaiztarro entre 1935 y 1943⁸⁵. Del primero de los proyectos, finalmente aprobado en 1940, la ciudad heredó la trama; mientras que del segundo, aprobado en 1943, heredó la edificación.

Estos proyectos organizaban una superficie que superaba las cien hectáreas, en las que se preveía que pudieran residir cerca de cincuenta mil personas. Era, por tanto, uno de los más extensos de los ensanches aprobados en la ciudad. El conjunto se estructuraba en tres grandes áreas: la situada entre el límite meridional del ensanche de Goicoa y la línea del Ferrocarril del Norte; el que desde ésta se extendía hasta Loyola; y el situado al otro lado del río, al sur de los terrenos ocupados por la estación del Norte. De las tres, sólo la primera se ejecutó conforme al plan previsto, por lo que nos centraremos en ella.

En este espacio de una 66 ha Machimbarrena definió 31 manzanas edificables, en las que se intercalaban más de media docena de otras destinadas a espacios verdes y jardines. Todas ellas se organizaban a partir de dos elementos fundamentales: un eje central de sentido nortesur, de 40 m de anchura, que alargaba hacia mediodía el ensanche de Goicoa, y una gran plaza circular, de 150 m de diámetro, situada en el centro del anterior, nexo de unión entre las actuales avenidas de Sancho el Sabio y Carlos I (Fig. 14).

La gran plaza quedaba abierta al Urumea a través de unos jardines que embocaban hacia un nuevo puente que debería construirse para mejorar la conectividad con la margen derecha. También servía de punto de partida a otros dos ejes principales: uno se dirigía hacia Atocha, donde se preveía la construcción de un estadio y de una plaza de toros, y el otro conectaba con una plaza circular, situada al sureste, que organizaba el callejero en esa zona.

A partir de estos elementos principales se articulaba una trama ortogonal, ajustada a la curvatura del meandro del Urumea que delimita el ensanche por su frente oriental. Las manzanas contrastaban con las de Cortazar y Goicoa, pues eran mayores que ellas y estaban destinadas a albergar una edificación abierta, que permitía el acceso a los grandes patios de manzanas que quedaban en su interior. La anchura de las calles oscilaba entre 22 m y 40 m, y la altura más frecuente de los edificios sería de siete plantas⁸⁶.

CONCLUSIONES

A mediados del siglo XIX, las clases dirigentes de la ciudad de San Sebastián se plantearon convertirla en un centro turístico de renombre, capaz de atraer a las élites económicas y sociales del país. Con este fin, se propusieron expulsar la vivienda obrera hacia la periferia más lejana y, al mismo tiempo, crear ámbitos urbanos de elevada calidad en los espacios centrales. Para construir estos últimos, las autoridades municipales utilizaron los ensanches, el instrumento de gestión urbanística más representativo de la ciudad burguesa.

San Sebastián fue una de las ciudades españolas que aprobó mayor número de ensanches entre 1850 y 1950 (Fig. 20). Algunos incluían la construcción de edificios y de equipamientos de mucha calidad, y su grado de ejecución fue muy alto. Esto, unido al gran valor paisajístico de su emplazamiento, es, precisamente, lo que la ha convertido en un paradigma de la construcción de la ciudad burguesa en España.

En San Sebastián, los ensanches, perceptibles por su trama ortogonal, ocupan la mayor parte de su plano. Los tres más antiguos (los de Cortazar, Goicoa y el Oriental) han configurado el ensanche por excelencia, el ámbito urbano, relativamente homogéneo, que funcionalmente se comporta como el centro administrativo, comercial y social de todo el área metropolitana⁸⁷, y que se extiende al sur del bulevar, entre la bahía de la Concha y la margen izquierda del río Urumea.

Pero en la ciudad donostiarra los ensanches también han servido para planificar el desarrollo urbano de los espacios periféricos. En el este, los diversos planes que se aprobaron para urbanizar los terrenos situados en la mar-

⁸⁴ Calvo Sánchez (1983, pp. 193-195).

⁸⁵ Galarra y otros (2002, pp. 194-200).

⁸⁶ Puede verse el exhaustivo capítulo dedicado a este ensanche por María Jesús Calvo (1983, pp. 191-202).

⁸⁷ Gómez Piñeiro (1990, t. 5, p. 234).

gen derecha del Urumea, antes ocupados por el arenal de la Zurriola, dieron origen al barrio de Gros. Al oeste, sobre la antigua vega de la regata de Añorga, proyectos similares impulsaron el desarrollo del barrio del Antiguo. Y al sur, una vez concluidas las obras de canalización del río Urumea, se levantó el ensanche de Amara Nuevo. Éste, debido a su cercanía, terminó convirtiéndose en una prolongación hacia el sur del ensanche central.

BIBLIOGRAFÍA

- AIZPURUA AGUIRRE, R. (2008): «Entre luces y sombras: un acercamiento a la historia de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas», en J. M. Unsaín (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián, pp. 220-236.
- ALBERDI LONBIDE, X. (2008): «Conformación de la hegemonía de San Sebastián sobre las plazas comerciales y financieras de Gipuzkoa en el siglo XVII», en J. M. Unsaín (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián, pp. 195-210.
- APARICIO PÉREZ, C. (1991): *Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)*. Obra social de la Kutxa, San Sebastián.
- APRAIZ SAHAGÚN, A., y A. MARTÍNEZ MATÍA (2007): *La otra cara de la Bella Easo: las industrias donostiaras*. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián, en línea.
- ARTOLA, M. (ed.) (2004a): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Nerea, San Sebastián.
- (2004b): «La rueda de la fortuna», en M. Artola (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Nerea, San Sebastián, pp. 65-98.
- BARKHAM HUXLEY, M. (2008): «La economía marítima donostiarra en el largo siglo XVI», J. M. Unsaín (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián, pp. 174-194.
- BLEIBERG, G. (dir.) (1961): «San Sebastián», en *Diccionario geográfico de España*. Ediciones del Movimiento, Madrid, t. 15, pp. 316-323.
- BOSQUE MAUREL, J., y J. VILA VALENTÍ (1990): *Geografía de España*. Ariel, Barcelona, 10 tomos.
- CALVO SÁNCHEZ, M.^a J. (1983): *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián.
- CAPEL, H. (1977): *Capitalismo y morfología urbana en España*. Los Libros de la Frontera, Barcelona.
- J. E. SÁNCHEZ y O. MONCADA (1988): *De Palas a Mínera*. Ediciones del Serbal, Barcelolna.
- CARRERAS Y CANDI, F. (dir.) (1917, aprox.): *Geografía general del país Vasco-Navarro*. E. Alberto Martín, Barcelona, 6 tomos.
- CASTELLS, L. (2004): «La Bella Easo: 1864-1936», en M. Artola (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Nerea, San Sebastián, pp. 99-134.
- CATALÁN, J. (1990): «Capitales modestos y dinamismo industrial: orígenes del sistema de fábrica en los valles guipuzcoanos, 1841-1918», en J. NADAL y A. CARRERAS *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*. Ariel, Barcelona, pp. 125-158.
- CENTRO DE ATRACCIÓN Y TURISMO DE SAN SEBASTIÁN: *Plano y Guía de San Sebastián*. Aunque no tiene fecha lo hemos datado en torno a 1930.
- CIERBIDE MARTINENA, R. (1997): «La Compañía Guipuzcoana de Caracas y los vascos de Venezuela durante el siglo XVIII». *Revista Internacional de los Estudios Vascos*, núm. 42, pp. 63-75.
- COELLO, F. (1847-1876): *Atlas de España y sus posesiones de ultramar*.
- FERNÁNDEZ ALBADALEJO, P. (2004): «Historia de una ciudad», en M. Artola (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Nerea, San Sebastián, pp. 169-174.
- FERNÁNDEZ CUESTA, G. (2010): «La ciudad burguesa», en G. Fernández Cuesta y F. Quirós Linares (dirs.): *Atlas temático de España*. Ediciones Nobel, Oviedo, t. 1, pp. 182-191.
- (2011): «Crecimiento urbano y modernización económica de España entre 1857 y 1900», *Ería. Revista de Geografía* (Oviedo), núm. 84-85, pp. 5-46.
- V. FERNÁNDEZ SALINAS y F. QUIRÓS LINARES (2010): «Los espacios urbanos», en G. Fernández Cuesta y F. Quirós Linares (dirs.) (2011): *Atlas temático de España*. Ediciones Nobel, Oviedo, t. 1, pp. 9-30.
- y F. QUIRÓS LINARES (dirs.) (2010): *Atlas temático de España*. Ediciones Nobel, Oviedo, 4 t.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO y FERNÁNDEZ, E. (2001): «De la primera industrialización a la reconversión industrial: la economía vasca entre 1841 y 1990», en L. Germán, E. Llopis, J. Maluquer de Motes y S. Zapata (eds.): *Historia económica regional de España. Siglos XIX y XX*. Crítica, Barcelona, pp. 95-124.
- FERRER REGALES, M. (1968): *La industria de la España cantábrica*. Ediciones Moretón, Bilbao.
- GALARRAGA ALDANONDO, I. (1996): *La Vasconia de las ciudades*. Ed. Iñaki Galarraga, Basauri.
- Ana AZPIRI, Antón LÓPEZ, Xabier UNZURRUNZAGA y José María ALCORTA (2002): *Ensanches urbanos en las ciudades vascas*. Gobierno Vasco, San Sebastián.

- GÁRATE OJANGUREN, M., y J. MARTÍN RUDI (1995): *Cien años de vida económica de San Sebastián (1887-1987)*. Obra Social de Kutxa, San Sebastián.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A. (2004): «Una villa mercantil: 1180-1516», en M. Artola (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Nerea, San Sebastián, pp. 15-36.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, J. L., y L. S. IGLESIAS ROUCO (1986): *La plaza en la ciudad y otros espacios significativos*. Blume, Barcelona.
- GERMÁN, L., E. LLOPIS, J. MALUQUER DE MOTES y S. ZAPATA (eds.) (2001): *Historia económica regional de España. Siglos XIX y XX*. Crítica, Barcelona.
- GIL ÁLVAREZ, E. (2008): *La comarca de San Sebastián (Donostialdea): de zona industrial en declive a medio innovador*. Fundación Kutxa, San Sebastián.
- GÓMEZ PIÑEIRO, F. J. (1984): *Aproximación a la geografía social y urbana de la comarca donostiarra*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián.
- (1990): «Euskadi», en J. Bosque Maurel y J. Vilà Valentí: *Geografía de España*. Ariel, Barcelona, t. 5.
- M. OCHOA, M.^a A. GANDARILLAS PÉREZ y D. VILLANUEVA SENOSIAIN (1980): *Geografía de Euskal-Herria*. Luis Haranburu, San Sebastián.
- GRAVAGNUOLO, B. (1998): *Historia del urbanismo en Europa, 1750-1960*. Akal, Madrid.
- IMÍZCOZ, J. M.^a (2004): «Una villa mercantil: 1180-1516», en M. Artola (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Nerea, San Sebastián, pp. 37-64.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: *Nomenclatores de la población de España*. Varios años.
- La España Regional*. A. Martín, Barcelona, 1915, aprox.
- LUENGO, F. (2004): «En la memoria cercana», en M. Artola (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Nerea, San Sebastián, pp. 135-168.
- MADRAZO, Santos (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Madrid.
- MARTÍNEZ ÁNGEL, M., y R. OYUELOS Y PÉREZ (1894): *Tratado de arquitectura legal*. Imprenta Ricardo Rojas, Madrid, 3 t.
- MAUREL, J., y J. VILÀ VALENTÍ (1990): *Geografía de España*. Ariel, Barcelona, 10 t.
- MÚGICA, S. (1917, aprox.): «Provincia de Guipúzcoa», en F. Carreras y Candi (dir.): *Geografía general del país Vasco-Navarro*. E. Alberto Martín, Barcelona.
- MUÑOZ CORBALÁN, J. M. (ed.) (2004): *La academia de matemáticas de Barcelona. El legado de los ingenieros militares*. Ministerio de Defensa, Madrid.
- NADAL, J., y A. CARRERAS (1990): *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*. Ariel, Barcelona.
- Plano callejero de San Sebastián* (2006). Everest, León.
- SÁEZ GARCÍA, J. A., y J. GÓMEZ PIÑEIRO (2010): *Geografía e historia de Donostia-San Sebastián*, <www.ingeba.org>.
- SAMBRIÑO, C. (1991): *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*. Ministerio de Obras Públicas, Madrid.
- SEGUROLA LÁZARO, C. (2010): «La actividad económica», en J. A. Sáez García y J. Gómez Piñeiro (2010): *Geografía e historia de Donostia-San Sebastián*, <www.ingeba.org>.
- TARRAGÓ CID, S. (2004): «El arte abaluartado catalán y sus referencias», en J. M. Muñoz Corbalán (ed.): *La academia de matemáticas de Barcelona. El legado de los ingenieros militares*. Ministerio de Defensa, Madrid, pp. 199-240.
- TENA GARCÍA, S. (2008): «Orígenes y florecimiento medieval», en J. M. Unsaín (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián, pp. 13-39.
- TRENKLER & Co. (s. f.): *Souvenir de San Sebastián. 20 vues artistiques*. Leipzig. Aunque no tiene fecha, las fotos pueden datarse en torno a la primera década del siglo XX.
- UNSAÍN, J. M. (ed.) (2008): *San Sebastián, ciudad marítima*. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián.