LA RELEVANCIA DE LAS CENTRALIDADES URBANAS EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA GIPUZKOA MODERNA

Madalen Gonzalez Bereziartua

Director, Dr. Ángel Martín Ramos

Universidad Politécnica de Cataluña
Programa de Doctorado en Urbanismo
Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio

Barcelona, mayo de 2017
Tesis presentada para obtener el título de Doctor por la Universidad Politécnica de Cataluña

VOLUMEN I

LA RELEVANCIA DE LAS CENTRALIDADES URBANAS EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA GIPUZKOA MODERNA

Madalen Gonzalez Bereziartua

Director, Dr. Ángel Martín Ramos

Universidad Politécnica de Cataluña
Programa de Doctorado en Urbanismo
Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio

Barcelona, mayo de 2017
Tesis presentada para obtener el título de Doctor por la Universidad Politécnica de Cataluña

© MADALEN GONZALEZ BEREZIARTUA, 2017 (CC BY-NC-ND 4.0)

2.6 El impulso urbanizador de los noventa municipios creados

El presente apartado se centra en valorar el papel que han jugado y juegan los municipios en el impulso de sus entornos urbanos, tarea que desde el momento en que queda instaurado el reparto municipal liberal tendrá su principal foco en el núcleo-sede y se expandirá a partir de él. Ese hecho que hoy parece tan obvio, tuvo origen en un reparto que se estableció a mediados del siglo XIX y que ha perdurado hasta hoy. Desde entonces los municipios juegan un papel crucial en el desarrollo urbano que tiene lugar en el territorio que queda circunscrito en su término, a pesar de que los medios y los efectos urbanos de su acción han variado a lo largo del tiempo.

2.6.1 La administración local del territorio

Las últimas décadas del siglo XIX se caracterizaron por la paulatina constitución de los ayuntamientos, que recibieron por vez primera la facultad de gestionar el dinero recibido por las haciendas centrales. La voluntad de consolidar el estado-nación situó el poder ejecutivo en los municipios, que, gracias a la gestión de las finanzas locales, ostentaron también el poder económico. Sin embargo, el modesto tamaño de los municipios guipuzcoanos condicionó su capacidad ejecutora real, además de que las herramientas urbanísticas con las que se contaba eran aún limitadas.

La cuestión municipal fue uno de los aspectos clave que centró los cambios que introdujo el paso del Antiguo Régimen al Liberal. La revolución liberal de 1812 inaugura en España un régimen escalonado y homogéneo que responde a criterios básicos de representatividad ciudadana, división de poderes, racionalidad y máxima eficacia de la administración con un coste mínimo. Se establece así un sistema que, frente al Antiguo Régimen, generaliza las instituciones locales de origen electivo (diputaciones provinciales y ayuntamientos) en todo el territorio nacional. Como consecuencia de ello, el conglomerado heterogéneo del Antiguo Régimen es sustituido por una red municipal uniforme y que responde a dos criterios, la independencia municipal de la mayoría de núcleos y la representación legal de cada municipio por su ayuntamiento propio. Dicho proceso tuvo en Gipuzkoa unas características propias, a raíz de las particulares circunstancias que tenían las regiones regidas por el Régimen Foral (Castells, 1987; De Castro, 1979; Fernández Albaladejo, 1982).

La centralidad urbana abordada en este capítulo es la que deriva del reparto administrativo del territorio guipuzcoano en un número determinado de municipios y de la consecuente designación de una sede central para cada uno de ellos. Aquellas doscientas entidades que habían configurado Gipuzkoa hasta entonces y que se habían hermanado de manera diversa a lo largo de su historia a través de figuras administrativas como uniones, alcaldías o partidos judiciales, quedaron a partir de mediados del siglo XIX, englobadas y repartidas en noventa municipios, perdurando aún hoy prácticamente invariable dicho reparto administrativo.[18]

Además de quedar instaurado el nuevo reparto territorial, tuvo especial relevancia el hecho de que quedara señalada una sede para cada uno de esos municipios, diferenciando así unas entidades urbanas sobre otras. A pesar de que esos noventa municipios pasan a tener igual rango (a excepción de la capital), no todos tienen la misma entidad, ni la misma capacidad. Sin embargo, aunque desigual, todos

[18] Se hace referencia aquí a la cifra de 90 municipios, a pesar de que esta fue variando ligeramente a lo largo del tiempo. El número de municipios irá variando a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y a lo largo del siglo XX, hasta llegar a la actual cifra de 88 municipios. Los sucesivos censos poblacionales muestran dicha variación: en 1865, 92 mun.; en 1888, 91 mun.; en 1900, 90 mun.; en 1930, 89 mun.; en 1940, 88 mun.; en 1950, 87 mun.; en 1970, 81 mun.

adquieren cierta relevancia frente al resto del territorio que conforma el ámbito municipal. En los casos en que el municipio integrara a núcleos urbanos de similar carácter y extensión, como ocurrió en algunos municipios menores, la designación de sede municipal produjo la diferenciación de esos núcleos. En otros casos, en que el núcleo sede tenía ya una entidad mayor que la del resto de concentraciones que lo conformaban, pasaron a ser estos los centros que recibirían el mayor impulso urbanizador. El paso de una estructura de cerca de doscientas entidades urbanas a otra de noventa tendría distintas manifestaciones urbanas, cuya relevancia queda reflejada en la persistencia del reparto municipal como principal entidad administrativa de referencia para los ciudadanos y los desarrollos urbanos aún hoy.

La creación de los municipios liberales supone, en primera instancia, un fortalecimiento administrativo que se traduce en dotar de personal los ayuntamientos, con el alcalde, secretarios, brigada de obras, etc. Los recursos municipales se destinarán, en un primer momento, a reforzar esos núcleos, mediante una serie de edificios públicos, como la casa concejil; la mejora de los espacios urbanos, con su pavimentación; o la mejora de servicios técnicos en red. Las pautas que genera ese primer impulso urbanizador, local, se apoyará en los elementos urbanos de mayor consistencia, como los caminos y calles existentes o los primeros proyectos de ampliación que surgen con el desarrollo propio de la industrialización. El desarrollo fabril o la instauración del ferrocarril serán, en algunos casos, los apoyos para esos primeros impulsos.

Y es que, mientras que la iniciativa privada se centraba en esos años en ámbitos como el industrial y el ferroviario, la gestión de los servicios municipales pasaba a centrar la actividad constructora pública. Calabi (1980a, 1980b) ya observaba en su estudio sobre el proceso de municipalización de las ciudades italianas que los rasgos característicos de la práctica urbanística de finales del siglo XIX son la iniciativa pública frente a los procesos de urbanización y expansión física de la ciudad tradicional; la existencia de una estructura institucional más que un corpus disciplinar verdadero; y la actividad gestora frente a un planeamiento municipal.

La autora observaba, asimismo, que la oportunidad para el ciudadano de insertarse o enfrentarse a un sistema de reglas que parecen proteger las relaciones personales o de comunidad es un rasgo constante de la política urbana ochocentista. Esta exigencia de ordenar y suavizar la multiplicidad de nuevos conflictos sociales por parte de la clase dirigente es un rasgo común en las iniciativas de reforma en la segunda mitad del 1800, no solo en Italia. Como consecuencia de ello, tienen lugar numerosas propuestas en torno a la organización de servicios y dotación de edificios públicos, siendo este uno de los aspectos cruciales de las acciones de control por parte del Estado. Lo característico de estas voluntades de construir programas ingenieriles y políticos para mejorar el funcionamiento de la ciudad es que no se enmarcan dentro de una tratadística general, sino en respuesta a cuestiones prácticas, desde perspectivas de economicidad y eficiencia del suministro de algunos servicios urbanos.

La característica común de los proyectos de suministro de servicios en red, según Calabi, es que, en ese periodo histórico, la gestión de dichos servicios genera beneficios a sus gestores. Tal balance positivo es resultado de la configuración compacta y acotada de los centros urbanos, así como del hecho que la inversión necesaria para su realización sea sobre todo inicial, gracias a la barata mano de obra. Es en este contexto como cobra sentido la tendencia a la asunción directa de los servicios públicos por parte de la administración. Así, la municipalización de los servicios se presenta como una tendencia general (red de gas de París, transporte público en Glasgow y Birmingham…), tanto en gobiernos conservadores como liberales, asumido como un hecho inevitable ante la necesidad de garantizar ingresos a los ayuntamientos. Cabe recordar que en el momento en que se arman los municipios, los centros urbanos están empezando a asumir ya importantes cambios funcionales, aunque no han cambiado prácticamente de configuración urbana. Como consecuencia, las principales redes de servicio público, en general de la mano de sociedades concesionarias inicialmente, se apoyan en la red viaria ya existente. Se trata así de

actuaciones que van apoyando el crecimiento de la ciudad y que en ningún caso las redes de servicio constituyen un medio para favorecer o indicar la dirección de expansión del área urbanizada. Muy al contrario, en ocasiones apoyan la diferenciación entre centro-periferia, con la colocación de usos puntuales periféricos, como manicomios, cementerios, mataderos u hospitales. El presente capítulo aborda los efectos urbanos que tendrá la acción de los municipios guipuzcoanos, atendiendo tanto a ese periodo inicial como a su posterior evolución.

Para el estudio del hecho municipal en tanto que institución administradora del territorio, se ha optado en primer lugar por examinar el reparto administrativo existente en Gipuzkoa previo a la instauración del municipio liberal. La tabla 6.1 (fig. 98) recoge así las entidades y agrupaciones que componían la estructura administrativa, así como los fuegos que estos tenían asignados, a partir de la información extraída del Diccionario de Tomás López. Una de las particularidades del sistema foral era precisamente el desigual peso que tenían unas entidades urbanas y otras a la hora de ser representadas ante las instituciones de rango superior (las Juntas Provinciales), reflejadas en el número de "fueros" con que contaban bien por sí solas, bien agrupadas entre ellas.

Así, la tabla refleja cómo las 147 entidades recogidas, con un total de 114.498 almas, quedan asociadas en 55 agrupaciones con las que votan en las Juntas. Asimismo, queda señalada la entidad que asume la cabeza de cada agrupación. Aun así, cabe tener en cuenta que no eran solo 55 las entidades que tenían asiento en las Juntas por sí solas. El documento n.5 de Tomás López recoge una "Lista de los pueblos de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa" en los que distingue villas en las que se celebran Juntas Generales, villas que tienen asiento en la Juntas y pueblos que por sí mismos no tienen asiento en Juntas, sino agregados a otros. En dicho listado son 63 las villas que tendrán representación directa. El reparto establecido posibilita que nueve agrupaciones acumulen el 46% del total de los fuegos, quedando evidenciado el poder que unos pocos centros ejercían sobre el resto.

Con la voluntad de posibilitar una lectura cruzada entre el reparto municipal del Antiguo Régimen y el que se instaura a partir del siglo XIX, ha sido compuesto un primer mapa que constatase las diferencias espaciales que el municipio liberal comporta. Para ello se ha tomado como referencia el reparto administrativo que describe el censo de 1789, "España dividida en provincias e intendencias, y subdividida en partidos, corregimientos... con un nomenclátor, ó diccionario de todos los pueblos del reino, que compone la segunda parte", el cual queda recogido en la tabla 6.1. En él se precisan las agrupaciones foguerales que regían la vida administrativa de la provincia, recogiendo diversas categorías como ciudades, villas, poblaciones, barrios, comunidades, lugares, anteiglesias, tierras, valles, concejos, cotos y universidades, y agrupándolas en partidos, alcaldías, uniones y valles, o bien clasificadas como pueblos no agregados a otros.

El reparto derivado describe dos alcaldías mayores y una menor, diecisiete partidos, cinco uniones, un valle real y veintinueve villas no agregadas, componiendo un total de cincuenta y cinco agrupaciones, que tienen asignada una cabeza de agrupación. De esta manera, el cartografiado de este estado previo (fig. 99) dibuja dichas agrupaciones sobre la masa urbana de finales del siglo XVIII, señalando sus cabeceras, y se superpone a este en un tono más suave el posterior reparto liberal, con el fin de permitir una lectura cruzada. La lectura transversal de ambos estados municipales –municipio foral frente a municipio liberal– destila notables transformaciones, principalmente concentradas en torno a los territorios situados a lo largo del valle del río Oria. Por un lado, cabe destacar que, además de las 29 villas separas que con la

ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA A FINALES DEL S. XVIII

	Cat. Adm.	cabeza	Nombre	Partido Judicial	Nº Habitantes	Fuegos
1	V.		Andoain *(Andoain)*	_	1.510	24
2	V.		Arama	_	81	3
3	V.		Astigarraga	_	762	6
4	V.		Atsun	_	2.163	10 1/2
5	V.		Azcoitia *(Azkoitia)*	_	3.792	96
6	V.		Beasain *(Beasain)*	_	1.023	10 1/2
7	V.		Cegama *(Zegama)*	_	1.655	19
8	V.		Cerain *(Zerain)*	_	495	10
9	V.		Cizúrquil *(Zizurkil)*	_	883	20
10	V.		Elduayen *(Elduain)*	_	402	10 1/2
11	V.		Gaviria *(Gabiria)*	_	1.006	31
12	V.		Idiazábal *(Idiazabal)*	_	1.289	21
13	U.		Irún *(Irun)*	_	2.507	29 1/2
14	V.		Legazpia *(Legazpi)*	_	1.306	22
15	V.		Mutiloa	_	486	9
16	V.		Orio	_	642	5
17	Va.		Oyarzun *(Oiartzun)*	_	3.341	56
18	V.		Pasajes *(Pasaia)*	_	775	9 1/2
19	V.		Plasencia de las Armas *(Soraluze)*	_	2.028	26
20	V.		Rentería *(Errenteria)*	_	1.381	27 1/2
21	V.		Salinas de Léniz *(Leintz-Gatzaga)*	_	810	11

ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA A FINALES DEL S. XVIII

	Cat. Adm.	cabeza	Nombre	Partido Judicial	Nº Habitantes	Fuegos
79	A. I.		Guesalibar			
80	V.		Mondragón *(Arrasate)*	P. de Mondragón	2.614	128
81	A. I.		Udala			
82	A. I.		Uribarri			
83	L.		Astigarribia			
84	Va.		Mendaro-Azpilcueta	P. de Motrico	2.364	83 1/2
85	V.		Motrico *(Mutriku)*			
86	L.		Aduna			
87	B.		Aguinaga (1)			
88	Pobl.		Alza			
89	Pobl.		Igueldo	P. de San Sebastián	11.494	194 1/3
90	L.		Pasages de SS			
91	Ciu.		San Sebastián - Donostia			
92	Com.		Zubieta			
93	B.		Alzaga			
94	B.		Bedayo *(Badaio)*			
95	L.		Belaunza *(Belaunitza)*			
96	L.		Berrobi			
97	L.		Gaztelu			
98	L.		Hernialde	P. de Tolosa	7.139	155 1/2
99	L.		Ibarra			

ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA A FINALES DEL S. XVIII

	Cat. Adm.	cabeza	Nombre	Partido Judicial	Nº Habitantes	Fuegos
79	A. I.		Guesalibar			
80	V.		Mondragón *(Arrasate)*	P. de Mondragón	2.614	128
81	A. I.		Udala			
82	A. I.		Uribarri			
83	L.		Astigarribia			
84	Va.		Mendaro-Azpilcueta	P. de Motrico	2.364	83 1/2
85	V.		Motrico *(Mutriku)*			
86	L.		Aduna			
87	B.		Aguinaga (1)			
88	Pobl.		Alza			
89	Pobl.		Igueldo	P. de San Sebastián	11.494	194 1/3
90	L.		Pasages de SS			

55	B.		Eibar	P. de Bergara	1.276	24
56	T.		Aizarna			
57	V.		Cestona *(Zestoa)*			
58	Cot.		Ibañarieta	P. de Cestona	1.231	49
59	B.		Iraeta			
60	B.		Lasao			
61	T.		Amona			
62	V.		Deva *(Deba)*	P. de Deva	2.782	85
63	Pobl.		Iciar *(Itziar)*			
64	Va.		Mendaro-Garagarza			
65	A. I.		Aguinaga (2)	P. de Eibar	2.446	30
66	V.		Éybar *(Eibar)*			
67	B.		Altola			
68	V.		Elgoibar	P. de Elgoibar	2.882	64
69	Va.		Mendaro			
70	Va.		Anguiozar	P. de Elgueta	2.055	28
71	V.		Elgueta *(Elgeta)*			
72	Ciu.		Fuentemabía *(Hondarribia)*	P. de Fuentemabía	3.183	19
73	U.		Lezo			
74	B.		Aizpuzu	P. de Guetaria	1.173	50
75	V.		Guetaria *(Getaria)*			
76	V.		Hernani	P. de Hernani	2.543	27 1/3
77	Pobl.		Lasarte			
78	A. I.		Garagarza			

133	L.		Arechavaleta *(Arrebabaleta)*			
134	A. I.		Aranaza			
135	A. I.		Bedoña			
136	A. I.		Bolívar - Ugazua			
137	V.		Escoriaza *(Eskoriatza)*			
138	A. I.		Galarza	Valle Real de Léniz	3.395	45
139	A. I.		Goronaeta			
140	A. I.		Guellano			
141	A. I.		Isurieta			
142	A. I.		Larrino			
143	A. I.		Marin			
144	A. I.		Mazmela o Castañares			
145	A. I.		Mendiola			
146	B.		Oro			
147	A. I.		Zarimuz o Marulanda			
				TOTAL	114496	2336 2/3

CABEZA DE AGRUPACIÓN

Fig. 98: Tabla 6.1, Organización municipal del Antiguo Régimen a finales del siglo XVIII. (MGB) (Tabla completa en anexo 9)
Fuentes: *Diccionario Geográfico de Tomas López* (Siglo XVIII); *España dividida en provincias e intendencias…* (1789).

instauración liberal mantienen su entidad municipal, 14 de las agrupaciones descritas por el Diccionario de 1789 adoptan el rango de municipio sin que ello suponga alteración alguna en su composición.[19]

Es ejemplo de ello el caso del Partido de Zumaia, agrupación que contaba con la villa de Zumaia, el concejo de Aizarnazábal, el barrio de Artadi y el valle de Oiquiña. Bajo el reparto liberal, dicho partido pasa a nombrarse municipio de Zumaia y las entidades descritas pasan a formar parte de aquel. Respecto a las Uniones, se debe también precisar que se trata principalmente de agrupaciones compuestas por villas que sí tenían asiento en las juntas por sí solas, pero que por razones históricas formaban estas asociaciones en lo relativo a su representación fogueral. Por tanto, la novedad que el esquema liberal comporta es que las 5 Uniones de Bozué Mayor, Ainsu, Aizpurua, Arguisano y Oria, pasan a formar 15 municipios independientes, con sede propia. Sin embargo, el hecho que resulta verdaderamente relevante es el que concierne a la nominación de 27 nuevos municipios, sobre entidades poblacionales de rango marcadamente secundario, en lo que a constitución urbana respecta. Se trata de 7 de las agrupaciones recogidas en el censo:

- La Alcaldía de Sayaz, que pasa a formar 5 nuevos municipios (Aya, Beizama, Goyaz, Régil y Vidania), además de su cabecera (Albístur);
- La Alcaldía Mayor de Arería, que forma otros 5 nuevos municipios (Astigarreta, Gudugarreta, Ichaso, Lazcano y Olaberría), además de la cabecera (Ormáiztegui);
- La Alcaldía Mayor de Aiztondo, que pasa a formar 2 nuevos municipios (Larraul y Soravilla), además de su cabecera (Asteasu);
- El Valle Real de Léniz, que formará un nuevo municipio (Arechavaleta), además de su cabecera (Escoriaza);
- El Partido de Hondarribia, que forma un nuevo municipio (Lezo), además de la propia Hondarribia;
- El Partido de San Sebastián, que forma 4 nuevos municipios (Aduna, Alza, Igueldo y Zubieta), además de la propia capital;
- El Partido de Tolosa, del que se desagregan 9 nuevos municipios (Belaunza, Berrobi, Gaztelu, Hernialde, Ibarra, Irura, Leaburu, Lizarza y Oreja), además de la propia Tolosa.

En la mayoría de los casos se trata de entidades que tenían la consideración de Lugares o Universidades, aunque también provienen de Concejos y Poblaciones, e incluso de alguna Villa, que a pesar de contar con dicho rango, no contaba con asiento propio en Juntas.

La relevancia de la nominación de estos nuevos municipios reside en que en la mayoría de casos se trata de entidades que no constituían más que agrupaciones de casas y caseríos dispersos, como describe el *Diccionario* de la Real Academia de 1802 (cfr. tabla 1, anexo 1). Resultan especialmente descriptivos los casos de los municipios de Ichaso (3 casas y 63 caseríos), Olaberria (5 casas y 37 caseríos), Larraul (4 casas y 36 caseríos), Gaztelu (caseríos dispersos, 49 habitantes) o Hernialde (caseríos dispersos, 50 habitantes), entre otros.

[19] Se trata de los partidos de Anzuola, Azpeitia, Berástegui, Cestona, Deva, Eibar, Elgoibar, Elgueta, Guetaria, Hernani, Mondragón, Motrico, Vergara y Zumaya.

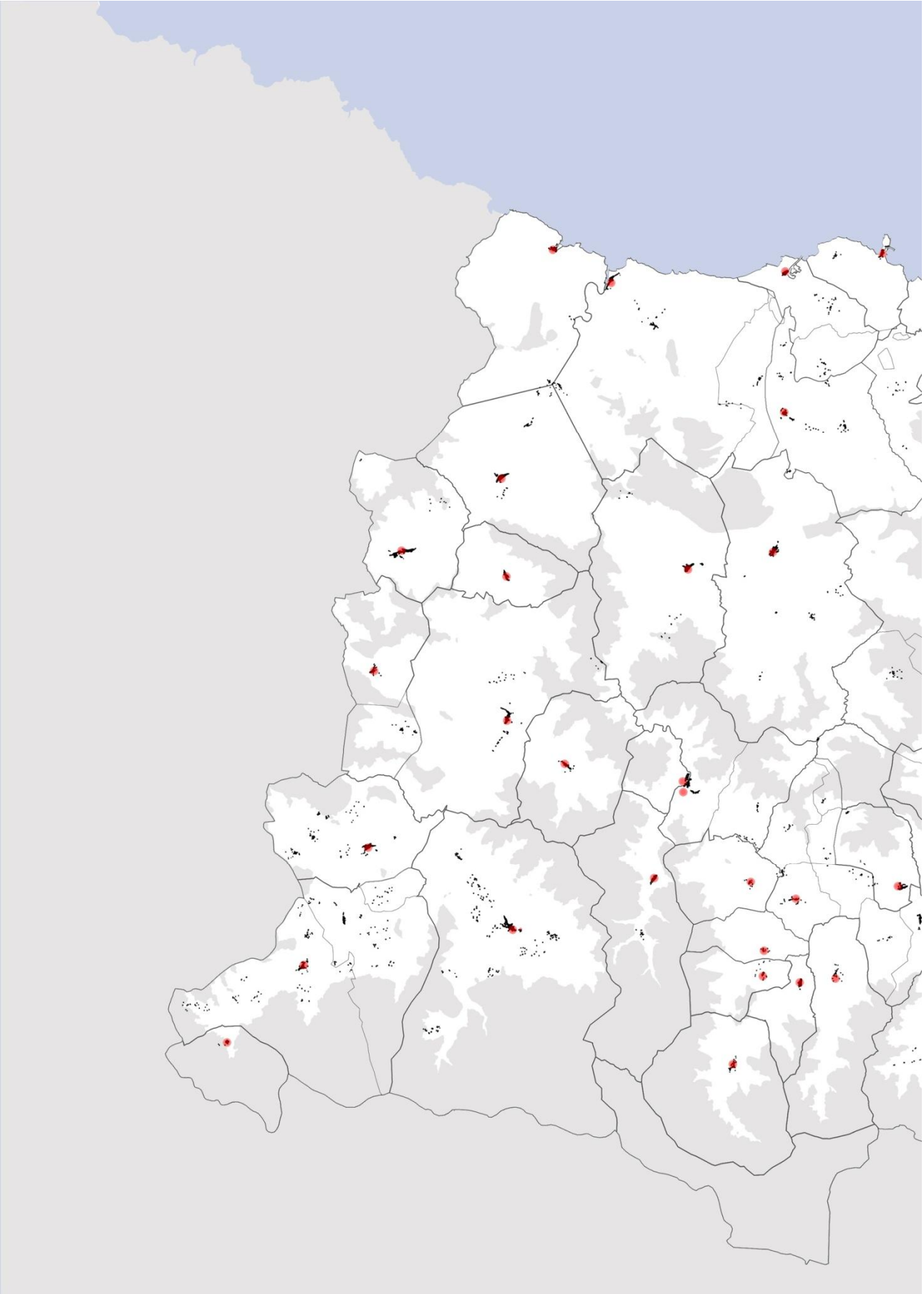
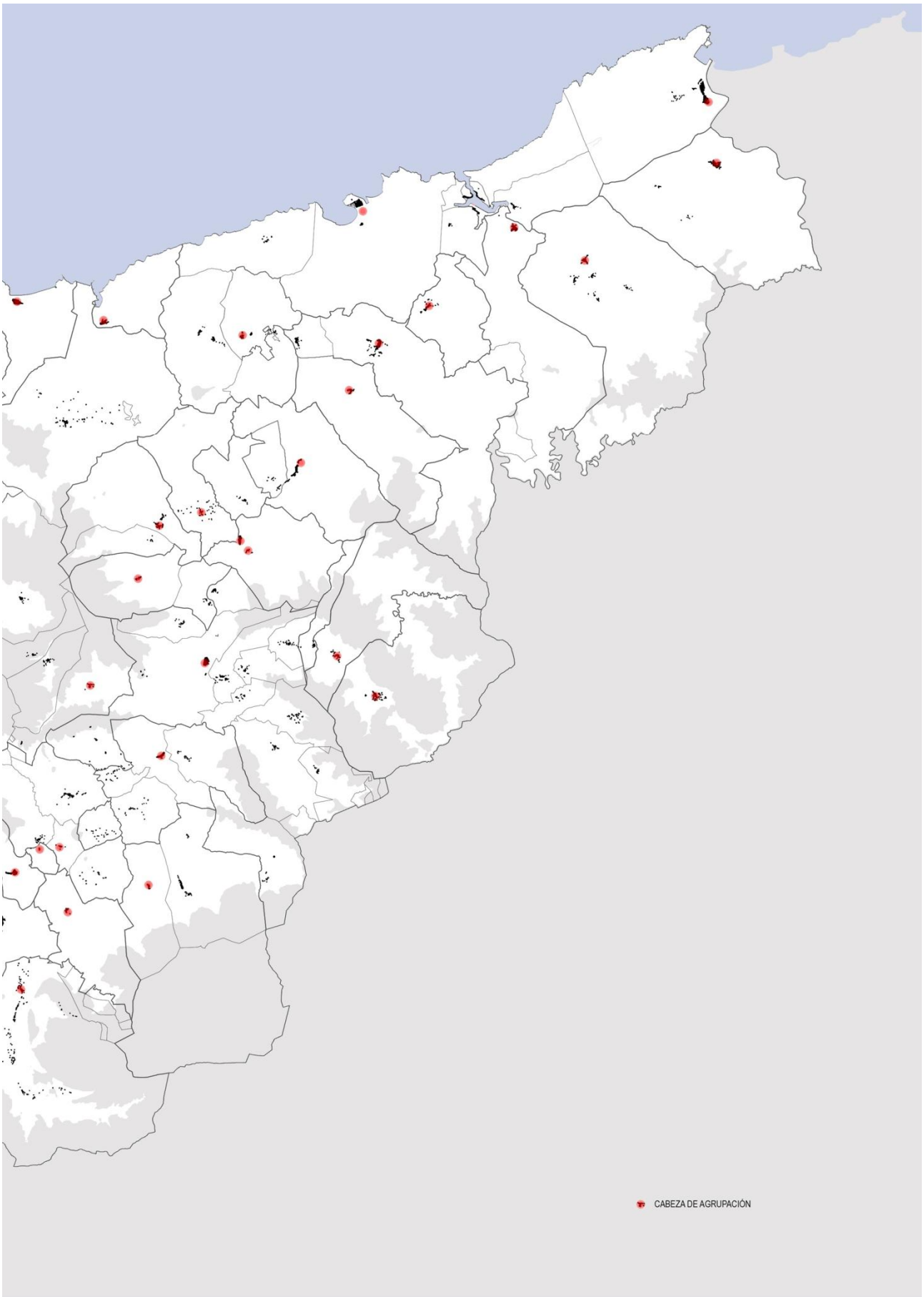


Fig. 99: Organización administrativa del Antiguo Régimen. (MGB)


CABEZA DE AGRUPACIÓN

Frente a esta variedad de entidades de categoría diversa y representatividad aún más desigual, el reparto municipal impulsado desde Las Cortes reparte el territorio en 93 municipios de igual rango, a los que asigna una sede central, el lugar donde se asentará la casa consistorial.

2.6.2 La manifestación urbana de la acción municipal

A pesar de que las competencias de los municipios no quedaron inmediatamente definidas y su labor se vio condicionada en muchos aspectos, parece innegable el papel que tomaron en el desarrollo de algunos núcleos urbanos. Los 93 núcleos llamados a ser sede municipal pasaron a gestionar una hacienda propia con la que hacer frente a las diversas necesidades que cada una de ellas presentaba, de modo que, progresivamente, fueron enriqueciendo el cuerpo urbano que conformaban dichas sedes.

Los efectos urbanos suscitados desde la acción municipal sobre ellas fueron de muy diversa índole, tanto por las herramientas técnicas y urbanísticas con que se contó como por el amplio margen temporal que aborda su estudio, el cual llega hasta el presente. Por ello, se ha optado por agrupar algunos de sus efectos en relación a la clase de intervención que constituyen, de modo que han sido clasificados de la siguiente manera: propuestas de arreglo de calles y plazas; proyectos de equipamiento municipal; proyectos relacionados con el desarrollo de servicios técnicos en red; y propuestas de ampliación de las poblaciones. A pesar de que se ha recurrido al orden cronológico para la organización de los diversos ejemplos ilustrados, ha sido antepuesta la voluntad de agrupar las intervenciones en las citadas familias, de modo que la lectura lineal de las transformaciones requerirá la lectura alterna entre unos apartados y otros.

2.6.2.1 Arreglo de calles y plazas

Uno de los primeros recursos empleados por las administraciones locales se dirigió a promover la mejora y adecuación del interior de los núcleos urbanos que habían sido llamados a ser centrales. Se trataba, en primer lugar, de consolidar los espacios urbanos que rodeaban el propio ayuntamiento, mediante proyectos de acondicionamiento de calles y plazas. Además del interior de las poblaciones, también se fueron acondicionando calles y vías que unían los núcleos de referencia con sus entornos inmediatos, dando lugar a la formación de estructuras lineales de crecimiento suburbano.

El traslado de la Aduana a la frontera francesa en 1841 resultó de especial relevancia para la villa de Irun, pues supuso la culminación de una aspiración anhelada desde hacía mucho tiempo por la burguesía liberal de San Sebastián y de Irun, al quedar definitivamente integrada Gipuzkoa en el mercado español. Este hecho, junto a una relativa estabilidad política de las décadas posteriores, posibilitó un gran despliegue económico de Irun, que la llevó a erigirse como una de las principales ciudades de la provincia. Sin embargo, la situación inmediatamente posterior a la finalización de la guerra concentró las principales actuaciones del Ayuntamiento en materia urbanística, dirigidas precisamente a resarcir los desperfectos originados en su transcurso.

Por un lado, los trabajos a realizar se centraron en la demolición de las obras de fortificación acometidas para la protección de la villa, que concluyeron en 1845 con la demolición del fortín de Olazabal. Y, por el otro, se procedió a la reparación de las calles por las que era impracticable la circulación con carros. Entre las actuaciones más relevantes se encuentra la llevada a cabo en la calle Mayor, cuyo trazado coincidía en parte con la carretera general. Es por ello que su arreglo fue llevado a cabo conjuntamente por el Consistorio y la Provincia, de modo que los gastos generados fueron sufragados a partes iguales. Dicho proyecto fue redactado en 1840 y la obra concluyó en 1842. En los años sucesivos fueron

acometidas otras operaciones municipales de arreglo de calles, tales como la reposición del pavimento de la calle Iglesia (1844-1845), la reparación de las de San Juan de Jesús y Contra-cale (1845), el acondicionamiento de la plazuela posterior de la casa consistorial de cara al establecimiento de la alhóndiga (1845), así como la mejora de la plaza del Juego de pelota (1846) (Arrizabalaga y Odriozola, 2014).

Tras estas primeras intervenciones, el consistorio de Irún prosiguió en la segunda mitad del siglo XIX con esta clase de obras encaminadas al arreglo y acondicionamiento de calles y plazas. Son ejemplo de ello la propuesta de escalinata-rampa para la calle de las Escuelas de 1879 diseñada por Juan José Aguinaga (fig. 100); el proyecto de apertura y arreglo de la calle Peña de 1883, del mismo Aguinaga, el cual vendría a rematar la propuesta ya recogida en el plan de Lascurain[20] de trazar una calle paralela a Larretxipi (fig. 101); o el proyecto de alcantarillado de la calle Santiago y canal de Lucasenea con muelle en Istillago, de 1876, firmado por Pedro de Arístegui, el cual posibilitaría el posterior proyecto de arreglo de la calle Santiago y la creación de una pequeña plaza en Istillago en 1883, de Pedro de Recondo (fig. 102-103). Esta serie de intervenciones fueron reforzando el interior del núcleo de población y su primer crecimiento hacia el norte, apoyado por la excéntrica posición de su iglesia parroquial. Se trataba con ello de dar solidez a su tejido existente, al tiempo que la villa acometía sus primeras intervenciones de ampliación hacia el oeste, en dirección hacia la estación de ferrocarril (cfr. 2.5).

De este modo, fueron llevándose a cabo una sucesión de propuestas de alcance menor que se encaminaron a fortalecer los cuerpos urbanos de los núcleos donde se situó la casa consistorial. Es ejemplo de ello el documento de 1885 del Ayuntamiento de Hernani que recoge el "listado de obras a acometer" dictado por la Policía Urbana (AMHE: D-1-2-6). Tras la inspección del casco del pueblo y sus inmediaciones, el consistorio acuerda la realización de los siguientes trabajos: limpieza general de calles; arreglo del espolón que se dirige al depósito de aguas; arreglo del paseo del Juego de Pelota; vertido de grava sobre las partes traseras de la calle Urumea; arreglo del suelo y vallado de la Plaza Nueva; y arreglo del depósito de aguas. Se constata así la reducida mira de las intervenciones previstas, centradas en fortalecer el cuerpo de la villa.

Errenteria, por su parte, fue uno de los focos donde el impulso fabril emergió con mayor vigor y, como consecuencia de ello, fue testigo de un acelerado proceso de crecimiento de su población urbana desde muy temprano. Así, tal y como recoge Barcenilla (2001), entre 1842 y 1857 la villa había doblado dicha población, pasando de 688 a 1.391 habitantes. En dicho contexto, se tomaron medidas para solucionar el "deplorable" estado de las calles de la villa, tal y como recogía el propio Ayuntamiento en 1848, agravado por la brecha que había provocado en su interior la apertura de la nueva carretera (Barcenilla, 2001: 328). Dichas medidas tuvieron como objeto la reposición de Erdicocalea (hasta su continuación como carretera) y de las calles de Sanchoenea, Goicocalea y Becocalea, por un lado, y posteriormente se realizó el adoquinado de la Plaza y de las calles de Santa María y parte de Capitaenea. De este modo, en 1851 se habría completado el acondicionamiento (mediante adoquinado) de la mayoría de calles que conformaban el casco histórico.

Sin embargo, tal y como señala Barcenilla, las obras llevadas a cabo no resolvieron los problemas sanitarios que se derivaban del precario sistema de recogida de las aguas residuales, provenientes tanto de las casas como de las lluvias y otros vertidos. Fue a partir de 1880 cuando se incorporó la construcción de alcantarillas subterráneas, hecho que acarreó una notable mejora al interior de la villa. Tras una primera intervención en las calles de Capitanenea, Magdalena y Medio, en 1882 se efectuó el adoquinado y alcantarillado de las calles de Santa Maria, Sanchoenea y de Abajo (fig. 104).

[20] Cfr. apartado 2.6.2.4.

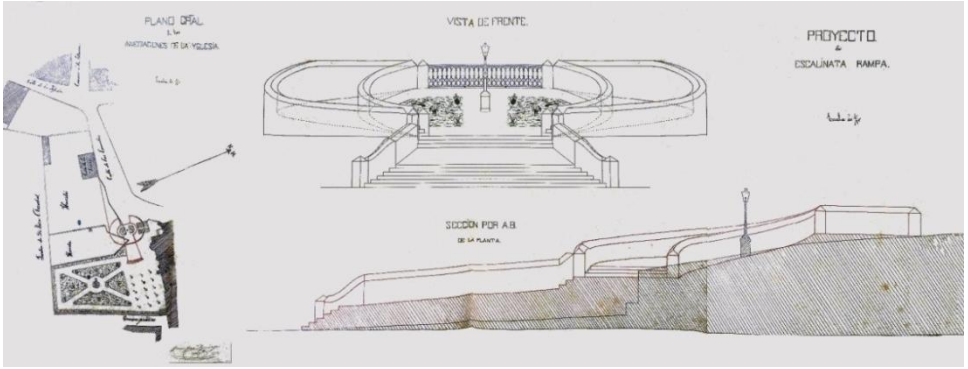


Fig. 100: Proyecto de escalinata rampa en calle de Escuelas, de J.J. Aguinaga, en Irun, 1879. (AMI: D-1-2-1)

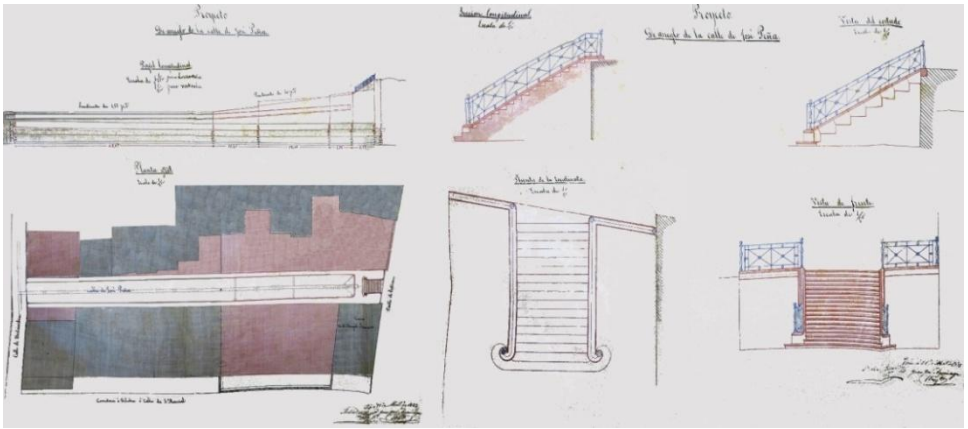


Fig. 101: Apertura y arreglo de calle de la Peña de Recondo y Aguinaga, en Irun, 1883. (AMI: D-1-3-1)

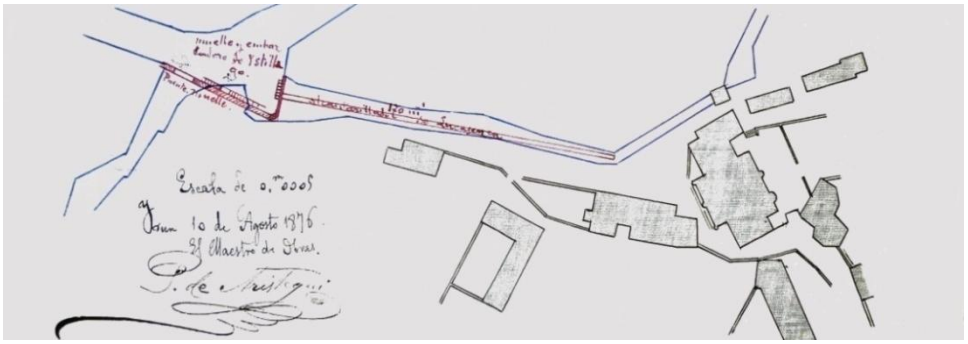


Fig. 102: Proyecto de alcantarillado de calle Santiago y canal Lucasenea y muelle de Istillaga, por Arístegui, en Irun, 1876. (AMI: D-2-2-3)

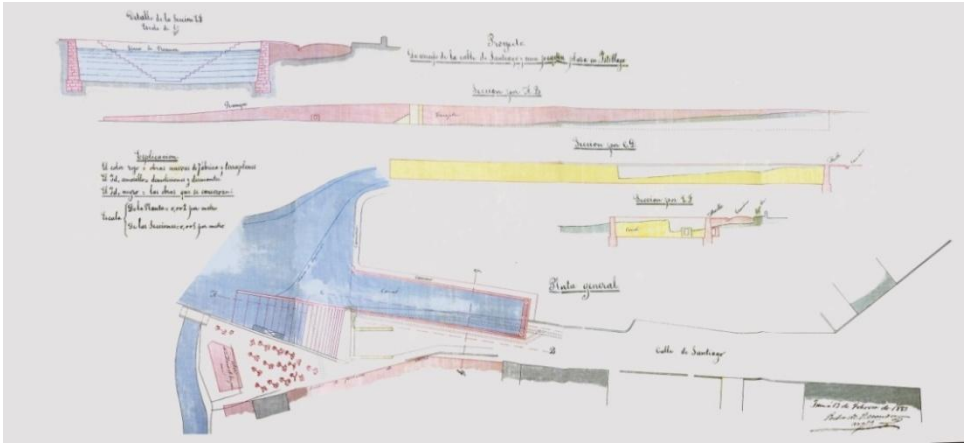


Fig. 103: Proyecto de arreglo de la calle Santiago y una pequeña plaza en Istillago, por Recondo, en Irun, 1883. (AMI: D-1-3-5)

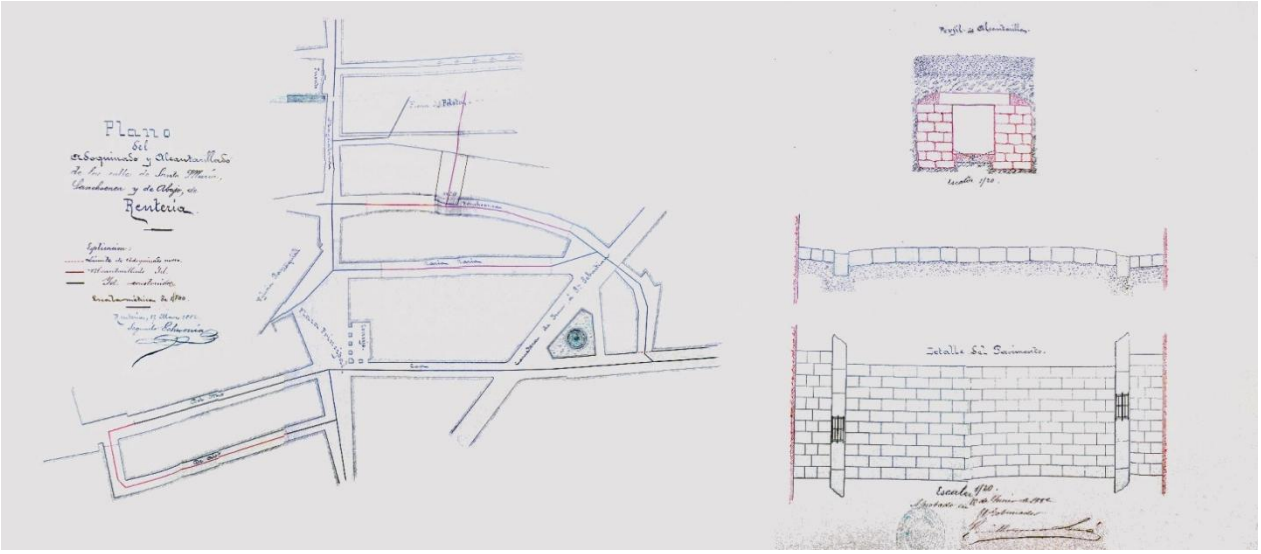


Fig. 104: Adoquinado y alcantarillado de calles Santa Maria, Sanchoenea y de Abajo, por Segundo Echeverría, en Errenteria, 1882. (AME: D-1-1-5)

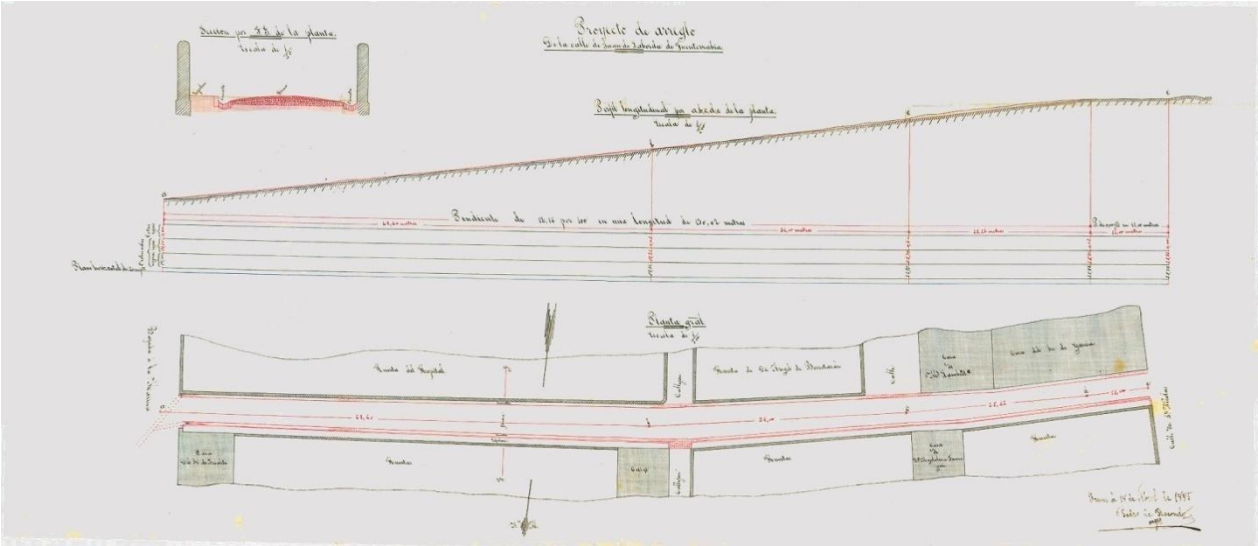


Fig. 105: Proyecto de arreglo de calle San Juan de Laborde, por Pedro de Recondo, Hondarribia, 1885. (AMH: D-2-1-1, Plano 1002.1)

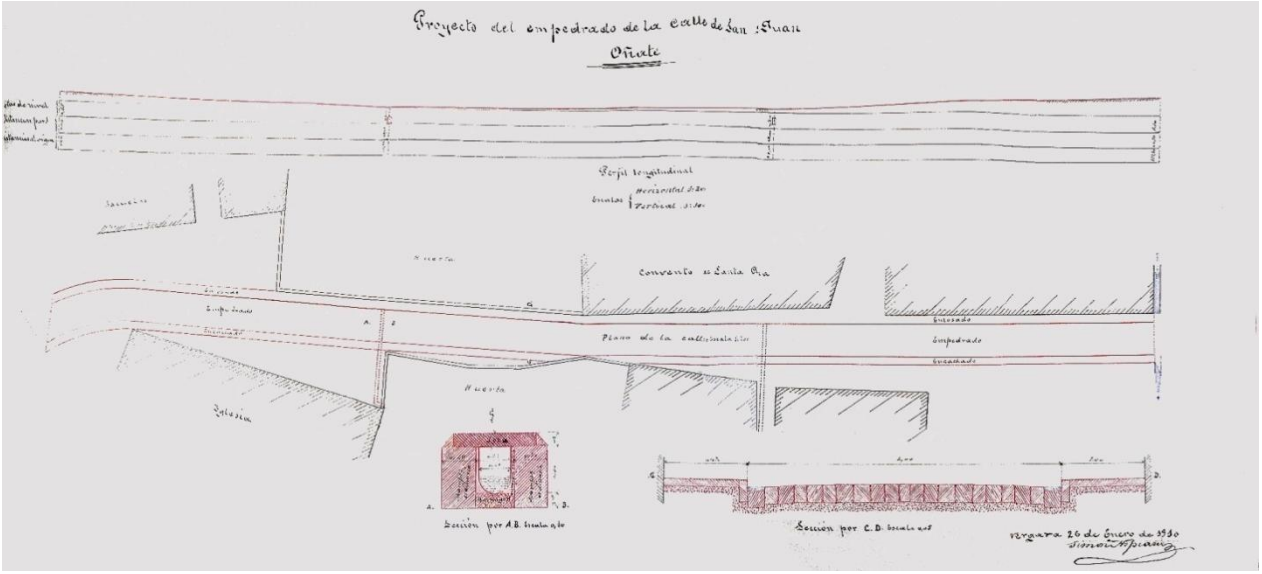


Fig. 106: Expediente del plano, presupuesto y condiciones del empedrado y acera de la calle San Juan de Lavill, por Simón Aspiazu, Oñati, 1910. (AMO: C1177 E7)

En Hondarribia, en un momento en que se estaba acometiendo la ampliación de la ciudad hacia el nuevo barrio de la Marina (mediante el proyecto de Ensanche de la Marina de 1889, cfr. 2.6.2.4), se promovió la mejora de una de las calles principales del casco de la villa, precisamente aquella que daba acceso a la bajada hacia el nuevo entorno urbano. El proyecto, de 1885, incorporaba el adoquinado de la calle, situando una cuneta de recogida de aguas a cada lado y un espolón en uno de los lados (fig. 105).

El proyecto de empedrado y acera de la calle San Juan de Lavill, en Oñate, proyectado por Simón Aspiazu en 1910, ilustra cómo esa labor de refuerzo de los núcleos centrales se fue ampliando de manera progresiva, cubriendo también las calles o viales que nacían en el cuerpo de las villas y las unían con su entorno inmediato. En este caso se trata del camino que, desde la plaza de los Fueros, se dirigía hacia el cementerio, a través de la iglesia y el convento situados en su extremo oeste, el cual había dado lugar a una pequeña agrupación de casas (fig. 106).

De este modo, además de reforzar el interior de los núcleos urbanos, los esfuerzos municipales también se orientaron a dotar de cierta consistencia a paseos y viales situados fuera de la trama urbana, aunque tendieron a apoyarse en elementos que dieran garantías de solidez, como ocurrió con el establecimiento de las estaciones de ferrocarril (cfr. 2.5) y el asentamiento de grandes instalaciones fabriles (cfr. 2.4).

La postura adoptada por el consistorio de Hondarribia a finales del siglo XIX ilustra este mecanismo. La villa, con un casco histórico notablemente afectado por los estragos de la guerra (la última Guerra Carlista había finalizado en 1876), estaba cobrando relevancia como destino turístico, al abrigo de la influencia que ejercía San Sebastián y gracias a la afluencia de visitantes del otro lado de la frontera. Consciente de las posibilidades económicas de la nueva actividad, la villa optó por explotar el carácter pintoresco que ofrecía su entorno urbano, decantándose por impulsar la consolidación de la línea de costa y apoyar así el asentamiento de edificaciones aisladas (Azpiri, 2003). Para ello se impulsó el proyecto de construcción de una carretera al Faro de Higuer, en 1881 (fig. 107). El vial, que arrancaba en el barrio de pescadores de la Marina, una vez superado el morro de “Arroka punta” transcurría de tal modo que motivó la consolidación de un espacio condicionado por la accidentada topografía y que garantizaba un crecimiento urbano moderado y de baja densidad, en consonancia con las expectativas turísticas del momento.

Tras su posterior crecimiento a través propuestas de ampliación como el proyecto de Ensanche de la Marina (1899, cfr. 2.6.2.4), el Ayuntamiento de Hondarribia volvió a intervenir sobre la carretera que conducía al faro, llevando a cabo en 1925 un proyecto de ensanchamiento en ella. Esta intervención, que formaba parte del llamado Tercer Ensanche o Ensanche de la Vega de la Campiña, de Pedro Muguruza (Azpiri, 2003: 92), motivó la creación de un nuevo espacio público en el frente de mar, afianzando así el carácter turístico por el que había apostado el municipio. Si bien el proyecto de ensanche tenía por objeto regular y limitar la proliferación de edificaciones que pudieran degradar la calidad visual y el valor del suelo de las laderas aún escasamente urbanizadas, las obras de ensanchamiento de la que pasó a conocerse como Avenida de Primo de Rivera (fig. 108-110) dotaron a este tramo del vial de nuevos atributos que, además de reconocer el peso que la playa había adquirido en la vida social y económica de la villa, posibilitaban la integración de este ámbito en la trama urbana de la villa.

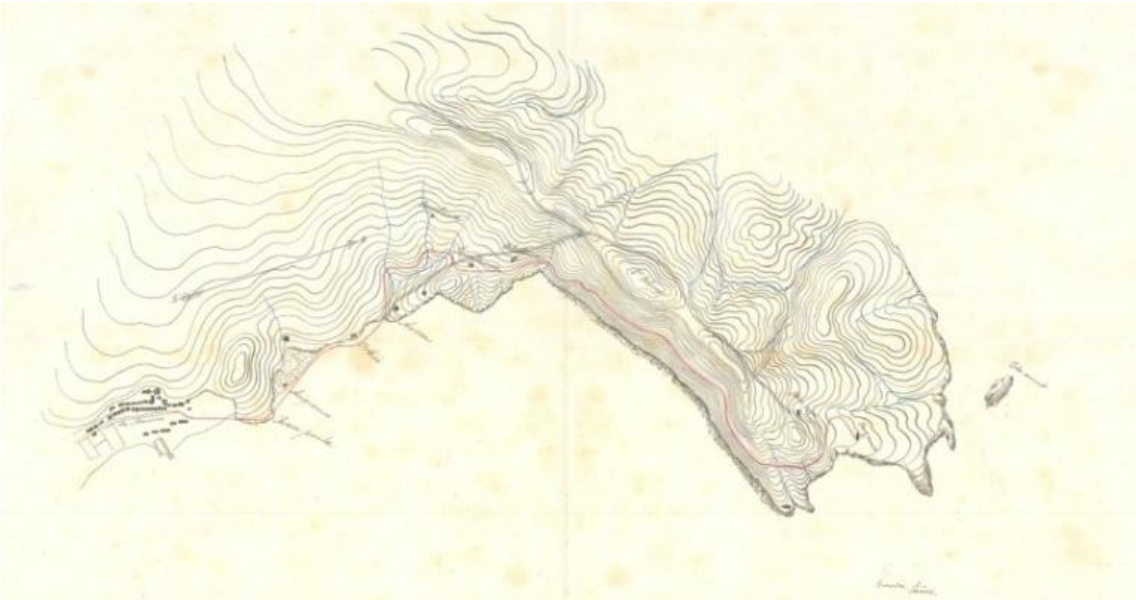


Fig. 107: Proyecto para la construcción de una carretera al Faro, en Hondarribia, 1881. (AMH: D-6-2-2.1001.1)

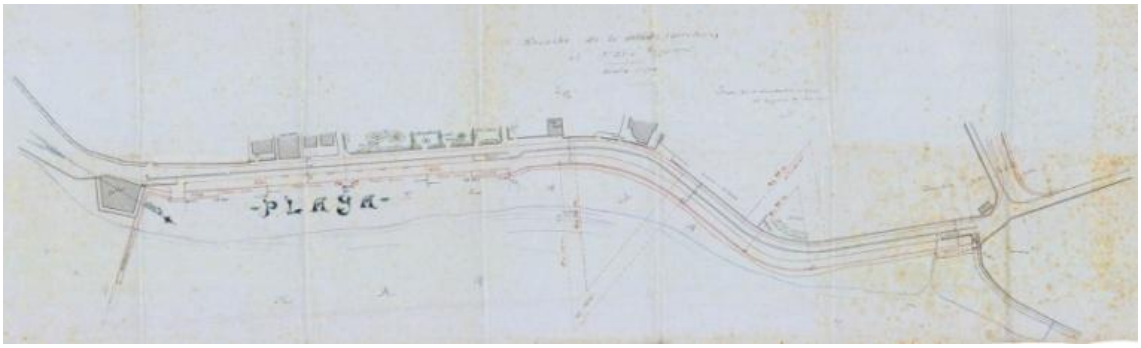


Fig. 108: Proyecto de ensanche de la carretera al faro de Higuer, en Hondarribia, 1925. Planta general. (AMH: D-2-1-3)

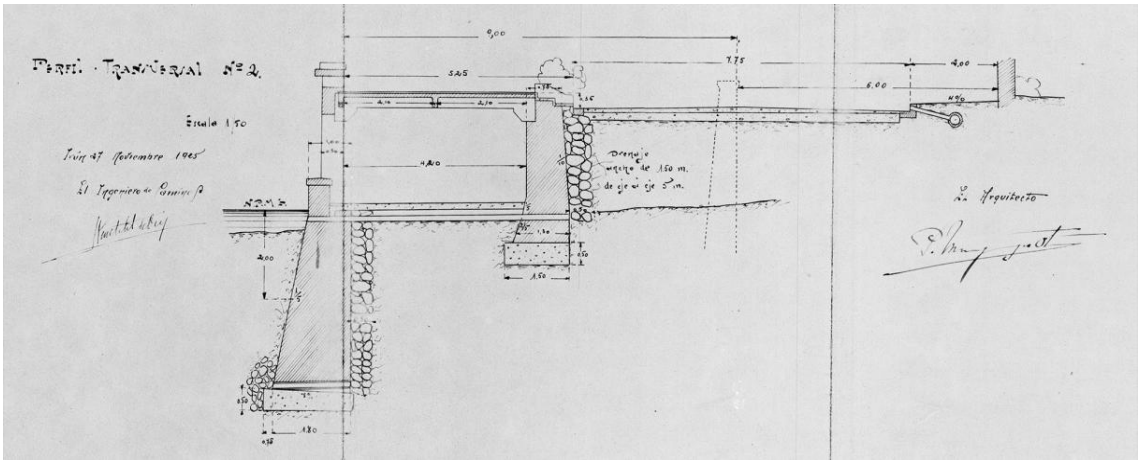


Fig. 109: Proyecto de ensanche de la carretera al faro de Higuer, en Hondarribia, 1925. Sección transversal n. 2. (AMH: D-2-1-3)

Fig. 110: Imagen del camino del faro de Higuer, en Hondarribia, antes y después de su ensanchamiento. (AMH: Colección de Postales Antiguas, n. 616 y 670)

2.6.2.2 Dotación municipal

Además del acondicionamiento de los espacios públicos que conformaban núcleos-sede, la acción urbanizadora de los municipios tuvo también por objeto la mejora y ampliación de su equipamiento público.

Uno de los ámbitos en que se centraron estas iniciativas fue el de la dotación de escuelas de primeras letras, en el marco de los avances que se dieron a lo largo del siglo XIX en dirección al establecimiento de la instrucción pública. Tal y como expone el trabajo de Camino (2010), si bien es cierto que la *Ley Moyano* (1857) constituyó la norma de referencia que marcó el inicio de la legislación en torno a la instrucción pública en España, fue la propia promulgación de la Constitución de Cádiz el punto de partida de un proceso normalizador que se produjo paralelo al hecho municipal. Tras varios planes que sucedieron al Informe Quintana de 1813 (considerado un hito en materia educativa), fue la Ley Moyano el instrumento que elevó a rango de ley muchos de los aspectos que se venían abordando desde principios de siglo, siendo sus principales características la obligatoriedad de la enseñanza de los seis a los nueve años; gratuidad limitada a quienes se vieran imposibilitados de costear dicha enseñanza; creación de Escuelas Normales para la formación de maestros; responsabilidad por parte de los organismos locales respecto a los medios materiales de la enseñanza, tales como edificios o sueldos de maestros; pervivencia de la enseñanza privada; protección de la enseñanza religiosa, en la cual no se exigiría titulación a los docentes religiosos; y control estatal y eclesiástico de los contenidos a impartir en el proceso educativo.

En cuanto al territorio guipuzcoano, Camino recoge cómo es en la Junta celebrada en 1823 cuando se encomienda a la Diputación el nombramiento de una Comisión de personas que proyectase un reglamento o plan para las escuelas de primeras letras de Gipuzkoa. Esta Comisión presentó su trabajo en las Juntas Generales del año siguiente y proponía, por primera vez, la creación de las Juntas de inspección de escuelas y del visitador provincial, aspectos que eran recogidos en sy primer capítulo.

Con objeto de comprobar la evolución que tuvo la dotación de centros de primera y segunda enseñanza en Gipuzkoa a lo largo del siglo XIX, se ha recurrido al análisis del estado dotacional en tres censos históricos determinados, para los que se ha contado con las pertinentes fuentes documentales: el año 1800, como estado previo a la instauración del municipio liberal, con el Diccionario geográfico-histórico de España, publicado por la Real Academia de la Historia (1802); el año 1850, momento inicial del reparto municipal, a través del Diccionario Madoz (1850); y el año 1915, periodo de afirmación municipal, recogido por Múgica en Geografía de Guipúzcoa (1915). La comparativa, recogida en la tabla 6.2 (cfr. anexo 10), diferencia mediante dos tonos distintos los centros de primera enseñanza de los de segunda enseñanza y superior.

El resultado muestra una provincia que a principios del siglo XIX presenta un estado dotacional exiguo, concentrado en las principales villas. Sin embargo, la recogida permite observar el definitivo salto que supuso, en relación a la dotación de escuelas de primeras letras, la instauración del reparto municipal, contando en 1850 prácticamente cada municipio con al menos una escuela. De forma similar, este proceso de afirmación municipal e intensificación nucleada fue el que motivó que a principios del siglo XX proliferase también la dotación de centros de segunda enseñanza y la aparición de centros de enseñanza superior y profesional (cfr. 2.8).

El proyecto de escuelas de niños y niñas para la villa de Zumarraga de 1882, que firma Manuel Echave, es muestra de esas primeras obras dotacionales que, aunque todavía modestas, venían a reforzar los núcleos centrales. Se trata de la reforma del antiguo edificio que acogía la alhóndiga y dos pequeñas

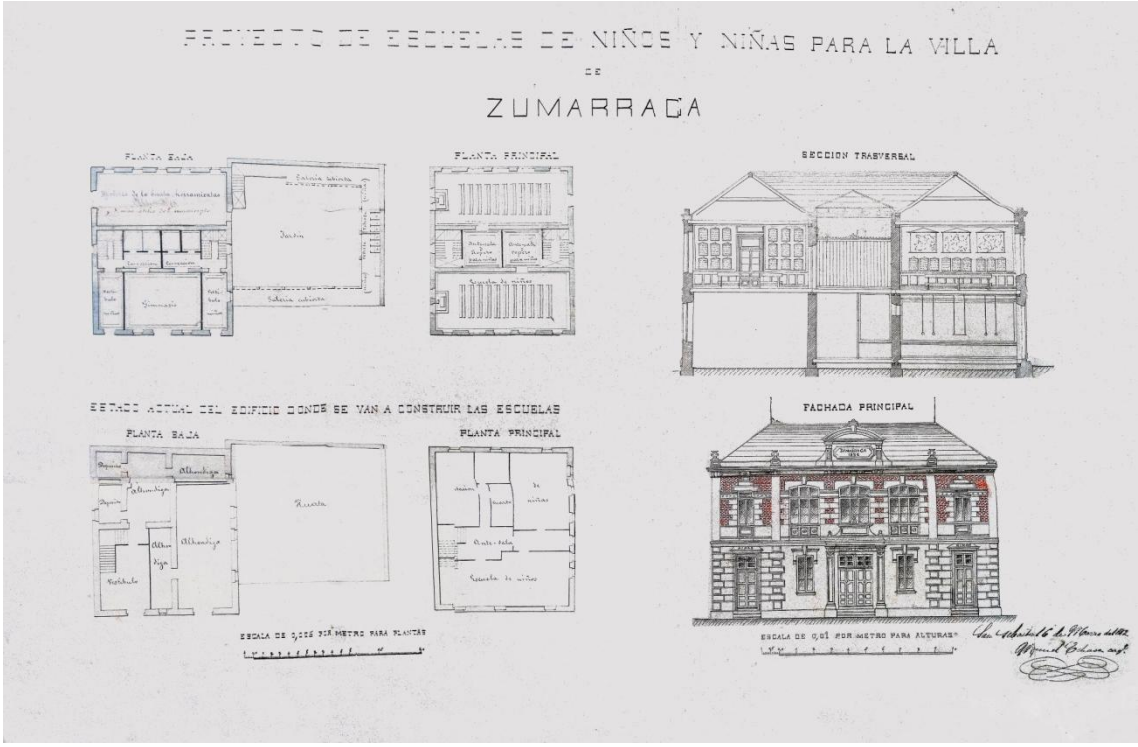


Fig. 111: Proyecto de escuelas de niños y niñas para la villa de Zumarraga, 1882, de M. Echave. (AMZG: D-3-1-35)

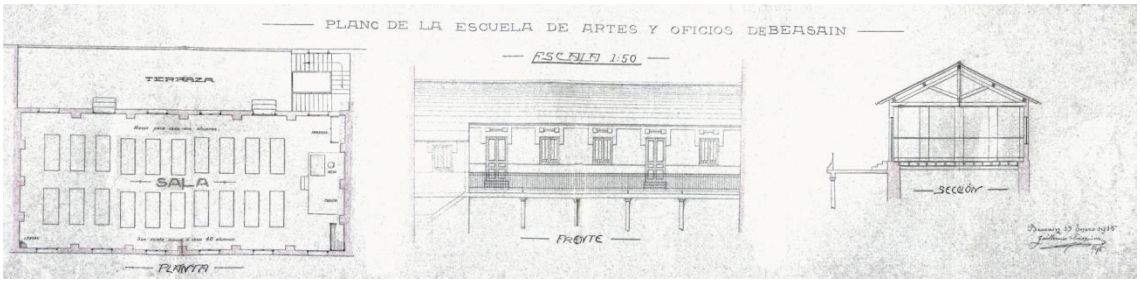


Fig. 112: Proyecto de la Escuela de Artes y Oficios de Beasain, 1915, de Guillermo Eizaguirre. (AMBN: A044-07)

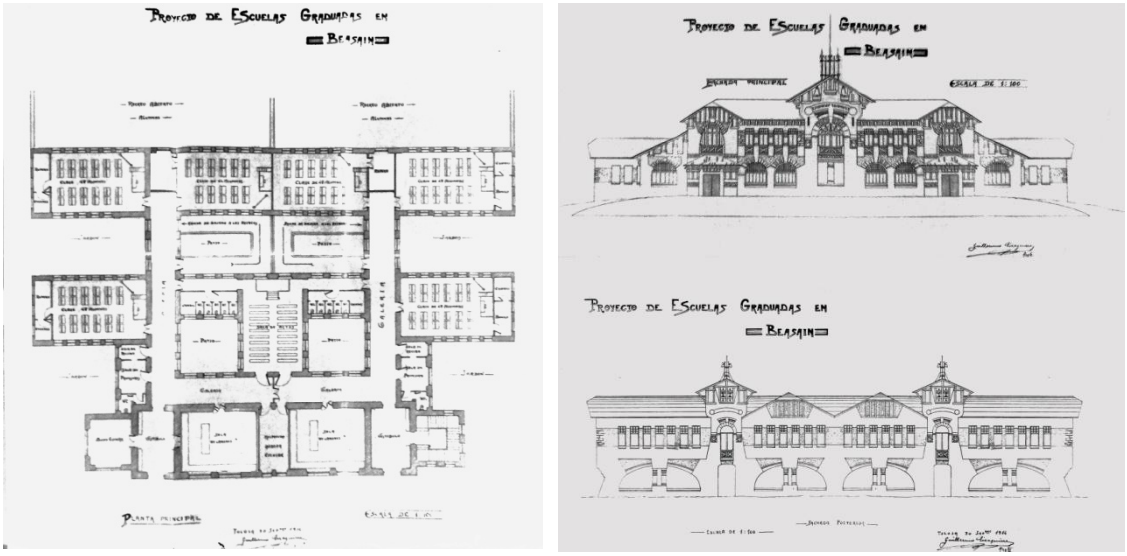


Fig. 113: Proyecto de escuelas públicas graduadas en Beasain, 1914, de G Eizaguirre, planta principal y fachadas principal y posterior. (AMBN: A044-04)

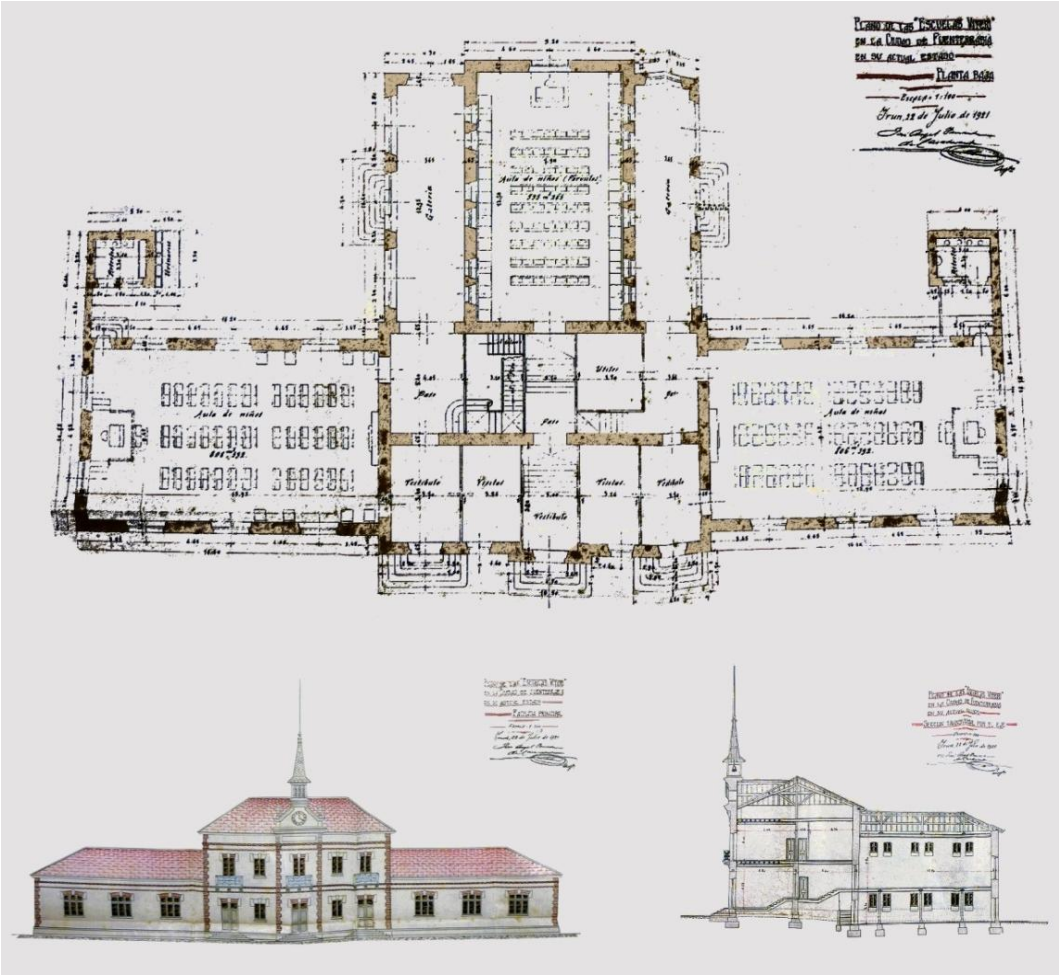


Fig. 114: Proyecto de “Escuela Viteri” en la Ciudad de Fuenterrabía, dibujado por J.A. Fernández de Casadevante en 1921 (original de 1903). (AMH: D-4-2-8)

Fig. 115: Panorámica aérea del casco antiguo, la plaza de toros, escuela Viteri (en primer plano) y el frontón de Zimizarga, Hondarribia. (Ayuntamiento de Hondarribia, n. 1344)

aulas de enseñanza para su reconversión en una escuela de primeras letras, con aulas, vestíbulos, circulaciones y servicios claramente separados para ambos sexos, tal y como indicaba la normativa vigente (fig. 111).

Es también modesto el proyecto de la escuela de Artes y Oficios que proyecta en Beasain Guillermo Eizaguirre en 1915. Se trata de un edificio entre medianeras, que acoge una sola aula para 40 alumnos y que cuenta con una amplia terraza situada en un primer piso desde la que se accede. (fig. 112).

Sin embargo, el mismo Eizaguirre firmaba un año antes, en 1914, el proyecto para las Escuelas Públicas Graduadas de Beasain (fig. 113). En la propia memoria presentada por el arquitecto se hace alusión al rapidísimo desarrollo adquirido por la villa "…a consecuencia del establecimiento de la Fábrica de Coches y Vagones, la cual ocupa normalmente unos 2.000 obreros".[21] Señala además que, así como en los últimos años han sido implementados otros servicios públicos como el abastecimiento de aguas, la red de alcantarillado o el alumbrado público, constituye un problema preferente el deficiente estado de la Instrucción Primaria. El edificio proyectado, de notable envergadura, presenta una planta simétrica de forma que el programa que acoge establece la enseñanza con separación absoluta de sexos y de tal manera que sea graduada en cada sexo, formando tres grados según la edad o grupos homogéneos de enseñanza. Compuesto en su mayor parte por dos plantas, la principal cuenta con acceso directo desde la carretera de Beasain a Lazkao y se destina a enseñanza, mientras que la planta baja acoge los usos ligados a la higiene.

Se ubicó en un terreno delimitado por el río Oria, la mencionada carretera y el Ferrocarril del Norte, de modo que formaba una parcela triangular. El terreno se hallaba unos dos metros por debajo de la rasante de la carretera, la cual se situaba en un terraplén, y esta circunstancia fue la que llevó al arquitecto a distribuir el programa en dos plantas: la inferior destinada a las zonas de recreo, gimnasios, duchas, etc.; y la superior, como ya se ha indicado, a enseñanza, quedando las dos plantas comunicadas por medio de rampas. La elección de dicho emplazamiento es considerado como el más apropiado dentro del término municipal (según la memoria recogida en el expediente AMBN: A044-04), debido a que se trata de un entorno soleado y aislado de otras edificaciones; alejado del Cementerio, el Hospital y el tránsito de la villa; y situado en el extremo sur de la villa, limitado por el ferrocarril, de modo que resulta poco probable que en un futuro ninguna construcción pueda privar a la escuela del asoleo con el que cuenta. Se halla por lo tanto situado en pleno campo, a pesar de no encontrarse alejado en exceso del casco de la villa.

Fue en estos primeros años del 1900 cuando tuvo lugar la labor filantrópica de Pedro Viteri quien, tras promover una primera escuela en su Mondragón natal en 1902, impulsó y financió en los años posteriores la construcción de las que serían conocidas como Escuelas Viteri. Se trataba de unas escuelas que tenían como objetivo manifiesto el acabar con el analfabetismo y la incultura de las capas más modestas de la provincia, razón por la cual, además de la propia construcción, Viteri creó una fundación que las pudiera mantener. Además de Mondragón, se erigieron escuelas en Hondarribia, Pasai Antxo, Pasai Donibane, Irun, San Sebastián, Urnieta, Aretxabaleta, Oiartzun, Hernani y Errenteria, y su diseño fue encomendado a Juan José Aguinaga, arquitecto predilecto de Viteri, de modo que la arquitectura de todas es muy similar (Ugalde, 2012). Estas iniciativas vinieron a apoyar la labor de los municipios que, ante la limitación de recursos, no conseguían cubrir la creciente demanda.

Además de la dotación de instalaciones para el equipamiento docente, el proceso de enriquecimiento de la infraestructura urbana fue incorporando proyectos relativamente modestos, aunque de notable importancia en su momento.

[21] AMBN: A044-04, Proyecto de escuelas públicas graduadas en Beasain por G. Eizaguirre.

En Irún (como en tantos otros municipios), la política llevada a cabo fue la de ir priorizando los proyectos que tenían mayor urgencia para el bien común, dado que los recursos económicos con que se contaba eran limitados. Según señalan Arrizabala y Odriozola (2014), el punto de partida de la sucesión de mejoras urbanas impulsadas desde el Ayuntamiento lo constituyó el establecimiento en 1846 de la nueva alhóndiga y pescadería junto a la casa concejil, con la reconversión de una cuadra situada en su parte trasera. El trabajo de las autoras, archiveras municipales, aborda en profundidad las vicisitudes de las transformaciones acometidas en este periodo en Irun, al cual se ha recurrido para contextualizar parte del material gráfico encontrado en su Archivo Municipal y que aquí se presenta como reflejo del impulso urbanizador dirigido a la construcción de nuevas instalaciones municipales.

Fue en 1850 cuando fue acometido el proyecto de construcción del edificio que acogería los usos de matadero, carnicería y pescadería, declarado previamente como uno de los tres proyectos de utilidad pública. Fue proyectado por Lascuráin (fig. 116) y se situó en el emplazamiento conocido como Txokokolabe, tanto por la comodidad que ofrecía al vecindario su ubicación septentrional como por la posibilidad de aprovechar la instalación de una fuente proyectada en sus inmediaciones (por Lascuran también). Con cierta posterioridad y ante los nuevos requerimientos de higiene y salubridad, el su emplazamiento se consideró demasiado central para acoger el matadero, por lo que en 1876 se puso de manifiesto la necesidad de construir uno nuevo en las inmediaciones de la fuente de Santa Elena, al este del núcleo de la villa. El diseño fue elaborado por el maestro de obras Pedro Arístegui (fig. 117).

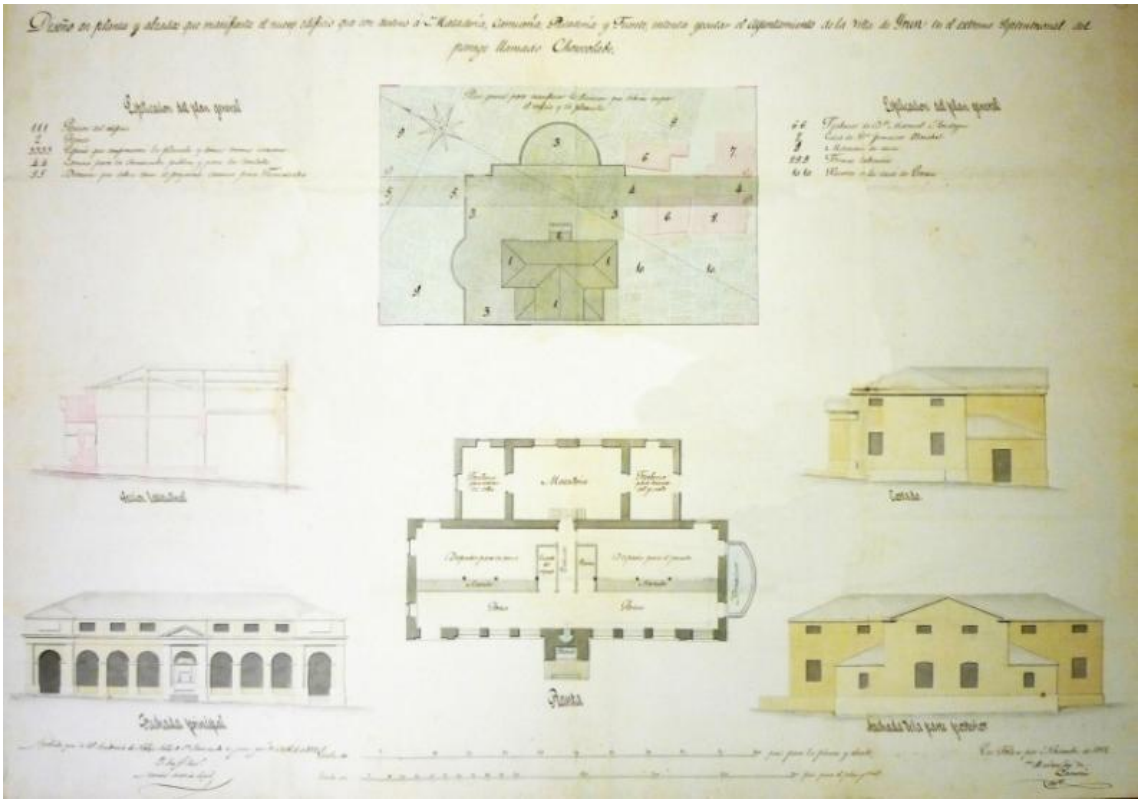


Fig. 116: “Proyecto del arquitecto Mariano Lascurain para la construcción del matadero, carnicería y pescadería en el edificio actual del mercado”, Irun, 1851. (AMI: D-3-5-4)

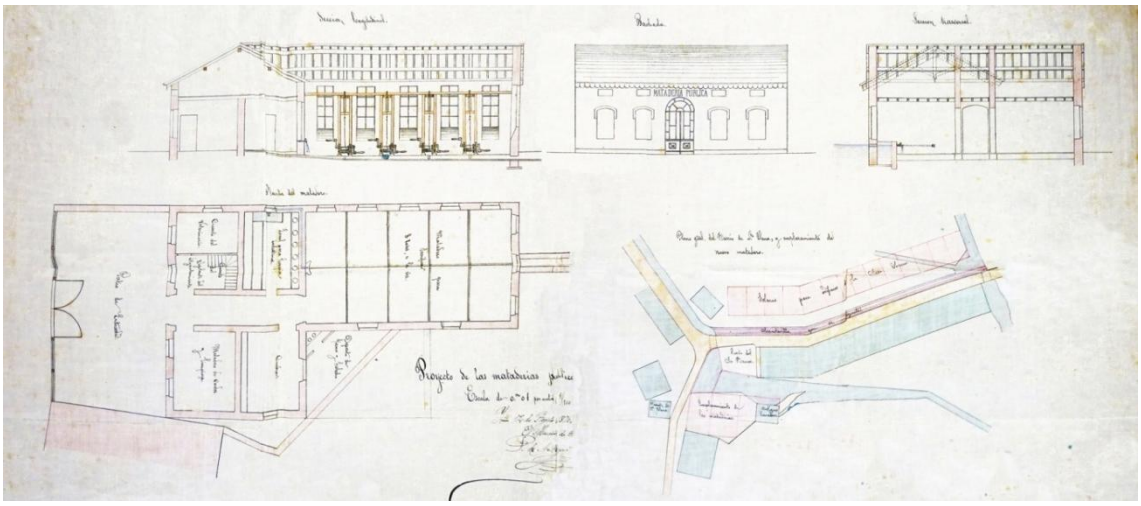


Fig. 117: Proyecto de un edificio matadero por el maestro de obras Don Pedro de Aristegui, Irun, 1876. (AMI: D-3-5-2)

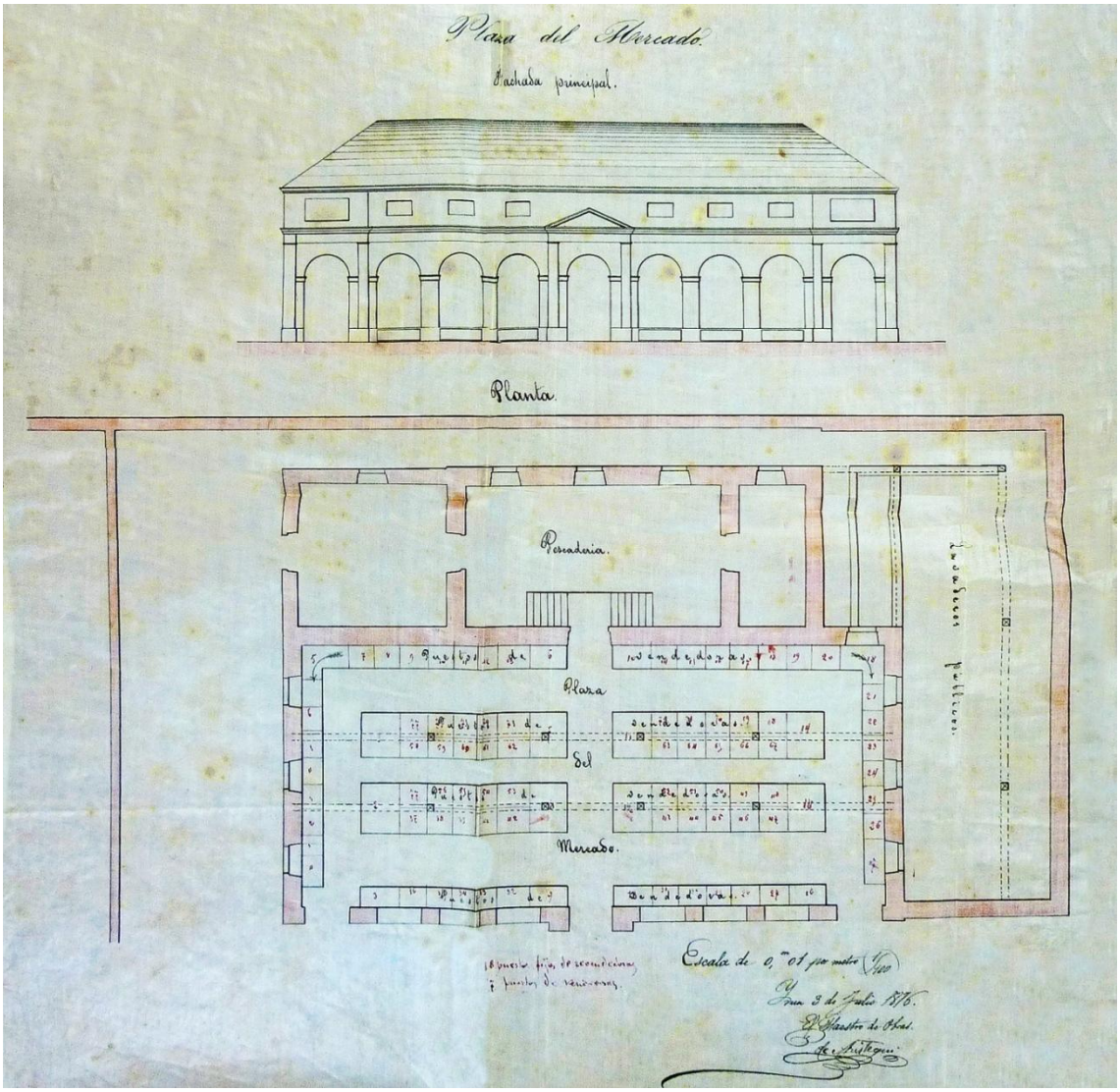


Fig. 118: "Proyecto de Pedro Arístegui para la construcción de un mercado", Irun, 1876. (AMI: D-3-5-6)

Con motivo del traslado del nuevo matadero municipal al entorno de Santa Elena, surgió la posibilidad de reconvertir el edificio que acogía el antiguo matadero en un edificio independiente con destino al mercado. Fue también Pedro Arístegui quien se encargó inicialmente del proyecto, proponiendo la reconversión del antiguo edificio en plaza de mercado y pescadería, mediante la disposición de espacios independientes para cumplir ambos cometidos. Además, preveía la ubicación de lavaderos públicos en uno de sus laterales (fig. 118). Aunque dicha propuesta no prosperó, el Concejo prosiguió con la iniciativa y en 1879 fue presentada una nueva propuesta, firmada por el arquitecto José Goicoa. El edificio proyectado era amplio, dotado de grandes espacios abiertos y susceptible de ser ampliado con otro pabellón igual al proyectado inicialmente, que serían unidos por una galería cubierta. El sistema constructivo y materiales propuestos tomaban como referencia el mercado central de París, de hierro fundido, cuya elección quedaba justificada en la memoria que acompañaba a los planos presentados, en la cual se hacía referencia a las ventajas espaciales y de mantenimiento que estos presentan (fig. 119).

Esta propuesta fue también rechazada por la Corporación, tras lo cual encargó en 1880 a los arquitectos Pedro A. Recondo y Juan José Aguinaga un nuevo proyecto para "mercado general" (fig. 120). Este adoptó de nuevo el emplazamiento del antiguo matadero, aunque con el paso del tiempo y las propuestas de plan de ensanche de la población que se pretendían promover, la ubicación había cobrado un papel relevante en tanto que manzana que servía de rótula entre la antigua población y la nueva.[22]

En la medida en que la construcción del nuevo mercado conllevó la demolición del único lavadero cubierto con que contaba la villa de Irun, desde el Ayuntamiento se señaló la necesidad de construir al menos uno nuevo que pudiera satisfacer las necesidades de la población y que se situara en algún emplazamiento que dispusiera de abundante agua limpia y dulce. El proyecto les fue encomendado de nuevo a los arquitectos Recondo y Aguinaga, quienes en la misma memoria que acompañaba al proyecto recogieron los motivos del emplazamiento escogido. Según se señala, el Ayuntamiento llevaba ya año y medio buscando un emplazamiento que cumpliera con los requisitos arriba descritos, tiempo en el que fueron solicitados los anteproyectos de otros dos lavaderos en las inmediaciones del nuevo Matadero. Sin embargo, de su estudio había resultado que con las mareas habituales y en especial con las vivas, sucedía que se mezclaban el agua de mar y la dulce del río, de modo que para evitarlo era preciso formar un remanso por medio de una pequeña presa que hiciera elevar el nivel del agua dulce. Pero dicha presa perjudicaría al molino de Santa Elena, a causa de lo cual fue desechada aquella ubicación y fijada la nueva en Santalenburu, punto situado al S.E. de la población y un poco más arriba de la ermita de mismo nombre, lugar que ya constituía el punto principal donde concurrían las lavanderas a hacer sus jabonadas (fig. 121).

El proyecto de matadero de Beasain (1905) y el lavadero destinado al barrio de la Marina de Hondarribia (1890) dan muestra del carácter modesto de las intervenciones que fueron llevadas a cabo por los consistorios guipuzcoanos, en la medida en que lo permitieron sus recursos, en esta primera etapa de afianzamiento municipal (fig. 122-123).

De esta forma, los municipios fueron impulsando esta clase de instalaciones de miras reducidas, como lavaderos, mercados, mataderos o alhóndigas, que, junto con la propia sede concejil, fueron fortaleciendo los núcleos urbanos. Algunas de estas dotaciones, condicionadas por los requerimientos sanitarios que se fueron introduciendo con el progresivo crecimiento demográfico y desarrollo urbano de las poblaciones, fueron señalando también posiciones localizadas en el límite de los núcleos urbanos, ampliando en ocasiones su perímetro, y aportando así elementos de apoyo al incipiente crecimiento de los núcleos centrales.

[22] La propia memoria del proyecto la señala como "la manzana comprendida entre la plaza de mercado y la primera calle transversal que une la población antigua con la nueva" (Recondo y Aguinaga, AMI-3-5-6, pp.5).

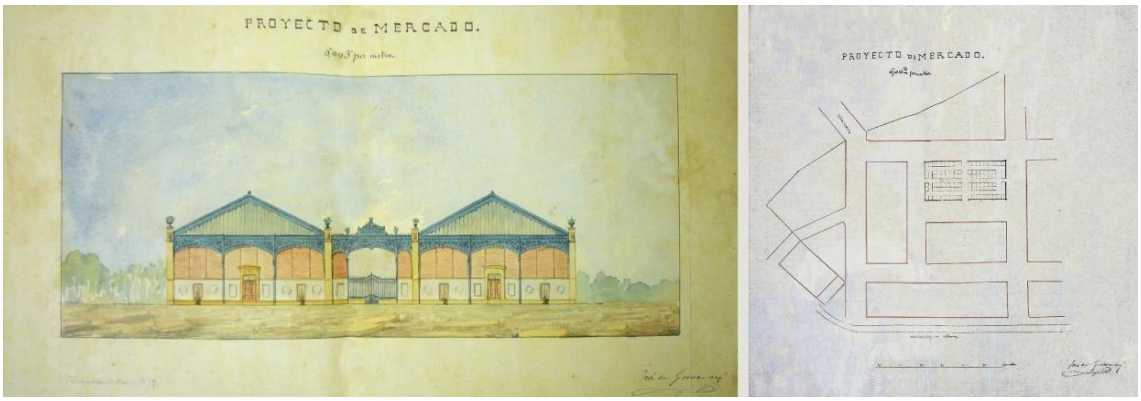


Fig. 119: Plaza-mercado proyectada por el arquitecto José de Goicoa, Irun, 1879. (AMI: D-3-5-5)

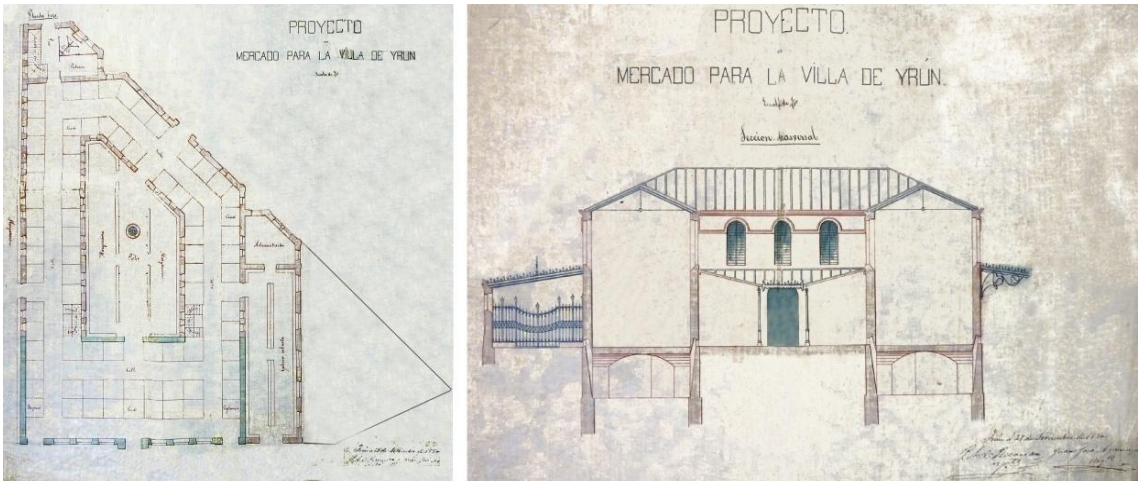


Fig. 120: Proyecto de los arquitectos Recondo y Aguinaga para la construcción de un mercado, Irun, 1880. (AMI: D-3-5-6)

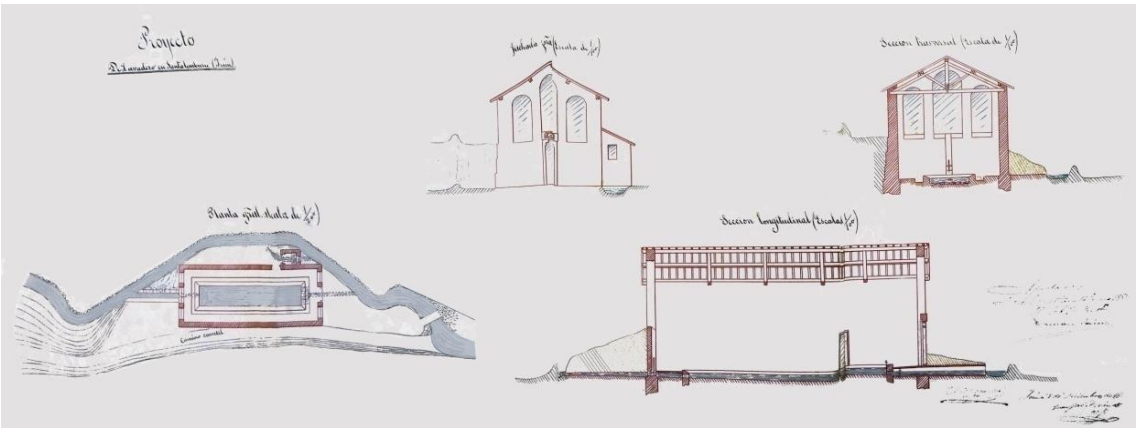


Fig. 121: Proyecto de lavadero en Santalenburu de los arquitectos Recondo y Aguinaga, Irun, 1881. (AMI: D-3-8-1)

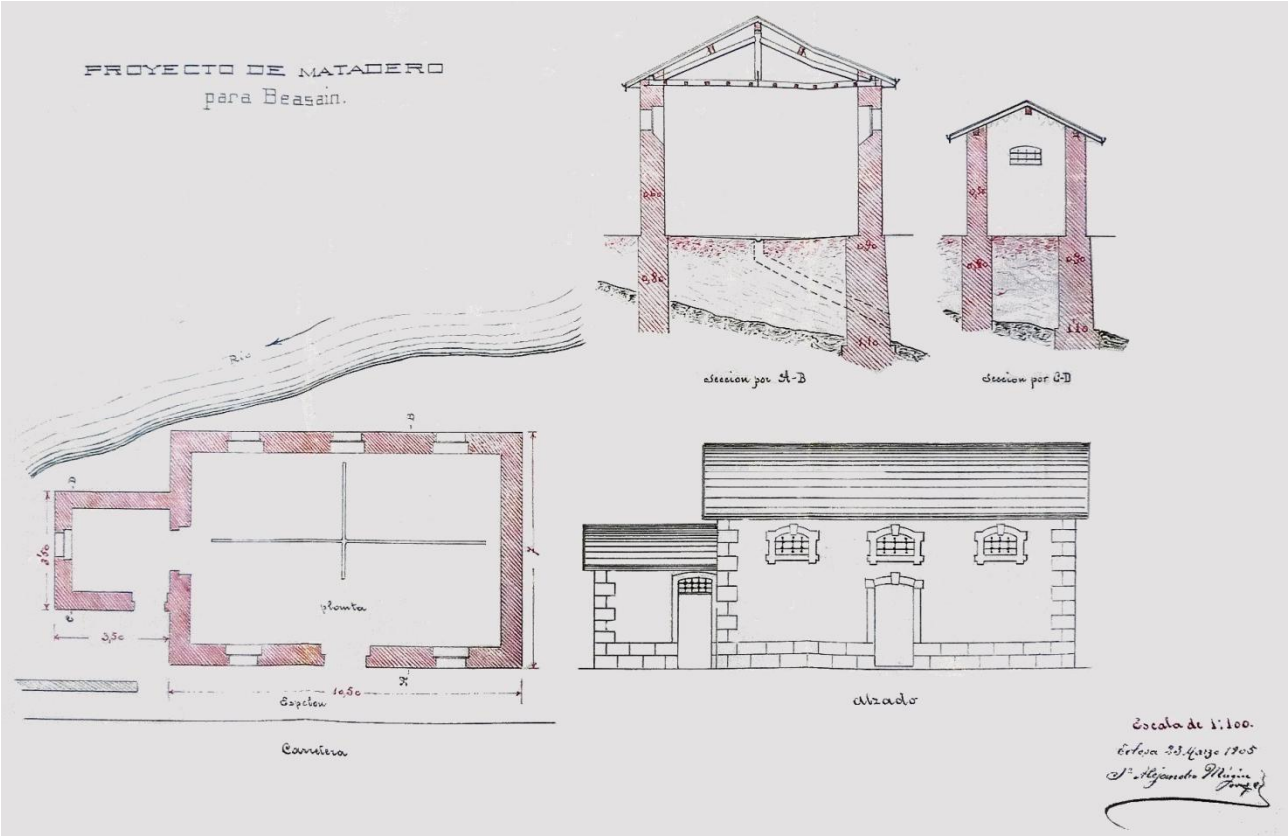


Fig. 122: Plano del proyecto de matadero, por J. Alejandro Múgica, Beasain, 1905. (AMBN: 0135-36)

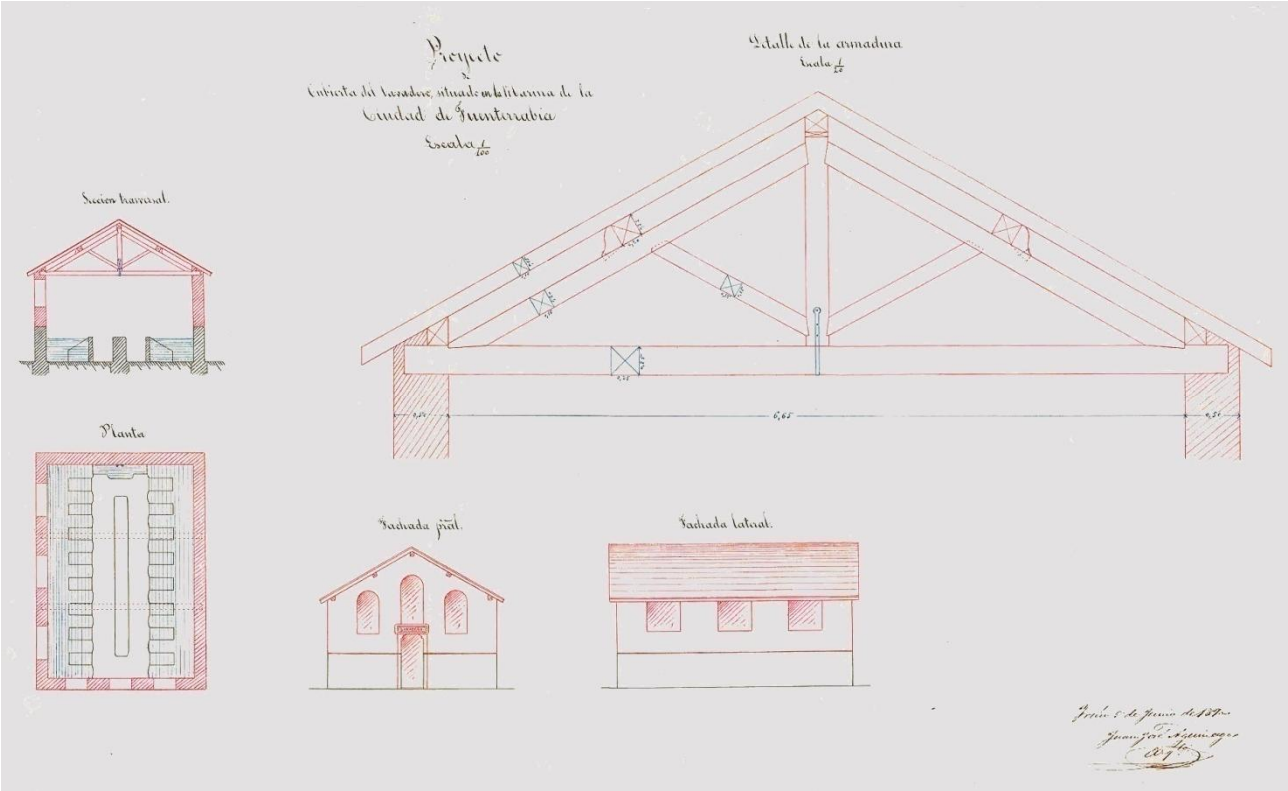


Fig. 123: Proyecto de Lavadero en el Barrio de la Marina, por Aguinaga, Hondarribia, 1890. (AMH: D-4-2-4, Plano 1003.1)

2.6.2.3 Servicios técnicos en red

Al tiempo que los consistorios llevaban a cabo esta serie de proyectos de mejora urbana, también tuvieron lugar proyectos de mayor envergadura como aquellos dirigidos al desarrollo de servicios técnicos en red. Se trata de intervenciones de mayor alcance en cuanto a las obras que son necesarias para llevarlos a cabo, pues suelen cubrir grandes distancias y requieren de complejas infraestructuras, a pesar de que su manifestación urbana suele percibirse con menor intensidad. Pertenecen a esta clase los primeros proyectos de abastecimiento y saneamiento de agua o de tendido eléctrico que, como muestran los ejemplos que se recogen, vinieron a reforzar los entornos nucleados que acogían los ayuntamientos.

Resulta ejemplo de ello el proyecto de traída de aguas de 1877 redactado por el ingeniero Mariano Zuaznabar para la villa de Irun (fig. 124). Tras un proyecto previo firmado por Lascurain con el que se abastecieron las nuevas fuentes de las calles Mayor y Jesús y la de la nueva sede del mercado-matadero-pescadería de Txokokolabe (cfr. 2.6.2.2), en 1876 se planteó por vez primera un sistema de abastecimiento que incorporara el servicio a domicilio. Fue Zuaznabar el encargado de redactar tan ambiciosa propuesta, la cual, además de la propia conducción de las aguas desde Meakar, incluyó también la planificación de la disposición del tendido de la red de distribución a través del casco urbano. Es en dicho plan de distribución donde se observa de forma clara que la traída daba servicio precisamente a las principales calles que conformaban entonces el núcleo principal.

De forma similar, el proyecto de traída de aguas de Hondarribia, de 1879, muestra la relevancia que en ese momento había adquirido ya el barrio de la Marina, ya que la red de abastecimiento, muy elemental aún, cubría de un número limitado de fuentes y bocas de incendios tan solo el núcleo histórico y el citado barrio de pescadores (fig. 125). El posterior proyecto de abastecimiento, de 1902, incide prácticamente sobre este mismo entorno urbano que, aunque representado con mayor precisión, mantiene aún una extensión similar (fig. 126). La futura ampliación del ensanche de la Marina, que se encontraba ya en marcha (el proyecto es de 1899), aparece sucintamente señalado, a pesar de que la red de abastecimiento no se extiende hacia este nuevo entorno urbano. Sin embargo, el plano de distribución ilustra cómo la red de conducción parece prolongarse hacia el norte, más allá de “Arroka punta”, donde habían ido asentándose desde 1881 algunas de las villas de mayor nivel adquisitivo, apoyadas sobre la carretera del faro de Higuer (cfr. 2.6.2.1).

Presenta un patrón semejante la villa de Oñati, en la cual se suceden dos proyectos de abastecimiento de agua que, realizados en el intervalo de 25 años, en 1880 y 1905, distribuyen su red a lo largo de los mismos ejes, atravesando por un lado el cuerpo de la villa por la calle Santa María, la plaza de los Fueros y Kalezaharra, y recorriendo, por el otro, en forma de arco, la calle de Barrenkalia, la plazuela de Santa Marina y la calle de Soledad (fig. 127 y 128). De este modo, a pesar de que el primer proyecto se limitaba a surtir las seis fuentes de vecindad con que contaba el cuerpo urbano de la villa, la segunda propuesta, que integraba bocas de riego y de incendio y llaves de paso y desagüe, repetía el mismo esquema de distribución. Se observa, de nuevo, cómo las redes de servicios técnicos tienden a fortalecer los entornos urbanos ya consolidados.

El plano general de la villa de 1934, de Damián Lizaur, muestra con precisión el estado que presentaba su núcleo urbano y el alcance de las edificaciones que comenzaban a señalar una incipiente ampliación en forma de crecimientos lineales apoyados sobre algunos viales, entre los que destaca el entorno fabril que había comenzado a formarse sobre la carretera que se dirigía hacia Bergara o Mondragón. Sin embargo, el cuerpo principal de la villa apenas había sufrido cambios respecto al estado que presentaba en 1905, en cuanto a su extensión, dando muestra del carácter focalizado que tuvieron las intervenciones sobre el tejido urbano en este primer periodo (fig. 129).

Fig. 124: Proyecto de abastecimiento de aguas presentado por el ingeniero Mariano Zuaznabar, trazado de la distribución, Irun, 1877. Detalle de la zona urbana. (AMI: D-7-1-5)

Fig. 125: Proyecto de abastecimiento de aguas, detalle de distribución, Hondarribia, 1879. (AMH: D-9-1-5.1001.4)

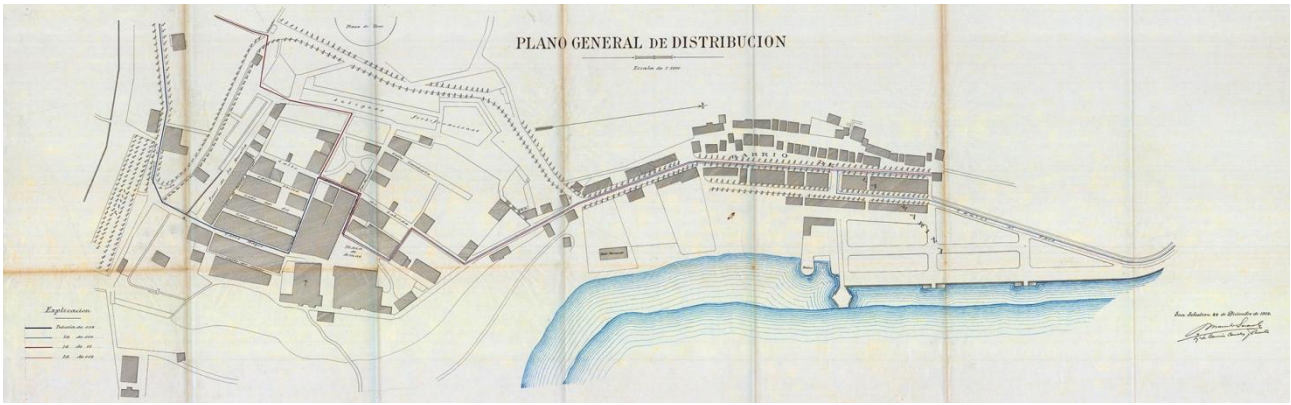


Fig. 126: Proyecto de abastecimiento de aguas, plano general de distribución, Hondarribia, 1902. (AMH: D-9-1-3.1001.1)

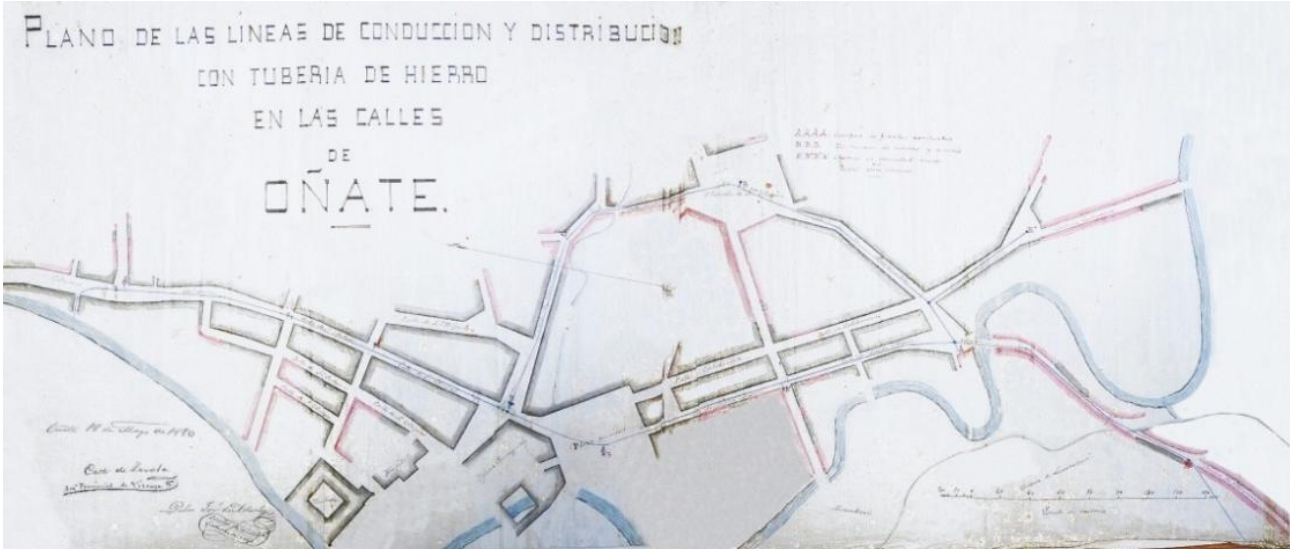


Fig. 127: Plano de las lineas de conduccion y distribucion de tuberia de hierro, por Pedro José de Astarbe y Casto de Zavala, Oñati, 1880. (AMO: Z-617.3)

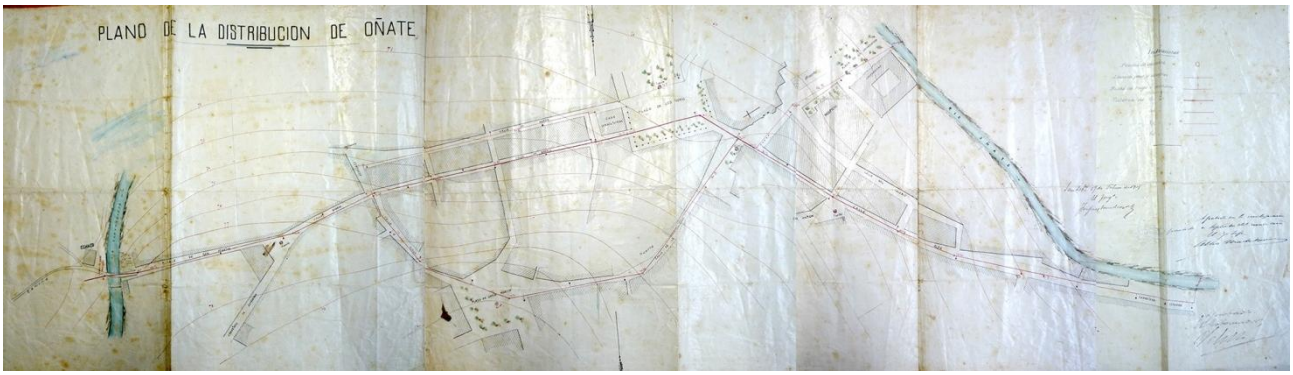


Fig. 128: Plano general de la conduccion y distribucion de aguas de la villa de Oñati, 1905. (AMO: Z-617.11)

Fig. 129: Plano general de la villa de Oñati, por Damian Lizaur, 1934. (FDL: G-11 L-11)

2.6.2.4 Proyectos de ampliación urbana

Además de la sucesión de proyectos puntuales que fueron reforzando los núcleos centrales, algunos municipios guipuzcoanos acometieron unas primeras tentativas dirigidas a regular la ampliación futura de las poblaciones. Al abordar los efectos urbanos de esta clase de intervenciones se ha atendido tanto a las propuestas que llegaron a ser realizadas (en este apartado cobran especial peso los proyectos parciales de alineación, ampliación, pequeños ensanches…), como a aquellas que no fueron llevadas a cabo (o no al menos de la manera propuesta). La inclusión de estas segundas tiene por objeto mostrar el cambio que se va produciendo en la manera de abordar el tratamiento urbano de la ciudad, tanto desde las propias herramientas urbanísticas como por la conceptualización que tienen detrás. Terán (1996) ya señaló la importancia de esta doble vertiente, idea de ciudad e instrumentos urbanísticos, al abordar la evolución del planeamiento urbanístico en España entre 1846 y 1996.

En el presente apartado, por tanto, se recogen algunos ejemplos de transformaciones urbanas y propuestas que, superando la escala de las intervenciones de acondicionamiento urbano y dotación de equipamiento público, contaban con aspiraciones de mayor alcance, con vistas a ampliar los núcleos urbanos, y que fueron impulsados desde la administración municipal.

2.6.2.4.1 El recurso de las alineaciones de calles generales y parciales

Fue a mediados del siglo XIX cuando quedó establecida como herramienta urbanística de competencia municipal el procedimiento de alineación de calles y plazas, a través de la Ley de 14 de julio de 1840 y la Ley de 8 de enero de 1845, equiparando este mecanismo en relevancia al que ostentaban las ordenanzas municipales. Y fue el año posterior cuando sería promulgada la *Real Orden de 25 de julio de 1846 sobre planos geométricos de las poblaciones*, la cual regulaba la obligación de los ayuntamientos de levantar el plano de la población, incluyendo arrabales y paseos, a escala 1:1.250 y que incluyera las alineaciones futuras de calles y plazas y las reformas que debía experimentar la aglomeración anteriormente formada (Anguita, 1997: 270-274; cit por Martín, 2014).

Se abordó así, con cierta perspectiva de futuro, la necesidad de regular el incipiente desarrollo urbano que presentaban las ciudades españolas. A pesar de que el requerimiento se extendía a la totalidad de municipios, las características de los documentos a componer presentaban ciertas dificultades para ser llevados a cabo: por un lado, la falta de técnicos (arquitectos o ingenieros) que tuvieran conocimientos y medios adecuados para su levantamiento; y, por el otro, la exigencia de que fueran los propios ayuntamientos los que costearan su ejecución, sin proveer fondos específicos que aliviaran tal carga. Como consecuencia, en 1848 se decretó que la obligatoriedad del levantamiento de planos geométricos se aplicara a capitales de provincia y poblaciones de creciente vecindario (Anguita, 1995). Al abordar la incidencia real que tuvieron las leyes estatales sobre planos geométricos y generales de alineación, Anguita señala que la mayoría de ciudades se limitaron a cumplir con el mandato de levantamiento, pero no, en cambio, con el de trazar sobre los planos la propuesta municipal para la alineación de calles. Las razones para ello descansan en que, para el levantamiento de los planos, muchos municipios recurrieron a profesionales ajenos al municipio que realizaron el encargo con eficiencia. Sin embargo, el trazado de propuestas de alineación, labor específicamente ligada al cuerpo de técnicos municipales, no fue llevado a cabo. En el caso de Gipuzkoa, parece que se realizaron al mismo tiempo los planos de San Sebastián, Bergara, Tolosa, Oñati e Irun.[23]

[23] Según se señala en la *Reglas y Ordenanzas para la edificación de las casas de la Villa de Irun,* de 1848 (AMI: D-1-3-15).

El progresivo acondicionamiento de calles del casco histórico de la villa de Irun junto al nuevo marco económico (derivado del traslado de las aduanas a la frontera) favoreció un cierto movimiento constructivo proveniente de la promoción privada, que se fue concentrando en los entornos de las calles de Larretxipi y Mayor. Ante tales circunstancias, el Jefe Político de la Provincia solicitó la suspensión de las obras en curso hasta que fuera presentado el plan al que las edificaciones tendrían que ajustarse en el futuro.[24] Es así como nace el primer instrumento de ordenación urbanística que entra en vigor en Irun. Se trata de las *Reglas y Ordenanzas para la edificación de las casas de la Villa de Irun* de 1848 (AMI: D-1-3-15). El documento consta de una memoria que recoge las reglas y ordenanzas, por un lado, y de un plano redactado por el arquitecto Mariano José de Lascurain, por otro, donde se recogen las nuevas alineaciones propuestas, así como una serie de proyectos a realizar enumerados sobre el mismo plano. La memoria recoge las 29 disposiciones que componen las ordenanzas, así como las modificaciones presentadas por el Jefe Político A.V. de Parga, añadidas al ser aprobadas por Real Orden el 14 de junio de 1848 en Tolosa (Arrizabalaga y Odriozola, 2014).

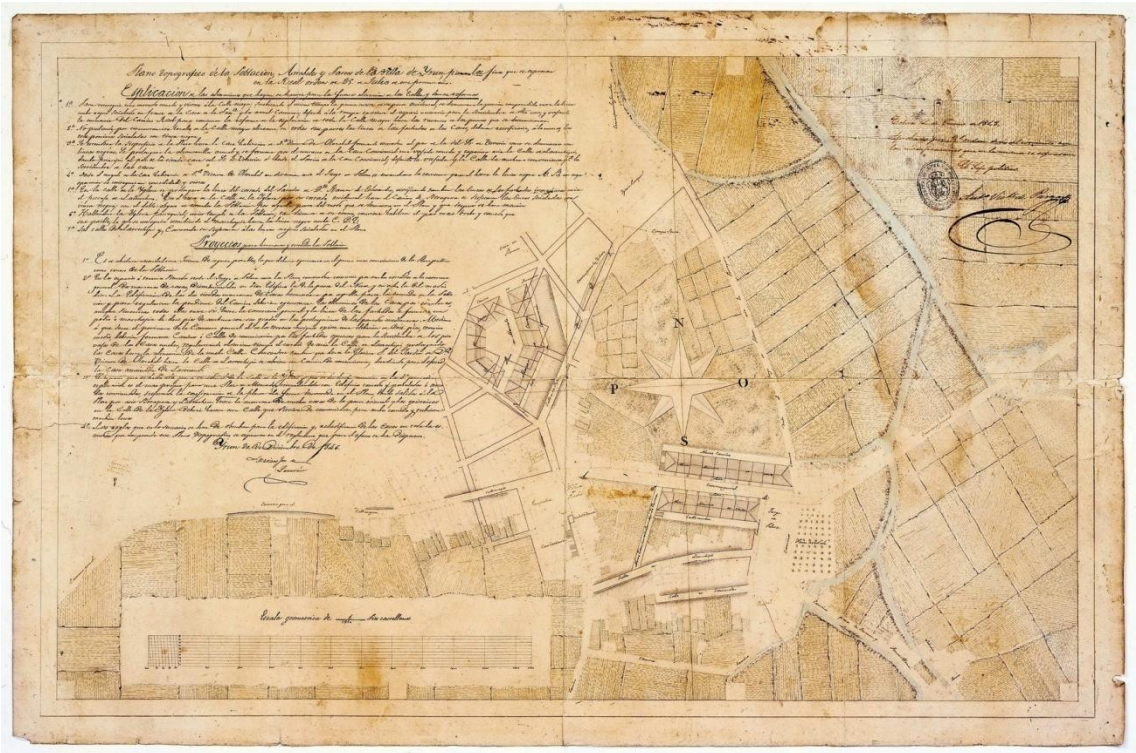


Fig. 130: "Reglas y Ordenanzas para la edificación de las casas de la villa de Irun", plano de M. Lascurain, 1848. (AMI: D-1-3-15)

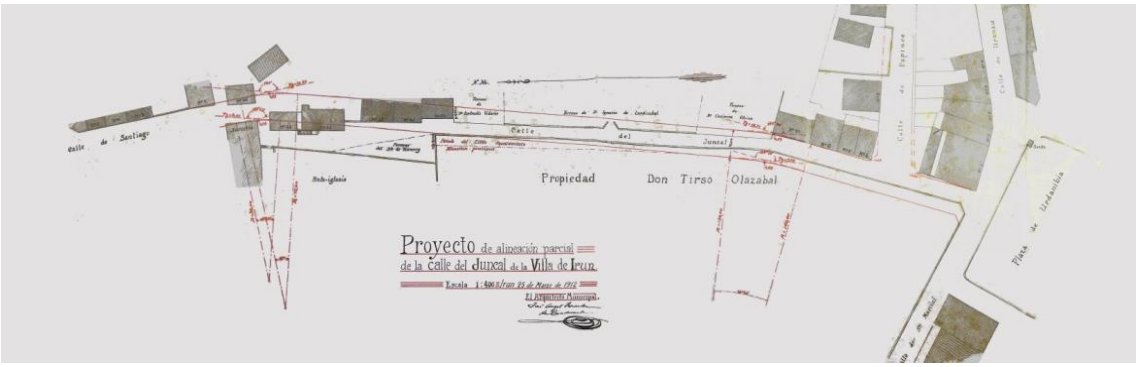


Fig. 131: Proyecto de alineación parcial de calle Juncal, en Irun, 1912. (AMI: D-1-4-4)

[24] Arrizabalaga y Odriozola (2014) se refieren así al citado levantamiento.

Las disposiciones agrupan aspectos diversos relativos a los materiales de construcción de las casas; su volumetría, señalando el número mínimo de plantas, regulación de elementos que sobresalgan a la fachada o composición de las aberturas; la convivencia entre parcelas contiguas, en relación al uso de medianeras y servidumbres; el reparto de responsabilidades entre copropietarios; la evacuación de aguas negras y aguas pluviales; la instalación de maquinaria (fraguas, mataderos, fábricas de sebo, curtidurías, etc.) y usos que perjudiquen al aseo, salud pública y el libre tránsito, como el de los veterinarios. Asimismo, se estipula la necesidad de presentar al ayuntamiento para su aprobación cualquier proyecto de edificación nueva o reforma que se pretenda llevar a cabo, a la vez que se establecen plazos y mecanismos para que las edificaciones que a la publicación de las ordenanzas queden fuera de ellas subsanen los requerimientos que se les establezcan.

Respecto a las obras proyectadas,[25] entre las apreciaciones y modificaciones presentadas por el Jefe Político, se aprueban como útiles y convenientes el ensanche de la carretera general por delante de la casa de la Provincia; la alineación demarcada en la calle Mayor y de las calles de Larrechipi, Contracale y de la Iglesia; el ensanche de la plaza pública; la construcción de dos líneas de casas nuevas a ambos lados de la carretera, la de una fuente en el centro de la plaza pública y la del nuevo mercado que se proyecta al poniente de la calle de la Iglesia. A continuación, se señala que dichos proyectos abordan la mejora de la población existente a corto plazo, en lugar de acometer, por remota que pudiera parecer en aquel momento, la previsión de alineaciones para futuros crecimientos. Ante tal circunstancia, se proponen algunas mejoras a la propuesta trazada por Lascurain, argumentando que desde Gobernación se posee la distancia suficiente para vencer las dificultades que la proximidad a propietarios y representantes concejiles pueda ocasionar (AMI: D-1-3-15).

Las modificaciones propuestas se encuentran trazadas sobre el mismo plano de Lascurain, de modo que resulta sencillo apreciar el alcance de estas. Algunas de ellas se refieren a la regularización de calles y plazas, como la calle Mayor y la denominada plaza Pública (frente al Ayuntamiento) o la calle Larrechipi y su encuentro con el juego de pelota. Otras se refieren al trazado de calles nuevas apoyándose en la edificación existente, como la que uniría la calle Mayor con la calle de la Iglesia y la prolongación de esta hasta la plaza de la iglesia. También se modifica el proyecto de plaza-mercado propuesto por Lascurain, tildado de irregular, sustituyéndolo por un trazado rectangular y más amplio, a partir del cual se trazan varias calles nuevas. Por otro lado se señala la necesidad de trasladar el cementerio situado junto a la iglesia a una ubicación más apartada (como exigían las órdenes reales vigentes), lo que posibilitaría la construcción de nuevas manzanas en su lugar. Y por último, se proyecta el trazado de una nueva calle, perpendicular a la Mayor y que, junto a las proyectadas en torno al nuevo mercado, compondrían una modesta ampliación de la población. La propia memoria señala que esta última solo interesará una vez se hubiese consolidado el entorno de la plaza del mercado, aunque insiste en la necesidad de prever tal crecimiento.

De las apreciaciones y mejoras incluidas en la aprobación final de las ordenanzas y el plano técnico se destila que, más que constituir un instrumento de ordenación urbana dirigido a regular el futuro crecimiento o ensanche de la población, los esfuerzos se centran en reforzar la zona urbana ya existente a través de una serie de pequeñas intervenciones. Intervenciones que, consideradas “proyectos de utilidad pública”, acometerían el establecimiento de fuentes públicas, la construcción del edificio destinado a matadero, carnicería y pescadería y el arreglo del pavimento de la calle Larretxipi en su totalidad.

Ante la escasa incidencia que estaba teniendo el requerimiento del levantamiento de planos geométricos y del trazado general de sus alineaciones, en 1859 se relajó esta exigencia y se admitió, como recurso

[25] Lascurain formó parte de una comisión a la que, aprovechando la situación, se encomendó la misión de proponer proyectos que requirieran la más urgente materialización.

temporal, la realización de planos de alineaciones parciales de calles.[26] Y fue esta segunda vía la que, a pesar de su carácter transitorio, fue más ampliamente extendida, dando respuesta a los diversos requerimientos municipales de manera fragmentada, sin abordar de maner conjunta la ampliación futura de las poblaciones. Anguita señala que, a partir de 1869, este mecanismo quedaría descentralizado, siendo el Gobernador Provincial el responsable de su aprobación (siempre que no mediasen expropiaciones forzosas), hecho que apoyó el uso generalizado de este recurso. Es ejemplo de esta clase de intervención la alineación parcial de la calle Juncal de Irun (fig. 131).

2.6.2.4.2 La huella de las propuestas de expansión urbana

La demanda de crecimiento urbano que motivó la progresiva industrialización de las sociedades urbanas acarreó la llegada de propuestas de ampliación de las ciudades existentes en base a una conformación ordenada, mediante la habilitación de nuevas partes de ciudad, especialmente dedicadas a la nueva clase protagonista, la burguesía, caracterizadas por las condiciones de modernidad, desahogo, calidad espacial e incorporación de progresismo que esta demandaba (Terán, 1996: 168). Los Ensanches de Poblaciones, regulados por sucesivas leyes que arrancaron en 1864, supusieron el establecimiento de un mecanismo que, frente a la concepción unitaria que caracterizó la anterior forma de producción del espacio urbano, dispuso el empleo de sucesivas etapas en las que se separaba y diferenciaba la ordenación del suelo mediante un trazado, de las fases posteriores de urbanización y edificación, reguladas por la correspondiente normativa (Solà-Morales, 1982; cit. por Terán, 1996). Cabe, sin embargo, señalar que el papel de estos fue distinto en función del tamaño de las ciudades o poblaciones a desarrollar, de modo que el empleo de ensanches propiamente dichos afectó sobre todo a las ciudades grandes, mientras que en las ciudades pequeñas su relevancia fue menor y presentó una características propias, como un menor peso de la burguesía como clase social; un mayor nivel de intervención de los ciudadanos; una menor ritmo de ocupación del suelo; una mayor variedad de tipologías edificatorias, como consecuencia de la mezcla de usos; y un menor control estatal en su desarrollo (Solà-Morales, 1993).

En Gipuzkoa, a lo largo de la la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX se ensayaron algunas propuestas de extensión urbana de diverso carácter, que tuvieron como condición común la ordenación de los nuevos ámbitos mediante el trazado de calles rectilíneas y la distribución en manzanas de cierta regularidad en espacios inmediatamente contiguos a los núcleos existentes. Son ejemplo de ello el Ensanche de Arrangoleta en Zumaia (1917-1925; fig. 132-134); el Ensanche de la Marina de Hondarribia (1899; fig. 135); la Apertura de la Avenida Juan de Urbieta y otras calles en Hernani (1905-1910; fig. 136); o las propuestas de ensanche de Irun (1865, 1872, 1907; fig. 137-139). Algunos de estos planes, de amplias miras, no se llegaron a realizar, o bien se trató de modestas ampliaciones de población, en entornos que ya estaban acogiendo un cierto apogeo, como fue el entorno de la Marina, en Hondarribia, la cual se vio contagiada por el impulso turístico de San Sebastián.

En efecto, a pesar de que la Ley de Ensanches afectaba tan solo a las principales ciudades españolas (a San Sebastián en el caso de Gipuzkoa), hubo algunas otras propuestas de Ensanches de población. Hubo, por un lado, algunas propuestas, más modestas, que también fueron llevadas a cabo, como el Ensanche de Arrangoleta en Zumaia o el Ensanche de la Marina de Hondarribia. De similar extensión, se trata de proyectos ubicados en terrenos ganados al mar.

[26] Real Orden de 19 de Diciembre de 1859 sobre instrucción para la ejecución de alineaciones de calles.

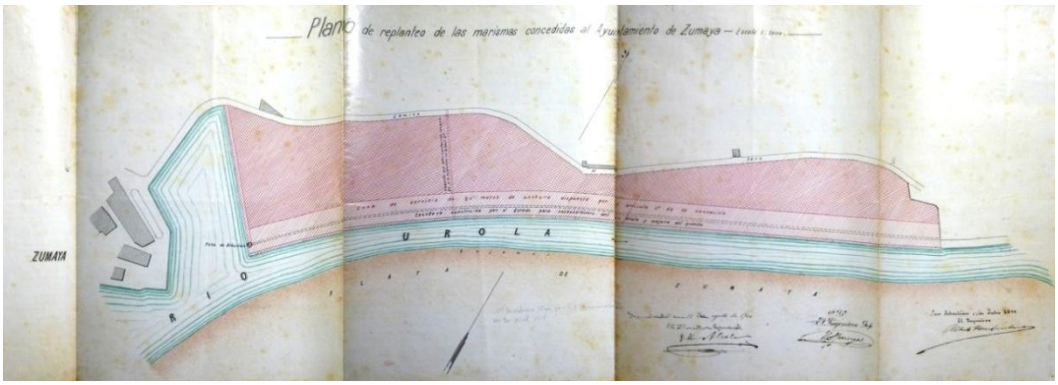


Fig. 132: Proyecto de saneamiento de Marisma de Arrangoleta, Zumaia; plano de replanteo de las marismas, 1899. (AMZM: SIG 325-18)

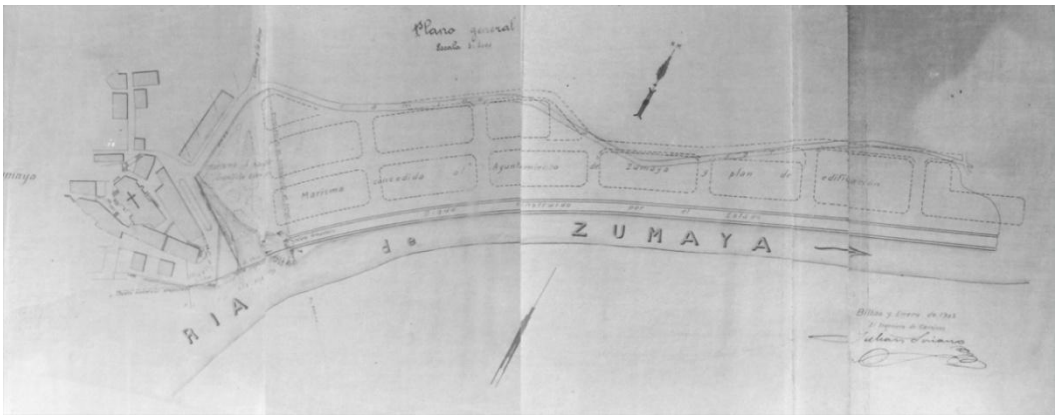


Fig. 133: Proyecto de saneamiento de la marisma de Arbustain, en Zumaia, por Julian Soriano Gurruchaga, 1903. (AMZM: SIG-326-03)

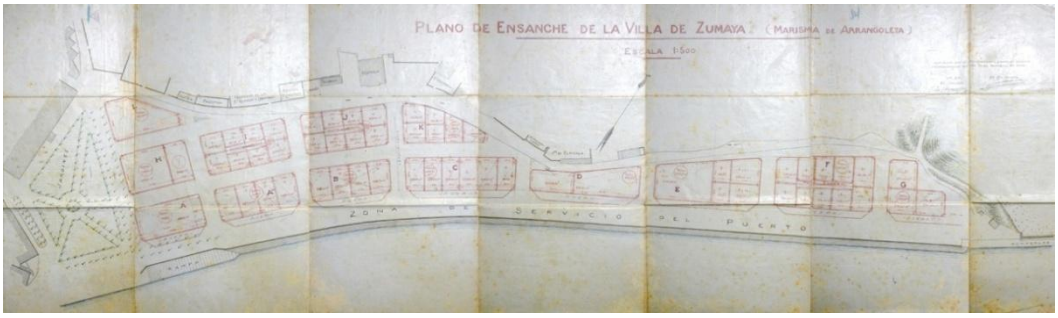


Fig. 134: Plano del Ensanche de la villa de Zumaia (Marisma de Arrangoleta), aprobado el 30 de octubre de 1925. (AMZM: SIG-325-18)

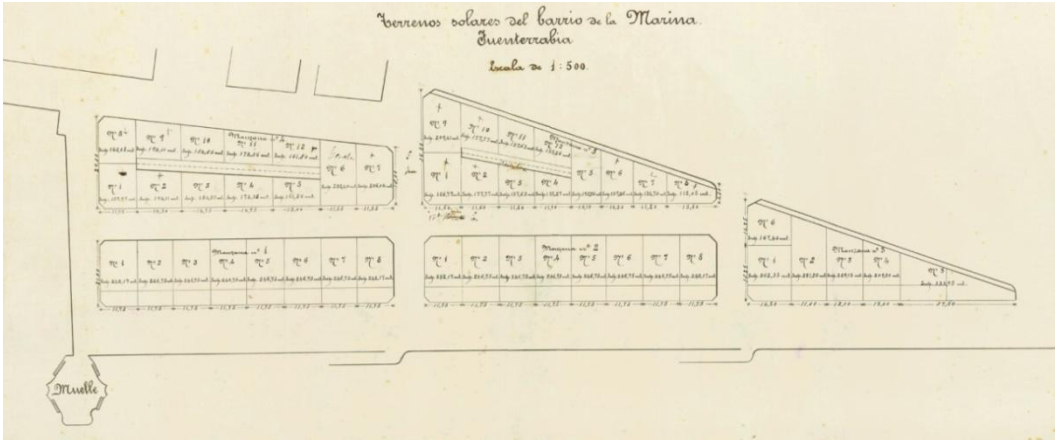


Fig. 135: Proyecto de Ensanche de la Marina, por Aguinaga, Hondarribia, 1899. (AMH: D-1-1-1, Plano 1002.2)

Fig. 136: Proyecto de apertura de calles en la Villa de Hernani, por Luis Elizalde, 1905. (AMHE: D-1-2-4)

Sin embargo, hubo ciertos casos en que se abordó el crecimiento futuro de la población con proyectos de gran alcance que, a pesar de no ser aprobados, tuvieron una clara repercusión en el desarrollo urbano de la ciudad, condicionando las sucesivas intervenciones parciales que se fueron llevando a cabo en ellas, como ocurrió en la villa de Irun.

Tras las primeras reglas y ordenanzas redactadas a raíz del levantamiento de Lascurain, se sucedieron en Irun una serie de proyectos de expansión del municipio que merecen ser mencionados, aunque ninguno de ellos fue definitivo hasta entrado el siglo XX.

El primero de ellos fue el redactado por Policarpo Balzola, ideado hacia 1850, el cual planteaba el futuro crecimiento de la villa hacia el este de su núcleo, planteando la ampliación en un emplazamiento nuevo (cfr. 2.5.2.3, fig. 83). La propuesta, vertebrada sobre el camino que conducía hacia Behobia, se organizaba a partir de un gran eje perpendicular a dicha vía y que se abría hacia el río Bidasoa, configurando un nuevo puerto y canal y un gran espacio libre ajardinado, apoyado en el empleo de ejes y simetrías de gran monumentalidad. Según señala Martín (2008), excavaciones recientes han permitido identificar en dicho emplazamiento el puerto romano de Oiasso, única presencia urbana en Gipuzkoa del Imperio Romano, validando en cierta medida la idoneidad de la propuesta de Balzola.

Descartada esta propuesta por la inminente llegada de la estación de ferrocarril a una posición alejada hacia el oeste de la villa, el municipio encargó a Antonio Cortázar el desarrollo técnico de los planos de ensanche, que debía estructurar el nuevo crecimiento sobre el camino que unía el núcleo existente y la estación, proyectado por el mismo Cortázar (cfr. 2.5). La primeras dos propuestas de ensanche, presentadas en 1865 y 1872, daban respuesta a la llegada del ferrocarril en el entorno situado al oeste del núcleo urbano, aunque ninguna de ellas fue aprobada a causa de la irrupción de la Tercera Guerra

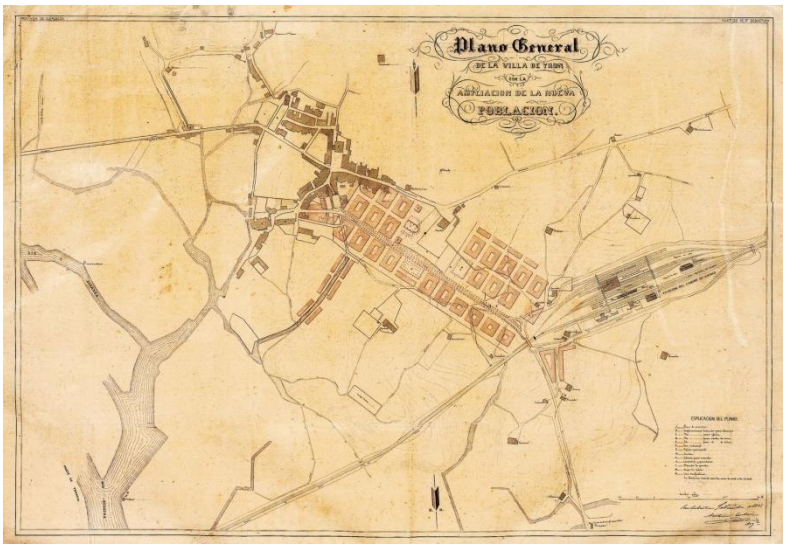


Fig. 137: Obras de calles y ensanche de la población, por Antonio Cortázar, Irun, 1865. (AMI: D-1-3-14)

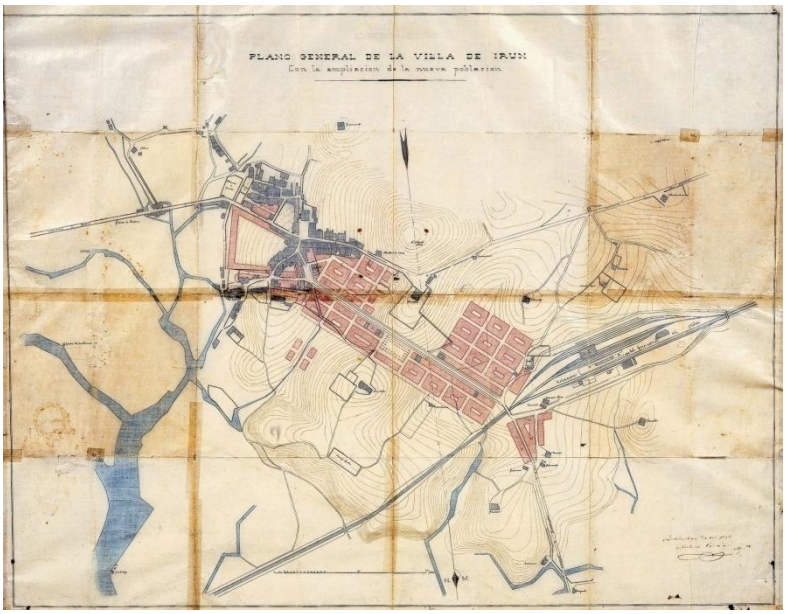


Fig. 138: Plano general de la villa de Irun con la ampliación de la nueva población, por Antonio Cortázar, 1872. (AMI: D-1-3-14)

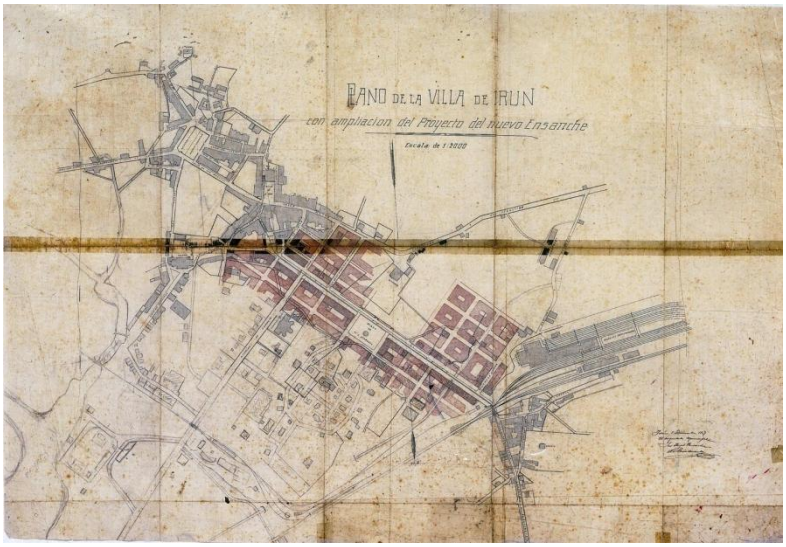


Fig. 139: Plano de Irun con ampliación del Proyecto del nuevo Ensanche de Casadevante, 1907. (AMI: 1448-16)

Carlista (1872-1876). Tras el final de la guerra se intentó dar prioridad a la aprobación del plan de ensanche, de modo que el 21 de diciembre de 1879 fue aprobado en sesión municipal el diseño de Cortázar e iniciados los trámites para su ratificación por parte de la Diputación. Sin embargo, el replanteo parcial que le fue encargado al arquitecto Juan José Aguinaga continuó demorando su aprobación final. No fue hasta 1926 cuando el Pleno del Ayuntamiento otorgó amplias facultades a la Comisión Permanente para llevar a cabo la total ejecución del Ensanche y Reforma Interior de la población. Fue entonces cuando se convocó un concurso de ideas al cual concurrieron seis trabajos y cuyo ganador fue el suscrito por José Antonio Elizalde y José Luis Recarte, con fecha del 21 de febrero de 1927 (Arrizabalaga y Odriozola, 2014).

Este retraso en la aprobación del proyecto de ensanche propició que entre finales del siglo XIX y principios del XX se llevaran a cabo en Irun algunas intervenciones en las que quedó patente la existencia de un plan de ensanche de la villa que, aunque no sería aprobado hasta entrada la década de 1920, tuvo clara influencia sobre ellos.

El proyecto de apertura de la calle Unión, entre la calle Mayor y el paseo de la Estación es un claro ejemplo de intervención que se anticipa al futuro ensanche. La propia memoria del proyecto que redacta en 1881 su arquitecto, Juan José Aguinaga, justifica la apertura (y consiguiente demolición de casas) con motivo del nuevo mercado que se halla en construcción, el cual perfila la alineación de la nueva calle proyectada, así como de la unión con el nuevo paseo que conduce a la Estación-Aduana, es decir, al "centro de actividad y vida de esta población" (AMI: D-1-3-6). Cabe recordar que el paseo de la Estación (o paseo Colón), eje principal del futuro ensanche, en aquel entonces no era más que una carretera que unía la villa con la Estación y con Hondarribia, sin que hubiera adquirido aún la constitución urbana que luego adoptaría. Ante la estrechez que presentaba la existente calle del Mercado, resultaba de vital importancia la conexión que la nueva calle ofrecería entre la calle Mayor (y carretera hacia San Sebastián), el nuevo mercado y la estación-aduana. La amplitud de la calle proyectada, de 9'35 m de ancho mínimo, aseguraba la circulación de carruajes en ambas direcciones de forma simultánea, de modo que permitía además el tránsito peatonal, con una sección formada por 3 carriles para carruajes de 2'25 m más la reserva de 2'6 m de acera (fig. 140).

Fig. 140: Proyecto de apertura de la calle Unión, entre calle Mayor y paseo de la Estación, de J.J. Aguinaga, Irun, 1881. (AMI: D-1-3-6)

Son asimismo muestra del peso que tenía el plan de ensanche que se estaba intentando aprobar los proyectos de mercado mostrados con anterioridad (cfr. 2.6.2.2), ya que el diseño de Goicoa adoptaba directamente una parcela del futuro plan. De hecho, a pesar de que el propio plan no había sido aprobado, Aguinaga y Recondo proyectaron ya en 1882 la apertura de tres calles que vendrían a constituir las primeras del futuro ensanche (fig. 141). La solicitud del Ayuntamiento contemplaba el estudio de las rasantes y alcantarillados de las nuevas calles que se proyectaba abrir, una desde la calle Mayor al paseo de la Estación y dos paralelas a esta última. Así quedó recogida la justificación de dicho proyecto en la memoria redactada por los arquitectos (AMI: D-1-3-10):

> Además de facilitar las comunicaciones de la población antigua con la moderna en construcción, cuya importancia progresiva va desarrollándose hacia el principal centro de actividad que es la Estación del ferrocarril y la Aduana enclavada en la misma, tienen la inmensa ventaja de facilitar de una manera regular la construcción de edificios urbanos, tan necesarios en esta localidad.

Se describía a continuación el proyecto como la mera apertura de una calle de diez metros de ancho y paralela "a la que está próxima a terminar" (calle Unión), y, en la medida en que estas dos tendrían que estar comunicadas y a fin de habilitar solares para la construcción en condiciones higiénicas y regulares, otras dos calles paralelas entre sí y perpendiculares a la primera, también de 10 m de ancho. Es decir, la apertura de estas tres calles no se circunscribió en un plan de ensanche más amplio, o al menos no se mencionó tal circunstancia en su memoria. Sí parece innegable en cambio el peso gravitacional que el entorno de la estación estaba adquiriendo.

El proyecto de reforma del abastecimiento de aguas que llevó a cabo Aguinaga en 1887 (AMI: D-7-2-3) es también reflejo del importante crecimiento de la villa en aquellos años, así como de las perspectivas de ampliación que la sobrevolaban. El arquitecto explicaba en la memoria que el proyecto de abastecimiento ejecutado nueve años atrás con las aguas de la regata Nicolasa presentaba importantes deficiencias. Las causas señaladas son variadas, tales como: el hecho de que un extenso tramo de la conducción de las aguas se realizara mediante una regata descubierta, de modo que recogía las aguas pluviales además de las propias de los manantiales, lo que provocaba que las aguas llegasen a la villa templadas durante el verano y algo turbias durante la época de lluvias; o el uso de un diámetro inadecuado en las tuberías empleadas en la distribución de las aguas y la situación poco conveniente del depósito de distribución, situado en Astigarranborda, de modo que "en la parte del ensanche (…) los terceros y cuartos pisos están sin agua en la mayor parte del año, (y) resultan inútiles las bocas de riego e incendios por falta de presión, …". Los requisitos que deberá cumplir el nuevo sistema, por tanto, son garantizar un servicio de aguas frescas y limpias, que su distribución sea uniforme y continua, y que los servicios de riegos e incendios "dejen de ser ilusorios" (AMI: D-7-2-3, Memoria).

Habiendo dejado claro que el problema del sistema existente no provenía de los propios manantiales, la propuesta dividía la población en dos zonas para su abastecimiento: una parte baja, en los barrios de Azkenportu y Behobia, que sería alimentada por el depósito existente; y la segunda zona, formada por la parte alta de la población, constituida por el ensanche y el barrio de la Estación, sería alimentada por el nuevo depósito que se prevé situar en el "Parque" (aun así el nuevo sistema se proyecta de tal forma que podría abastecer a la totalidad de la población por sí solo). En cuanto a la canalización de las aguas, se explicita la necesidad de que la cañería venga cubierta desde el mismo manantial, y el notable despliegue de detalles constructivos que acompañan al proyecto dan muestra de la complejidad técnica del sistema propuesto (fig. 142).

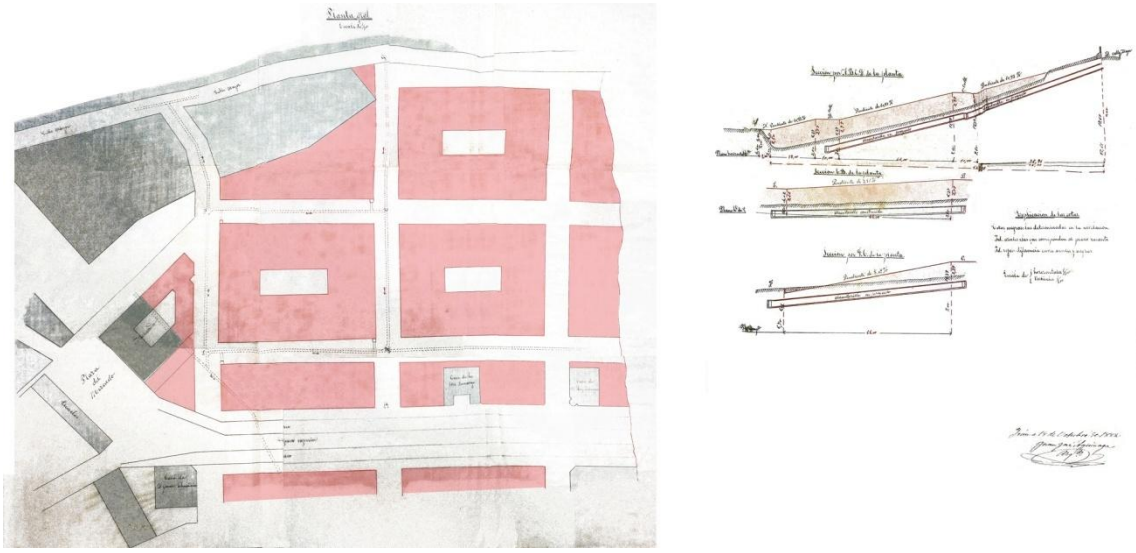


Fig. 141: Proyecto de apertura de tres calles, de P. Recondo y J.J. Aguinaga, Irún, 1882. (AMI: D-1-3-10)

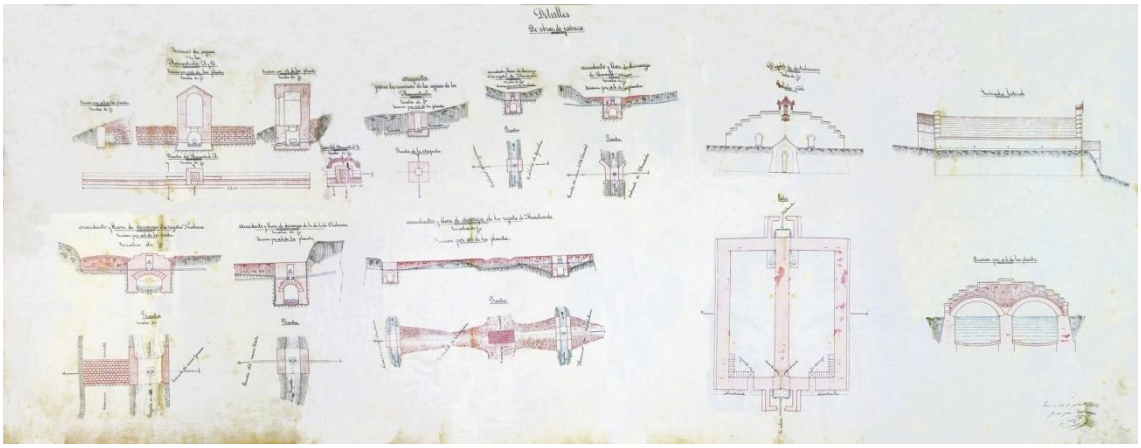


Fig. 142: Proyecto de reforma del abastecimiento de aguas a la villa de Irun de J.J. Aguinaga; detalles de obras de fábrica; 1887. (AMI: D-7-2-3)

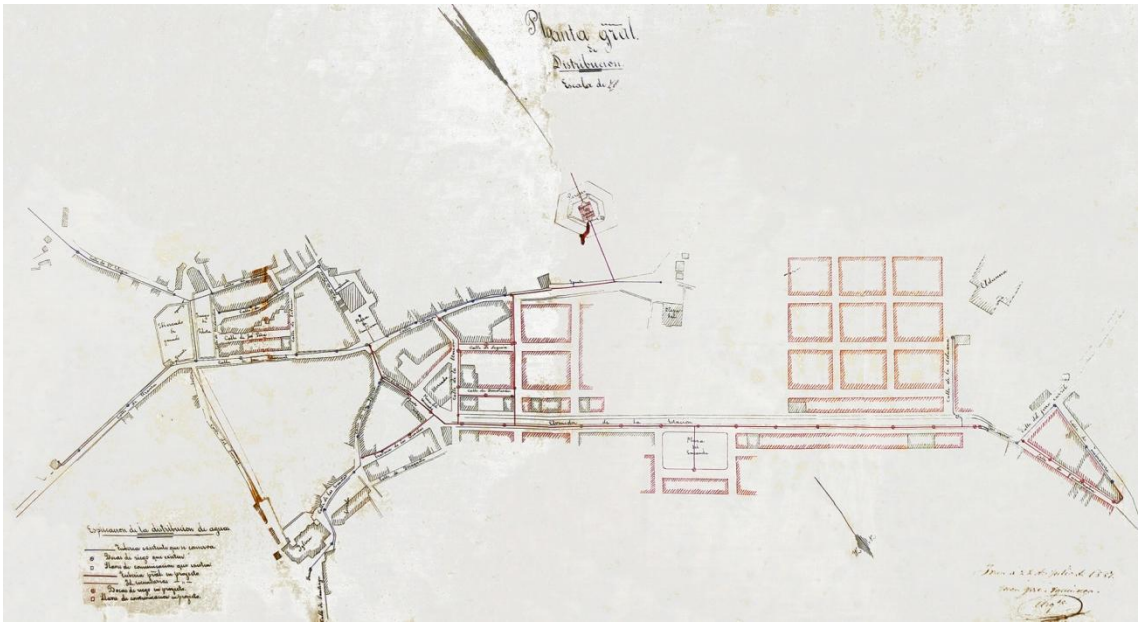


Fig. 143: Proyecto de reforma del abastecimiento de aguas a la villa de Irun de J.J. Aguinaga; plano de distribución; 1887. (AMI: D-7-2-3)

El plano de distribución adjunto (fig. 143) muestra con exactitud la red de abastecimiento preexistente y aquella que se proyecta, quedando patente que, aunque en la memoria se habla de cubrir la "zona del Ensanche", los tramos de calle que se abastecen se limitan a aquellos que habían sido acometidos por proyectos puntuales durante los últimos años.[27] Por otro lado, las exigencias a las que es sometido el nuevo proyecto son notablemente superiores a los del proyecto previo, en vista de las necesidades que se tienen en cuenta a la hora de calcular el caudal del nuevo sistema: (a) cubrir los usos domésticos que comprenden la bebida, la preparación de alimentos, la limpieza personal y de todas las dependencias de una casa; (b) el consumo de industrias pequeñas; (c) la limpieza y riego de calles; y (d) la extinción de incendios.

El plano topográfico de la villa de Machimbarrena, de 1925, muestra la situación que presentaba Irun justo antes de que fuera convocado el concurso para el definitivo plan de ensanche. En él se pueden percibir numerosos proyectos de los hasta ahora mencionados y que fueron reforzando el cuerpo central de la villa (fig. 144).

Fig. 144: "Ciudad de Irun, plano topográfico", por Machimbarrena, 1925; reproducción parcial. (AMI: 1514-3)

[27] Proyectos como la apertura de la calle Unión, de 1881 (AMI: D-1-3-6); la apertura de tres calles, de 1882 (AMI: D-1-3-10), la apertura y arreglo del Paseo Colón (AMI: D-1-1-2); o el proyecto de nueva calle a la Aduana, 1883 (AMI: D-1-1-1).

2.6.2.4.3 La introducción de los Planes de Ordenación Urbana

La progresiva complejidad que fueron adquiriendo los entornos urbanos dejó de relieve la insuficiencia operativa del instrumental urbanístico con que se contaba hasta mediados de siglo XX, compuesto básicamente de trazados planimétricos y ordenanzas reguladoras. Frente a esta visión, estrechamente ligada a la cultura arquitectónica, a la ingeniería y a la edificación, se abordará el planeamiento de la ciudad desde una perspectiva integral, con voluntad de organizar la ciudad y el territorio de manera completa. Una de las principales características de esta nueva visión del plan, extensamente estudiadas por Terán (1996), es que plantea la intervención sobre la ciudad como una actividad que, además de intervenir en ella desde la perspectiva espacial, implica también a los aspectos socio-económicos. Esta visión integral emplea mecanismos nuevos cuyo objetivo es estructurar la totalidad de los aspectos que condicionan la ciudad, tales como la localización zonificada del reparto de actividades y la organización de redes infraestructurales, de modo que cada fragmento urbano quedará supeditado a la imagen global del plan. Esta subordinación implicará, asimismo, la institucionalización del planeamiento jerarquizado en distintos niveles operativos, cuya principal expresión serán los planes parciales. En España, la incorporación de esta nueva concepción del planeamiento quedó instaurada con la promulgación de la Ley del Suelo de 1956.

En Gipuzkoa, este proceso de introducción del planeamiento a través del instrumento del Plan de Ordenación Urbana tuvo ciertas particularidades, ampliamente abordadas en los trabajos de Font, Jiménez y Martín (1980) y Erquicia (2003). El ámbito de repercusión de los planes, de escala municipal, vino en primer lugar condicionado por un proyecto de mayor escala: el Plan de Ordenación de la Provincia de Gipuzkoa de 1942. Los efectos del plan fueron múltiples, entre los que se encuentra la creación de la Comisión Provincial del Plan de Ordenación de Gipuzkoa, en 1944. Acometido como un ensayo con vistas a su futura extensión al resto del territorio español para llevar a cabo el Plan Nacional de Urbanismo que se pretendía redactar, dicha Comisión contó con una notable capacidad de intervención sobre el ámbito provincial e impulsó, a comienzos de 1950, la redacción de los Planes de Ordenación de numerosos núcleos urbanos guipuzcoanos.[28] Los avances de ordenación propuestos para los diferentes núcleos municipales de Gipuzkoa en el Plan Provincial constituyeron el germen de los primeros planes generales, adelantándose así en algunas décadas al resto del territorio. La mayoría de ellos fueron redactados por la propia Oficina Técnica de la Comisión Provincial que, de acuerdo con los decretos que se aprobaron en esos años, desarrolló los esquemas de ordenación de 1942 sobre la base de unos levantamientos topográficos realizados por Ingenieros del Instituto Geográfico y Catastral a escala 1:1000 y curvas de nivel cada metro. Cabe señalar que, mientras las propuestas del Plan Provincial se realizaron sobre fotoplanos, estos levantamientos supusieron un notable avance en cuanto a la precisión en el reconocimiento de la situación que presentaban los principales núcleos urbanos de Gipuzkoa hacia 1950. Cabe también observar que desde los primeros documentos quedó claramente diferenciado el tratamiento de la comarca de San Sebastián del resto de los municipios guipuzcoanos, aspecto que se estudia con mayor detalle en el cap. 2.7.

Según señalan los citados autores, además de la preparación de estos primeros planes, la relevancia de estas primeras acciones en materia de ordenación descansa en la creación de las primeras normas provinciales, que supusieron la constitución de la matriz del moderno urbanismo guipuzcoano. En efecto, para 1950 estaban primariamente formados tanto el Plan Comarcal donostiarra como los planes de la práctica totalidad de municipios y núcleos industriales, pero no existían los mecanismos (legales,

[28] Se citan los planes generales de Aretxabaleta, Azkoitia, Azpeitia, Eibar, Irun, Eskoriatza, Getaria, Lasarte, Lezo, Mondragón, Errenteria, Oiartzun, Tolosa, Urretxu, Zumaia, Andoain, Beasain, Zarautz, Elgoibar, Hernani, Legazpi, Pasaia, Ordizia y Bergara (24 en total).

administrativos y económicos) para llevar a cabo el nuevo plan, por lo que en 1951 se impulsó la constitución de un organismo autónomo, "El Gran Guipúzcoa", apoyándose en el concepto de ciudad-comarca. Se trataba de un intento por superar los moldes administrativos establecidos, que se circunscribían exclusivamente en el municipio. Tal intento permitió, sin embargo, la confección de un documento, el denominado "Libro Rojo",[29] producido por la Comisión del Plan Provincial y que tendría un gran peso en la configuración del planeamiento posterior, por tratarse de un documento pragmático que posibilitaba, con economía de esfuerzos, dotar de elementos normativos a los planes o esquemas de ordenación general hasta entonces redactados o por redactar. De este modo, estos primeros planes generales se componían de un Plano de Zonificación y, en algunos casos, se completaba con un Plano de Alineaciones, aplicándose para cada una de las zonas la citada normativa común (Erquicia, 2003: 60). Fueron, de nuevo, aspiraciones que superaban con creces la escala municipal las que impulsaron estos avances en materia urbanística, mientras que sería en la escala local donde volverían a tener incidencia real. El resultado de aquellos primeros planes, según señala Martín (2008), dio lugar a documentos de muy diferente calidad y, aunque pasaron a ser norma aprobada en los municipios menores (y no en la capital), no fueron considerados como propios por ellos, siendo interpretados como una imposición.

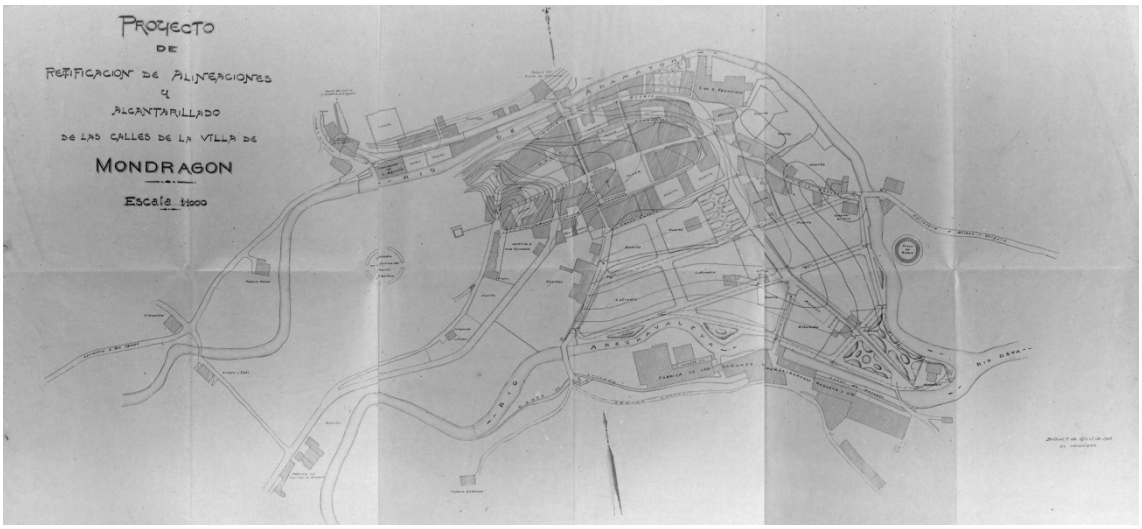


Fig. 145: Proyecto de rectificación de alineaciones y alcantarillado de las calles de Mondragón, 1905. (FTU: U-28.3)

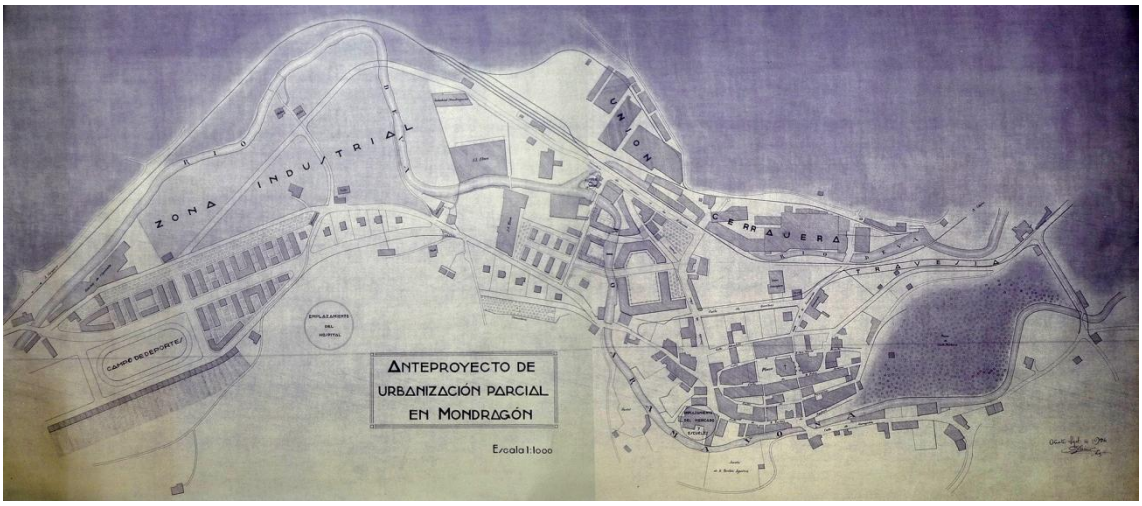


Fig. 146: Anteproyecto de Urbanización parcial de Mondragón, por Damián Lizaur, 1934. (FDL: L-33)

[29] Denominación oficial del documento: Normas Urbanísticas del Plan de Ordenación y Ordenanzas Generales de Edificación para la provincia de Guipúzcoa.

La introducción de este cambio de concepción no fue inmediata, a pesar de que cristalizó a mediados de la década de 1950 al quedar normalizada. Las primeras propuestas de ampliación de Mondragón que se recogen (fig. 145 y 146), anteriores a dicha institucionalización, ilustran el sustancial cambio que estaba teniendo lugar en las herramientas para la gestión del crecimiento de los entornos urbanos. El primer proyecto, que se presentó bajo el título de "proyecto de alineaciones y alcantarillado", venía a ordenar el espacio que había quedado hacia el sur del núcleo urbano, entre este y el entorno industrial que ocupaba la fábrica de Vergarajáuregui, Rezusta y Cía (la que sería la Unión Cerrajera a partir de 1906), convertida para comienzos del siglo XX en un complejo conglomerado industrial. La propuesta se limitaba al trazado de calles y a la delimitación del frente edificatorio, quedando señalado el esquema de distribución que seguiría la red de alcantarillado y sus puntos de registro.

El trazado propuesto se apoyaba en dos caminos preexistentes que unían el núcleo con los puentes que cruzaban el río Deba (permitiendo el acceso al ámbito industrial), entre los que se proponía una calle intermedia, perpendicular a la pendiente del terreno. A partir de estas tres calles, la retícula irregular se componía a partir de dos calles transversales y perpendiculares a la nueva calle central proyectada, dando como resultado la conformación de ocho manzanas de geometría diversa. Este proyecto de ampliación, a pesar de que hubiese doblado la superficie del núcleo existente, se limitaba a rellenar el espacio que había quedado entre el núcleo histórico y el nuevo entorno urbano que constituía la zona fabril.

Frente a él, el Anteproyecto de Urbanización Parcial de 1934, firmado por Damian Lizaur, engloba un ámbito mucho mayor, hacia el este de la población, proponiendo una gran reserva de suelo para ubicar la actividad industrial en el espacio que quedaba entre el meandro del río y la carretera general y una zona residencial de bloques abiertos y edificación de baja densidad que marcaba el límite de lo urbano, en torno a un campo de deportes. Se produce así una clara segregación de usos y de tipologías edificatorias, proponiendo también algunas edificaciones aisladas sobre el camino que unía la nueva zona con el núcleo existente. De este modo, esta segunda propuesta, mucho más ambiciosa que la primera, venía a doblar la extensión de la ciudad existente, tomando también en consideración el conglomerado industrial. El nuevo ámbito, claramente separado del núcleo, se configura como una intervención unitaria, que ya no se apoya en continuidades del trazado viario o en elementos como la estación de ferrocarril, la cual parece ser ignorada.

Mientras que en algunos núcleos se ensayaban estas tentativas de ampliación de los núcleos de notable alcance, otros núcleos industriales, de desarrollo urbano más tardío, empleaban aún hacia 1930 recursos urbanísticos basados en el trazado de nuevas calles. Es el caso de Legazpi, cuyo Proyecto de Reforma Interior de la villa (cfr. 2.4.2.2, fig. 55-57), muestra la reducida escala de la ampliación que se llevó a cabo. Frente a él, el Plan General de Ordenación de Legazpia de 1959, ilustra la introducción de esta figura en el tratamiento urbanístico de su crecimiento futuro.

El plano de Legazpi de 1954, firmado por Luis Astiazarán y Félix Llanos (fig. 147), pertenece a la serie de levantamientos que se llevaron a cabo en la década de 1950 en Gipuzkoa en el marco de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos. El Plan (fig. 148), por su parte, consta de un plano de "Zonificación, edificabilidad y división en polígonos", realizado a escala 1:2.000, en el cual se distinguen hasta sesenta polígonos, quedando también numerado el ámbito que queda fuera de la zonificación bajo el n. 50, referido como "zona rural". El plano incluye un cuadro de "División en polígonos", donde se consigna la relación de las distintas ordenanzas que debían regular la totalidad de los polígonos, asociada cada una a un tipo de trama urbana, distinguiéndose entre casco urbano, transición, ciudad jardín, zona industrial, zona rural y zonas especiales.

Fig. 147: Plano del estado actual de Legazpia, en 1954, por Luis Astiazaran y Felix Llanos. (AML: Plano 1-B-1)

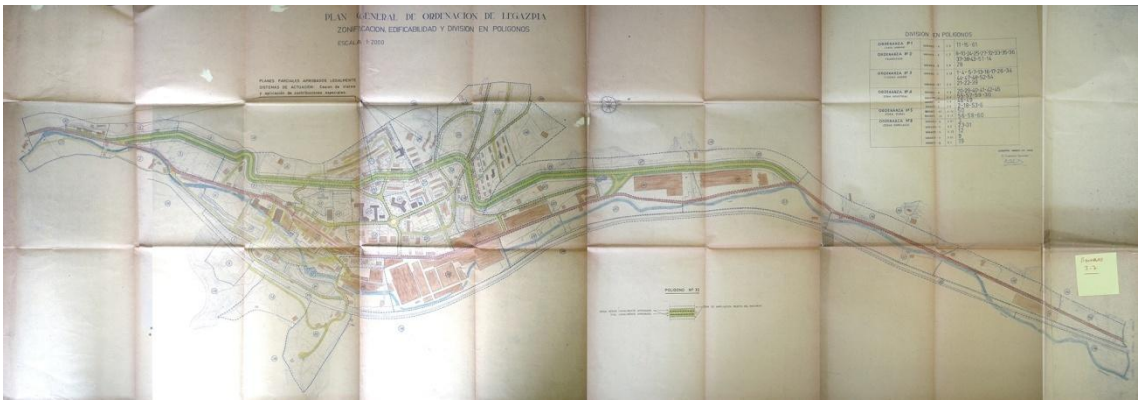


Fig. 148: Plan General de Ordenación de Legazpia; Zonificación, edificabilidad y división en polígonos; 1959. (AML: Plano 3-7)

La ordenación propuesta deja constancia de la relevancia que tenía la propuesta de variante que se estaba redactando (AML: D-4-313-01), ya que quedan señalados los planes parciales legalmente aprobados y el sistema de actuación para llevarlos a cabo, coincidiendo con los ámbitos por los que transcurría el nuevo vial a su paso por el entorno construido.

Otro ejemplo que ilustra esta introducción del planeamiento general en los centros urbanos del interior guipuzcoano es el municipio de Aretxabaleta, el cual había atestiguado un notable crecimiento como núcleo industrial del sector siderúrgico que caracterizó el Alto Deba. Según especifica la memoria del Plan, firmado por Damián Lizaur y Félix Llanos, el trabajo se realizó una vez recibido el levantamiento topográfico encargado en 1950 a dos ingenieros geógrafos, efectuado sobre una superficie de 55 Ha, extensión señalada como idónea para las previsiones urbanísticas de los próximos cincuenta años (Memoria, FDL: L-22.10).

El levantamiento topográfico localizado en el Archivo Municipal de Oñati (fig. 149), a pesar de no estar firmado, pertenece al fondo Damián Lizaur y guarda correspondencia cronológica con el levantamiento al que se alude en la memoria del Plan General de Ordenación Urbana. Entre la documentación de este último, se localizó la citada memoria, así como dos planos de encaje de la posible ordenación, y no, en cambio, el plano de ordenación aprobado.

Los citados esquemas (fig. 150) y la descripción de la propuesta que recoge la memoria dan cuenta del notable crecimiento previsto para este núcleo industrial. El Plan se componía, según queda recogido, por la memoria, el “Plano a escala 1:1.000 firmado por los autores y las Normas Urbanísticas y Ordenanzas Generales redactadas por la Comisión Provincial de Ordenación de Guipúzcoa”. El mencionado plano de ordenación incluía una zonificación que diferenciaba “con total claridad los contornos donde la edificación

ha de ser de carácter intensivo, industrial, de transición, verde o reserva y asimismo los edificios con carácter público" (Memoria). El resto de los terrenos específicamente señalados quedarían calificados como zona rural. Además de dicho plano de ordenación, la memoria especificaba hasta once Planes Parciales para cuyo desarrollo se seguirían las pautas señaladas por las citadas Ordenanzas y Normativas Urbanísticas. El expediente de dicho plan incluía también dos misivas dirigidas a Damián Lizaur en que el Ayuntamiento informaba sobre su designación como arquitecto a desarrollar, en colaboración con la Oficina Técnica de la Comisión Provincial, los trabajos "encaminados a la confección de los Planes Locales de Urbanización de los Municipios de la provincia", refiriéndose así al Plan de Ordenación Urbana.

De este modo, a lo largo de las décadas posteriores se fueron redactando los sucesivos Planes de Poligonación, aplicando las Ordenanzas del Libro Rojo y basándose en una visión jerarquizada y procesal de generación de la forma urbana, frente a la imagen acabada de los anteriores Planes de Ensanche o de Alineación. La estructuración y zonificación de los municipios mediante su despiece espacial y temporal (estableciendo sectores y etapas de desarrollo) relega así la definición de las tramas urbanas al desarrollo de los planes parciales (Erquicia, 2003). Esta manera de proceder, basada en una generosa reserva de suelos, permite un crecimiento en forma de mancha continua que se produce como suma de desarrollos contiguos, aunque heterogéneos, cambiando sustancialmente la pauta de crecimiento precedente, basado en el trazado, por el del crecimiento en "mancha continua".

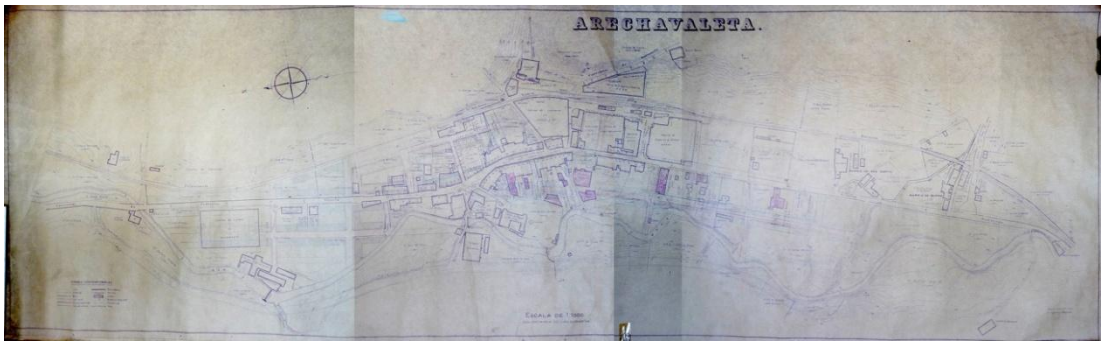


Fig. 149: Levantamiento topográfico de Aretxabaleta, por Jacinto de Bordons y Fernando Presas, 1950-1955. (FDL: E-6 L-27)

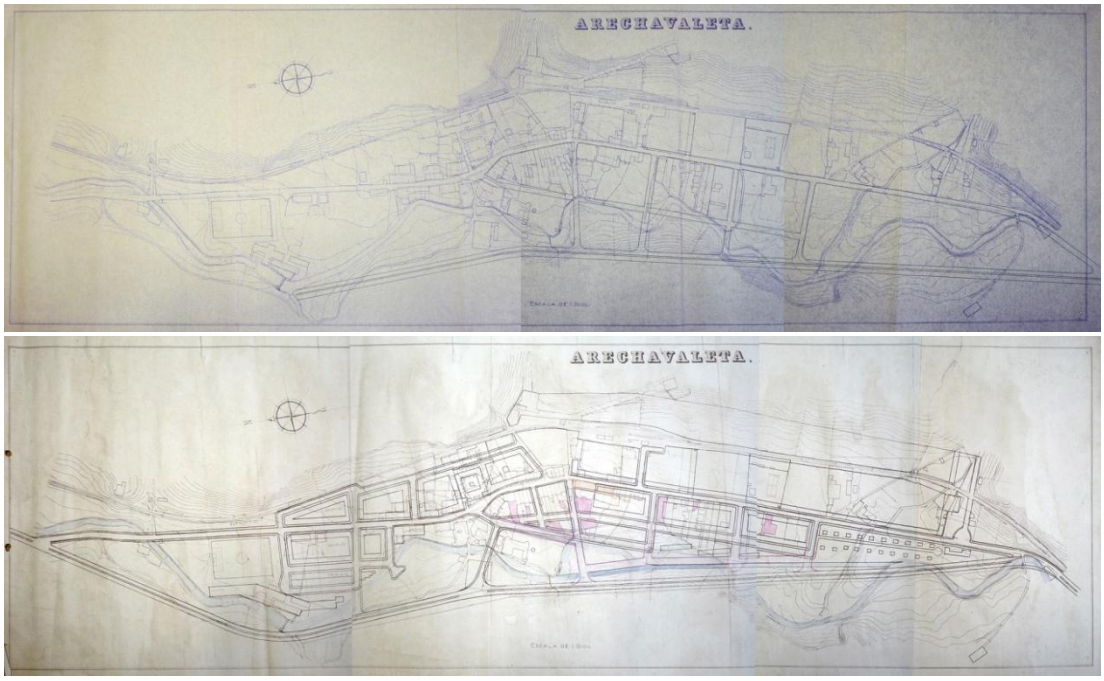


Fig. 150: Plano General de Ordenación Urbana, por Damián Lizaur y Félix Llanos, 1955. Esquemas de encaje. (FDL: L-22.10)

2.6.3 El mapa 6 de la centralidad en Gipuzkoa: el impulso de los núcleos centrales de los municipios

El estudio de la centralidad que asumen los núcleos centrales de los municipios con la instauración del reparto administrativo liberal incorpora la perspectiva temporal, como consecuencia del amplio periodo en que ha estado presente dicho reparto (vigente aún hoy) y de las distintas herramientas y mecanismos de promoción urbana empleados en su proceder.

El punto de partida del presente análisis lo constituye el reparto municipal que presentaba la provincia a mediados del siglo XIX. A pesar de que su proceso de configuración presentó una notable resistencia en este territorio, en especial en lo concerniente al reparto de poderes y acceso a los ayuntamientos, manteniéndose hasta la década de 1870 las dinámicas heredadas del sistema fogueral (Fernández Albaladejo, 1982), el reparto y designación de las sedes municipales empezó a tener incidencia en sus núcleos urbanos desde mediados de siglo. Por ello, se ha recurrido al "Diccionario Madoz" (1850) para componer el cartografiado de ese primer reparto territorial, el cual muestra una organización administrativa dividida en 93 municipios. A pesar de que esta cifra sufrió ligeras oscilaciones con posterioridad, ha sido este reparto el escogido para el presente mapa. La razón para ello descansa en que fue entonces cuando los concejos comenzaron impulsar los primeros proyectos de refuerzo urbano de sus sedes.

Establecido el reparto territorial que quedó configurado con la instauración municipal liberal, la construcción del mapa ha tenido por objeto diferenciar las estructuras de ampliación y crecimiento que caracterizaron una primera etapa, que se extendió hasta el primer tercio del siglo XX (Terán enmarca este periodo hasta 1930, dentro del conjunto de intervenciones que entienden el plan como trazado); y el cambio que se produjo con la llegada de los planes de ordenación urbana, en sus distintas versiones, cuya presencia se ha extendido hasta hoy.

De modo que, en primer lugar, se ha procedido a trasladar al mapa el cartografiado del tejido urbano que presentaba Gipuzkoa en la segunda mitad del siglo XIX, recurso que se ha empleado también en los mapas 4 y 5 (cfr. 2.4 y 2.5 respectivamente), mostrando con ello la dispersión del asentamiento humano a lo largo de los valles guipuzcoanos, heredado de los procesos de urbanización premodernos. Este recurso, realizado a partir de aproximaciones basadas en documentos cartográficos históricos, permite reflejar la configuración derivada de las doscientas entidades urbanas heredadas (cfr. 2.1).

En segundo lugar, con el fin de reflejar los crecimientos que tuvieron lugar a finales del siglo XIX y principios del XX, se ha recurrido al vuelo americano (1954) para reconstruir el nivel de desarrollo que presentaban los entornos urbanos en aquel momento. La información cartografiada se ha centrado en la edificación y en las principales calles y vías de comunicación. La diferenciación del estado de la edificación a mediados de siglo XX con un tono distinto permite comprobar los entornos que recibieron un mayor impulso, así como su relación respecto a los núcleos preexistentes y las vías de comunicación, principales apoyos de los crecimientos de este periodo.

Con el objeto de contrastar el cambio que supuso la introducción de la figura y la concepción del planeamiento urbanístico como manera de abordar el crecimiento de las ciudades, estrechamente ligada a la escala municipal, y en la medida en que se trata de una herramienta que aún persiste, y con enorme vigor, se ha optado por cartografiar la extensión urbana actual de los municipios guipuzcoanos. Dicha extensión urbana ha sido reducida mediante la extracción de las extensiones ligadas a las grandes superficies comerciales y actividades económicas promocionadas desde el Gobierno Vasco, que tienen origen en motivos de orden distinto y serán estudiados más adelante (cfr. 2.10).

De modo que el mapa 6 de la centralidad en Gipuzkoa, la que deriva del reparto del territorio en ámbitos municipales, se constituye mediante la suma de tres componentes: los núcleos urbanos de mediados del siglo XIX, el estado de la edificación y vías de comunicación en 1955 y la extensión urbana derivada correspondiente al estado actual (fig. 153).

El establecimiento de esta perspectiva diacrónica permite incidir con mayor detalle en algunos de los cambios que se produjeron en los entornos urbanos de los municipios guipuzcoanos. El estudio de la diversa manifestación urbana que motivó la acción municipal (cfr. 2.6.2) apunta a que, en buena parte de los municipios, de tamaño moderado, esta incidió sobre todo en intervenciones de consolidación y ampliación de los ámbitos centrales, aquellos que acogían la casa consistorial.

Al hilo de esta hipótesis, resulta oportuno ahondar en qué medida se vieron impulsadas los distintos núcleos municipales, con el objeto de dilucidar las particularidades de este fenómeno. No obstante, cabe advertir que dicho crecimiento urbano se produjo por la combinación de factores diversos, de modo que, además de la acción municipal, tuvieron especial incidencia el desarrollo fabril y la llegada del ferrocarril, como ya ha sido estudiado previamente (cfr. 2.4 y 2.5). Sin embargo, mientras que el desarrollo del ferrocarril incidió en unos pocos centros –en aquellos que recibieron una estación– y los desarrollos fabriles, en muchos casos, dieron lugar a la conformación de crecimientos fuera de los núcleos urbanos (con algunas excepciones, como Eibar, por ejemplo), el reparto administrativo municipal se caracterizó, hasta la segunda mitad del siglo XX, por fortalecer las propias sedes.

Además de las informaciones que se pueden obtener de la interpretación del mapa compuesto, se ha recurrido a los Nomenclátores de 1860 y 1950 para poder ahondar en el estudio del impulso urbano que recibieron los núcleos-sede. El primero de los censos describe una nómina de 93 municipios y ofrece informaciones relativas al número total de habitantes, el número de edificios que comprende cada entidad urbana descrita y su altura. Entre las entidades que se recogen se distingue entre la propia villa y las casas de labor, barrios, barriadas y toda la gama de elementos edificados que componen los municipios (molinos, fábricas, ermitas, conventos, etc.), señalando la distancia que los separa del cuerpo de la villa. El elevado nivel de detalle que contienen dichas descripciones permite diferenciar el cuerpo compacto de los núcleos centrales del resto de elementos construidos. Y la altura de las edificaciones permite, por su parte, estimar, de manera bastante precisa, el número de habitantes urbanos de cada una de las sedes concejiles, estableciendo una relación entre el total de habitantes municipal y la proporción de edificios que componen los centros urbanos, respecto al total. Dicha relación ha sido matizada teniendo en cuenta la proporción de edificios altos (de más de tres pisos) con que cuenta cada núcleo urbano, asumiendo que no acumula el mismo número de habitantes un cuerpo urbano consolidado y de cierta densidad que una agrupación de casas de baja altura. De modo que, para cada municipio, se obtiene la población urbana (referida a la sede) y la municipal, así como el número total de edificios que componen tanto el núcleo central como el municipio.

En cuanto al Nomenclátor de 1950, describe en cada municipio las “entidades singulares” que la componen (siendo en muchos casos una sola), quedando señalado en cada caso cuál de ellas es la capital municipal. Para cada una de las entidades se describe la población total y, diferenciando entre la zona compacta y la diseminada, se recoge el número de edificaciones (destinadas a viviendas y otros usos), el número de viviendas y el de habitantes. De este modo, en los municipios de carácter diseminado, el número de habitantes y edificaciones de la zona compacta resulta nulo.

La precisión de estas informaciones permite extraer, tal y como se ha hecho para el censo del siglo XIX, el número total de habitantes y edificios que componen cada núcleo urbano compacto, así como el del

total de cada municipio, permitiendo comparar los datos de un censo y otro y destilar algunas características del crecimiento que tuvo cada municipio en ese intervalo temporal.

Este ejercicio permite observar hasta qué punto fueron impulsadas los núcleos-sede y comparar dicho crecimiento con el crecimiento general de los municipios, así como determinar los ámbitos que cobraron mayor consistencia urbana a lo largo de ese periodo y que marcarían la base de los desarrollos posteriores. Cabe señalar que el dato sobre el número de edificaciones presenta el inconveniente de no especificar la altura de estas. A pesar de ello, la incorporación del dato poblacional permite corregir dicha imprecisión, facilitando una lectura más completa del fenómeno urbano que tuvo lugar en los núcleos municipales.

Los datos referidos han sido recogidos en la tabla 6.3 (fig. 152), donde se consigna la población urbana de los núcleos-sede, la población municipal, el número de edificios urbanos (compactos) de las sedes y el número total de edificios de cada municipio guipuzcoano, tanto en 1860 como en 1950. A partir de estos, se obtiene y refiere la tasa de crecimiento que resulta de la comparación de ambos censos, señalando en rojo las tasas que reflejan decrecimiento. La observación de los resultados dibuja una variedad de casos a los que merece la pena prestar atención.

Por un lado, se observa una tendencia que consiste en un mayor incremento, poblacional y urbano, de los núcleos centrales, en relación al crecimiento general del municipio, que también resulta notable. Es el caso de municipios como Andoain, Beasain, Eibar, Legazpia o Errenteria, además del propio San Sebastián.

La tendencia de que se produzca un crecimiento destacado de los núcleos centrales es aún más característica en aquellos casos en que, mientras el total de edificios del municipio decrece, tiene lugar un crecimiento del resto de indicadores, con especial incidencia del núcleo. Es el caso de algunas entidades menores, como Itsasondo, Ormaiztegi o Alza, pero también de municipios medios como Aretxabaleta, Azkoitia, Azpeitia, Zestoa o Zumarraga. En Ataun y Berastegi sucede incluso que, mientras la población y el número de edificios total decrecen, aumentan los del núcleo urbano principal.

Por otro lado, se reconocen una serie de municipios de cierta entidad en que el incremento poblacional del núcleo y del municipio resulta parejo o incluso mayor el del total municipal, a pesar de que el incremento de edificios es mayor en los primeros. Se trata de municipios como Hernani, Mondragón, Pasaia, Tolosa o Bergara, entre otros, la mayoría de los cuales presentaban ya en el siglo XIX una notable entidad, con poblaciones urbanas que superaban los 1.000 habitantes, y siendo, muchos de ellos, villas de fundación real. Se trata, por tanto, de casos en que se produce un crecimiento edilicio de los núcleos-sede, a pesar de que no vaya compañado de un incremento poblacional acorde.

Por último, dentro de los municipios que muestran signos de un mayor impulso urbano de las sedes se encuentran los casos en que, o bien es la tasa de edificios de la sede el único indicador positivo (como en Abaltzisketa y Lizartza), o bien lo es el de población urbana de la sede (en Alkiza).

Frente a esta casuística que apoya la hipótesis de que el crecimiento urbano se manifestó con intensidad en los núcleos centrales, se reconocen una serie de municipios donde el fenómeno urbano tuvo una tendencia opuesta.

Por un lado, la tabla muestra un notable número de municipios que presentan tasas negativas de forma generalizada. Muchos de ellos coinciden con aquellos municipios que, según el Nomenclátor de 1950, presentan una conformación urbana diseminada, hecho que imposibilita la comparación de sus núcleos urbanos, por menores que fueran. Pertenecen a este grupo Albiztur, Amezketa, Baliarrain, Ezkio, Gatzelu,

Larraul u Orendain, entre otros, municipios de marcado carácter rural y en que tuvo origen parte de la migración hacia los entornos urbanos que caracterizó este periodo. Además de estos entornos de carácter diseminado, Errezil, Elgeta y Segura presentan también tasas negativas en todos los indicadores.

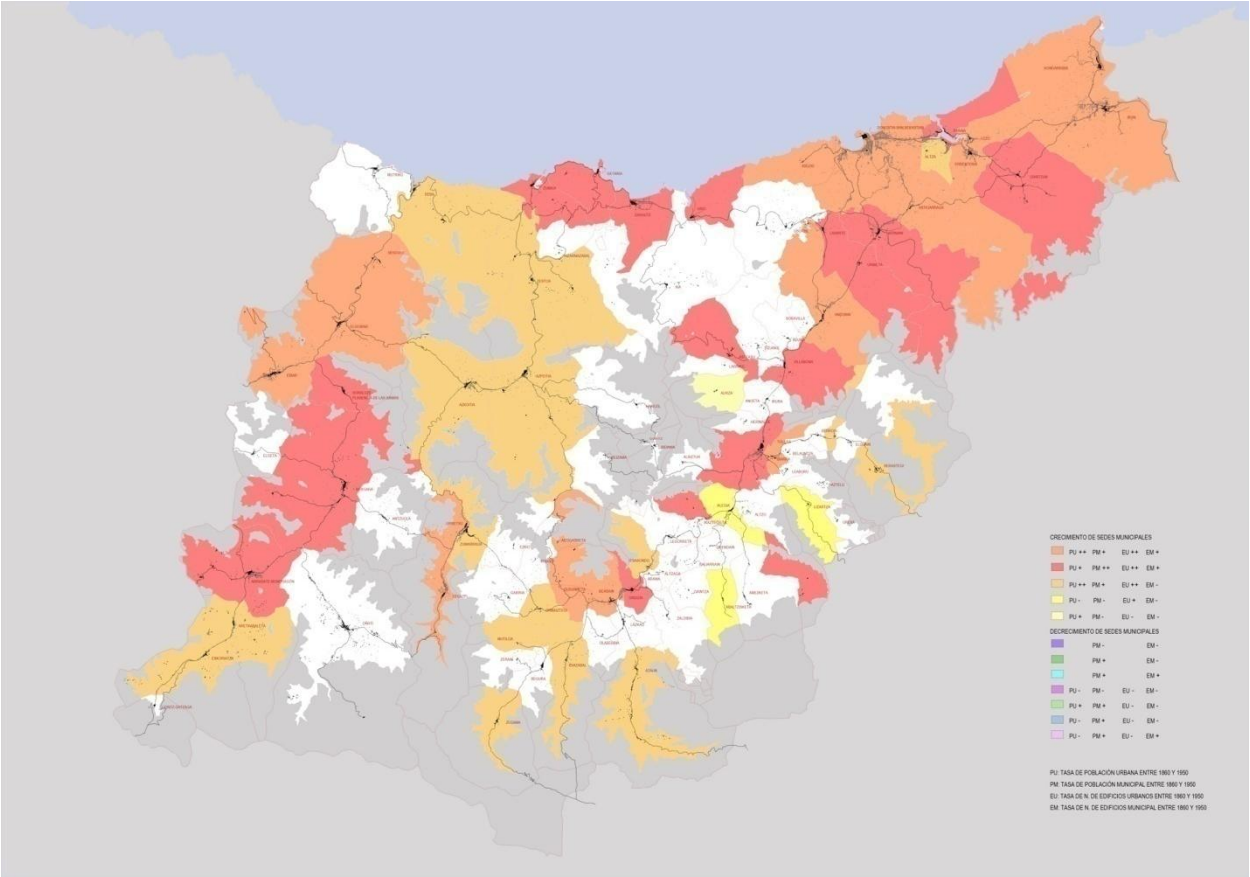
Por otro lado, en algunos casos se observa que, a pesar de que se produce un incremento demográfico, tanto en el núcleo urbano como en el total municipal, ese incremento no se refleja en el aumento del número de edificios, siendo dicho saldo negativo. Cabe deducir que en tales casos tiene lugar una densificación de los edificios existentes, en altura, así como un aumento del número de habitantes por vivienda. Se observa dicha tendencia en algunos municipios de carácter diseminado como Leaburu, Olaberria, Aizarnazabal o Arama; aunque también en algunos que cuentan con un cuerpo urbano compacto, como Oñati, Lazkao o Zizurkil.

De modo similar, Legorreta y Zizurkil presentan un ligero incremento de su tasa demográfica municipal, mientras que el resto de tasas resultan negativas, de modo que la densificación se produce fuera de su núcleo urbano principal.

Por último, queda señalar aquellos municipios que muestran un incremento de la tasa poblacional y edificatoria municipal, mientras que las tasas de las sedes urbanas son, o bien negativas (Aduna y Belauntza) o bien inexistentes, por tener una conformación diseminada (Zaldibia, Arama e Ikaztegieta). En estos casos la tendencia es directamente opuesta a la hipótesis de que el crecimiento de los municipios se concentra en sus sedes urbanas. Se trata, sin embargo, de un número muy reducido de municipios.

Con objeto de estudiar el reparto espacial de dichas tendencias, se ha trasladado la distinta casuística municipal a los mapas que se recogen a continuación (fig. 151), diferenciando entre aquellas situaciones en que tiene lugar un claro impulso de los núcleos centrales y aquellas en que la tendencia es contraria.

Asimismo, además del crecimiento proporcional que tuvieron los núcleos-sede en dicho periodo, resulta también pertinente atender al tamaño demográfico y edificatorio absoluto que cada municipio presentaba en 1950. De modo que la información recogida en la tabla 6.3 ha sido ampliada (cfr. anexo 11), diferenciando los cuatro indicadores analizados (población urbana, número de edificios urbanos, población municipal y número de edificios municipal) y ordenando los 93 municipios en cada caso de mayor a menor, con el fin de agilizar la consulta de la posición relativa que ocupa cada uno de ellos en la tabla.



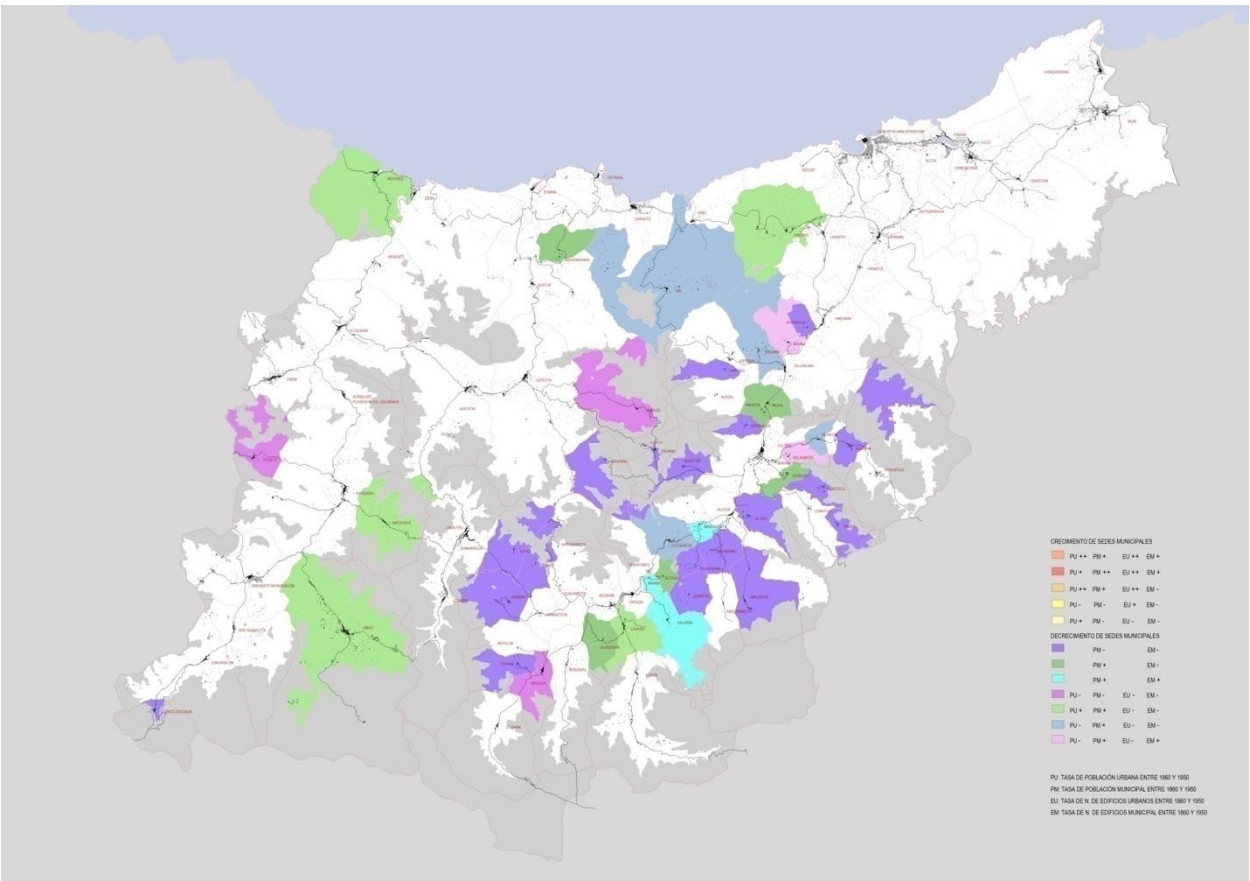


Fig. 151: Análisis espacial del impulso urbano de los núcleos municipales centrales, entre 1865 y 1950. Arriba, municipios en que el núcleo central crece respecto al total del municipio; abajo, municipios en que el núcleo central decrece. (MGB) (Cfr. anexo 12 para mayor detalle)

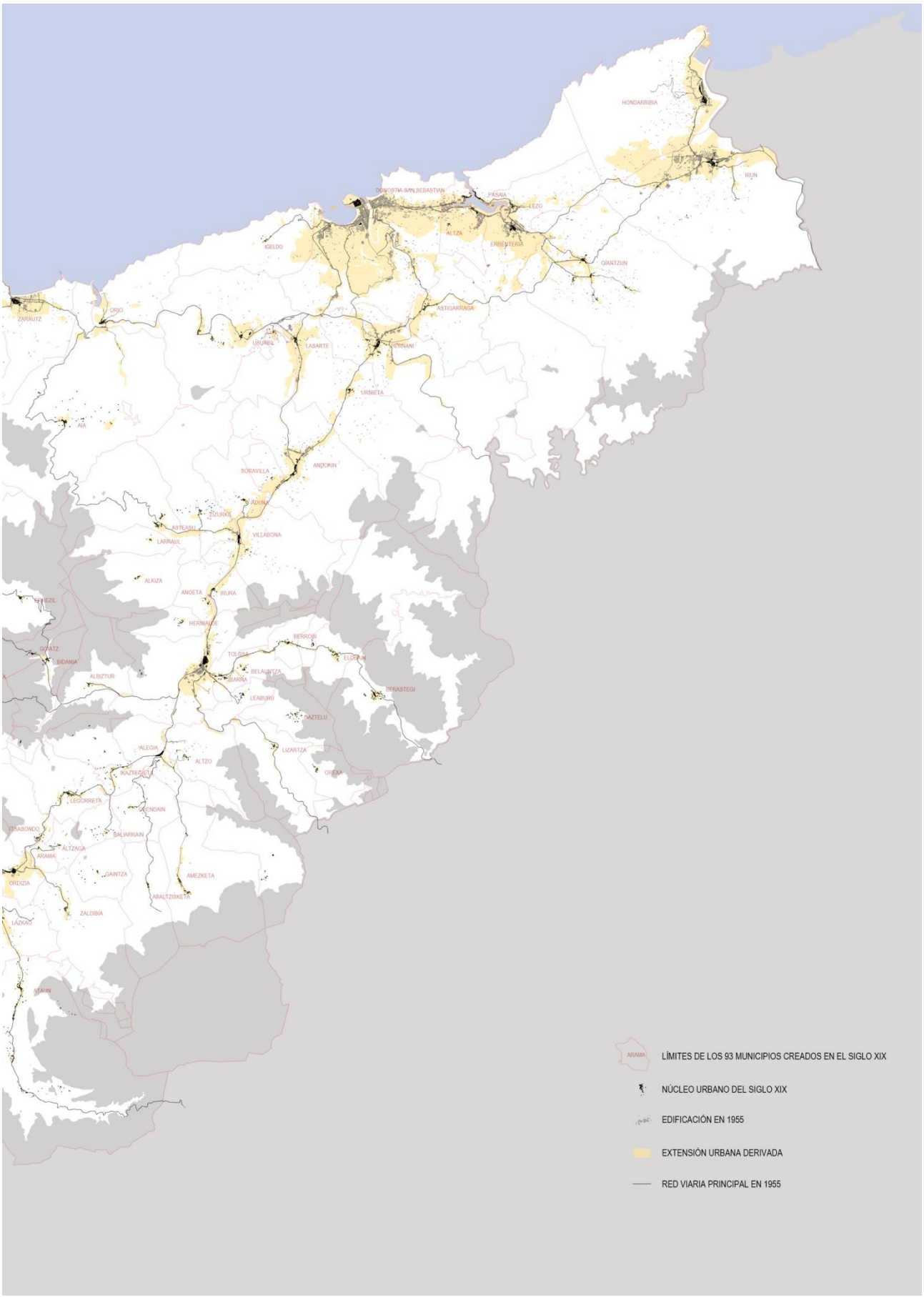
	MUNICIPIOS DE GIPUZKOA	Pobl. Urbana Sedes		Pobl. Municipio		N. Edif. Urbanos Sedes		N. Edif. Municipio		Crec. Pobl. Urbana Sedes	Crec. Pobl. Municipio	Crec. N. Edif. Urbanos Sedes	Crec. N. Edif. Municipio
		1860 (*)	1950 (**)	1860	1950	1860	1950 (***)	1860	1950				
1	Aduna	198	111	427	482	25	22	54	68	-44%	13%	-12%	26%
2	Aizarnazabal	110	0	402	501	21	0	77	68		25%		-12%
3	Albacisqueta	127	109	719	569	18	19	132	87	-14%	-21%	6%	-34%
4	Albistur	275	0	934	609	55	0	187	99		-35%		-47%
5	Alegría	1.244	910	1.356	1.250	85	105	139	155	-27%	-8%	24%	12%
6	Alquiza	74	92	598	481	18	16	145	67	24%	-20%	-11%	-54%
7	Alza (barrio de San Sebastian)	103	275	1.230	479	12	33	172	62	167%	-61%	175%	-64%
8	Alzaga	35	0	218	230	6	0	37	32		6%		-14%
9	Alzo (de Arriba y Abajo)	77	0	564	389	10	0	103	71		-31%		-31%
10	Amezqueta	541	0	1.564	1.293	67	0	252	245		-17%		-3%
11	Andoain	1.448	2.774	2.617	4.647	117	191	296	447	92%	78%	63%	51%
12	Anoeta	120	0	400	436	18	0	60	53		9%		-12%
13	Anzuola	703	739	1.557	1.592	100	92	310	213	5%	2%	-8%	-31%
14	Arama	26	0	103	144	4	0	16	18		40%		13%
15	Arechavaleta	620	1.630	1.792	2.674	86	142	323	318	163%	49%	65%	-2%
16	Asteasu	282	258	1.352	1.511	44	54	232	216	-9%	12%	23%	-7%
17	Astigarraga (barrio San Sebastian)	414	1.106	1.420	1.802	44	119	196	219	167%	27%	170%	12%
18	Astigarreta (barrio de Beasain)	61	0	320		9	0	47	25				-47%
19	Ataun	472	1.402	2.919	2.535	52	175	418	275	197%	-13%	237%	-34%
20	Aya	571	275	2.529	2.633	74	66	459	352	-52%	4%	-11%	-23%
21	Azcoitia	1.935	4.689	4.522	7.714	239	360	782	698	142%	71%	51%	-11%
22	Azpeitia	2.503	5.855	6.322	8.991	265	525	937	798	134%	42%	98%	-15%
23	Balearrain	59	0	241	193	9	0	37	33		-20%		-11%
24	Beasain	340	4.211	1.448	5.423	39	233	216	332	1139%	275%	497%	54%
25	Beizama	134	0	755	514	26	0	147	72		-32%		-51%
26	Belaunza	92	55	263	299	15	10	43	45	-40%	14%	-33%	5%
27	Beràstegui	680	850	1.582	1.090	102	164	356	196	25%	-31%	61%	-45%
28	Berrobi	163	135	346	360	41	20	87	69	-17%	4%	-51%	-21%
29	Cegama	606	637	2.487	1.857	75	80	431	283	5%	-25%	7%	-34%
30	Cerain	60	0	572	407	14	0	134	78		-29%		-42%
31	Cestona	482	796	2.462	3.552	72	107	478	471	65%	44%	49%	-1%
32	Cizurquil	127	124	1.085	1.480	18	17	184	168	-2%	36%	-6%	-9%
33	Deva	1.060	1.957	3.087	4.013	147	215	642	462	85%	30%	46%	-28%
34	Eibar	2.253	15.713	3.815	16.318	213	576	505	667	597%	328%	170%	32%
35	Elduayen	169	0	432	346	60	0	153	66		-20%		-57%
36	Elgoibar	1.475	3.695	3.238	6.913	160	199	527	599	151%	113%	24%	14%
37	Elgueta	779	426	2.399	876	108	82	366	156	-45%	-63%	-24%	-57%
38	Escoriaza	778	1.236	2.146	2.574	110	144	364	332	59%	20%	31%	-9%
39	Ezquioga	98	0	880	537	14	0	126	85		-39%		-33%
40	Fuenterrabía	1.291	4.063	3.161	7.363	150	415	551	874	215%	133%	177%	59%
41	Gainza	86	0	493	309	11	0	63	47		-37%		-25%
42	Gaviria	88	0	1.074	838	11	0	189	121		-22%		-36%
43	Gaztelu	110	0	362	284	35	0	115	50		-22%		-57%
44	Goyaz	63	0	290	263	13	0	60	39		-9%		-35%
45	Gudugarreta	23	0	91		3	0	12					
46	Guetaria	773	1.482	1.213	2.045	107	184	235	447	92%	69%	72%	90%
47	Hernani	2.160	4.740	3.558	8.577	174	361	430	790	119%	141%	107%	84%
48	Hernialde	90	0	356	354	22	0	87	56		-1%		-36%
49	Ibarra	428	1.157	734	1.321	39	103	87	124	170%	80%	164%	43%
50	Icazteguieta	154	0	308	319	19	0	38	48		4%		26%

Fig. 152: Tabla 6.3, Impulso urbano de los núcleos centrales de los municipios, entre 1865 y 1950. (MGB) (Tabla ampliada en anexo 11)
Fuentes: Nomenclátor de la Provincia de Guipúzcoa (1860);
Nomenclátor de las ciudades, villas (...) con referencia al 31 de diciembre de 1950: Provincia de Guipúzcoa (1950).

	MUNICIPIOS DE GIPUZKOA	Pobl. Urbana Sedes		Pobl. Municipio		N. Edif. Urbanos Sedes		N. Edif. Municipio		Crec. Pobl. Urbana Sedes	Crec. Pobl. Municipio	Crec. N. Edif. Urbanos Sedes	Crec. N. Edif. Municipio
		1860 (*)	1950 (**)	1860	1950	1860	1950 (***)	1860	1950				
51	Ichaso	64	0	862	397	8	0	107	72		-54%		-33%
52	Idiazabal	437	515	1.694	1.712	44	53	239	176	18%	1%	20%	-26%
53	Irún	3.311	13.580	5.747	19.956	275	783	716	1.579	310%	247%	185%	121%
54	Irura	356	0	464	623	82	0	107	61		34%		-43%
55	Isasondo	189	527	623	781	21	58	97	88	179%	25%	176%	-9%
56	Larraul	52	0	304	251	10	0	59	42		-17%		-29%
57	Lazcano	609	940	1.069	1.817	60	57	137	166	54%	70%	-5%	21%
58	Leaburu	67	0	309	567	12	0	55	48		83%		-13%
59	Legazpia	372	2.595	1.320	4.010	58	172	288	319	598%	204%	197%	11%
60	Legorreta	317	156	883	977	37	23	134	123	-51%	11%	-38%	-8%
61	Lezo	421	1.666	920	2.447	50	127	142	204	296%	166%	154%	44%
62	Lizarza	390	344	869	692	49	64	142	108	-12%	-20%	31%	-24%
63	Mendaro (barrios de Motrico y Elgoibar)	375	667	988	1.264	57	83	150	161	78%	28%	46%	7%
64	Mondragón	1.727	5.987	2.870	10.014	218	347	471	595	247%	249%	59%	26%
65	Motrico	2.307	2.608	3.385	4.085	223	244	458	449	13%	21%	9%	-2%
66	Mutiloa	52	415	523	415	7	76	92	76	698%	-21%	986%	-17%
67	Olaberria	58	0	466	497	8	0	64	62		7%		-3%
68	Oñate	2.637	3.456	5.983	7.225	394	382	1.162	890	31%	21%	-3%	-23%
69	Oreja - Orexa	73	0	215	172	22	0	65	27		-20%		-58%
70	Orendain	107	0	489	412	14	0	64	62		-16%		-3%
71	Orio	1.071	2.025	1.119	2.374	123	163	180	195	89%	112%	33%	8%
72	Ormaiztegui	248	330	721	767	31	42	108	93	33%	6%	35%	-14%
73	Oyarzun (Elizalde)	896	1.024	4.580	5.273	94	126	721	781	14%	15%	34%	8%
74	Pasages	1.391	11.731	1.266	11.773	156	478	213	486	743%	830%	206%	128%
75	Placencia	1.792	2.787	2.153	3.491	130	182	203	276	56%	62%	40%	36%
76	Regil	160	122	1.707	1.377	35	29	447	201	-24%	-19%	-17%	-55%
77	Rentería	2.145	11.619	2.869	12.784	170	526	341	666	442%	346%	209%	95%
78	Salinas	620	0	785	392	79	0	140	83		-50%		-41%
79	San Sebastián	8.699	89.866	14.633	113.776	430	2.612	1.085	4.467	933%	678%	507%	312%
80	Segura	1.032	797	1.531	1.267	118	102	245	164	-23%	-17%	-14%	-33%
81	Soravilla (barrio de Andoain)	34	0	269	267	6	0	48	44		-1%		-8%
82	Tolosa	6.443	11.309	8.182	14.971	444	538	733	852	76%	83%	21%	16%
83	Urnieta	525	712	2.037	2.647	49	87	247	255	36%	30%	78%	3%
84	Usurbil	372	417	1.838	2.620	49	52	339	338	12%	43%	6%	0%
85	Vergara	3.033	5.120	6.161	10.373	275	413	782	929	69%	68%	50%	19%
86	Vidania	149	0	758	764	30	0	153	95		1%		-38%
87	Villabona	1.192	1.445	1.683	2.281	111	150	235	282	21%	36%	35%	20%
88	Villafranca	1.249	4.409	1.197	4.796	105	242	151	282	253%	301%	130%	87%
89	Villareal	737	2.341	989	2.804	83	122	156	164	218%	184%	47%	5%
90	Zaldivia	355	0	1.220	1.594	30	0	134	191		31%		43%
91	Zarauz	1.841	5.819	2.117	6.729	223	554	359	676	216%	218%	148%	88%
92	Zumárraga	477	2.878	1.393	3.490	58	164	254	239	503%	151%	183%	-6%
93	Zumaya	1.390	2.817	1.601	3.541	124	204	200	288	103%	121%	65%	44%

(*) Población urbana estimada obtenida mediante el porcentaje de edificios compactos y el nº de habitantes censados, según Nomenclátor de 1865.
(**) Se toma el dato de población compacta. Hay algunos municipios en los que el total de edificaciones es categorizado como "diseminado", por lo que este dato resulta 0.
(***) Se toma el dato del nº edificación compacta, descartando los edificios categorizados como diseminados. Como consecuencia, para algunos núcleos rurales este dato es 0.
Los municipios de la lista así señalados dejan de ser municipios para 1950 (en ese momento son 87 los municipios guipuzcoanos). Como consecuencia de ello, no es posible comparar el dato de población municipal.
Valores de decrecimiento señalados en rojo

Fig. 153: El mapa 6 de la centralidad en Gipuzkoa: el impulso de los núcleos centrales de los municipios. E: 1/250.000. (MGB)



(Cfr. anexo 38 para mayor detalle)

2.6.4 El impulso urbanizador desde la administración local

2.6.4.1 Interpretación espacial de la acción municipal

La repercusión espacial que tuvo la instauración del reparto municipal liberal sobre el territorio guipuzcoano, plasmada el mapa 6 (fig. 153), pone de manifiesto el papel que jugaron los núcleos centrales de los municipios como focos del desarrollo urbano. La perspectiva temporal introducida en dicho mapa, en el que se distingue el estado que presenta la urbanización en 1860, 1955 y hoy, permite analizar el modo en que esta se manifestó.

Por un lado, el reparto del territorio en un determinado número de porciones de igual rango administrativo tuvo como resultado que cada una de esas porciones tuviese como referencia un núcleo urbano determinado. La designación de 93 núcleos llamados a acoger la sede de los municipios diferenció administrativamente a estos del resto de entidades urbanas que componían el sustrato urbano guipuzcoano a mediados del siglo XIX. Sin embargo, la conformación urbana y el peso poblacional que presentan estos núcleos en ese momento es muy variado (cfr. 2.1), por lo que su capacidad ejecutora y sus prioridades también varían.

Así, el reparto administrativo resultante dibuja un despiece municipal de tamaño variado, en que quedan agrupadas las doscientas entidades urbanas heredadas.[30] Como consecuencia de ello, en ámbitos como el Alto Deba, con una elevada presencia de entidades urbanas, la división de ese territorio en cinco municipios (Leintz Gatzaga, Eskoriatza, Aretxabalaeta, Oñati y Mondragón) deriva en unos repartos de notable extensión, que aglutinan varios núcleos urbanos en su haber y que pasan a depender de un solo

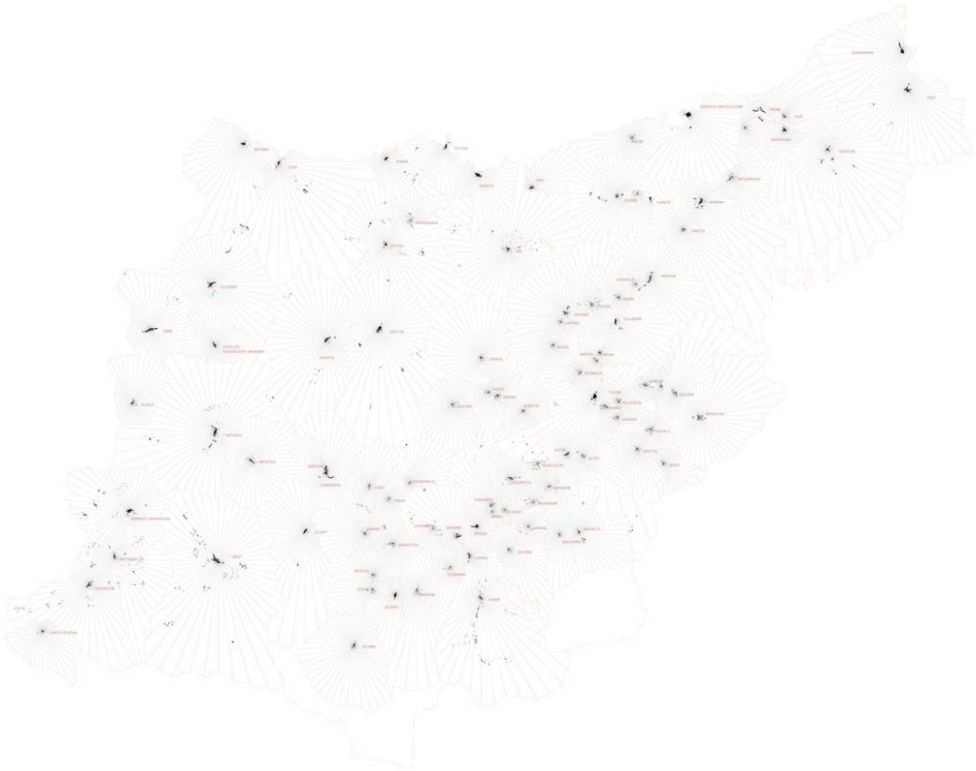


Fig. 154: El reforzamiento urbano de los núcleos-sede. (MGB) (Cfr. anexo 13 para mayor detalle)

[30] El municipio de mayor extensión, Oñati (107,31 km²) y el menor, Arama (1,32 km²), dibujan un reparto que tiene como media los 17 km², de modo que 56 de los 93 municipios no alcanzan dicha media.

centro. Por el contrario, el curso medio y alto del Oria se caracteriza por la fragmentación municipal, dando lugar a un despliegue de ámbitos municipales de tamaño medio y pequeño, muchos de los cuales apenas presentan una entidad urbana nucleada.

El esquema adjunto (fig. 154) refleja el reparto geográfico que deja la nueva realidad administrativa, así como la centralidad que asumen los núcleos centrales municipales sobre el territorio al que sirven. El estudio de la manifestación urbana que tuvo la acción de los municipios (cfr. 2.6.2) ha revelado que un buen número de intervenciones se dirigieron, en un inicio, al fortalecimiento de la configuración urbana de los núcleos centrales, partiendo de la instauración del propio ayuntamiento. Tuvieron dicho efecto las obras de arreglo de calles y plazas, la progresiva dotación municipal y el despliegue inicial de los servicios técnicos en red. Estas intervenciones no incidieron de manera inmediata en el desarrollo urbano en términos cuantitativos, aunque sí dieron cierta solidez a esos núcleos urbanos, repercutiendo de forma cualitativa en el proceso urbanizador.

No obstante, el peso que tuvo la acción de los municipios en el desarrollo urbano de los núcleos-sede se hizo más evidente según fue cobrando fuerza el nuevo marco social y económico que dibujó la llegada de la revolución industrial a partir de la segunda mitad del siglo XIX, el cual se tradujo de manera generalizada en un proceso de éxodo rural y crecimiento de los entornos urbanos.

En dicho contexto, la nueva realidad administrativa dio lugar, a través de propuestas de ampliación urbana de distinta índole, a que el proceso urbanizador se concentrara, en gran medida, en los núcleos urbanos centrales. El cartografiado del estado que presentaba la edificación en 1955, representado en el mapa 6, permite distinguir los entornos urbanos que tuvieron un crecimiento más destacado, así como comprobar en qué medida este tuvo lugar en torno a los núcleos que se constituyeron en sede municipal.

De este modo, a pesar de la clara preeminencia que muestra la amplitud del entorno urbano de San Sebastián, el mapa muestra una notable presencia de edificación nueva (surgida entre 1860 y 1955) en numerosos centros urbanos que se reparten a lo largo del territorio. Así, en la franja costera, Deba, Zumaia y Zarautz hacia el oeste de San Sebastián, Hernani hacia el sur, y el entorno de la bahía de Pasaia (donde se sitúan también los núcleos de Lezo y Errenteria) y las ciudades de Irun y Hondarribia hacia el este, muestran un crecimiento edificatorio de diversa intensidad. Hacia el interior se hace patente el crecimiento de Andoain, Tolosa y Beasain en el valle del Oria; Azpeitia, Azkoitia, Zumarraga, Urretxu y Legazpi en el valle del Urola; y Elgoibar, Eibar, Bergara, Mondragón y Aretxabaleta en el valle del Deba. En todos ellos resulta evidente que los nuevos crecimientos tendieron a concentrarse en torno a los núcleos urbanos principales, en contigüidad, apoyándose en las principales vías rodadas.

Sin embargo, además de este análisis basado en la interpretación de la documentación gráfica ofrecida por los vuelos históricos, se ha recurrido a informaciones censales que permitieran ampliar el estudio del impulso urbano de los núcleos centrales de los municipios (cfr. 2.6.2.3). Tal y como ha mostrado el análisis del crecimiento edificatorio y demográfico de los núcleos urbanos con respecto del total municipal, la diversa casuística detectada distingue entre una serie de municipios en que el núcleo urbano se vio claramente impulsado, y aquellos en que el crecimiento, si se produjo, no repercutió sobre él. Esta distinción, recogida en los mapas correspondientes (fig. 151), presenta una distribución territorial notablemente diferenciada. Mientras que los núcleos urbanos que se ven claramente impulsados se distribuyen ampliamente a lo largo de los valles guipuzcoanos, con especial incidencia de aquellos situados en los fondos de valle, el proceso de pérdida poblacional y edificatoria de los núcleos principales tiene lugar en municipios concentrados, sobre todo, en el cauce medio y alto del Oria, de carácter eminentemente rural.

Fig. 155: Esquema de crecimiento en forma de araña. (MGB) (Cfr. anexo 13 para mayor detalle)

Fig. 156: Esquema de crecimiento en forma de mancha. (MGB) (Cfr. anexo 13 para mayor detalle)

Una vez observado el comportamiento urbano que tuvieron los núcleos-sede hasta mediados del siglo XX, cabe contrastarlo con la extensión que ha adquirido el suelo urbano en las décadas posteriores, con la introducción de los planes de ordenación urbana como marco de referencia para el desarrollo urbano de los municipios. Dicha mancha urbana, expresada de manera aislada en el esquema adjunto (fig. 156), estable ciertas diferencias respecto al comportamiento del crecimiento urbano previo.

Una de las principales características que presenta la extensión urbana actual es un mayor grado de concentración, además de un reparto territorial menos equilibrado. En algunos ámbitos, como en el valle del Deba, la disposición de la mancha urbana dibuja ámbitos aislados, marcados por la separación existente entre los núcleos poblacionales, adquiriendo especial amplitud en Elgoibar, Eibar, Bergara, Mondragón y Oñati. El frente litoral (entre Mutriku y Orio) también se caracteriza por esta sucesión de extensiones urbanas aisladas, por lo general más moderadas. Sin embargo, se observan también ámbitos de conformación conurbada, como los de Azpeitia y Azkoitia en el Urola Medio; o el de Legazpi, Zumarraga y Urretxu, en el Alto Urola.

En el Oria se observan dos situaciones distintas: por un lado, destaca la gran extensión urbana situada entre Olaberria, Beasain, Ordizia y Lazkao; y, por el otro, tras una sucesión de pequeñas concentraciones urbanas, arranca un continuo urbano que nace en Tolosa y, con grueso variable, se prolonga hasta Andoain.

Frente a este reparto, destaca la extensión que presenta la mancha urbana de San Sebastián y su arco de influencia. Este se compone, por un lado, del suelo urbano de la ciudad capital, que hacia el este se presenta conurbada con el de Pasaia, Erenteria, Lezo y Oiartzun. Y, por el otro, con cierta separación, se sitúan las extensiones urbanas de los municipios que la rodean, como Ursurbil, Lasarte-Oria, Hernani y Astigarraga. Por último, en el extremo noreste de la provincia, Irun y Hondarribia conforman la segunda mayor superficie conurbada, favorecida por la suavidad que presenta la orografía en ese ámbito.

Además de estudiar por separado la interpretación espacial que se extrae de los tres periodos analizados, la lectura superpuesta permite extraer algunas particularidades a tener en cuenta. Ya que, si bien son numerosos los entornos urbanos, sedes municipales, que son impulsados hasta mediados del siglo XX en relación a la situación que presentaban en 1860, el crecimiento urbano posterior tendió a concentrarse en unas zonas determinadas. Y es que, entre aquellos que hasta aquel momento manifestaban indicios de crecimiento, no todos mostraban la misma pujanza. Así, aquellos centros urbanos que mayores tasas de crecimiento presentaban, tanto por su incremento poblacional como de edificios (por encima del 100%, doblando el estado previo), son también, en gran medida, los que posteriormente más han visto ampliar su extensión urbana. En algunos casos son también, en términos absolutos, los centros que previamente tenían mayor entidad urbana.

Atendiendo a esta circunstancia, se comprueba que el entorno de San Sebastián, que incluye Pasaia, Lezo, Errenteria y Hernani, presenta ya en 1950 tasas elevadas de incremento demográfico y edificatorio, siendo a su vez núcleos de tamaño importante. Presentan estas mismas características Irun y Hondarribia, hacia el este; Azpeitia, Azkoitia, Eibar y Mondragón, hacia el interior; y Zarautz, en la costa. En todos ellos ha sido notable la amplitud que ha cobrado la extensión urbana a lo largo de la segunda mitad del siglo XX y principios del XXI.

Sin embargo, a pesar de que su tamaño, en cifras absolutas, fuese aún moderado, hubo algunos núcleos urbanos municipales que ya en 1950 daban muestran de un evidente vigor, presentando también tasas de crecimiento elevadas. Se trata precisamente de entornos que posteriormente han concentrado un importante crecimiento. Es el caso de Zumarraga y Legazpia, en el Alto Urola, o Beasain y Ordizia, en el curso alto del Oria, ámbitos que en la actualidad conforman entornos conurbados que han ocupado parte

de suelo de municipios limítrofes, como Lazkao y Olaberria. Sin que su extensión urbana resulte tan amplia, Zumaia, en la costa, y Aretxabaleta, en el Alto Deba, también responden a estas mismas pautas.

Destacan, por otro lado, centros tradicionales como Tolosa y Bergara, los cuales presentaban tasas de crecimiento moderadas en 1950 (por debajo del 100%) aunque ocupaban, en cambio, las primeras posiciones en cuanto a tamaño poblacional y número de edificios total, al tiempo que eran centros urbanos que ya en 1860 presentaban una entidad notable. A pesar de ello, son entornos que también presentan una importante amplitud en su extensión urbana actual.

De modo que la mayoría de los municipios que en la actualidad cuentan con una extensión urbana mayor presentaban ya a mediados del siglo XX signos de importante crecimiento de sus núcleos urbanos centrales.

2.6.4.2 Cualidades de la consolidación municipal

El reparto geográfico que dibujó la nueva realidad administrativa, así como la repercusión espacial que tuvo la acción de los municipios en los entornos urbanos, permiten señalar algunas de las cualidades que presenta esta clase de centralidad.

Se trata, en primer lugar, de una centralidad focalizada, que tiene como matriz el propio ayuntamiento y el territorio que lo rodea. El amplio número de intervenciones urbanas de clase diversa que han sido recogidas en el presente capítulo muestran que estas fueron impulsadas desde el ámbito municipal y que su área de actuación se centró en proporcionar solidez al entorno que rodeaba los consistorios. Así, los numerosos proyectos de lavaderos, mercados, pavimentación o alcantarillado de calles constituyen la demostración de que esas obras iniciales son intervenciones que tratan de dar solidez a los ámbitos centrales de los municipios, olvidando en aquel momento todo aquello que no fuese urbano, compacto o continuo. Tuvieron este carácter focalizado las obras de arreglo de calles y plazas; la sucesiva dotación del equipamiento municipal, empezando desde el propio ayuntamiento; y el progresivo desarrollo de los servicios técnicos en red, que tendieron a reforzar las zonas urbanas ya consolidadas. Toda esta serie de intervenciones fueron, por tanto, cualificando los noventa núcleos que fueron designados sede municipal entre las doscientas entidades urbanas que se repartían sobre el territorio guipuzcoano, acentuando la diferenciación de los primeros sobre las segundas y poniendo en relación cada una de las porciones de territorio adscrito a los municipios con su núcleo central.

Además de este carácter nuclear, el progresivo desarrollo de los entornos urbanos fomentado desde los ayuntamientos dio lugar a crecimientos de carácter ramificado, conformando configuraciones asimilables a estructuras en forma de “araña”. Las propuestas de acondicionamiento de vías, además de reforzar el interior de los entornos urbanos, también se dirigen a dotar de cierta consistencia a paseos y viales que nacen en dichos núcleos e irradian hacia el exterior, apoyándose en elementos que dieran garantías de solidez. Precisamente, como consecuencia de los requerimientos sanitarios que se van introduciendo con la progresiva densificación y ampliación de los entornos urbanos, algunas dotaciones se irán ubicando en posiciones limítrofes de las tramas urbanas o amplían incluso su perímetro, aportando así elementos de apoyo al incipiente crecimiento de los núcleos centrales. De modo similar, las redes de servicios técnicos en red van también ampliando los ámbitos a los que dan servicio, favoreciendo esa progresiva ramificación de los entornos urbanos. Junto a estas intervenciones, apoyaron también el crecimiento en estructuras ramificadas las propuestas de ampliación urbana llevadas a cabo antes de la introducción del planeamiento urbanístico. El recurso del trazado de calles rectilíneas y la distribución en manzanas de cierta regularidad, desplegados en espacios inmediatamente contiguos a los núcleos existentes, da lugar a ampliaciones que responden también a dicha configuración.

La cualidad focalizada y ramificada es, por lo tanto, la principal característica de los procesos de cremiento urbano que presentan los núcleos centrales de los municipios hasta mediados del siglo XX (fig. 155). Se trata de entornos urbanos de configuración compacta, en que resulta relativamente sencillo establecer la distinción entre lo que es urbano y lo que no, hecho que queda también reflejado en los propios censos de población. A pesar de que la intensidad del impulso urbano que tuvieron los noventa núcleos-sede fue variada, la interpretación espacial de este fenómeno ha mostrado que su presencia en el territorio fue bastante equilibrada y que la entidad urbana que presentaban estos a mediados del siglo XIX no condicionó en exceso su posterior impulso.

A partir de mediados del siglo XX, con la institucionalización del planeamiento urbanístico, se da el paso de una visión estrechamente ligada a la cultura arquitectónica, la ingeniería y la edificación, a una perspectiva integral del planeamiento de la ciudad, cuya voluntad es organizar la ciudad y el territorio de manera completa. Para ello, además de intervenir sobre la ciudad desde la perspectiva espacial, el planeamiento también buscará incidir en los aspectos socio-económicos. Este nuevo marco, caracterizado por la concepción escalonada de la actividad del planeamiento, otorga a los municipios un enorme peso a través de los planes de ordenación urbana. Los mecanismos que se introducen con esta nueva figura, basados en la zonificación, la reserva de suelos y la visión jerarquizada y procesal de generación de la forma urbana, tienen como resultado crecimientos en forma de mancha urbana continua que se produce como suma de desarrollos contiguos, aunque heterogéneos. Las estructuras ramificadas y en forma de araña dejan lugar, por tanto, a crecimientos en forma de grandes manchas, principal rasgo que caracteriza la extensión urbana derivada que presentan los municipios en la actualidad (fig. 156). Cabe señalar, sin embargo, que a pesar de la introducción de las nuevas herramientas urbanísticas, las décadas posteriores a su llegada dieron lugar a unos resultados desiguales, ya que en muchos casos no se cumplió el orden establecido por los planes y se procedió a urbanizar y ocupar grandes extensiones de suelo.

2.7 La ciudad capital y su influencia territorial

El presente capítulo aborda la transformación que supuso para este territorio y para la ciudad de San Sebastián la designación definitiva de una sede administrativa. Es en 1820 cuando, tras la promulgación de la Constitución de Cádiz, se decreta la nueva división administrativa del Reino en provincias y la señalización de la capital para cada una de ellas. En Gipuzkoa, la estructura foral organizaba por turnos la sede de las reuniones de sus Juntas Generales hasta entonces. Por consiguiente, al quedar instaurada la obligación de designar una sola capital, se producirán rencillas entre Tolosa y San Sebastián, en una pugna por conseguir dicha capitalidad.

A raíz de estas desavenencias y en un contexto histórico convulso marcado por la inestabilidad política, no será hasta 1854 cuando se fije definitivamente la capitalidad en la ciudad de San Sebastián. De esta manera, la ciudad, que era a mediados de siglo el centro económico de este territorio, sede de la burguesía empresarial, se convierte también, a través de la designación de capital provincial, en sede administrativa. Esta designación conllevó, de manera progresiva, el asentamiento de un considerable cuerpo de funcionarios que fueron reforzando su creciente importancia.

Este hecho, sumado al impulso del ferrocarril y al nacimiento de la nueva actividad fruto de las modas del siglo que fue el veraneo de calidad, propició en esta ciudad la realización de un importante número de transformaciones urbanas, determinantes para su futuro. La influencia de la capitalidad no solo condicionó el carácter futuro de la ciudad en las décadas inmediatamente posteriores a su designación, sino que ha visto extendido su efecto sobre el desarrollo del territorio guipuzcoano hasta la época reciente.

Fig. 157: Escena estival en la playa de la Concha. (IEFC: ACM-3-1891, Col. Thomas)

2.7.1 Apuntes sobre la capitalidad de San Sebastián

A mediados del siglo XIX y tras el definitivo traslado de las aduanas a la frontera, San Sebastián inició un proceso de transformación que llevaría a la ciudad, dedicada hasta entonces a la actividad comercial-portuaria, a convertirse en una localidad fundamentalmente de servicios. Cabe tener en cuenta que la ciudad mercantil de finales del siglo XVIII, apoyada en su puerto comercial y favorecida por la posición interior de las aduanas, cumplía la misión de servir a un comercio de tránsito que no requería otros servicios más amplios. Sin embargo, los acontecimientos que tuvieron lugar durante la segunda mitad del siglo XIX cambiaron la fisionomía y estructura urbana de la ciudad, entre los que resultó clave la designación de la ciudad como capital de la provincia en 1854. Gárate (1986) y Larrinaga (1998) señalan algunos de los motivos que propiciaron esta transformación.

Por un lado, contribuyó el hecho de que San Sebastián se convirtiera en la playa de veraneo de referencia en la segunda mitad de siglo, gracias al impulso recibido por la presencia de la familia real. La tendencia de los baños de ola fue, sin embargo, la prolongación de otra tradición bien extendida en Gipuzkoa desde principios de siglo: los baños termales.

Las mejoras en el campo de las comunicaciones acompañaron también este proceso. La nueva carretera quedaría inaugurada a partir de 1844, enlace que repercutiría sobre todo en favor de San Sebastián, Errenteria y Pasaia, pues el antiguo Camino Real no llegaba hasta ellas. Y sería en 1864 cuando quedaría definitivamente inaugurado el Ferrocarril del Norte, con estación de primera clase en la ciudad (cfr. 2.5).

El establecimiento de la capitalidad en esta ciudad de manera definitiva a partir de 1854, tras sucesivas disputas con la villa de Tolosa, quien la había ostentado desde 1844, supuso la paulatina instalación de los servicios provinciales, así como de distintas delegaciones estatales. Todas ellas fueron así formando un cuerpo de funcionarios que no haría más que reforzar el predominio de este enclave. Cabe precisar que el sistema rotativo de tandas que establecía el régimen foral hizo que hasta mediados de siglo nunca antes se hubiese considerado ninguna de las villas como capital de forma definitiva, por lo que las instituciones vinculadas al gobierno de la provincia tampoco habían conocido emplazamiento permanente.

Por otro lado, fue en San Sebastián donde se asentó la residencia de parte de la nueva clase burguesa, aquella que había promovido el primer impulso fabril guipuzcoano a partir de 1841. Y aunque fue el interior de la provincia la que acogió fundamentalmente los primeros establecimientos fabriles, el incipiente desarrollo fabril de mediados de siglo recaló también en San Sebastián y su entorno próximo. Madoz (1850) en primer lugar señala como relevantes sus fábricas de curtidos, de cerveza y de papel pintado, y Soraluce (1864) en cambio, las de cal hidráulica, de puntas de París y de chocolate. Cabe por tanto señalar que, a pesar de no ser una ciudad propiamente industrial, sí contaba con algunos establecimientos fabriles relevantes.

Tal y como señala Larrinaga (1998), San Sebastián se encuentra en la segunda mitad del siglo XIX bajo la influencia de dos modelos, el terciario por un lado y el portuario e industrial por el otro, cuya tensión se reflejará en las principales intervenciones urbanísticas de las que será testigo. Este autor señala el ensanche y el tranvía como los fenómenos urbanos en que se detecta un mayor cambio de rumbo. Así, mientras que la propuesta original del ensanche y los primeros proyectos de tranvía parecían apostar por una ciudad comercial e industrial, progresivamente iría cobrando fuerza el predominio de los servicios y el turismo.

El trabajo de Martín Ramos (2004) aborda ampliamente las circunstancias que rodearon el proyecto de ampliación de la ciudad a partir de la segunda mitad del siglo XIX, el cual se formalizaría a través del ensanche Cortázar, y señala algunas decisiones entonces tomadas y que resultarían determinantes para el futuro de esta ciudad.

La constitución urbana que presentaba San Sebastián en 1860 respondía a su condición de plaza militar y presentaba, por tanto, un cuerpo urbano principal aún amurallado, a pesar de que contaba también con una realidad urbana extramural no desdeñable. Esta venía señalada por la importancia de los caseríos diseminados como forma de asentamiento extendida en la región, de modo que datos estadísticos de la época describen una tercera parte de la población urbana de la ciudad ubicada en suelo extramural. Las informaciones aportadas por el plano de San Sebastián de 1839 apoyan esa condición, el cual reproduce las 131 edificaciones extramulares que, además de los barrios de San Martín y Santa Catalina, ocupaban el entorno de la ciudad amurallada.[31] Dicha configuración refleja la poca relevancia que para entonces tenía la condición militar de la ciudad concentrada en la organización de su comunidad, la cual daba muestras de su voluntad de crecer. Sin embargo, las perspectivas de crecimiento que se vislumbraban a raíz de la obtención de la capitalidad y la mejora de las comunicaciones se veían condicionadas por las murallas, lo que motivó que autoridades y vecinos solicitaran en 1856 su derribo, al abrigo de los precedentes que algunos años antes habían sentado ciudades como Barcelona, Tarragona o Alicante. El permiso, sin embargo, tardaría en llegar.

Precisamente la condición militar de la ciudad amurallada propició que la llegada del ferrocarril adoptara el trazado que muestra el mapa de 1861 (fig. 158), el cual seguía el curso del río Urumea en su margen derecha para después derivar hacia Pasaia y la frontera francesa. El ayuntamiento había solicitado que la estación se aproximara a la ciudad adoptando una ubicación sobre la orilla izquierda, de modo que salvase el cauce del río o, en caso contrario, se habilitara la comunicación apropiada, "el puente y raíl correspondiente para el servicio del pueblo y del comercio".[32] Este trazado no solo mantuvo una posición suficientemente alejada de la ciudad vieja tal que permitiera su futura extensión con desahogo, sino que aportó con su contundente geometría, al encauzar las aguas, una alineación con la que la ciudad aún no contaba.

Además del proyecto de llegada del ferrocarril, las favorables circunstancias económicas propiciaron otras iniciativas, entre las que destaca la propuesta de ampliación de su puerto con la consolidación de la bahía como antepuerto. El primer paso en dicha dirección se dio en 1857 con la aprobación por Real Orden del nuevo proyecto de fondeadero al abrigo de la isla de Santa Clara. Mientras que el cercano puerto de Pasaia presentaba condiciones de alta seguridad pero entrada dificultosa y reducida capacidad útil por encontrarse encenagado, en San Sebastián la entrada se mostraba fácil y el refugio amplio y ventajoso, aunque no gozaba de condiciones suficientemente seguras. Pero, sobre todo, se necesitaban nuevas dársenas y muelles de gran capacidad, con el objetivo de llegar a configurar el puerto de referencia del Cantábrico al que se aspiraba.

Con este objetivo se desarrolló una propuesta basada en el anteproyecto que el ingeniero Pablo Wissocq había hecho llegar al ayuntamiento en 1856 para la construcción de un gran puerto en la ciudad mediante la construcción de una amplia dársena cerrada. Este planteamiento se sustentaba en la consideración de que este puerto cobraría un rango comercial mucho mayor si ampliara su capacidad para recibir embarcaciones de mayor tonelaje. Para ello proponía la formación de dársenas sobre los arenales y marismas que se formaban en el río Urumea aguas arriba, que se unirían al antepuerto propuesto en la bahía mediante un corto canal. Fue Manuel Estibaus quien, en 1859, desarrollaría esta primera propuesta

[31] *Plano de la plaza de San Sebastián con el terreno y edificios comprendidos en las 1.500 varas*, Villagómez, 1839.
[32] Archivo Municipal de San Sebastián, acta sesión 17-III-1858, citado en MARTÍN RAMOS, 2004: 45.

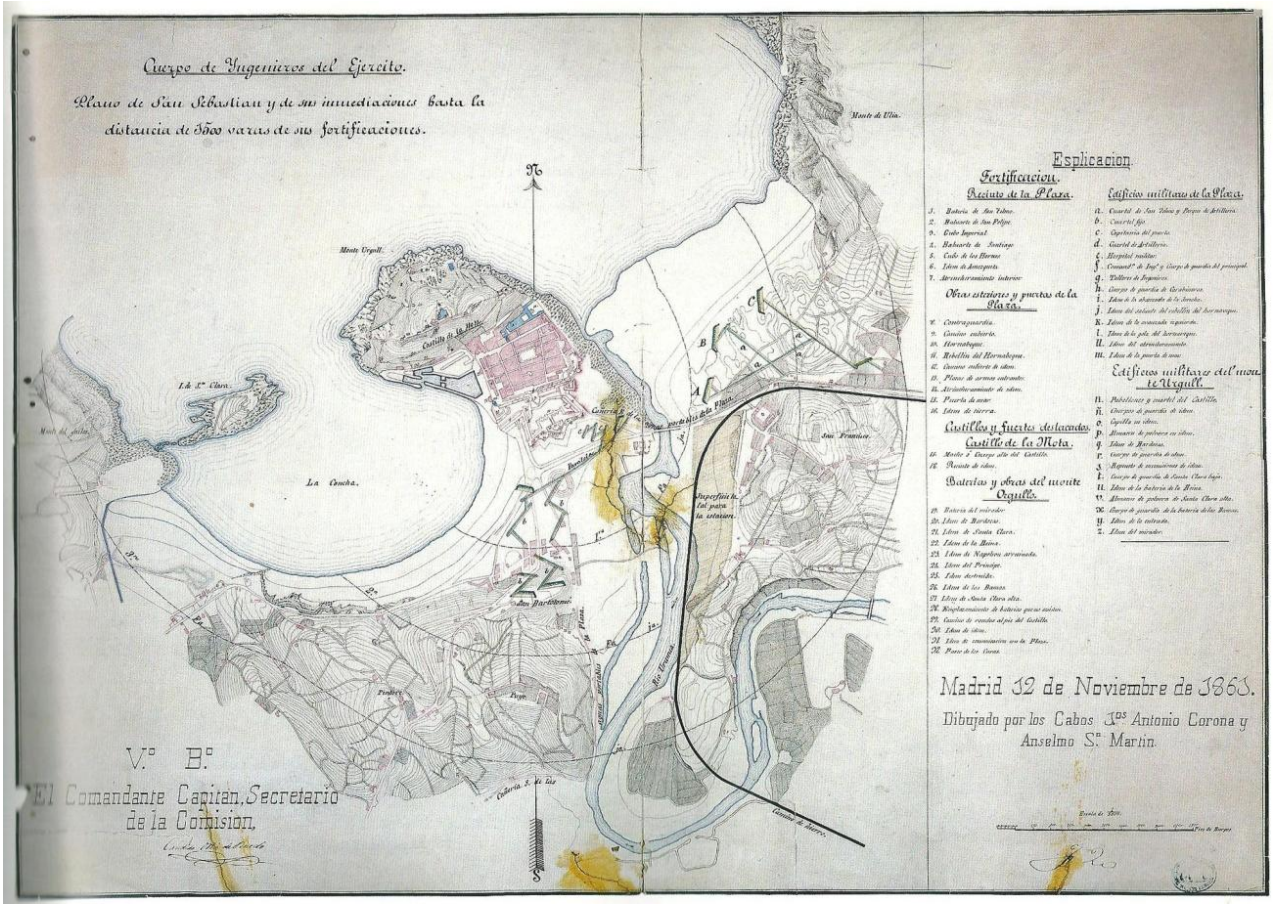


Fig. 158: "Plano de San Sebastián y sus fortificaciones hasta la distancia de 1500 varas de sus fortificaciones", Cuerpo de Ingenieros del Ejército, 1861. (SHM: GUI-G5/13)

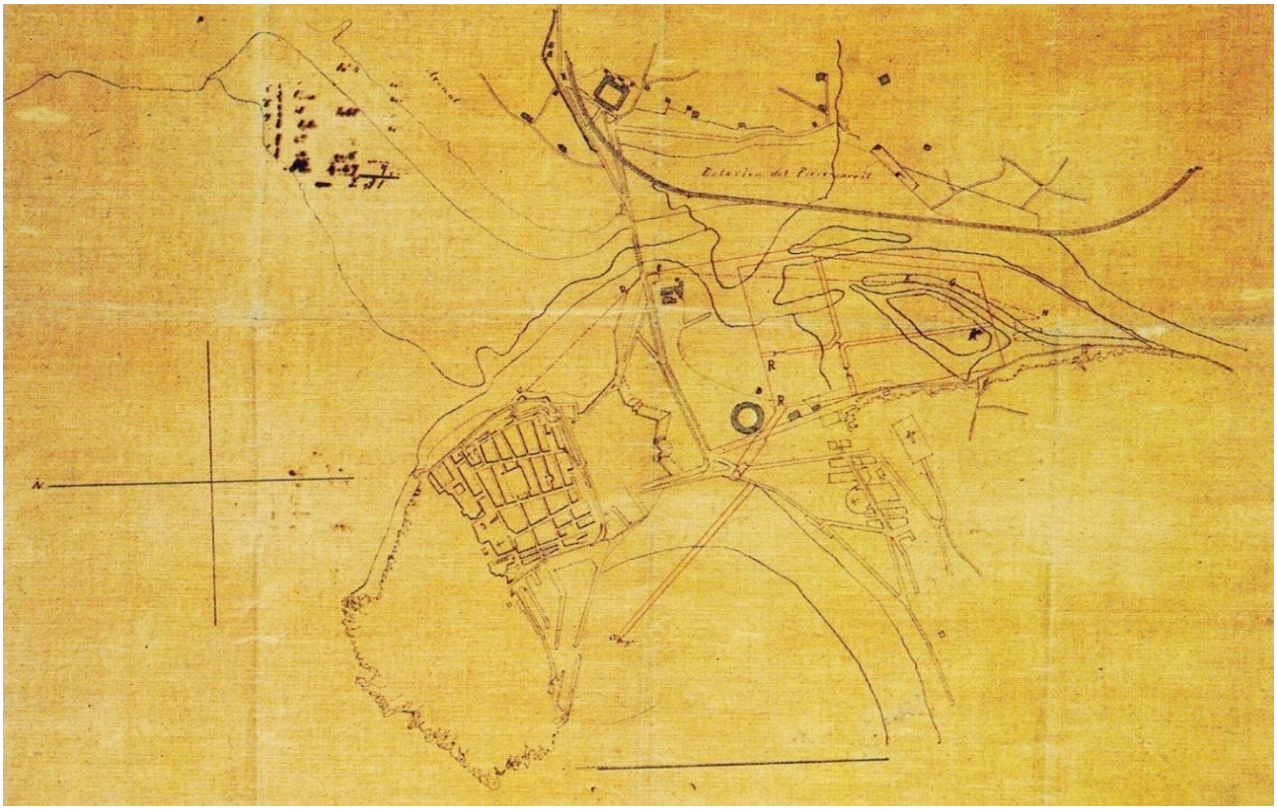


Fig. 159: Anteproyecto de mejora del puerto de San Sebastián, por Manuel Estibaus, ing., 1859. (MARTÍN RAMOS, 2004 / AHSTPG: CR-128)

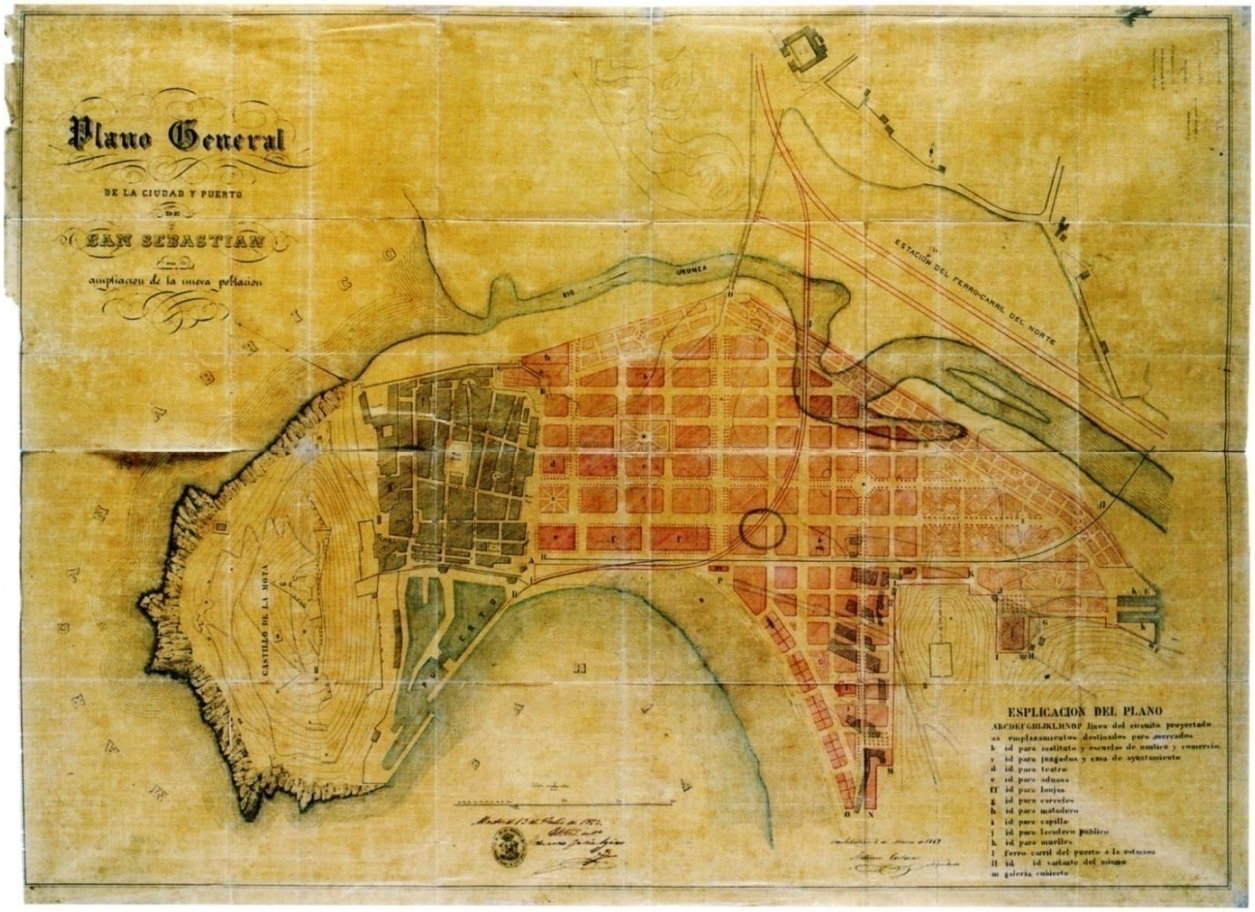


Fig. 160: "Plano general de la ciudad y puerto de San Sebastián con la ampliación de la nueva población", 1863, A. Cortázar. (AMSS: 1760-3)

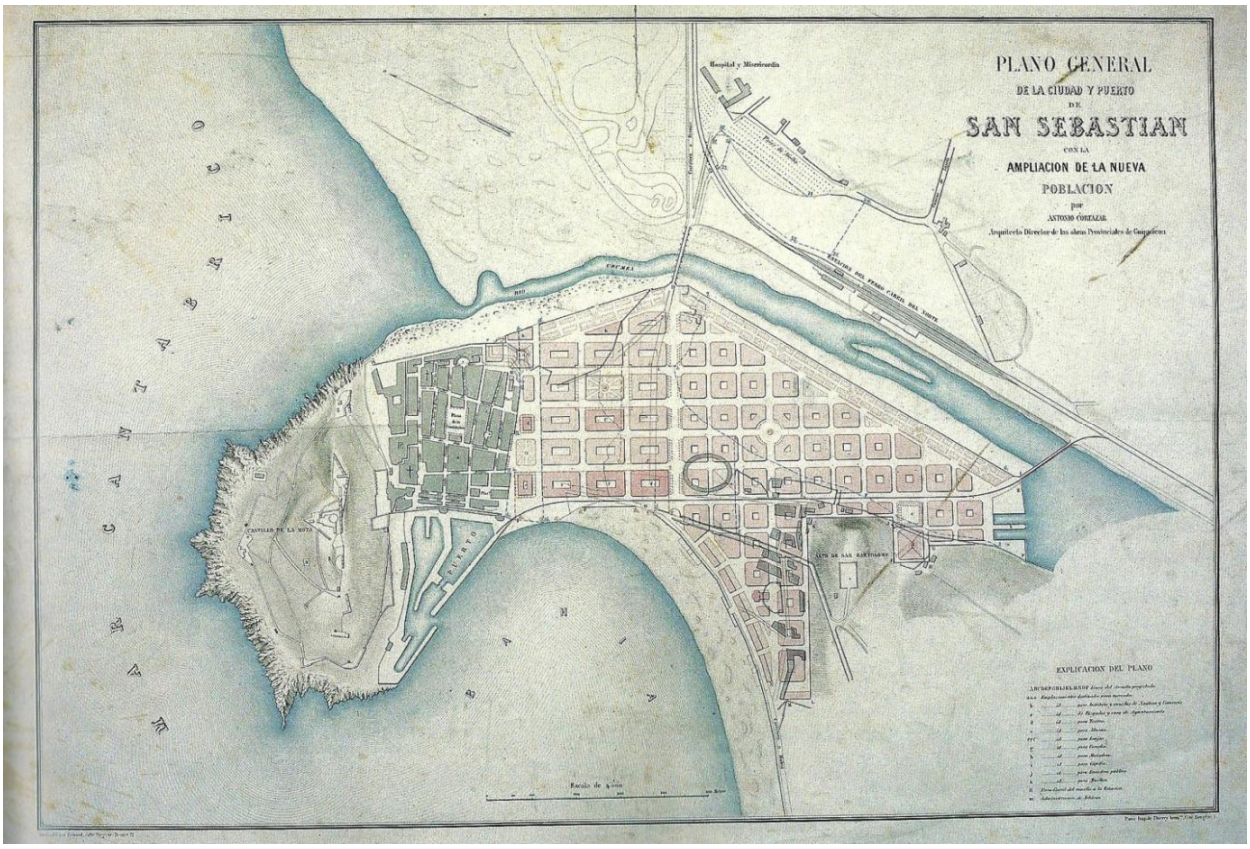


Fig. 161: "Plano gral. de la ciudad y puerto de San Sebastián con la ampliación de la nueva población", 1865, A. Cortázar. (SHM: GUI-G12/8)

adaptándola a las nuevas circunstancias derivadas del trazado del ferrocarril. Su proximidad a la nueva estación ofrecía además la posibilidad de una descarga directa a los vagones (fig. 159).

Tras varias gestiones fue en 1862 cuando se aprobó el derribo de las murallas que rodeaban la ciudad, después de lo cual el Ayuntamiento publicó las bases del concurso para la ampliación de la ciudad. Sin embargo, a pesar de lo descrito anteriormente en referencia al proyecto del nuevo puerto interior, al dictarse las bases quedó delimitado el área que el proyecto debía ocupar, el cual incluía la zona en que se debía situar la futura dársena, sin que se hiciera mención alguna a esta. Quedaba claro con ello que las propuestas para la ampliación de la ciudad no debían supeditarse al proyecto del futuro puerto, a pesar de que este hubiese ya prosperado en el Ayuntamiento.

La propuesta ganadora de Antonio Cortázar, escogida entre las doce presentadas al concurso, fue la que con mayor claridad atendió al requisito de unir cómodamente el puerto y la nueva estación, como se exponía en las bases, a raíz de la firme voluntad del consistorio de aprovechar la singular circunstancia que presentaba la proximidad de un puerto marítimo en contacto con el ferrocarril. Esta primera propuesta de ensanche (fig. 160) muestra, sin embargo, los efectos desfavorecedores que tal enlace provocaba en el uso de la ciudad, a pesar de los esfuerzos de Cortázar por presentarlas como admisibles. A pesar de ser esta la propuesta escogida, se recomendó la adaptación de ciertos aspectos, lo que conllevó que la propuesta definitiva no fuera aprobada hasta 1864, margen temporal en que le fueron introducidas algunas modificaciones que proporcionaron mayor solidez y equilibrio al proyecto, al tiempo que se eliminaron "singularidades poco necesarias y se diluyeron irregularidades prescindibles" (Martín Ramos, 2004: 83). Una de las modificaciones llevadas a cabo afectaba al trazado del ferrocarril que debía unir el puerto con la estación, de modo que la solución planteada, notablemente más sencilla, adoptaba su trazado a una de las calles longitudinales del ensanche (fig. 161).

Fig. 162: Diseño de la adaptación del proyecto de mejora del puerto de San Sebastián de 1859, a los condicionantes del plan de ensanche aprobado en 1864, por Francisco Lafarga, ing., 1869. (MARTÍN RAMOS, 2004 / AHSTPG: CR-135)

Tal y como advierte Martín, los avances de los años anteriores dirigidos hacia la construcción del nuevo puerto iban, sin embargo, a condicionar el plan de ensanche aprobado, ya que el Ministerio de Fomento accedía en 1864 a otorgar al Ayuntamiento la concesión de ocupar terrenos invadidos por el mar para ser ocupados por el ensanche, aunque solo aquellos situados al norte del puente existente sobre el Urumea, a raíz de la previsión de ubicar el nuevo espacio portuario hacia el sur. Su alejada posición respecto a la ciudad existente permitía aún la ampliación de la ciudad futura, aunque implicaba profundas variaciones en el proyecto. Sería el propio ayuntamiento quien solicitaría al ingeniero Lafarga la elaboración de un plano de síntesis que compatibilizara ambas propuestas, el cual se formalizó en 1869, bajo el título de "Nuevo Puerto de San Sebastián". La adaptación de las dársenas al proyecto de ensanche implicaba una considerable reducción de su superficie útil, aunque a pesar de ello suponía una considerable mejora respecto al puerto existente (fig. 162).

Sería en 1863, con el inicio del derribo de las murallas, cuando se retomó la solicitud para la creación del antepuerto en la bahía de San Sebastián. Se insistía sobre todo en la necesidad del fondeadero como obra más factible y verosímil ante las diversas iniciativas que habían nacido en aquellos años, y la demanda cobró solidez con la llegada definitiva del ferrocarril en 1864. Aun así, las condiciones técnicas de la propuesta no se presentaban del todo favorables, frente a la alternativa que podía constituir Pasaia.

El tradicional peso de San Sebastián se reflejaba en que, mientras que esta ciudad recibía numerosos apoyos institucionales de cara a la mejora de su puerto, no ocurría lo mismo con el puerto de Pasaia, a pesar de que ambas contaban con ferrocarril y constituían asimismo un refugio natural. Martín recuerda al respecto que la primera se había esforzado durante siglos en que el enclave de Pasaia, percibido como posible competidor, no se fortaleciera comercialmente a través de la mejora de su puerto. Y aunque para el siglo XVIII el liderazgo de San Sebastián no se viera amenazado y las condiciones y posición estratégica de Pasaia apoyaran su progresivo afianzamiento como puerto de referencia de la corona, las circunstancias que rodearon la primera mitad del siglo XIX comportaron una gradual pérdida de atributos y funcionalidades. Ante tales expectativas, en San Sebastián era el ayuntamiento el que impulsaba las diferentes iniciativas para la mejora de su puerto, mientras que en Pasaia fueron tan solo algunos inversores privados los que apoyaron su recuperación.

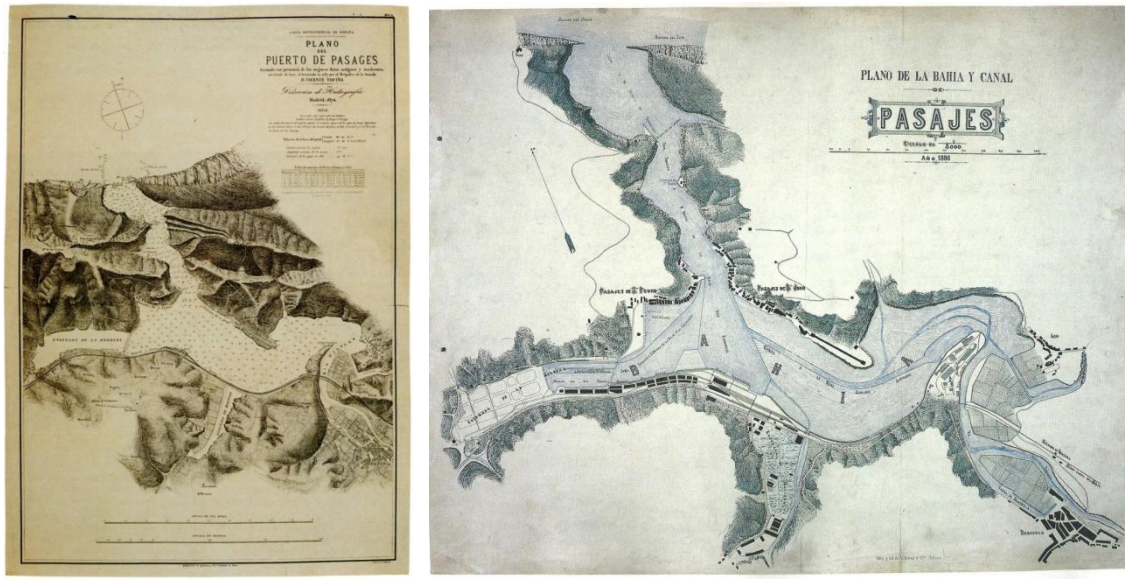


Fig. 163: Planos de la bahía y canal de Pasajes, en 1874 y en 1888.
(SGE, Cartoteca Histórica, arm. F, tabl. 2, n. 234 y SHM: GUI-G6/1)

Fue el ingeniero del distrito, Francisco Lafarga, quien desarrolló entre 1863 y 1866 un estudio completo del puerto de Pasaia, en respuesta a una orden gubernamental. La propuesta presentada supuso el primer proyecto de conjunto para la explotación de Pasaia como puerto comercial, el cual permitía verificar las mayores posibilidades que esta opción presentaba frente al puerto de San Sebastián, apoyada en unas inversiones graduales y razonables que permitirían un puerto seguro y espacioso, cerca de la capital. A pesar de las claras posibilidades que Pasaia presentaba, era una opción apoyada por la iniciativa privada, mientras que los objetivos públicos insistían en apoyar una propuesta notablemente más comprometida en San Sebastián. Cabe señalar, aun así, que los defensores de la propuesta de Pasaia la presentaban en sus argumentos como complemento a San Sebastián, señal del innegable peso que ejercía la capital.

La pugna entre un puerto y otro se resolvería al pasar la titularidad del puerto de manos del Estado a manos de la Provincia, de modo que en 1869 se designaba a Pasaia como puerto de interés preferente frente a San Sebastián. El mismo día era aprobado también el proyecto de mejora del fondeadero de la Concha, aunque siempre como complemento al de Pasaia y destinado a la población local. La novedad de esta resolución recaía en que había prosperado una iniciativa para la formación de un centro de actividad comercial sin el soporte de una ciudad concreta y al margen de la capital (Martín Ramos, 2004).

Por lo tanto, a partir de 1870 el puerto de Pasaia fue cedido a la provincia y con ello el futuro de San Sebastián se vio condicionado favorablemente, aunque no fuera así percibido. A pesar de que la cuestión del fondeadero de la bahía no había quedado zanjada, la resolución de 1869 provocó la reacción de San Sebastián para solicitar que se paralizara la solicitud de construcción de la dársena interior, en la medida en que esta iniciativa había paralizado la ampliación de la ciudad en los terrenos para ello reservados. En los argumentos presentados para tal suspensión se decía que "San Sebastián cambiaría lo seguro por lo eventual, puesto que el canal que partiría desde cerca del actual muelle echaría a perder completamente la playa mejor del mundo, riqueza segura y la más importante de esta ciudad, y en cambio los resultados de aquellas obras son problemáticos".[33]

En efecto, aunque el verdadero auge turístico de la ciudad no tuvo lugar hasta la década de 1880, terminada la contienda carlista, la inauguración del ferrocarril en 1864 supuso un firme estímulo para este, de modo que los beneficios turísticos que el nuevo medio de locomoción podía suponer para la ciudad fueron calando progresivamente. Es muestra de ello la construcción en 1869 del balneario la Perla del Océano, uno de los primeros edificios de servicios que se edificaría en la nueva ciudad y que cristalizaba la creciente actividad de los últimos años en torno a los baños de mar.

Las descripciones recogidas en torno a las modificaciones que sufrieron tanto el proyecto de ensanche como las propuestas para el puerto de San Sebastián reflejan una pugna entre dos modelos de ciudad, la comercial-portuaria frente a la nueva ciudad de servicios que se empezaba a conformar. Los mapas adjuntos (fig. 164-166) reflejan el intenso ritmo con el que se fue construyendo la nueva ciudad durante las últimas décadas del siglo XIX, la cual acogería en unos pocos años un considerable número de intervenciones urbanas como consecuencia de su capitalidad y las favorecedoras circunstancias que la rodearon. Así, tal y como señalan Font, Jiménez y Martín (1980), la capitalidad de San Sebastián repercutió de manera inmediata en la decisión fulminante del derribo de las murallas, en el paso por la capital de la línea Madrid-París, y en la planificación cuidada y valiente de la ampliación y ensanche de la ciudad, apoyados por el incipiente veraneo real.

[33] Acta sesión 22 de septiembre de 1869, Archivo Municipal de San Sebastián; cit. en MARTIN RAMOS (2004: 221).

Fig. 164: Plano de la ciudad de San Sebastián y sus inmediaciones para la situación de las fortificaciones para su mejor defensa, 1874; reproducción parcial. (SGE, Cartoteca Histórica, arm. F, tabl. 2, carp. 1, n. 219).

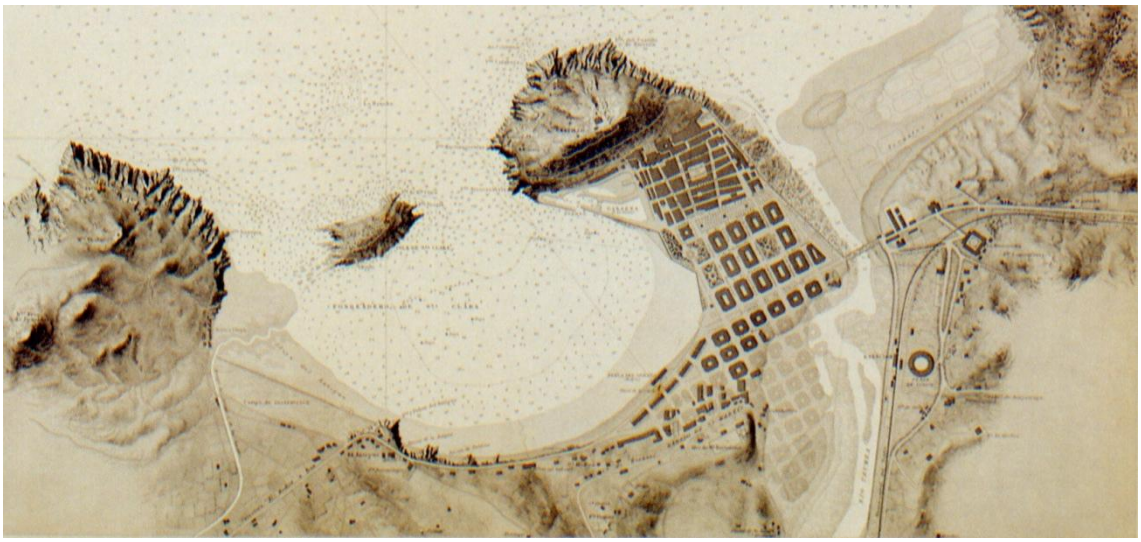


Fig. 165: "Costa Norte de España: Plano de la Concha y puerto de San Sebastián, (…)", 1884, reproducción parcial. (SGE, Cartoteca Histórica (arm. F, tabl. 2, carp. 1, n. 220).

Fig. 166: Plano de San Sebastián, 1897, reproducción parcial. (SGE, Cartoteca Histórica, arm. F, tabl. 2, carp. 2, n. 222).

2.7.2 La manifestación urbana de la capitalidad

Si bien la conformación del primer ensanche de San Sebastián refleja el cambio de dirección de que estaba siendo testigo la ciudad en los primeros años de la segunda mitad de siglo, su definitiva designación como ciudad capital incidió tanto en la sucesión de transformaciones urbanas que se impulsaron en el cuerpo central de la ciudad, como en su influencia en el territorio circundante.

2.7.2.1 La construcción de la ciudad central

Con la paulatina construcción del propio ensanche, la ciudad fue acogiendo un notable número de intervenciones urbanas y edificios singulares que irían reforzando su cuerpo central y determinando su configuración futura.

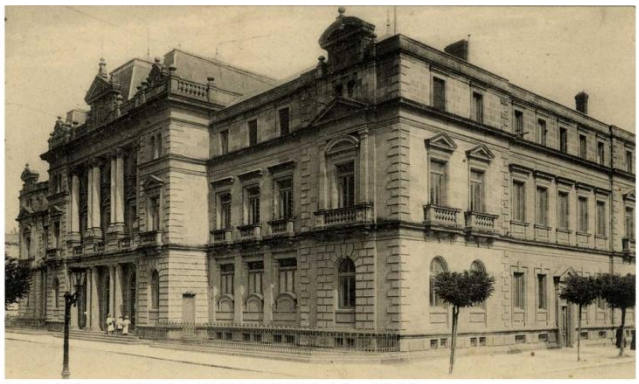
2.7.2.1.1 Edificios públicos

El definitivo asentamiento de la sede del gobierno provincial en la ciudad condujo a finales del siglo XIX a la construcción de un edificio institucional que, situado en pleno corazón del primer ensanche, desplazó el centro administrativo hacia él (fig. 167a). De forma análoga, a raíz de la real disposición que declaraba la obligatoriedad de situar los institutos provinciales de segunda enseñanza en las capitales provinciales, la ciudad acogería desde 1900 el centro en un nuevo edificio en las proximidades de la iglesia del Buen Pastor (fig. 167b). El Palacio de Justicia (1903) o la Escuela de Artes y Oficios (1900) irían reforzando asimismo su carácter de centro administrativo.

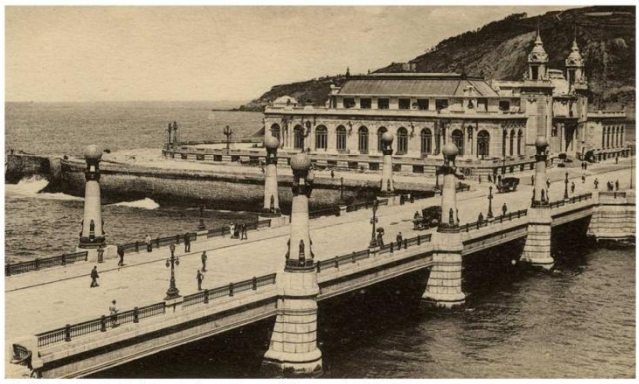
En torno al nuevo centro político se fueron localizando también las sedes de bancos y cajas de ahorros. Gárate y Martín (1995) apuntan a que la necesidad de gestionar las inversiones que requirió en esos años la construcción de las distintas líneas de ferrocarril que se impulsaron en Gipuzkoa (cfr. 2.5) favoreció la aparición de las primeras instituciones financieras en la ciudad. Y sería la familia Brunet, uno de los primeros motores del primer desarrollo fabril de la provincia, la precursora de las primeras instituciones bancarias. Tras estas primeras iniciativas, se produjo a finales de siglo un importante punto de inflexión en la historia bancaria española, al concederse por orden ministerial en 1874 el monopolio de emisión de billetes al Banco de España. Como consecuencia de ello, esta entidad centralizó el negocio bancario, de modo que aquellos bancos de emisión locales que no se adhiriesen al él serían suspendidos. A partir de aquel momento, las entidades financieras y bancarias de cierto relieve en San Sebastián pertenecerían a la iniciativa pública. Sería en 1879 cuando se fundó la Caja de Ahorros Municipal bajo el patrocinio del Ayuntamiento, mientras que sería en 1896 cuando la Diputación impulsó la creación de la Caja de Ahorros Provincial de Gipuzkoa. Al mismo tiempo, el Banco de España abrió sus puertas en la ciudad en 1874, instalando sus oficinas a partir de 1881 en la calle Garibay. Con ello se vio reforzado el carácter de ciudad de servicios que San Sebastián estaba adquiriendo.

En el ámbito asistencial, entre finales de siglo XIX y primeros del XX San Sebastián vivió un notable impulso de instalaciones de diversa índole, apoyado por la doble condición de capital administrativa y centro de veraneo de la clase alta y aristocrática. Si bien este aspecto es tratado con mayor detalle más adelante (cfr. 2.8), cabe citar la construcción de centros públicos como el Hospital de Manteo (1888), la Casa de Socorro Municipal (1881) o el Sanatorio Antituberculoso de Nuestra Señora de las Mercedes (1912); centros benéfico-asistenciales como el Asilo Matía (1889), el Asilo de Zorroaga (1904) o el Asilo de la Caridad de San Bartolomé (1909); o la docena de clínicas privadas que se instalaron en la ciudad entre 1900 y 1936. Y a mediados de siglo se erigió en el Alto de Zorroaga el Hospital Provincial, el cual, junto a otros centros especializados, conformó la actual Ciudad Sanitaria de San Sebastián.

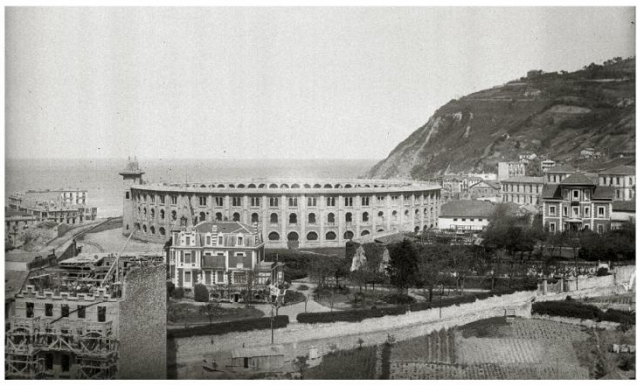
a) Diputación Foral de Gipuzkoa. (IEFC, Colección Thomas)


b) Instituto Provincial. (© CC BY-SA: L.L., KMK)

c) Gran Casino. Col. (IEFC, Colección Thomas)


d) Puente de la Zurriola y Gran Kursaal. (KMK)

e) Real Caseta de Baños. (IEFC: ACM-3-1911, Colección Thomas)


f) Plaza de toros del Txofre en 1920. (© CC BY-SA: Kutxa Fototeka)

g) Ampliación y peatonalización del Paseo de La Concha. (KMK)

h) Vista sobre el río Urumea. (IEFC, Colección Thomas)

Fig. 167: Intervenciones urbanas fruto de la capitalidad (a-h).

2.7.2.1.2 Jardines y paseos públicos

La transformación que vivió la ciudad en su primera fase de construcción entre 1860 y 1930, correspondiente al periodo de construcción y consolidación del Ensanche Cortázar, trajo consigo una urbanización con elevada presencia de jardines y paseos públicos. Tal y como señala Calvo (1983), se trata de un periodo en que la ciudad pasa de ocupar un espacio urbano de 40 Ha y que acoge a 14.000 habitantes, a ocupar 300 Ha y albergar una población de 78.432 habitantes. En dicho espacio temporal se fue configurando una extensión urbanizada y parcelada que en 1930 contaba con un estado de consolidación muy avanzado y que se completaría en pocos a años. Se produjo, por tanto, un mayor aumento de la extensión urbana que de población (la población aumentó un 560% mientras que el suelo urbanizado creció en un 750%).

La autora fundamenta este crecimiento diferenciado entre espacio urbanizado y población, en parte, en que una superficie importante fue ocupada mediante ensanches, un tipo de urbanización que exigía amplios viales y una edificación de viviendas grandes, destinadas a la burguesía. A ello se sumaba la demanda de viviendas de la población flotante, para la época estival, y que en muchos casos adoptaban la tipología de villas y palacetes, los cuales ocupaban una notable extensión de urbanización de los cerros que rodeaban la bahía y que tenían, en cambio, una densidad poblacional muy menor. La vocación turística de la ciudad exigía, asimismo, que su ampliación se adecuase a dicha circunstancia, garantizando que su extensión urbana mantuviera un nivel de calidad elevado.

En dicho contexto se llevó a cabo la urbanización de jardines y paseos públicos como la Alameda del Boulevard (1864), los jardines de Alderdi Eder (1879, fig. 167c), la ampliación y peatonalización del paseo y voladizo de La Concha (1910, fig. 167g), el paseo de la Zurriola (1921) y del Urumea (a partir de su progresivo encauzamiento, fig. 167h); y plazas como la actual Plaza Gipuzkoa, donde se situó el Palacio de la Diputación.

Da cuenta del papel que cobró la configuración de espacios públicos el hecho de que cuando el Ensanche Cortázar se consolidó definitivamente, los usos del suelo eran en un 45% para espacios públicos, 8% para edificios públicos, 15% espacios libres y un 30% manzanas de casas.[34]

2.7.2.1.3 Parques y equipamiento para el ocio

La formación de la nueva capital se vio también reforzada por el auge de las actividades derivadas del incipiente turismo de calidad, propiciada por la presencia de la realeza en los veranos donostiarras desde la década de 1880. El aprovechamiento de sus excepcionales condiciones naturales y con el apoyo del desarrollo de los medios de transporte, con especial incidencia del ferrocarril, la capital guipuzcoana orientó gran parte de su actividad económica hacia el fomento de un veraneo de élite. Se fue instalando un comercio diversificado y de lujo en respuesta al elevado poder adquisitivo de la burguesía donostiarra y del veraneo de largas estancias de la propia realeza y del séquito de políticos, aristócratas y familias adineradas que la acompañaban.

A raíz de ello la ciudad acogería un importante número de proyectos urbanos estrechamente ligados al fomento del sector turístico. Una de las primeras iniciativas de esta índole fue la destinada a erigir un casino en la ciudad. La primera petición para un edificio de esta clase se efectuó en 1867, aunque la autorización definitiva no llegó hasta 1881 por Real Orden. Fue en los jardines de Alderdi Eder donde se localizó, siendo este el edificio que en la actualidad ocupa el Ayuntamiento de San Sebastián (fig. 167c).

[34] Ayuntamiento de San Sebastián, Negociado de Urbanismo, Plan Especial de Reforma Interior del Área R, 1978; cit. por Calvo, 1983.

Según señala Calvo (1983), los ingresos que procuraban los veraneantes y las actividades ligadas al juego hicieron posible que se llevase a cabo una ardua labor urbanizadora dirigida a elevar el nivel urbano de la ciudad.

Entre las intervenciones realizadas recibió especial atención el entorno de la playa, mediante el establecimiento del balneario "La Perla del Océano" (1911) y la Caseta Real de Baños (1911, fig. 167e), próximos al Palacio Miramar, el cual había sido construido entre 1889 y 1893 para alojar a la familia real durante la época estival. Reforzaron la dotación turística y de ocio los hoteles Continental (1884) y Maria Cristina (1911); los teatros Victoria Eugenia (1911), Miramar (1913) y Bellas Artes (1914); el Gran Casino primero (1882) y el Gran Kursaal después (1916); o la plaza de toros del Chofre (1902, fig. 167f).

El fomento de parques y espacios para el ocio no sólo se limitó al entorno del ensanche, sino que se amplió ostensiblemente con intervenciones como el ferrocarril y transbordador que daban acceso al parque de Ulía (1901 y 1907) o el Casino y Parque de Atracciones del Monte Igueldo (1912), a los que se accedía mediante la carretera y el funicular habilitados para tal fin.

Tal y como señalan Font, Jiménez y Martín (1980), el elevado estándar urbano que estableció su carácter de capital del veraneo condujo, en los años 1920, a la necesidad de intervenir también en el entorno distante, mediante la construcción del Golf y el Circuito Automovilístico de Lasarte (1923) y el Hipódromo de Zubieta, en Lasarte (1916).

Fig. 168: Imágenes de las calles y terrazas de San Sebastián a principios del siglo XX. Avenida de la Libertad (a); Alameda del Boulevard (b); terraza del Hotel María Cristina (c); terraza del Café Raga. (KMK [a-b]; © CC BY-SA: MARTIN, R., Kutxa Fototeka [c-d])

Fig. 169: Teatro Victoria Eugenia y Hotel María Cristina a principios de siglo XX. (Carta postal)

Fig. 170: Plaza de toros del Txofre, 1918. (© CC BY-SA: MARTIN, R., Kutxa Fototeka)

2.7.2.1.4 Servicios técnicos en red

En el marco del impulso general que tuvieron las mejoras en los servicios técnicos en red en aquellos centros urbanos que fueron designados sedes municipales (cfr. 2.6), en el caso de San Sebastián dichas mejoras se manifestaron con especial incidencia, en consonancia con el rango urbano que estaba adquiriendo la ciudad.

Por un lado, resultó particularmente novedosa la introducción del teléfono automático en la ciudad en 1926, servicio que se introducía por vez primera en España. En relación al alumbrado urbano, en 1861 fue prevista la fundación de una fábrica municipal con objeto de garantizar la iluminación de la ciudad por medio de gas, a pesar de que su construcción se vio demorada por las obras derivadas del derribo de las murallas y la construcción del ensanche. Con cierta posterioridad, fue en 1896 cuando se instaló el alumbrado eléctrico. Y, ligado a la explotación de la playa y los baños de mar, en 1926 fueron inauguradas las cabinas subterráneas del paseo de La Concha.

Por otro lado, el sistema de abastecimiento y saneamiento de la ciudad ha sido también testigo de importantes mejoras desde finales del siglo XIX. Tras los primeros proyectos de traída de aguas relativamente modestos, el incremento poblacional de la ciudad requirió que a finales del siglo XIX fueran acometidas las obras de construcción de la traída de aguas del río Añarbe (el denominado Canal Alto), tras haber sido declarado de utilidad pública el abastecimiento de aguas de la Ciudad de San Sebastián y conceder a su Ayuntamiento el derecho de derivar aguas del río Urumea o de sus afluentes (Sáez, 1999). Tras esta primera traída de importante envergadura, el abastecimiento de la ciudad requirió a mediados del siglo XX otra importante ampliación, la cual acarreó la construcción de un nuevo canal de conducción (el Canal Bajo, en 1958).

Con cierta posterioridad, la construcción en 1975 de la presa de Añarbe supuso asimismo un notable salto cualitativo en el sistema de abastecimiento de la ciudad en relación al resto de la provincia, pues dotó a la comarca de San Sebastián de un embalse con una capacidad de 44 hm^3, muy superior a cualquiera de los otros embalses con las que contaban los municipios guipuzcoanos. Fue a través de la Mancomunidad de Añarbe, constituida en 1968 e integrada por los municipios de Pasaia, Errenteria, Hernani, Usurbil, Lezo y Urnieta, como se llevó a cabo la construcción de la presa y la necesaria conducción de sus aguas. Dicha conducción se realizó hasta 1992 a través de los denominados Canal Alto (embalse de Artikutza) y Canal Bajo (embalse de Añarbe), con una capacidad de 250 l/s y 1.100l/s respectivamente, de modo que configuraban dos redes independientes de alta y baja presión. En 1990, este sistema abastecía al 44,22% de la población total de la provincia, que en aquel momento era de 697.435 habitantes (similar a la población actual).

Frente a ello, el resto de la provincia se encontraba en la siguiente situación: Legazpia, Zumarraga y Urretxu se abastecían del embalse Barrendiola, con capacidad de 1,35 hm^3, mientras que el resto de municipios de la cuenca del Urola se abastecía de la toma directa de ríos o manantiales; Irun y Hondarribia contaban con los embalses de San Antón (6,09 hm^3) y Domiko (0,4 hm^3), sobre el río Endara; en el Deba, los embalses de Urkulu (10 hm^3) y Aixola (3 hm^3) abastecían a Aretxabaleta, Mondragón, Oñati, Eskoriatza, Elgeta y Eibar, de modo que el resto de municipios recurría a aguas superficiales y manantiales (entre ellos, Bergara, Elgoibar o Placencia de la Armas); y en el Oria, solo contaban con el embalse de Lareo, con una capacidad de 2,3 hm^3, de manera que el abastecimiento de esta área se realizaba sobretodo mediante captaciones superficiales y de aguas subterráneas. Así, los principales núcleos del Oria, como Tolosa, Beasain o Andoain, utilizaban la captación directa de río en un 75% de los casos (Puerta, 1990).

La situación que presenta el abastecimiento de agua de la ciudad antes de la instauración de los ayuntamientos democráticos es ejemplo, por tanto, de la privilegiada posición que esta ocupaba dentro de la provincia. Igualmente, dentro de la propia comarca de San Sebastián tan solo la ciudad contaba en 1980 con un sistema propiamente urbano de abastecimiento que organizase la distribución de los recursos de manera racional y que garantizase su llegada a todos los entornos urbanizados (Font, Jiménez y Martín, 1980). Resulta reseñable que, frente a ello, otros municipios de menor tamaño contaran con sistemas de abastecimiento de características similares a los de los entornos rurales. Son ejemplo de ello municipios tan relevantes como Errenteria (50.000 hab.) o Hernani (20.000 hab.), de notable carácter industrial y elevada actividad urbana.

De modo similar, San Sebastián se vio beneficiada desde 1972 con la construcción del Colector del río Urumea. La situación que presentaba la provincia en 1990 en cuanto a sus vertidos líquidos era delicada, en relación a la capacidad receptora de sus ríos, tal y como recoge el trabajo de Pérez Olozaga e Izco (1990). La suma de los vertidos urbanos (50.000.000 de m³/año) y los vertidos industriales (70.000.000 m³/año) colocaban en aquel momento a Gipuzkoa con un vertido de 3,8 m³/s, cifra similar a los recursos totales de sus ríos en estiaje. De los vertidos industriales, el Urumea recibía el 36%, el Oria el 30%, el Urola el 10% y el Deba el 15%. Sin embargo, en el caso del Urumea, el río no recibía la mayoría de dichos vertidos, gracias a la existencia del colector de saneamiento que transportaba las aguas residuales urbanas e industriales hasta el mar, donde eran vertidos sin tratamiento alguno. Este mismo trabajo aporta también datos sobre el reparto de vertidos industriales y urbanos en cada cuenca, siendo reseñable el elevado porcentaje de vertidos industriales que reciben el Oria y el Urumea, frente al resto de cuencas. Así, tanto el uno como el otro reciben unos vertidos industriales anuales de unos 23.000.000 m³, frente a unos vertidos urbanos de cerca de 10.000.000 m³. Dichos datos relevan la enorme ventaja que supuso para San Sebastián la construcción del citado colector, frente a la ciudad de Tolosa, la cual tuvo que lidiar con los problemas derivados de dicha contaminación durante mucho tiempo.

2.7.2.1.5 Proyectos de ampliación urbana

La fructífera construcción del Ensanche Cortázar y la colmatación del suelo disponible en el entorno más próximo impulsaron una sucesión de proyectos de ensanche que, a pesar de presentar unas características menos regulares y unitarias, dieron continuidad al crecimiento de la ciudad central en los primeros años del siglo XX. Según señala Calvo (1983), se trata de propuestas que siguieron la pauta del primer ensanche, al seguir las directrices que permitía el relieve de la ciudad, ocupando los terrenos llanos situados hacia el este, en el actual barrio de Gros y Ategorrieta; hacia el oeste, en el barrio del Antiguo; y hacia el sur, sobre las marismas del río Urumea. Mientras que los primeros dos se proyectaron sobre ámbitos que contaban ya con un cierto grado de urbanización, el tercero se planeó sobre marismas y la dificultad de su desecación retrasó el proyectó hasta la década de 1940. No obstante, a pesar de tratarse de planificaciones desarrolladas en los años 1920, el único que se llevó a cabo con relativa rapidez fue el ensanche de Kursaal-Gros-Ategorrieta, aunque sufrió importantes modificaciones en su caracterización de ciudad jardín en el extremo este de la propuesta.

En efecto, antes de que finalizara el siglo XIX ya habían sido proyectados el Ensanche Oriental (1882), sobre los terrenos ganados al mar una vez concluidas las obras de encauzamiento del río en su margen izquierda; y el primer Ensanche de Gros, de José de Goicoa (1881), situado entre la carretera de Francia y la línea que presentaba el litoral en aquel entonces. Tras este primer crecimiento fueron acometidas las obras de encauzamiento de la margen opuesta del río, en su desembocadura, labor urbanizadora que daría lugar a la construcción del puente de la Zurriola (1915-1921), la cual señaló el punto de inicio de la nueva línea de costa, en continuidad con la Alameda del Boulevard. Sobre los terrenos ganados al mar se

Proyectos de transformación urbana en San Sebastián entre 1860 y 1930:

01- Ferrocarril y Estación del Norte, 1864.
02- Plaza Gipuzkoa, 1864.
03- Alameda del Boulevard, 1866.
04- Puente de Sta. Catalina, 1869.
05- Mercado de la Brecha, 1870.
06- Cementerio de Polloe, 1878.
07- Jardines del Alderdi Eder, 1879.
08- Caja de Ahorros Municipal, 1879.
09- Gran Casino, 1882.
10- Mercado de San Martín, 1882.
11- Diputación Provincial, 1883.
12- Hotel Continental, 1884.
13- Iglesia del Buen Pastor, 1887.
14- Hospital Civil San Antonio Abad, 1887.
15- Tabacalera, 1888.
16- Tranvía a la Estación del Norte, 1888.
17- Palacio Miramar, 1889.
18- Cárcel de Ondarreta, 1890.
19- Tranvía a Errentería, 1890.
20- Tranvía al Antiguo, 1890.
21- Pescaderia, 1899.
22- Instituto Provincial, 1900.
23- Escuela de Artes y Oficios, 1900.
24- FFCC a Ulia, 1901.
25- Plaza de Toros del Chofre, 1902.
26- Tranvía a Amara, 1903.
27- Palacio de Justicia, 1903.
28- Puente de Maria Cristina, 1903.
29- Asilo de Zorroaga, 1904.
30- Voladizo de la Concha, 1910.
31- Hotel Maria Cristina ,1911.
32- Teatro Victoria Eugenia, 1911.
33- Balneario la Perla, 1911.
34- Casa Real de Baños, 1911.
35- Encauzamiento del río Urumea, 1911-26.
36- Funicular de Igueldo, 1912.
37- Casino de Monte Igeldo y Parque de Atracciones, 1912
38- Paseo Nuevo, 1912.
39- Topo (FFCC a la frontera), 1912.
40- Tranvía a Tolosa, 1912.
41- Construcción del muro de San Bartolomé, 1912-1914.
42- Cine Miramar ,1913.
43- Campo de fútbol de Atocha, 1913.
44- Teatro Bellas Artes, 1914.
45- Palacio La Cumbre, 1914.
46- Tranvía a Gros, 1915
47- Puente de la Zurriola, 1915-21.
48- Nuevo Gran Kursaal, 1916.
49- Ciudad Jardín de Loiola, 1916.
50- Palacio del Mar, 1920.
51- Cuarteles de Loiola, 1923.
52- Museo Municipal de San Telmo, 1926.

Planes de Ensanche proyectados entre 1860 y 1930:

Ensanche Cortazar, 1864
Ensanche de Gros, 1881
Ensanche Oriental, 1882
Ensanche de Amara, 1914 / 1940
Ordenación de villas de Ondarreta, 1917
Ensanche de La Zurriola, 1921
Ensanche del Antiguo, 1921

Edificado en 1950

Fig. 171: Proyectos de transformación urbana en San Sebastián entre 1860 y 1930. (MGB)

erigieron el nuevo Gran Kursaal (1916) y el denominado Ensanche de la Zurriola, aprobado en 1921 sobre la propuesta de Moreno y Alday. Por último, fue a partir de 1921 cuando se convocó el concurso de proyectos para el Ensanche de Ategorrieta-Gros, el cual cubría el extremo oriental del barrio y se extendía hasta la falda del monte Ulía. Fue la propuesta de Díez Tolosana (arq.) y Machimbarrena (ing.) la escogida (Font et al., 1980; Calvo, 1983; Fernández Cuesta, 2012).

En el extremo occidental de la ciudad se situaba el barrio del Antiguo, donde a partir de 1841 se habían ido localizando algunas fábricas y talleres y donde, progresivamente, se fueron instalando algunas de las principales fábricas de la ciudad. Calvo señala entre los motivos que favorecieron este crecimiento el bajo coste de los terrenos, por su alejada posición, y su estratégica posición como importante núcleo de comunicaciones, al discurrir por ellos la carretera Madrid-Irún y otros caminos de enlace con los barrios del entorno. Esta circunstancia había motivado el asentamiento de casas para obreros a lo largo de los caminos existentes, cuyo eje vertebrador lo constituía la calle Matía. Sin embargo, además del carácter obrero e industrial que estaba adquiriendo este entorno, se encontraba también próximo al Palacio Miramar (residencia estival de la realeza) y el frente de Miraconcha, ocupado por villas veraniegas, así como a la propia playa. Por este motivo, a finales del siglo XIX la Sociedad de Brunet y Cía. impulsó la parcelación y urbanización los terrenos que poseía en Ondarreta, dando lugar unos años más tarde a una ordenación de villas de recreo para la burguesía (1917).

Se trataba, por tanto, de un entorno habitualmente frecuentado por las clases acomodadas a pesar de su alejada posición respecto al centro de la ciudad, apoyado desde 1912 por el funicular, casino y parque de atracciones del Monte Igueldo. De modo que a partir de 1918 la Comisión de Ensanche promovió un concurso de proyectos para el futuro desarrollo del barrio, del cual resultó premiada la propuesta de Luis Elizalde en 1921 (Calvo, 1983). La superficie que abarcaba el plan era de 63 Ha y aspiraba a constituir "una población higiénica, alegre, tranquila, una Ciudad Jardín importante por su capacidad de 30.000 personas y en las que buscan reposo los que de ordinario acuden a San Sebastián a sus negocios y trabajos" (Anabitarte, 1971: 34).

La propuesta se extendía hasta el barrio de Ibaeta, se organizaba mediante una trama ortogonal en torno a las actuales avenidas Zumalacárregui y Tolosa e incluía cuatro tipologías edificatorias distintas en manzana abierta: casas de vecindad, casas de campo con garaje, casas de empleados y construcciones económicas para obreros. La zona central se destinaba a uso residencial, mientras que las zonas periféricas se reservaban para el uso industrial (Galarraga et al, 2002). Según Calvo, el plan propuesto revalorizó los terrenos de esta área e intensificó su construcción a través de distintas iniciativas parciales (de uso residencial e industrial) que mantuvieron tan sólo el esquema viario de la propuesta de Elizalde. Sin embargo, a pesar de este proceso de densificación, la lejanía respecto al centro de la ciudad, el elevado coste que exigía su urbanización y la simultaneidad con otros proyectos de ensanche frenó su completo desarrollo.

La última de las zonas llanas de la ciudad central en ser ocupada se situó al sur del Ensanche Cortázar. Tal y como señala Calvo, el Ensanche de Amara es el que ha requerido más tiempo para su consolidación y el que ha recogido, por ello, diferentes concepciones y necesidades de la ciudad. Los trabajos de desecación de las marismas de Santiago se iniciaron a finales del siglo XIX, aunque se prolongaron, por su complejidad, hasta 1913, momento en que se convocó el concurso para el ensanche de este ámbito. De las dos propuestas presentadas resultó escogida la de Azqueta y Gurruchaga, la cual sentó un significativo precedente, a pesar de quedar detenido el proyecto por los acontecimientos de la época. Fue en 1935 cuando se impulsó de nuevo el proyecto, convocándose un nuevo concurso, del que resultó ganadora la propuesta del ingeniero municipal Machimbarrena, junto a Gaiztarro, la cual fue aprobada por el ayuntamiento en 1938 y ratificada en 1940. La propuesta se extendía a lo largo de la

vega del Urumea, hasta la zona donde se había proyectado la ciudad jardín de Loiola, además de saltar a la otra orilla del Urumea y prever una zona de ciudad-jardín, al sur del actual parque de Cristina-Enea. Esta propuesta inicial sufrió modificaciones incluidas por el propio Machimbarrena, que supusieron una notable densificación del plan, además de volver a la manzana cerrada como principal tipología edificatoria (Calvo, 1983).

Además de las propuestas de ensanche, hubo un notable desarrollo de colonias estivales que se fueron configurando entre el último tercio del siglo XIX y los primeros años del siglo XX, que supusieron la progresiva ocupación de las colinas de alto valor paisajístico por grandes fincas, en respuesta a a demanda de residencia secundaria de calidad. Calvo señala que estas se localizaron en tres zonas. Por un lado, en el entorno de Miraconcha, el Palacio Miramar y Ayete, el cual se extendía también a la zona del Seminario y a la ladera del monte Igueldo. Por el otro, en la zona de Ategorrieta, la cual constituía la salida de la capital hacia Irun y Francia, hecho que impulsó una sucesión de proyectos de mejora que mantuvieran el carácter de ciudad jardín que había adoptado de manera espontánea en los primeros años, amenazado por la proximidad del puerto de Pasaia y la progresiva necesidad de vivienda obrera. Los usos no residenciales que se asentaron en este ámbito, como clínicas privadas y centros de enseñanza, mantuvieron la tipología de edificación aislada y rodeada de espacios ajardinados. Y por último, las pequeñas colonias veraniegas de Martutene y Loiola, en la vega del Urumea. Junto a ellas, se fueron conformando algunos asentamientos proletarios, barrios obreros y núcleos de extrarradio, como Atocha-Eguía; la zona de Ategorrieta-Intxaurrondo, muy condicionada por el paso del Ferrocarril del Norte, el cual dividía el ámbito en dos zonas diferenciadas; y algunos asentamientos puntuales.

2.7.2.2 El alcance territorial de su influencia

2.7.2.2.1 Infraestructuras de transporte en torno a San Sebastián

Uno de los medios de transporte que alcanzaron mayor popularidad durante la segunda mitad del siglo XIX y primer tercio del siglo XX fue el de los tranvías. Además de constituir un medio eficaz para organizar los flujos internos de las ciudades, también resultaron claves para conectar los centros urbanos y sus poblaciones más próximas. Larrinaga (1999) señala que, en un momento en que el movimiento entre poblaciones se vio notablemente incrementado por la propia integración del territorio y del mercado, los tranvías no solo facilitaron el traslado de viajeros de un modo cómodo y económico, sino que ayudaron a regular el tránsito de los cada vez más numerosos carruajes dentro de los principales asentamientos urbanos. De modo que, ante el desarrollo urbano y demográfico del que estaba siendo testigo la ciudad a mediados del siglo XIX, San Sebastián pronto inició las primeras gestiones para la instauración de este medio de transporte.

El proyecto de ampliación de la ciudad que estaba en marcha ofrecía unas condiciones idóneas para su establecimiento, gracias al trazado de unas calles amplias, rectilíneas, racionalmente organizadas y prácticamente horizontales. No obstante, el impulso que recibió el entorno del puerto de Pasaia a partir de 1870 contribuyó a que la red de tranvías que se fue configurando en San Sebastián, además de cubrir su tramo urbano, se extendiera hacia su periferia y enlazara la capital con el puerto, primero, y con Errenteria después, núcleo fabril que la situaba entre uno de los centros económicos más relevantes de la provincia. Tras la sucesión de diversas propuestas de trazado, fue en 1886 cuando finalmente se aprobó el proyecto de Eusebio García, para cuyas obras fue constituida la “Sociedad del Tranvía de San Sebastián” (Larrinaga, 1999: 130).

Partiendo de la Alameda del Boulevard, se conformaron varios ramales. Hacia el oeste, el trazado atravesaba el túnel del Antiguo y alcanzaba el barrio de Venta Berri. Y, hacia el este, atravesaba la avenida de la Libertad, cruzaba el puente de Santa Catalina, seguía por Ategorrieta y se dirigía así hacia Pasaia y Errenteria. En su tramo urbano contaba con dos ramales: uno que recorría el primer ensanche, por los jardines de Alderdi-Eder, la Alameda del Boulevard y la calle Okendo; y otro que comunicaba la estación del Norte con el centro urbano. Los primeros tramos urbanos entraron en funcionamiento en 1887, aunque la totalidad de la línea no se puso en explotación hasta 1890. La línea general de Venta Berri a Errenteria, con enlace en la Alameda, cubría una distancia de 10.700 ml y fue impulsada por tracción animal hasta 1897, momento en que se inició su electrificación, la cual finalizaría en 1912. Con el tiempo el número de trayectos se fue ampliando, de modo que el grueso de las líneas del tranvía de San Sebastián quedó integrado por:

Línea N.	Trayecto
1	Alameda - Errenteria
2	Alameda - Pasaia
3	Alameda - Herrera
4	Alameda - Ategorrieta
5	Alameda - Venta Berri
6	Alameda - Igeldo
7	Alameda - Estación de Amara
8	Alameda - Gros
9	Alameda - Estación del Norte

Fuente: PERIS TORNER (2012)

Además de esta primera red de tranvías y siguiendo la dinámica de enlazar la ciudad capital con su entorno, en 1900 inició su andadura la segunda línea de tranvía que se establecería en Gipuzkoa, que uniría San Sebastián con Tolosa. La iniciativa fue llevada ante la Administración de la mano de Leonardo Alberto Monigatti, quien propuso la construcción de un tranvía eléctrico que pasara por Hernani, Urnieta, Andoain, Villabona e Irura, hasta llegar a Tolosa. Fue otorgada su concesión por Real Orden en 1902 y para llevarla a cabo se constituyó en 1904 la sociedad anónima "Compañía del Tranvía Eléctrico de San Sebastián" (Larrinaga, 1999).

El replanteo del trazado inicial llevó al estudio de hasta cinco variantes y el itinerario contaría con estaciones en las principales poblaciones y 18 apartaderos en vía doble. Diversos problemas económicos fueron retrasando la construcción de la línea, de modo que el tramo de San Sebastián a Andoain se inauguró el 11 de agosto de 1911 y el segundo tramo hasta Tolosa, el 27 de agosto de 1912. El trayecto de la línea finalmente construida nacía en la Alameda, aunque en su tramo urbano utilizaba la red de Tranvías de San Sebastián. El trazado se prolongaba 26 km, contaba con 13 estaciones y se construyó en vía métrica, la cual discurría junto a la carretera de Madrid a Irun, de la cual se separaba al llegar al alto de Teresategi (junto a Lasarte) durante un kilómetro, atravesando un túnel de 50 m. Además de las estaciones situadas en entornos urbanos, la línea contó con enlaces a asentamientos fabriles a lo largo de su recorrido, como el de Cementos Rezola en Añorga, la cantera a esta en Aduna, La Algodonera Guipuzcoana en Andoain, las papeleras Portu Hermanos y Echezarreta en Irura y, en Tolosa, la Papelera Ruiz Arcaute y Cía., la Fosforera.

De este modo, y tal y como señala Larrinaga, este tranvía no solo sirvió para el transporte de pasajeros, sino también para el de mercancías. Fueron numerosas las empresas del entorno de Tolosa que requirieron el servicio de esta línea para trasladar sus productos y materias primas hasta el puerto de

Fig. 172: Paso del tranvía de San Sebastián a Tolosa, a la altura de Villabona, 1914. (© CC BY-SA: OJANGUREN, I.)

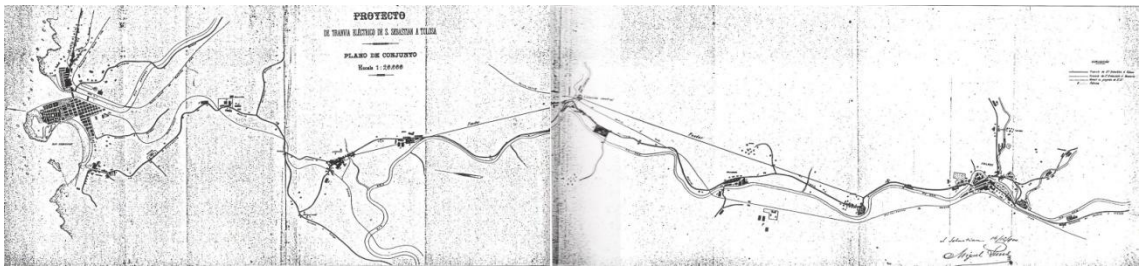


Fig. 173: Proyecto del tranvía eléctrico de San Sebastián a Tolosa, plano de conjunto, 1902. (AMT: D-8-1-15, MARTÍN RAMOS, 1993)

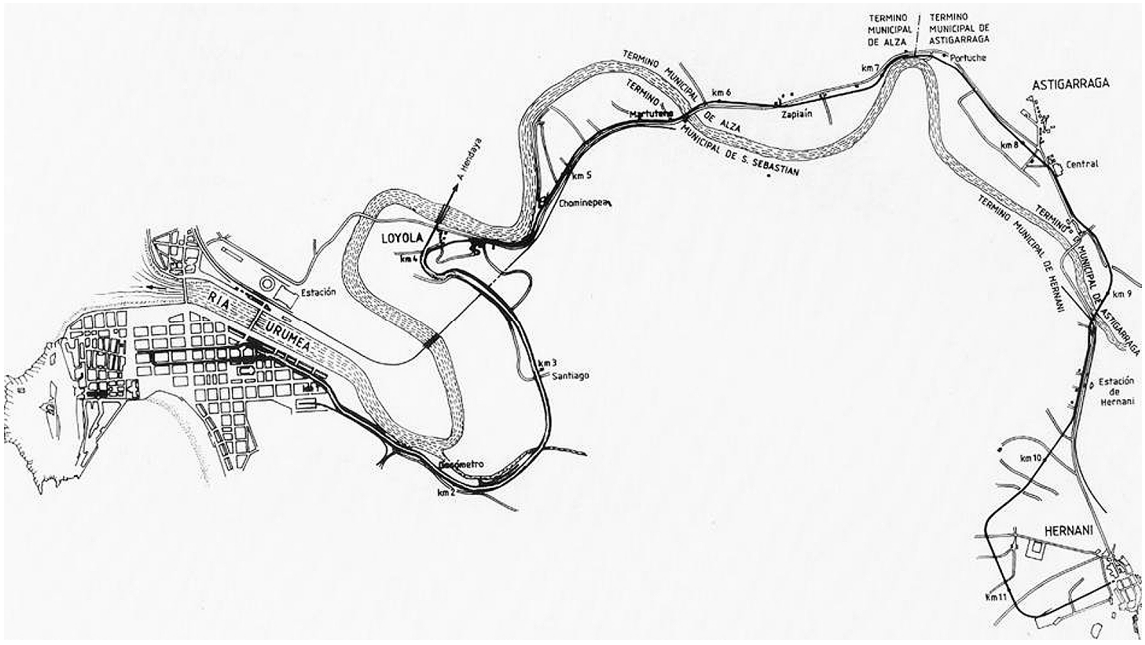


Fig. 174: Trazado del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani. (BLAS SEDANO, L., *Revista Carril,* N. 26, marzo de 1989)

Pasaia. Además, sirvió para el abastecimiento del mercado de alimentos de primera necesidad. Por ello, este tranvía adquirió relevancia como elemento de integración territorial y de mercado de la ciudad capital con el entorno del Oria medio y con uno de los principales centros económicos de la provincia, Tolosa.

Además de la red de tranvías descritos, San Sebastián contó con dos líneas de ferrocarril que ejercieron el papel de tranvías interurbanos. Se trata del Ferrocarril a Hernani, por un lado, y el Ferrocarril de Ulia por el otro. El primero tuvo su origen en 1889 cuando Tomás de Erice presentó ante la Administración el proyecto de un ferrocarril de vía estrecha que cubriera la unión entre la capital y la villa, contemplando tanto tramos en vertiente tranviaria como tramos en vertiente ferroviaria, en función de los terrenos que se atravesaran. Al discurrir por un trayecto que la línea del Norte ya cubría, nació con un carácter marcadamente comarcal, pero, con tal de no contraponerse a los intereses del Tranvía de San Sebastián, tuvo que constituirse como ferrocarril. Sería finalmente en 1902 cuando nacería la "Sociedad del Ferrocarril de San Seabstián a Hernani". Con una longitud de 11.600 ml, contó con 5 estaciones: Peñaflorida, Amara, Loiola, Astigarraga y Hernani, además de 25 apeaderos. Funcionó como línea independiente hasta que en 1923 pasó a manos de la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías (cfr. 2.5.1).

El Ferrocarril de Ulía fue inaugurado también en 1902 y cubrió durante un breve periodo de tiempo el trayecto entre Ategorrieta y la cumbre del monte Ulía, que acogía un restaurante y varias pistas de tenis. Ya ha sido señalado el carácter turístico de esta línea (cfr. 2.5.1), la cual reducía su servicio a la época estival y los fines de semana. Con la competencia creada tras la instalación del Funicular del Monte Igeldo, en el extremo opuesto de la ciudad, caería en el olvido y sería clausurada en 1917.

Es así como San Sebastián vio afianzada su influencia territorial a través de la construcción de enlaces comarcales. La suma de los tranvías interurbanos y los ferrocarriles a Hernani y a la frontera francesa otorgaron a la ciudad una centralidad desconocida hasta el momento. La inversión en estas infraestructuras apoyó el crecimiento urbano de la propia ciudad, así como la de los asentamientos con las que quedaba enlazada, y contribuyó a la diferenciación entre estos y ciudad central.

A pesar de que las décadas inmediatamente posteriores a la designación como ciudad capital concentraron un enorme impulso urbanizador, la preeminencia de San Sebastián sobre el resto del territorio se fue afianzando y siguió acogiendo proyectos de mejora urbana. Es ejemplo de ello el proyecto de la Autovía-Variante de San Sebastián entre Añorga y Herrera, como alternativa al tramo urbano de la N-I a su paso por la ciudad. El proyecto inició su andadura en 1956 con la creación, por orden ministerial, de una Comisión de Accesos para "el estudio de la solución técnica y económica de los proyectos que sea preciso realizar para resolver los problemas de circulación en el interior de la población de San Sebastián como en sus accesos y alrededores" (Urquía, 1990). Cabe señalar la existencia de tres alternativas previas a la variante que propondría el mismo Urquía en 1962, que sirven para exponer el diverso carácter que se le quiso otorgar a esta vía.

Un primer proyecto planteaba en 1949 la construcción de una autopista que, partiendo desde la avenida de Ategorrieta, enlazara San Sebastián con la frontera francesa, ante el convencimiento de que no era posible el ensanchamiento de la carretera existente a su paso por Pasaia. Una segunda alternativa, recogida en el Plan Comarcal de San Sebastián de 1950, tenía como objetivo descongestionar el tráfico y al mismo tiempo posibilitar el crecimiento del puerto de Pasaia, con un trazado que apenas contactaba con el entorno urbano, a excepción de su paso por el barrio de Amara durante 600 m. La tercera solución vendría impulsada por la propia Dirección de la Junta de Obras del Puerto de Pasaia, basada en que "tenía superior interés la satisfacción de orden nacional cuales son el tráfico internacional y el

desenvolvimiento del puerto de Pasaia frente a las ventajas de orden local, expresando el temor de que el tráfico local pueda mezclarse con el general" (Urquía, 1990: 14).

De esta manera, la problemática planteada discurría entre la necesidad de aliviar el elevado tráfico local que soportaba para aquel entonces San Sebastián y el tráfico de tránsito que se dirigía hacia la frontera. La cuarta solución recogida en el plano (fig. 175) muestra el trazado proyectado por Fco. Javier Urquía, semejante al que finalmente se terminaría realizando. Uno de los principales argumentos sostenidos por el equipo redactor recaía en los datos de tráfico con los que se contaba en 1962, que indicaban que el 90% del tráfico que soportaba la travesía de San Sebastián era de entrada y salida frente al 10% que correspondía exclusivamente al tránsito. Como consecuencia de ello, la propuesta consideró preferente la necesidad de proporcionar nuevos accesos a la ciudad que permitieran el alivio del paseo de Miraconcha y sirviera de unión a los barrios periféricos, contando para ello con tres enlaces con la ciudad.

A pesar de que el anteproyecto fue aprobado a finales de 1960 por la Dirección General de Carreteras, la variante no entraría en funcionamiento hasta 1972. La solución adoptada combinó finalmente el doble objetivo de proporcionar un enlace territorial como autopista y resolver los problemas de tráfico interno de la ciudad, circunstancia que motivó severas críticas (Font, Jiménez y Martín, 1980). La tardanza en su ejecución provocó que la autopista de peaje Bilbao-Behobia, abierta tan solo tres años más tarde, apoyara su trazado en la variante existente, de modo que las iniciales previsiones de tráfico de tránsito se vieron ostensiblemente modificadas.

La relevancia de la construcción de esta variante recae en que, siendo un proyecto promovido desde el gobierno central, fue precisamente el tramo correspondiente a la travesía que discurría por la ciudad capital la que se quiso descongestionar, pese a que la carretera N-I debía soportar importantes problemas a lo largo de su trazado, como a la altura de Tolosa, por ejemplo. Parece por tanto relevante el papel que jugó la capitalidad de San Sebastián en el desarrollo de dicho proyecto.

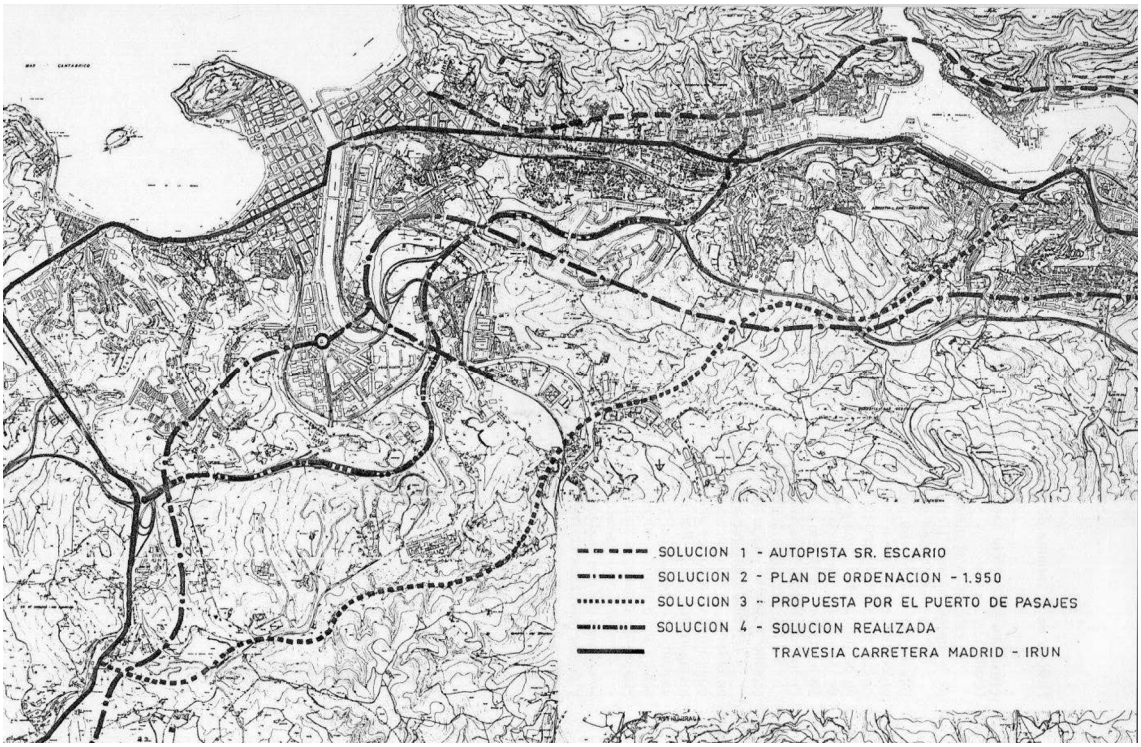


Fig. 175: Diversas alternativas al trazado de la Variante de San Sebastián. (URQUIA, 1990)

2.7.2.2.2 El crecimiento comarcal

Si bien hasta la primera mitad del siglo XX se fue consolidando el cuerpo central de la ciudad, en las décadas posteriores a 1950 cobró mayor relevancia el crecimiento de la periferia de San Sebastián, la cual adquirió escala comarcal. Este aspecto fue ampliamente estudiado por Font, Jiménez y Martín (1980), a través de una revisión histórica del proceso de construcción urbana de la comarca, así como del análisis de distintos aspectos de la realidad comarcal que presentaba San Sebastián a finales de la década de 1970.

Dicho trabajo enmarca un primer periodo, entre 1850 y 1900, en que se va consolidando el proceso de interrelación y acercamiento entre los núcleos urbanos de la comarca, con el desarrollo de algunas carreteras, como la de San Sebastián a Usurbil; de Oiartzun a Larzabal; de Astigarraga a San Sebastián; de Lezo a San Juan, etc. Ese importante desarrollo de infraestructuras acompaña el afianzamiento de la primera industrialización, recibiendo preferencia los núcleos urbanos próximos al puerto de Pasaia, el cual empezó a ser explotado como puerto industrial, tras haber sido descartada la idea de convertir a San Sebastián en ciudad portuaria. Con dicha explotación fue promovida la ciudad residencial de Pasaia Ancho.

A partir de 1900 se fueron produciendo algunos proyectos de ampliación y ensanche en el cuerpo central de la ciudad (cfr. 2.7.2.1.5). Este hecho contrasta con la situación que presentan en la misma época los núcleos industriales de la comarca, donde no llegan los planes de ensanche o alineación, siendo los ensanches de Hernani o Errenteria posteriores a los ensanches de algunos barrios de San Sebastián. Así, a mediados de siglo la estructura urbana de la comarca presenta novedades respecto a los periodos anteriores, con el reforzamiento del ámbito central de Donostia, la configuración del corredor San Sebastián-Errenteria paralelo a la costa y la consolidación de una estructura radial de funcionamiento de ámbito comarcal, apoyado por el desarrollo de las infraestructuras de comunicación (Font et al, 1980).

Tal y como señalan los autores, la década de 1950 resultó singular para la comarca en cuanto a planeamiento, ya que se llevaron a cabo un notable número de planes que afectaban al entorno de San Sebastián. Se trata del Plan de Ordenación de San Sebastián y su zona de influencia (1950); el Plan Provincial de Ordenación (1942); los Planes Generales de Pasaia, de Hernani, de Lezo y de Urnieta; el Plan Provincial de Ordenación Urbana (de Doxiadis); y en 1962, el Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián.

Ya se ha observado que el proceso de introducción del planeamiento en Gipuzkoa tuvo ciertas particularidades (cfr. 2.6). Sin embargo, resulta reseñable la cantidad de planes que se promovieron en un breve periodo de tiempo, algunos de los cuales se adelantaron, incluso, a la aprobación de la Ley del Suelo. Las razones señaladas para explicar tal actividad son tres. Por un lado, se apunta al menor grado de concreción que presentan estos planes respecto a los que se realizaban hasta entonces. En segundo lugar, la situación de postguerra requiere de la incentivación económica, lo que lleva a la calificación de suelo como instrumento de reactivación. Por ello, se fomentan los planes como medio para establecer reservas de suelo para los sistemas urbanos generales, introduciendo así plusvalías sobre grandes superficies de suelo en las proximidades a los núcleos urbanos y sentando las bases para un mercado inmobiliario. Y en tercer y último lugar, se alude al hecho de que se quería dotar de carácter de experiencia piloto a la actividad de la recién creada Comisión Provincial del Plan de Ordenación de Guipúzcoa, designada desde la Dirección General de Urbanismo, bajo la dirección de Bidagor.

Fig. 176: Plan de Ordenación de la Provincia de Gipuzkoa, ámbito correspondiente al área de San Sebastián, 1943. (Erquicia, 2003)

Fig. 177: "Plan de Ordenación de San Sebastián y su zona de influencia", 1950. (Erquicia, 2003)

Según señala Calvo, a mediados de siglo el carácter veraniego y la actividad industrial habían perdido peso en el dinamismo económico de la ciudad y pasaron a ser, en cambio, las actividades terciarias las dominantes, generando la necesidad de mano de obra y un consecuente incremento poblacional. La autora señala que el dinamismo económico de la ciudad de este periodo se debe, de modo indudable, a su condición de capital de provincia y a haber fortalecido su función de mercado de servicios para la comarca y para la provincia en general. Se apunta, también, a que San Sebastián había tenido una especialización funcional a nivel supramunicipal, al aglutinar los servicios del que carecían el resto de municipios guipuzcoanos, de modo que la demanda que ejercían estos explica la acumulación de equipamiento en la capital (Font et al).

Se produce, asimismo, una transformación de la base económica de la ciudad hacia funciones de centralidad específicas –concentración de la banca, empresas de seguros, sociedades profesionales liberales, empresas de servicios a otras empresas, etc.– que caracteriza el dinamismo económico de la ciudad en la segunda mitad del siglo XX (hasta 1980). Este dinamismo atrae a su vez la instalación de industria a su cinturón y potencia el crecimiento demográfico de los municipios próximos. Pero el aumento de servicios también derivó en el aumento de población ocupada en este sector, de modo que la población burguesa se vio respaldada por el incremento de técnicos y personal directivo de las empresas, miembros profesionales liberales, etc., de modo que el aumento de población también conllevó un relativo aumento de consumidores con un alto nivel de ingresos (Calvo).

En dicho contexto y tras la colmatación de los terrenos llanos a lo largo de la primera mitad de siglo, los crecimientos que se producen a partir de la introducción del planeamiento dan lugar a crecimientos que tienen lugar en ámbitos separados de la ciudad central y que se amplían hacia la corona metropolitana. Las ocupaciones más recientes se caracterizan, además, por ser promovidas por la iniciativa privada y sustentarse en un proceso de creación de una red viaria nueva, a partir de la existente. En dicho marco, el Plan General de Ordenación Urbana de 1962 otorgó herramientas legales para llevar a cabo esta clase de intervenciones y se caracterizó por la creación indiscriminada de suelo urbano (Calvo). La creación de polígonos propició, además, la aparición de intervenciones de mayor escala que las que se venían realizando hasta entonces.

Al mismo tiempo, ante la problemática de la vivienda obrera derivada del crecimiento industrial, aparecieron algunas intervenciones de construcción de poblados de viviendas promovidos por órganos de la Administración (Obra Sindical del Hogar, Instituto Nacional de la Vivienda, Instituto Social de la Marina, etc.). Son ejemplo de ello los grupos de viviendas de Ibaeta, Intxaurrondo, varios en Hernani, “Alaberga” en Retería, “Zubitxo” en Lezo y el “Poblado” de Trintxerpe (Font et al). En la década de 1960, con la protección oficial y la subvención a la construcción de viviendas, se desencadenó un proceso de expansión urbana de gran magnitud que conllevó la ampliación del parque de viviendas a lo largo de la comarca, siendo en Lasarte, Hernani, Intxaurrondo, Herrera, Trintxerpe, Alza y Errenteria donde se acusa más este proceso.

2.7.3 El mapa 7 de la centralidad en Gipuzkoa: la conformación y expansión de la ciudad capital

Tras analizar la variada manifestación urbana que tuvo la designación de San Sebastián como capital de la provincia, se ha procedido a la recopilación documentada de información sobre las principales transformaciones que dieron lugar al proceso de construcción urbana de la ciudad capital y su territorio circundante. Para ello, se ha recurrido al trabajo de Baldomero Anabitarte, por un lado, quien fuera Secretario del Ayuntamiento de San Sebastián. Durante su labor como archivero municipal recogió, a

través de diversas publicaciones, la historia de la vida municipal de esta ciudad durante el siglo XIX y el primer cuarto del siglo XX (Anabitarte, 1971 y 1974). Estas descripciones han sido ampliadas a través de las informaciones proporcionadas por Encío Cortázar (1975) y Font, Jiménez y Martín (1980). Este último trabajo cuenta con una cronología histórica de la urbanización en la comarca de San Sebastián, el cual ha constituido un indudable apoyo para el presente trabajo.

A partir de estos documentos se ha realizado una recogida de los distintos proyectos de transformación urbana que se sucedieron en el área de San Sebastián a partir de mediados del siglo XIX (tabla 7.1, fig. 178), atendiendo en cada caso al tipo de iniciativa (real, pública o privada); a si se trató de proyectos de infraestructura, de edificación, de urbanización o de ampliación urbana; y al uso a que se destinaron los edificios singulares erigidos (equipamiento, industria, comercio o servicios).

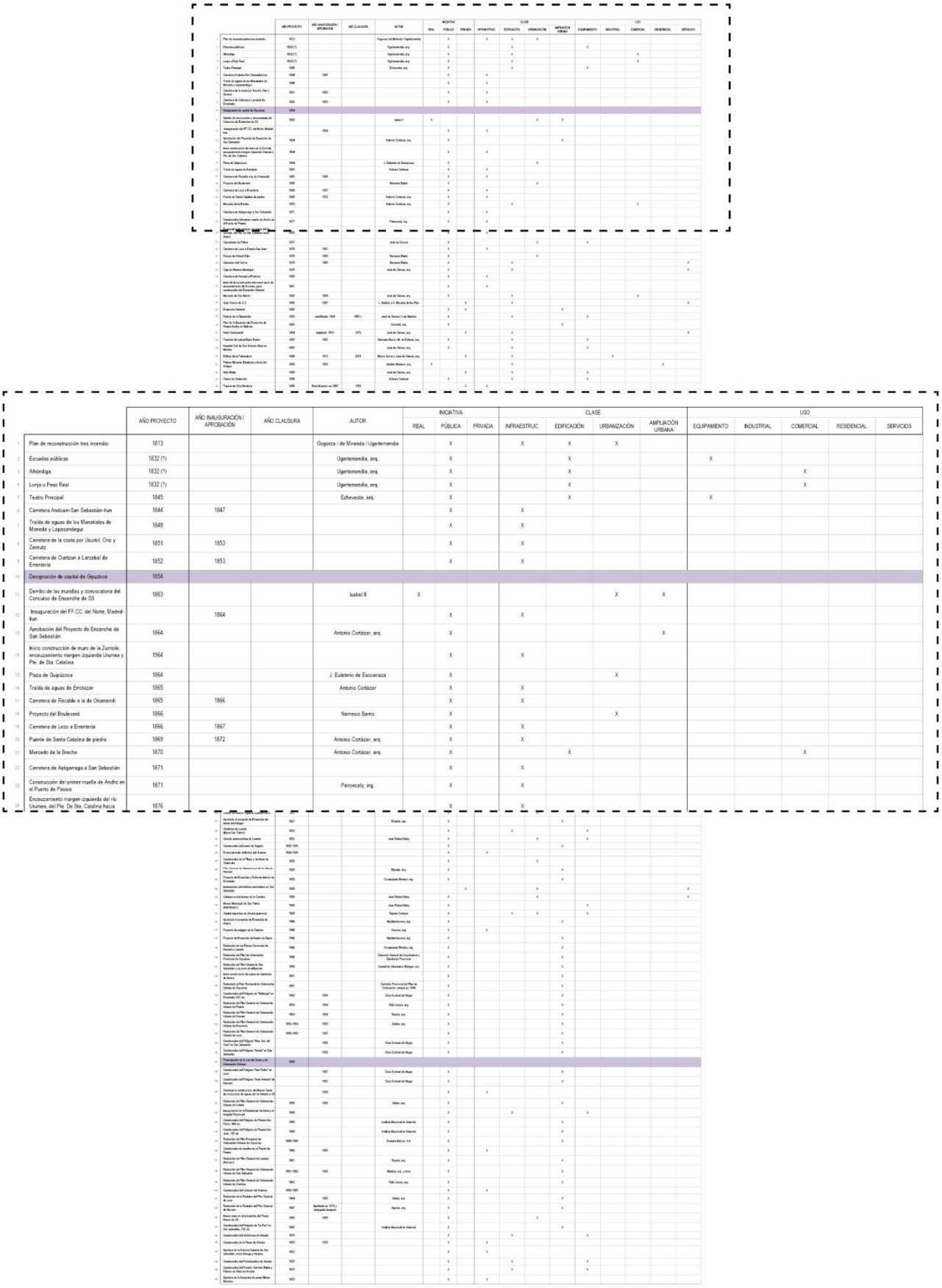
En dicha recogida resulta notorio, en primer lugar, el predominio de la iniciativa pública frente a la privada (o no exclusivamente pública), de modo que las segundas constituyen tan sólo una cuarta parte de las obras y proyectos y se concentran entre 1880 y 1920. Estas últimas son en gran parte iniciativas que se enmarcan en el impulso veraniego que estaba teniendo la ciudad. Entre las edificaciones singulares de carácter privado se encuentran los casinos; los Hoteles Continental y María Cristina; la Fábrica de Tabacos, apoyada por el Ayuntamiento para garantizar la continuidad de esta actividad tras la pérdida de los privilegios forales; la Plaza de Toros del Chofre, el Teatro Victoria Eugenia y el Cine Miramar, el Hipódromo de Lasarte; el parque de atracciones y casino del Monte Igueldo; o los centros benéfico-asistenciales de Matía, Zorroaga y San Bartolomé.

Fueron también impulsadas por la iniciativa privada las numerosas líneas de ferrocarril y tranvía que enlazaron la ciudad con su entorno, como el Tranvía de San Sebastián ha Errenteria (1890); el Ferrocarril de Ulía (1902); el Ferrocarril a Hernani (1902); el Transbordador de Ulía (1907); el Funicular del Monte Igueldo (1912); el Tranvía eléctrico a Tolosa (1912); y el Ferrocarril a la frontera (1912). Por último, fueron también privados los promotores del Ensanche Oriental (1882) y del Ensanche de la Zurriola-Kursaal (1921).

En relación a la distinta clase de intervenciones que recoge la tabla, son numerosos los proyectos destinados a la construcción de edificios singulares, tanto públicos como privados, los cuales tuvieron especial incidencia entre 1880 y 1925.

Destaca, asimismo, el elevado número de proyectos y obras de infraestructuras realizados, tanto en la ciudad central como en las poblaciones de su entorno próximo. Por un lado, abundan las intervenciones destinadas a encauzar el río Urumea y ganar así terreno edificable, tarea que fue realizada por tramos y que, iniciada en 1864, se prolongó hasta 1926. De forma paralela y con la progresiva ampliación de la ciudad, también se llevó a cabo la construcción de tres puentes que posibilitaran el paso sobre él. Fueron asimismo necesarias intervenciones de contención de tierras como la del muro de San Bartolomé, para hacer posible la prolongación del Ensanche Cortázar hacia el sur. En el ámbito comarcal destacan las obras de acondicionamiento que se realizaron en el Puerto de Pasaia.

Cabe destacar, por otro lado, el considerable impulso que recibió la construcción de carreteras en el entorno de San Sebastián durante la segunda mitad del siglo XIX, como la que discurría entre Recalde y Oriamendi; Lezo y Errenteria; Atigarraga y San Sebastián; Lezo y Pasaia San Juan; Hernani y Ereñozu; y Herrera y Altza. Junto a estas, destacan por su relevancia la construcción de la primera Variante de San Sebastián (1972) y la apertura de la Autopista de peaje entre Bilbao y Behobia (1975). Esta incipiente red



		AÑO PROYECTO	AÑO INAUGURACIÓN / APROBACIÓN	AÑO CLAUSURA	AUTOR	INICIATIVA			CLASE				USO				
						REAL	PÚBLICA	PRIVADA	INFRAESTRUC.	EDIFICACIÓN	URBANIZACIÓN	AMPLIACIÓN URBANA	EQUIPAMIENTO	INDUSTRIAL	COMERCIAL	RESIDENCIAL	SERVICIOS
1	Plan de reconstrucción tras incendio	1813			Gogorza / de Miranda / Ugartemendia		X		X	X	X						
2	Escuelas públicas	1832 (?)			Ugartemendia, arq.		X			X			X				
3	Alhóndiga	1832 (?)			Ugartemendia, arq.		X			X					X		
4	Lonja o Peso Real	1832 (?)			Ugartemendia, arq.		X			X					X		
5	Teatro Principal	1845			Echeveste, arq.		X			X			X				
6	Carretera Andoain-San Sebastián-Irun	1844	1847				X		X								
7	Traída de aguas de los Manantiales de Moneda y Lapasandegui	1848					X		X								
8	Carretera de la costa por Usurbil, Orio y Zarautz	1851	1853				X		X								
9	Carretera de Olartzun a Larzabal de Errenteria	1852	1853				X		X								
10	Designación de capital de Gipuzkoa	1854															
11	Derribo de las murallas y convocatoria del Concurso de Ensanche de SS	1863			Isabel II	X					X	X					
12	Inauguración del FF.CC. del Norte, Madrid-Irun		1864				X		X								
13	Aprobación del Proyecto de Ensanche de San Sebastián	1864			Antonio Cortázar, arq.		X					X					
14	Inicio construcción de muro de la Zurriola, encauzamiento margen izquierda Urumea y Pte. de Sta. Catalina	1964					X		X								
15	Plaza de Guipúzcoa	1864			J. Eulaterio de Escoriaza		X				X						
16	Traída de aguas de Errotazar	1865			Antonio Cortázar		X		X								
17	Carretera de Recalde a la de Oriamendi	1865	1866				X		X								
18	Proyecto del Boulevard	1866			Nemesio Barrio		X				X						
19	Carretera de Lezo a Errenteria	1866	1867				X		X								
20	Fuente de Santa Catalina de piedra	1869	1872		Antonio Cortázar, arq.		X		X								
21	Mercado de la Brecha	1870			Antonio Cortázar, arq.		X			X					X		
22	Carretera de Astigarraga a San Sebastián	1871					X		X								
23	Construcción del primer muelle de Ancho en el Puerto de Pasaia	1871			Peroncely, ing.		X		X								
24	Encauzamiento margen izquierda del río Urumea, del Pte. De Sta. Catalina hacia	1876					X		X								
25	Aprobación del proyecto de Ensanche del barrio del Antiguo	1921			Elizalde, arq.		X				X						
26	Cuartelillo de Loyola (Nueva Sta. Teresa)	1923					X		X				X				
27	Círculo autonomista de Loyola	1923			José Rafael Aldey		X			X			X				
28	Construcción del hotel de Ingeba	1923-1925					X				X						
29	Desencauzamiento definitivo del Urumea	1924-1925					X		X								
30	Construcción de la Plaza y Jardines de Gulbenkian	1925					X			X							
31	Plan General de Alineaciones de la villa de Hernani	1925			Elizalde, Arq.		X				X						
32	Proyecto de Ensanche y Reforma interior de Donostia	1925			Gurrencelai Brinkes, arq.		X				X						
33	Instalación del teléfono automático en San Sebastián	1926						X		X						X	
34	Cálesa eléctrica de la Concha	1926			José Rafael Aldey		X			X						X	
35	Museo Municipal de San Telmo (definitivo)	1926			José Rafael Aldey		X						X				
36	Ciudad deportiva de Anaga (primera)	1929			Ramón Cortázar		X		X	X			X				
37	Aprobación proyecto de Ensanche de Amara	1940			Martínez Ibarrola, ing.		X				X						
38	Proyecto de soggiorno en la Concha	1940			Vizcaino, arq.		X	X									
39	Proyecto de Ensanche del barrio de Egia	1940			Martínez Ibarrola, arq.		X				X						
40	Reforma de las Fuerzas Generales de Hernani y Lasarte	1940			Gurrencelai Brinkes, arq.		X				X						
41	Redacción del Plan de Ordenación Urbana de Donostia-Ciudad	1940			Dirección General de Arquitectura y Vivienda Provincial		X				X						
42	Redacción del Plan General de San Sebastián y su zona de influencia	1950			Cuadra de Vizcaino, Bringas, arq.		X				X						
43	Inicio construcción de casas en rentamiento de Amara	1951					X				X						
44	Redacción del Plan Provincial de Ordenación Urbana de Gipuzkoa	1951			Dirección Provincial del Plan de Ordenación, creada en 1944		X				X						
45	Construcción del Polígono de "Ondarreta" en Donostia, 700 vv.	1952	1959		Obra Sindical del Hogar		X				X						
46	Redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Pasaia	1953	1954		Félix Linares, arq.		X				X						
47	Redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Hernani	1953	1954		Peciña, arq.		X				X						
48	Redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Rentería	1953-1954	1955		Zaldua, arq.		X				X						
49	Redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Donostia	1955-1956	1957				X				X						
50	Construcción del Polígono "Nta. Sra. del Coro" en San Sebastián		1959		Obra Sindical del Hogar		X				X						
51	Construcción del Polígono "Gaztelu" en San Sebastián		1959		Obra Sindical del Hogar		X				X						
52	Planeamiento de la Isla del Sueño y de Ordenación Urbana	1956															
53	Construcción del Polígono "San Pedro" de Lezo		1957		Obra Sindical del Hogar		X				X						
54	Construcción del Polígono "José Antonio" de Hernani		1957		Obra Sindical del Hogar		X				X						
55	Construcción del Canal de Urumea		1959				X	X									
56	Redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Irún	1959	1962		Salas, arq.		X				X						
57	Inauguración de la Residencia Sanitaria y el Hospital Provincial	1960					X		X				X				
58	Construcción del Polígono de Pasaia San Juan, 700 vv.	1960			Instituto Nacional de Vivienda		X				X						
59	Construcción del Polígono de Pasaia San Jose, 700 vv.	1960			Instituto Nacional de Vivienda		X				X						
60	Redacción del Plan Provincial de Ordenación Urbana de Gipuzkoa	1960-1963			Estudio Básico, S.A.		X				X						
61	Construcción de muelles en el Puerto de Pasaia	1960	1965				X	X									
62	Redacción del Plan General de Lezaeta (Rentería)	1961			Peciña, arq.		X				X						
63	Redacción del Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián	1961-1962	1962		Albéniz, arq. y otros		X				X						
64	Redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Eibar	1963			Félix Linares, arq.		X				X						
65	Construcción del Colector del Urumea	1963-1965					X	X									
66	Redacción de la Revisión del Plan General de Irún	1964	1965		Salas, arq.		X				X						
67	Redacción de la Revisión del Plan General de Hernani	1967	Aprobado en 1970 y denegado después		Aguirre, arq.		X				X						
68	Nuevo trazado de desviación del Puerto Nuevo de SS	1969	1969				X			X							
69	Construcción del Polígono de "La Paz" en San sebastián, 700 vv.	1967			Instituto Nacional de Vivienda		X				X						
70	Construcción del Matadero de Donostia	1970					X		X				X				
71	Construcción de la Presa de Aitzako	1970	1975				X	X									
72	Apertura de la Autovía Hasta de San Sebastián, entre Rentería y Hernani	1972					X	X									
73	Construcción del Polideportivo de Donostia	1972					X		X				X				
74	Construcción del Puente Carrera Ibáñez, Palacio de Ortiz en Donostia	1972					X		X				X				
75	Apertura de la Autopista de Jorge Bilbao Behobia	1975					X	X									

Fig. 178: Tabla 7.1, Proceso de construcción urbana de la ciudad capital y su territorio circundante. (MGB) (Tabla completa en anexo 14)
Fuentes: Anabitarte (1971 y 1974); Encío Cortázar (1975); Font, Jiménez y Martín (1980).

de comunicaciones se vio ampliada a su vez por la construcción de las citadas líneas de tranvía y ferrocarril que fueron inauguradas entre 1890 y 1912.[35]

Entre las obras de infraestructura llevadas a cabo en la ciudad se encuentra también el impulso que recibieron los servicios técnicos en red. Destacan por un lado obras destinadas al abastecimiento y saneamiento del agua, como el Canal Alto y el Canal Bajo, el depósito de Mons, el Colector del Urumea o la presa de Añarbe. Ya ha sido señalado que estas intervenciones supusieron para San Sebastián una palpable ventaja respecto al nivel de desarrollo que presentaban estos servicios en el resto de municipios de la comarca (cfr. 2.7.2.4).

Además de las obras de edificación y de infraestructura llevadas a cabo, han sido también recogidas algunas obras de urbanización que contribuyeron a elevar el nivel urbano de la ciudad, como la Plaza Gipuzkoa, la Alameda del Boulevard, los Jardines del Alderdi Eder, el "Voladizo" de La Concha o el Paseo Nuevo que rodeaba el monte Urgull. Y algo más distantes del centro de la ciudad, se urbanizaron los Jardines de Ondarreta o el Paseo del Tenis, en las proximidades del pie del Funicular de Igueldo. Además, con el progresivo crecimiento de la ciudad, se construyeron las avenidas de Ategorrieta, de la Zurriola o el Paseo de Francia.

Por último, la tabla muestra un elevado número de obras y proyectos de ampliación urbana. Tras el primer Ensanche Cortázar, en San Sebastián se presentaron, hasta 1940, los proyectos del Ensanche Oriental; los distintos ensanches de Gros; el del Antiguo, Amara y Egia; la Ordenación de las Villas de Ondarreta o la Ciudad Jardín de Loiola. Fuera de San Sebastián, fue llevado a cabo el Ensanche de Pasaia Ancho a finales del siglo XIX y en 1925 fueron redactados el Plan General de Alineaciones de Hernani y el proyecto de Ensanche y Reforma Interior de Errenteria. Con la introducción del planeamiento urbanístico a mediados del siglo XX se inició un periodo especialmente fértil en el territorio guipuzcoano en general y en la comarca donostiarra en particular, con la profusión de planes municipales, comarcales y provinciales a los que, desde 1956, se les sumó la promoción de numerosos polígonos de vivienda, tanto en San Sebastián como en las poblaciones de su corona.

El último de los aspectos recogidos en la tabla refiere el uso al que se destinaron los distintos edificios singulares que se erigieron en la ciudad, entre los que predomina de forma clara la dotación de equipamiento, junto a algunos edificios de servicios.

Habiendo analizado el diverso carácter que tuvieron las principales transformaciones urbanas llevadas a cabo en el área de la capital guipuzcoana, ha sido elaborado un mapa de Gipuzkoa que reflejara la incidencia espacial que tuvieron estas tanto en el entorno próximo de la ciudad como en su territorio circundante.

En la medida en que el análisis de los efectos que tuvo la designación de San Sebastián como capital cubre un marco temporal que arranca a mediados del siglo XIX y llega hasta la actualidad, la construcción del mapa atiende a esta perspectiva temporal mediante la incorporación de distintas fases de desarrollo de su urbanización. En respuesta a las características detectadas en la recogida realizada y en el estudio de la manifestación urbana del fenómeno capital, la construcción del mapa se ha basado en la distinción del estado que presentaba la edificación a mediados del siglo XIX, a mediados del siglo XX y el que presenta en la actualidad. El propósito de esta diferenciación es señalar las características que marcaron los crecimientos de una etapa y otra, marcados por la introducción del planeamiento urbano.

[35] Además del Ferrocarril del Norte, inaugurado en 1864 (cfr. cap. 2.5).

A partir de esta diferenciación, han sido incorporadas las distintas líneas de ferrocarril y tranvía que se fueron instaurando a lo largo del territorio guipuzcoano, con especial atención a la descripción de las líneas que se crearon en el área de San Sebastián. Asimismo, ha sido señalado el estado que presentaba la red viaria principal a mediados del siglo XX, a la que le han sido superpuestas las principales vías rápidas construidas en las últimas décadas, como la Autopista de peaje que enlaza Bilbao y Behobia, la primera y segunda variante correspondientes al tramo de San Sebastián, y la Autovía de la N-I. También han sido señaladas las dos grandes infraestructuras que se construyeron para ampliar el sistema de abastecimiento de agua de la ciudad (el Canal Alto y el Canal Bajo), las cuales dan cuenta de la envergadura de la intervención acometida, así como el encauzamiento del río Urumea. El mapa también incorpora, por su relevancia, el puerto de Pasaia, imprescindible para comprender el carácter comercial y de servicios que adquirió San Sebastián, apoyándose en este puerto y posibilitando así que la bahía se mantuviera como destino turístico de primer orden.

Junto a la construcción del mapa de Gipuzkoa, se ha incluido un esquema más detallado en el que, además de los elementos mencionados, han sido señalados los edificios y elementos urbanos singulares que se promovieron en la ciudad central, los cuales han sido estudiados en mayor detalle en el apartado anterior (cfr. 2.7.2.1, fig. 171). Dicho esquema permite asimismo mostrar con mayor detalle el crecimiento urbano que ha tenido lugar a lo largo del eje San Sebastián-Pasaia-Errentería, ámbito que quedó estrechamente ligado al crecimiento de la ciudad desde que Pasaia pasó a constituirse en el puerto de San Sebastián.

Con objeto de complementar la interpretación de las transformaciones urbanas que tuvieron lugar en torno a la ciudad capital, se recoge en la tabla 7.2 (fig. 179) un análisis de la evolución que tuvieron las poblaciones que conforman la comarca de San Sebastián, atendiendo a la superficie urbanizada y a la población municipal.[36] La principal fuente empleada para elaborar dicha tabla ha sido el trabajo de Font, Jiménez y Martín (1980), cuyas informaciones han sido ampliadas a través de la incorporación de datos actuales.

Por un lado, la tabla consigna el número de habitantes y la superficie urbanizada que presenta cada municipio en 1850, correspondiente a la época en la que San Sebastián fue designada capital provincial; en 1900, como reflejo del primer impulso urbano; en 1950, coincidente con el cambio que se produjo en los instrumentos de planeamiento urbanístico; en 1975, como marco de la primera fase de expansión urbana; y, por último, en la actualidad.[37] Y por otro lado, se recoge el dato sobre el incremento poblacional y de superficie urbanizada que tuvo lugar en cada periodo.

En primer lugar, se observa que, de forma general, son mayores las tasas de incremento de superficie urbanizada que de población, en todos los periodos analizados. El incremento poblacional se muestra más irregular en el tiempo, de modo que en algunos municipios este es mayor en la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del XX (Pasaia y San Sebastián), mientras que en otros entornos el aumento se produce de manera destacada a partir de 1950 (Hernani, Lasarte-Oria, Urnieta y Usurbil). Se percibe, en todos ellos, un notable descenso del ritmo de crecimiento poblacional en el último periodo, entre 1975 y 2015.

[36] El número de municipios asciende a diez, según el estado actual que presenta el reparto municipal. Las entidades urbanas de Lasarte y Astigarraga estuvieron integradas en otros municipios y, en consecuencia, el dato de población se ha obtenido de manera aproximada.

[37] Para obtener el dato de la superficie urbanizada correspondiente a 2015 se han tomado en consideración el suelo residencial y de actividades económicas (urbano consolidado y no consolidado) y el suelo destinado a sistemas generales proporcionado por Udalplan (2016).

El incremento de superficie urbanizada, en cambio, se produce de manera relativamente constante en muchos municipios, de modo que este se mantiene en torno al 200% y 300%, con oscilaciones (Errentería, Hernani, Lezo, Pasaia o San Sebastián). En otros, en cambio, este crecimiento no se hizo evidente hasta iniciado el siglo XX y ha tenido un impulso notable en las últimas décadas, como en Usurbil, Astigarraga y Oiartzun. Reparando a las tasas de crecimiento con mayor atención se observa que además de San Sebastián y Pasaia, impulsadas por la construcción de sus ensanches, en la segunda mitad del siglo XIX tuvieron también un destacado crecimiento de su superficie urbanizada Errentería (225%), Hernani, (225%), Lasarte-Oria (250%) y Lezo (100%), entornos que fueron acogiendo el crecimiento industrial de la comarca (cfr. 2.4). Iniciado el siglo XX, esta tendencia se fue acentuando, de modo que algunas de las poblaciones de la comarca presentan entre 1900 y 1950 tasas de incremento de suelo urbanizado mayores que San Sebastián, tales como Errentería, Hernani, Lasarte-Oria, Lezo y Urnieta. Este mismo fenómeno se repite en la siguiente fase de crecimiento, entre 1950 y 1975, presentando todos los municipios, excepto Pasaia y Urnieta, tasas superiores a las de San Sebastián.

La comparación de ambos indicadores permite constatar una cierta concordancia entre el crecimiento poblacional y el de superficie urbanizada, en la mayoría de municipios analizados, hasta mediados del siglo XX. Esta pauta, sin embargo, se ve alterada en el caso de San Sebastián y Pasaia, ya que en ambos casos es mayor la tasa de incremento de superficie urbanizada en el primer periodo (1850-1900) que en el segundo (1900-1850), mientras que el crecimiento poblacional es mayor en el segundo periodo. Esta discordancia es reflejo de la ampliación de suelo urbanizado de que fueron testigo estas dos poblaciones, a través de sus proyectos de ensanche.

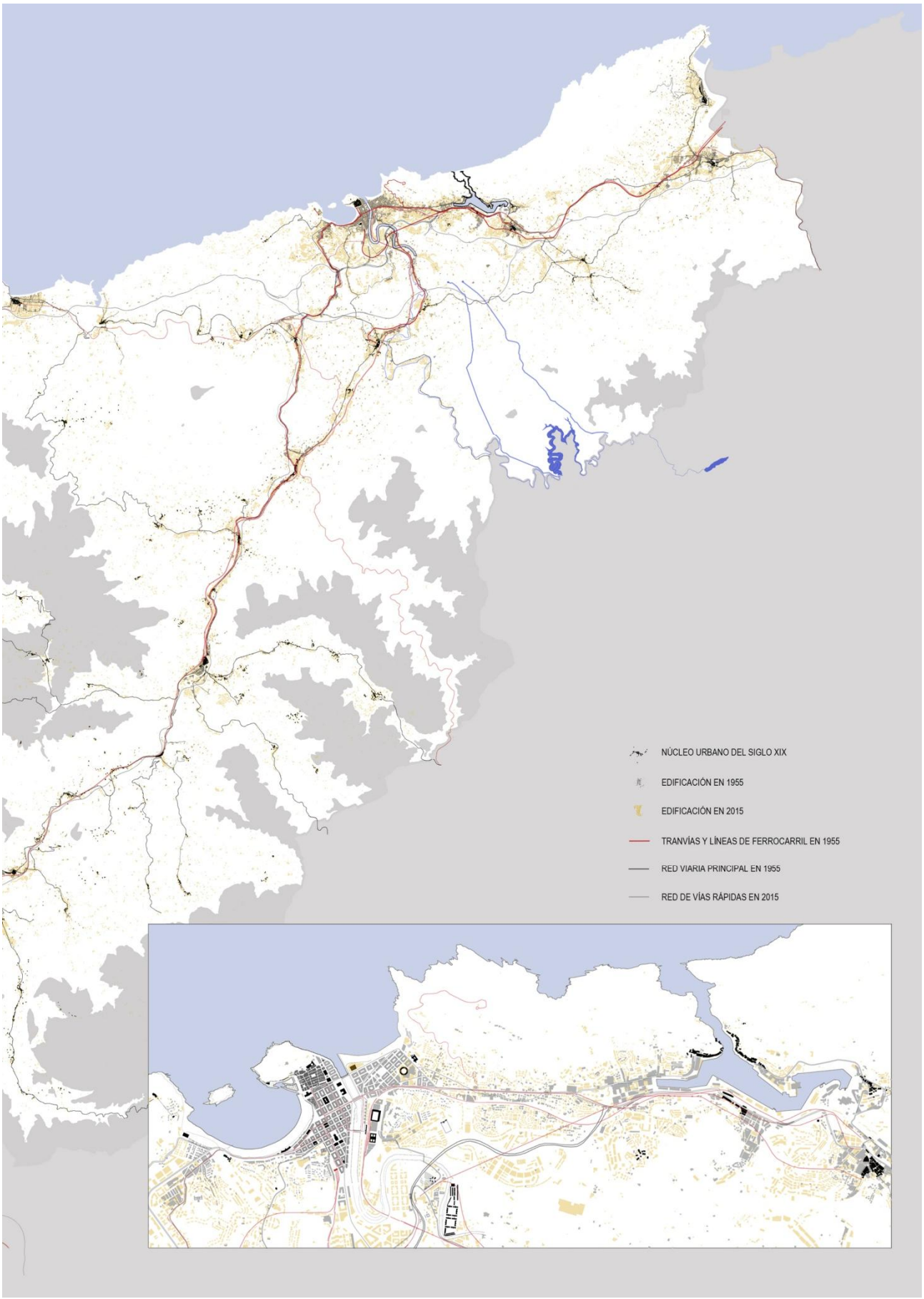
A partir de la segunda mitad de siglo, en cambio, se constata un palpable distanciamiento entre la dinámica que presentan el incremento poblacional y la superficie urbanizada, la cual se expresa con total claridad en el último periodo, de tal modo que, a pesar del estancamiento (incluso retroceso) del crecimiento poblacional, se ha producido una notable ampliación de los suelos urbanizados.

	Población (hab.)					Tasa de Incremento Poblacional			
Municipio	Pobl. 1850	Pobl. 1900	Pobl. 1950	Pobl. 1975	Pobl. 2015	1850-1900	1900-1950	1950-1975	1975-2015
Astigarraga	1.420	1.285	2.000	3.000	5.713	-10%	56%	50%	90%
Errentería	2.500	4.081	12.784	46.329	19.923	63%	213%	262%	-57%
Hernani	3.018	3.672	7.000	18.010	19.923	22%	91%	157%	11%
Lasarte-Oria	883	2.103	2.224	15.191	18.444	138%	6%	583%	21%
Lezo	1.100	1.198	2.447	5.008	6.056	9%	104%	105%	21%
Oiartzun	4.580	3.960	5.273	7.627	10.199	-14%	33%	45%	34%
Pasaia	1.266	2.856	11.773	22.501	16.418	126%	312%	91%	-27%
San Sebastián	14.615	37.812	111.776	168.954	180.291	159%	196%	51%	7%
Urnieta	1.728	2.084	2.000	5.000	10.199	21%	-4%	150%	104%
Usurbil	1.719	1.839	2.620	5.887	6.228	7%	42%	125%	6%
Total	32.829	60.890	159.897	297.507	293.394	85%	163%	86%	-1%

	Superficie Urbanizada (Ha)					Tasa de Incremento de Superficie Urbanizada			
Municipio	S.U. 1850	S.U. 1900	S.U. 1950	S.U. 1975	S.U. 2015	1850-1900	1900-1950	1950-1975	1975-2015
Astigarraga	4,00	4,00	7,00	37,00	260,85	0%	75%	429%	605%
Errentería	4,00	13,00	46,00	138,00	643,45	225%	254%	200%	366%
Hernani	4,00	13,00	34,00	141,00	439,17	225%	162%	315%	211%
Lasarte-Oria	2,00	7,00	39,00	114,00	194,95	250%	457%	192%	71%
Lezo	1,00	2,00	10,00	46,00	146,73	100%	400%	360%	219%
Oiartzun	5,00	7,00	15,00	73,00	398,21	40%	114%	387%	445%
Pasaia	5,00	31,00	75,00	135,00	353,89	520%	142%	80%	162%
San Sebastián	48,00	163,00	376,00	890,00	3.243,58	240%	131%	137%	264%
Urnieta	2,00	2,00	7,00	15,00	177,41	0%	250%	114%	1083%
Usurbil	4,00	4,00	7,00	54,00	258,67	0%	75%	671%	379%
Total	79,00	246,00	616,00	1.643,00	6.116,91	211%	150%	167%	272%

Fig. 179: Tabla 7.2, Evolución urbana de los municipios de la comarca de San Sebastián. Superficie urbanizada y población (MGB)
Fuentes: Font, Jiménez y Martín (1980); Udalplan (2015).

Fig. 180: El mapa 7 de la centralidad en Gipuzkoa: la conformación y expansión de la ciudad capital. E: 1/250.000. (MGB)



(Cfr. anexo 39 para mayor detalle)

2.7.4 La creación de una red focalizada de influencias

2.7.4.1 Interpretación espacial de la construcción de la ciudad capital

El cartografiado de las principales transformaciones urbanas que se llevaron a cabo en el área de San Sebastián desde su designación como capital de provincia ha dado lugar al mapa 7 de la centralidad en Gipuzkoa (fig. 180). Dichas transformaciones, iniciadas en la segunda mitad del siglo XIX, se vieron condicionadas por el proceso de construcción del ferrocarril (cfr. 2.5), el desarrollo fabril (cfr. 2.4) y el establecimiento del reparto municipal liberal (cfr. 2.6). Sin embargo, la naturaleza y la intensidad de las intervenciones ejecutadas dieron lugar a un fenómeno de concentración urbana de carácter propio y que marcó diferencias respecto al resto del territorio guipuzcoano.

Tal y como muestra el mapa, a pesar de la amplia presencia de concentraciones urbanas que se reparten a lo largo de los principales valles guipuzcoanos, se percibe un evidente desequilibrio entre el extremo nororiental y el resto del territorio. Así, además de la amplitud que muestra la extensión urbana de San Sebastián tanto a mediados del siglo XX como en la actualidad, esta se ve afianzada a través de su unión con las poblaciones próximas. De este modo, si bien la construcción de líneas de ferrocarril y de carreteras fue un fenómeno que se extendió de manera amplia en la provincia, en el entorno de San Sebastián se percibe una alta concentración de infraestructuras de transporte que señalan un ámbito que se extiende hacia el sur hasta Tolosa y hacia el este hasta Irún en la frontera con Francia. Además de las líneas de transporte interurbano que enlazaron la capital con las poblaciones de su entorno, la ciudad se vio favorecida por su posición como lugar de paso hacia Francia, a través de la creación de infraestructuras en el pasado (ferrocarril) y en época reciente (autopista y variante).

Tal y como ha mostrado el estudio de la manifestación urbana que suscitó la capitalidad de San Sebastián, tuvo lugar un doble proceso de configuración urbana. Por un lado, dicho proceso motivó la progresiva cualificación urbana, singular, de la ciudad central y, por el otro, impulsó la ampliación de su influencia a través de infraestructuras de escala supramunicipal, que dieron lugar a un esquema radial en torno a la capital.

Si bien en el capítulo 2.6 ha quedado expuesto que los entornos que mayor impulso urbano recibieron fueron, principalmente, los núcleos señalados como centrales tras la instauración de los ayuntamientos liberales, en San Sebastián esta circunstancia se vio acentuada con la de haber sido designada capital provincial. La temprana construcción de su primer ensanche y los sucesivos proyectos de ampliación urbana de esta clase que se llevaron a cabo en la ciudad dieron lugar a una expansión urbana generosa en espacios públicos. Este hecho, junto al elevado número de intervenciones de urbanización llevadas a cabo hasta la década de 1930, condujo a que en dicho periodo el incremento de superficie urbanizada fuera mayor que el aumento poblacional. Además de ampliar su extensión, se promovieron numerosos proyectos de equipamiento urbano que la fueron dotando de servicios a la ciudadanía y de unas características espaciales de alto nivel, apoyadas por importantes infraestructuras de servicio.

Sin embargo, además del impulso urbano que recibió la ciudad en su núcleo central, resultó clave la posición externa, alejada, del que fue su puerto comercial e industrial desde finales del siglo XIX. Este hecho condicionó, desde muy pronto, que parte del crecimiento que en otras poblaciones de Gipuzkoa se dio en los entornos próximos de los núcleos urbanos, en San Sebastián se situase, en gran medida, fuera de la ciudad central. Así, mientras que en el capítulo 2.4 ha quedado patente que los usos industriales tendían a ocupar las zonas bajas y llanas de los valles y relegaban los crecimientos residenciales a las

laderas, en San Sebastián ese fenómeno de ocupación de los fondos de valle tuvo lugar en posiciones marcadamente alejadas de su zona central.

Tal y como se muestra en el mapa 4 de la centralidad en Gipuzkoa (cfr. 2.4, fig. 67), a principios del siglo XX los usos industriales del área de San Sebastián se localizan principalmente en cuatro áreas: el entorno del Puerto de Pasaia, el valle del Urumea, el arroyo de Añorga (en el extremo occidental del municipio de San Sebastián) y la vega del río Oria. Esta tendencia, lejos de desaparecer, se fue afianzando, tal y como muestra el trabajo de Font, Jiménez y Martín (1980), a través de un análisis pormenorizado del reparto de los usos del suelo que presentan los distintos municipios que conforman la comarca de San Sebastián en 1975.[38] A partir de las áreas territoriales de los ocho municipios de la comarca se efectúa una descripción de los distintos aprovechamientos que presenta el suelo urbanizado.

De dicho análisis se extrae, primero, que la distribución de usos es muy variado entre unos municipios y otros y que, a pesar de que la proporción de cada uso en la comarca es de 38% residencial, 27% industrial, 16% mixto y 18% servicios, ningún municipio repite dicho patrón.[39] En segundo lugar, se señala que San Sebastián supera con creces la media de servicios de la comarca, contando con un 27% de su suelo destinado a este uso, mientras que resulta patente el bajo nivel de servicios que ofrecen el resto de municipios. Y en tercer lugar se destaca que San Sebastián se encuentra muy escasamente industrializado (13% de suelo) en comparación al resto de municipios de la comarca, donde muchos de ellos destinan más del 50% de suelo a usos industriales (Usurbil, Hernani, Pasaia, Lezo).

La combinación del elevado nivel urbano y la especialización funcional como centro de servicios con la que se fue caracterizando la ciudad central; el desarrollo de numerosas infraestructuras de transporte; y la accidentada fisionomía del territorio (aunque más amable que en otros puntos del interior guipuzcoano) dio lugar a un crecimiento de naturaleza concentrada en cuerpo central de San Sebastián y disgregada en su corona, compuesta por satélites urbanos que dependían de la primera. Esta configuración tiene como efecto la progresiva expulsión de los usos industriales y de la vivienda obrera hacia las poblaciones de su entorno, por la escasez de suelo habilitado para dichos usos y por su carestía, circunstancia que da lugar al crecimiento del entorno comarcal, con especial peso del eje San Sebastián-Errenteria. Y como consecuencia de ello, para mediados del siglo XX el carácter veraniego e industrial pierde peso en el área central de la capital y las actividades terciarias pasan a ser las dominantes, con el predominio de su función de capital de provincia y de mercado de servicios para la comarca.

En dicho contexto, la profusión de planes urbanísticos de distinta escala que se redactan a partir de mediados del siglo XX favorecen un crecimiento intenso de la corona (metropolitana) de San Sebastián, a través de la construcción de poblados de viviendas y de la creación de polígonos residenciales e industriales. Así, en la última fase de crecimiento, a partir de la década de 1960 y 1970, la urbanización de la ciudad central comienza a ocupar también las laderas y colinas próximas a la ciudad central, cuyo límite ha quedado señalado, de manera aproximada, por la Variante construida en 1972.

Las informaciones relativas a la evolución de la superficie urbanizada de los municipios de la comarca ilustran esta tendencia, ya que, a partir de 1950, la mayoría de ellos muestra, comparativamente, mayores tasas de crecimiento que San Sebastián. Frente a ello, la evolución del incremento poblacional señala que, a pesar del constante incremento de suelo urbanizado, entre 1975 y 2015 la tasa de crecimiento poblacional ha disminuido de forma generalizada.

[38] Se consignan ocho municipios porque en 1975 Astigarraga formaba parte del municipio de San Sebastián y Lasarte-Oria estaba integrada en los municipios de Hernani, San Sebastián, Urnieta y Usurbil.
[39] Se consideran mixtos las combinaciones de uso residencial-industrial y de residencial-servicios.

2.7.4.2 Cualidades de la capitalidad

La interpretación espacial de la repercusión que tuvo la designación de San Sebastián como ciudad capital en el territorio guipuzcoano permite extraer algunas de las cualidades que presenta esta clase de centralidad.

La acumulación de intervenciones de mejora y ampliación urbana que concentró este área supone, en primer lugar, una clara descompensación entre el crecimiento que tuvo este ámbito sobre el resto del territorio guipuzcoano. La amplitud que tuvo el fenómeno de configuración de la ciudad capital, de escala comarcal, sentó las bases de su crecimiento futuro, atrayendo hacia su núcleo central y hacia su corona un fenómeno de expansión urbana de gran magnitud.

Tal y como ha sido señalado, en el área de San Sebastián tuvo lugar un doble proceso de configuración urbana, cada uno de los cuales contó con unas características espaciales propias. Por un lado, tuvo lugar un proceso de configuración cualificada del cuerpo central, caracterizada por la ocupación sistemática de las zonas llanas disponibles por medio de crecimientos ordenados y con un alto grado de equipamiento urbano, a raíz de la suma sucesiva de proyectos de ampliación urbana de trama regular. Estos crecimientos tuvieron como resultado la colmatación de los terrenos llanos disponibles y se desarrollaron en dirección este y oeste, por un lado, y de norte a sur, por el otro. Se trata, atendiendo a sus características espaciales, de una ampliación de la ciudad por continuidad de la trama urbana.

Además de la consolidación del núcleo central, tuvo lugar un proceso de ampliación de su influencia a través de infraestructuras de escala supramunicipal, que dieron origen a un crecimiento de carácter comarcal y de configuración radial. El origen de este fenómeno espacial descansa en el carácter polinuclear que tuvo el crecimiento de San Sebastián desde finales del siglo XIX, como consecuencia de la posición excéntrica que presentaba el que fue desde entonces su puerto de referencia, dando lugar a un desarrollo urbano de doble foco. A ello se sumó el temprano desarrollo de infraestructuras de transporte que unían la ciudad y las poblaciones de su entorno. La estructura radial de dichas infraestructuras, organizadas en torno a tres ejes principales, posibilitó que las poblaciones del entorno de San Sebastián se constituyeran en una suerte de satélites urbanos del crecimiento de la capital, dando lugar a un crecimiento descentralizado.

Este carácter comarcal de la configuración urbana vino condicionada en gran parte por la relevancia que adquirió inicialmente su condición geográfica. La bahía de La Concha de San Sebastián y de Pasaia resultaron, en primer lugar, determinantes en la configuración urbana de la ciudad, por las oportunidades de explotación (turística, portuaria, comercial) que ofrecían. Y el relieve que presenta el territorio circundante condicionó, en segundo lugar, la progresiva ampliación de la ciudad, señalando la diferenciación entre la ciudad burguesa y de servicios por un lado y el crecimiento industrial y de extrarradio por el otro.

La conformación de una estructura urbana compuesta por un núcleo central principal enlazado con núcleos secundarios en un entorno próximo pero manifiestamente distanciado por el relieve natural apoyó un proceso de especialización funcional entre unos núcleos y otros. Así, la proximidad de los núcleos cercanos permitió a San Sebastián caracterizarse como centro residencial y de servicios (a la comarca y a la provincia), mientras que las poblaciones del entorno acogieron, en gran medida, los usos industriales de la comarca. La acumulación de funciones específicas sobre San Sebastián da lugar, por tanto, a un proceso de jerarquización capital que nunca antes había tenido lugar en el territorio guipuzcoano.

Sin embargo, a pesar del peso que tuvo la orografía en el proceso inicial de configuración urbana, esta fue perdiendo relevancia como consecuencia del creciente peso adquirido por la ciudad capital. Los

efectos de la proximidad a San Sebastián señalan suelos que hasta entonces no se habían considerado aptos para el crecimiento urbano y eliminan la diferenciación entre zonas altas y zonas bajas. De este modo, la tensión ejercida por la capital "aplana" el territorio, tal y como muestra el continuo urbano que se extiende en torno a San Sebastián, el cual acoge tanto usos residenciales como suelo para actividades económicas. El mapa 7 de la centralidad evidencia la particularidad que presenta este ámbito frente al resto del territorio guipuzcoano, donde el relieve tiene aún mucha importancia y pesa en la distribución de la urbanización.

Por último, el estudio comparado de la evolución de la superficie urbanizada y de la población permite señalar que se trata de fenómenos no del todo concordantes entre sí, característica que va ganando peso conforme avanza el proceso de urbanización. Tal y como muestra la evolución de un indicador y otro, en las últimas décadas ha quedado fracturada la correspondencia entre población y superficie urbanizada. Dicha fractura se ha debido, en gran parte, a la ampliación de los suelos para actividades económicas, de modo que actualmente la dimensión de las ciudades ha pasado a depender en mayor medida de las actividades económicas, difícilmente mesurables, que de su peso demográfico.[40]

[40] El fenómeno de la ampliación de los suelos destinados a actividades económicas ha sido abordado en el capítulo 2.10.