

Capítulo 0.1. DONOSTIA-SAN SEBASTIAN. URBANISMO Y PAISAJE URBANO DE LA CIUDAD HEREDADA

Itxaro Latasa Zaballos

Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea

0.1.1. Introducción

La celebración en 2013 del aniversario del incendio que destruyó la ciudad 200 años antes y su nombramiento como capital europea de la cultura en 2016 son dos acontecimientos que impulsaron un enorme esfuerzo por parte de las autoridades municipales y de las entidades vinculadas al ámbito de la cultura y el patrimonio con el fin de sacar a la luz los impresionantes fondos documentales sobre el pasado de la ciudad. La publicación de estos materiales en las sedes electrónicas de las distintas organizaciones ha puesto a disposición del público una buena parte de la documentación gráfica que documenta el proceso de construcción histórica de la ciudad, los hitos urbanísticos y arquitectónicos que fueron creando la personalidad de un espacio urbano singular y configurando la identidad urbana.

Numerosos particulares se han sumado a la iniciativa divulgadora y han creado blogs en los que comparten fondos de colecciones privadas o exponen sus puntos de vista –muy autorizados en numerosas ocasiones- sobre cuestiones urbanas diversas. Hablamos de información y conocimiento compartido que suponen un recurso inestimable para indagar en los imaginarios, en las visiones que los ciudadanos –y también los visitantes- tienen de la ciudad, en los problemas que perciben y sufren. Todos los materiales a los que aludimos nos proporcionan la oportunidad de indagar en el significado patrimonial e identitario del patrimonio arquitectónico-cultural y de incorporar la mirada ciudadana en el estudio del paisaje urbano de Donostia.

En los apartados que siguen expondremos algunas pinceladas sobre el urbanismo y el paisaje urbano de Donostia-San Sebastián, documentado en buena medida en los materiales y fuentes a los que aludíamos.

0.1.2. El hecho diferencial

0.1.2.1. *Lo común y lo particular*

El desarrollo urbano de Donostia-San Sebastián presenta características comunes a las de muchas de las ciudades del sistema urbano español. Su origen medieval, la elección de una localización estratégica, la ciudad amurallada con un crecimiento intramuros hasta finales del siglo XIX y arrabales, el ensanche decimonónico, la llegada del ferrocarril que creó una barrera al desarrollo urbano y dividió la ciudad, son algunos de estos rasgos compartidos. Pero, más allá de un pasado común, el paisaje urbano muestra características particulares y peculiares dentro de lo que se considera un modelo de planificación y coherencia (Fernández, 2012).

Si trazamos una línea de norte a sur, de poco más de 700 m, observamos un recorrido que nos lleva del siglo XII al XX, en una sucesión de paisajes armónicos, ricos, y particularmente singulares, de un urbanismo bien resuelto –fundamentalmente en lo que se refiere a la articulación entre las diferentes piezas urbanas- pero, eso sí, creado por y para una burguesía media-alta. En efecto, tendríamos que ampliar nuestro recorrido para llegar a los espacios que se crearon para acoger a la clase trabajadora que empezó a llegar a la ciudad con la industrialización. La escasez de suelo llano y compartimentación de espacios que genera la topografía, han facilitado, en gran medida, la ocultación de las barriadas más modestas, donde el diseño, la estética y, fundamentalmente, la calidad del espacio urbano dista mucho de la que esa imagen más visible, particularmente bella y armónica, nos enseña la ciudad. En cualquier caso, un conjunto de circunstancias, entre las que se incluye la topografía, favorecieron la expulsión de la industria y de la vivienda obrera asociada hacia el valle del Urumea y el entorno del Puerto de Pasajes, quedando Donostia mucho menos afectada por los efectos del desarrollismo de lo que habría cabido esperar. La ciudad no perdió su paisaje e identidad urbana en la medida en que lo hicieron otros núcleos de población del entorno.

0.1.2.2. Un emplazamiento estratégico y a la vez complejo para el desarrollo urbano

Aunque el precedente más notable de la ciudad se encontraba acaso en el caserío de pescadores que se agrupaba en la parte del Antiguo, la fundación de Donostia-San Sebastián se remonta al siglo XII, cuando el monarca navarro Sancho el Sabio le otorgó los beneficios forales de las cartas puebla de Jaca y de Lizarra con el fin de dotar al reino de una salida al mar. La fecha histórica de este acontecimiento se concreta en 1180 (Vivas & Lekerikabeaskoa, 2015: 48). Eligió para ello una de las desembocaduras fluviales que proporcionaban los escasos espacios llanos del frente costero. La bahía de la Concha y la desembocadura del Urumea eran un emplazamiento que facilitaba la navegación ofreciendo refugio en una amplia zona de fondeo y servía de puerto de entrada y salida de productos, aprovechando el curso del Urumea para dirigir los flujos de intercambio entre la costa y el interior (Fernández, 2012). El asentamiento en la intersección que forman el cauce del río Urumea y el frente de costa definió ya los ejes que estructurarían –y condicionarían- el desarrollo urbano durante los siglos posteriores.



Gráfico 0.1.1. Panorama de San Sebastián. Acuarela. De izquierda a derecha se observan el Monte Igueldo, el pequeño promontorio de la isla de Santa Clara y el Monte Urgull. A la derecha se observa la cadena litoral, cuyo extremo occidental cerraba la bahía original, antes de que el arenal del tómbolo la dividiera en dos partes y desplazara hacia el este la desembocadura del Urumea. St. Claire, Thomas Staunton. Museo Zumalakarregi Museoa. Recuperada de: <http://www.albumsiglo19mendea.net>

El sector de costa elegido contaba además con ventajas añadidas en lo que se refiere a la protección y defensa necesarias en la época. Los dos extremos de la cadena montañosa litoral que forman el cierre de la bahía y un tercer montículo rocoso en forma de isla, ubicado en mitad de aquella, proporcionaban tres excelentes atalayas para la observación y control de toda el área (gráfico 0.1.1.). Son, de oeste a este, los montes de Igueldo, Santa Clara y Urgull. Este último, a escasa distancia de tierra firme, quedaba prácticamente unido a ella mediante un tómbolo arenoso formado por la interacción entre la corriente de deriva en la bahía y la dinámica estuarina.

Al pie del monte Urgull, protegido por la propia ladera, rodeado por el mar y la lengua arenosa, se asentó el núcleo de población creado por Sancho el Sabio a finales del siglo XII (mapa 0.1.1.). Teniendo los promontorios rocosos, el mar y el río como defensas naturales, solo fue necesario construir murallas de protección en el lado sur.

Originalmente, antes de la creación del tómbolo, el monte Urgull era también una isla y la bahía ocupaba un espacio mucho más amplio entre Urgull y el Monte Ulía. El río Urumea,



Gráfico 0.1.2. San Sebastián desde el convento de San Francisco: pontón sobre el Urumea y principio del nuevo puente de madera, mayo de 1836. Obsérvese la lengua de arena (tómbolo) sobre el que se asentó la ciudad y el puente que, desde el siglo XIII, unía la ciudad con la margen derecha del río Urumea. Thomas Lyde Hornbrook. Museo Zumalakarregi Museoa. Recuperada de: <http://www.albumsiglo19mendea.net>

que desembocaba en el centro de la bahía, se fue desplazando hacia el este. Más arenales y dunas costeras iban rellenando la margen derecha del río, uniéndola con un cuarto puntal rocoso –el monte Ulía- que formaba el cierre oriental de la bahía.

Observamos que se trata de un emplazamiento extremadamente favorable para las funciones con las que la ciudad fue creada pero, a su vez, de compleja solución a la hora de ampliar la ciudad más allá del tómbolo.

Al entorno dominado por los arenales del río y del mar se añaden los obstáculos y dificultades que imponía la

topografía. En primer lugar, hacia el sur, el espacio llano entre el borde costero y la bahía se limitaba a una estrecha franja limitada por un relieve colinar (gráfico 0.2.3.). En segundo lugar, estaba el fondo de valle del Urumea, constreñido también por relieves de escasa altitud.



Gráfico 0.1.4. A la izquierda: plano de la Concha y puerto de San Sebastián, 1884. Recuperada de <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000026145>. **A la derecha: imagen actual de la ciudad. Ortofoto 2017** (Gobierno Vasco).

Es fácil comprender que ha sido necesario un alarde de imaginación y de buen hacer en los ámbitos de la ingeniería y la arquitectura para salvar los inconvenientes que el medio natural imponía al desarrollo urbano. La combinación del ingenio constructivo, del diseño urbano y de los atributos del medio han dado como resultado un paisaje urbano de particular singularidad y belleza.



Gráfico 0.1.3. Topografía del borde costero. La superposición de las curvas de nivel con los espacios construidos revela y explica los rasgos fundamentales de la morfología urbana. Sobre los escasos espacios llanos entre el mar y el río se han desarrollado los ensanches urbanos, con trazados reticulares y tipologías en manzana abierta y cerrada. Sobre los relieves colinares las edificaciones se aprecia la trama adaptada a las curvas de nivel. Elaboración propia a partir de Geoeuskadi.

0.1.3. La ciudad intramuros

0.1.3.1 Un espacio abigarrado con fuertes señas de identidad

La primera unidad morfológica -y también paisajística- de la ciudad está formada por el conjunto que integra el casco histórico primitivo, el ensanche oriental (de finales del siglo XIX) y el puerto. Adosado al monte Urgull, el conjunto urbano está bien integrado con el mismo mediante un paseo marítimo que bordea el montículo y enlaza los bordes oriental y occidental de la unidad. La unidad se conoce con el nombre de Parte Vieja.



Gráfico 0.1.5. En esta maqueta de Gorka Aguirre podemos observar **la ciudad antigua previa al incendio**. Observamos igualmente el cinturón defensivo de murallas, con el hornabeque que avanza tierra adentro. Las fortificaciones de San Sebastián hacia 1813. Maqueta.© Gorka Agirre. Recuperada de <http://bertan.gipuzkoakultura.net/eu/18/es/12.php>

La Parte Vieja donostiarra, construida entre los siglos XII y XIX, tuvo una historia plagada de turbulencias, cercos de guerra, asaltos e incendios (Muñoz, 2002). El último de ellos, que destruyó la ciudad por completo, se produjo en 1813. Ocurrió durante la guerra de independencia española, tras cinco años de ocupación pacífica de la ciudad por parte del ejército francés. Tras este periodo tranquilo la situación cambió radicalmente en 1813, cuando los ejércitos aliados para expulsar a los franceses de España llegaron a Donostia-San Sebastián. Las tropas anglo-portuguesas mantuvieron sitiada la

ciudad durante 65 días. Finalmente, el 31 de agosto de 1813, tras varios días de una cruenta batalla, el ejército al mando del general Wellington consiguió dominar a los franceses y tomó la plaza fuerte. Las tropas vencedoras tomaron la ciudad al asalto, cometieron toda serie de actos vandálicos y acabaron por prenderle fuego. De las aproximadamente 600 casas que componían el espacio construido solo quedaron en pie una treintena. Se trata de acontecimientos históricos que dejaron profunda huella, particularmente en los habitantes y que hicieron de estos hechos uno de los rasgos más reseñables del sentimiento de identidad donostiarra. El 20 de diciembre, día oficial de la fiesta de Donostia-San Sebastián, es sin duda la fecha más importante en el calendario anual de celebraciones. Durante las 24 horas que dura la festividad se escuchan por toda la ciudad las tamborradas que conmemoran el acontecimiento y que refuerzan el recuerdo.

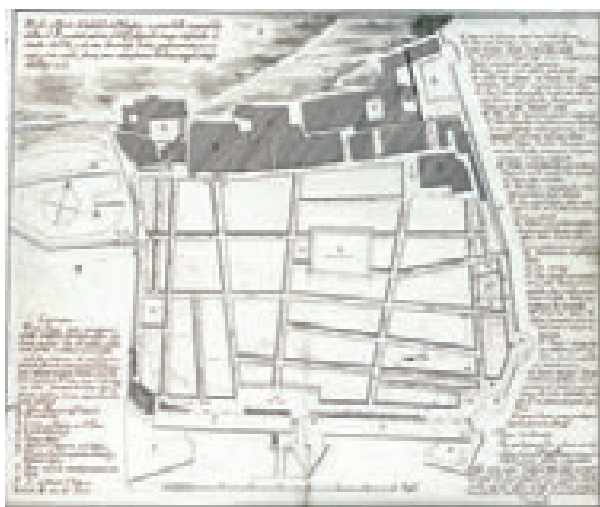
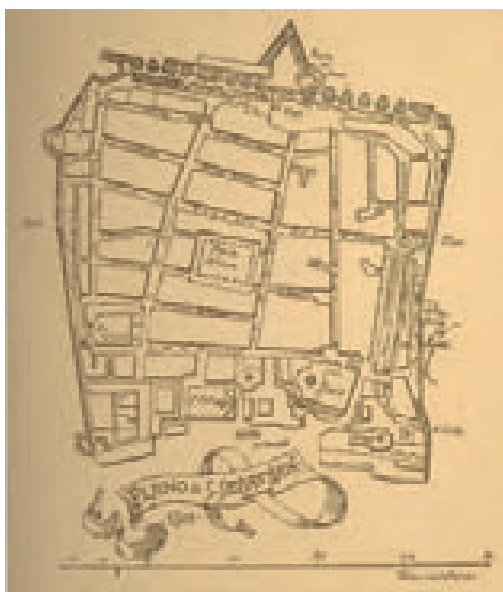
El trazado urbano actual de la ciudad antigua fue creado en 1814 por el ingeniero Pedro Manuel de Ugartemendía para reconstruir la ciudad, tras el incendio. Aunque el trazado original y el actual no son idénticos, guardan bastantes similitudes.

La destrucción casi completa del caserío urbano supuso una oportunidad para acabar con el abigarramiento, la escasez de espacios libres y la estrechez asfixiante del viario. Así lo entendió el encargado de planificar su reconstrucción, Ugartemendía, y, en consecuencia, diseñó un nuevo entramado regular, con solares de tamaños similares, viales más anchos para facilitar la circulación de personas y mercancías y espacios públicos más grandes. Para las edificaciones propuso soluciones que proporcionaban mayor iluminación y ventilación a las viviendas. El problema era que el proyecto de Ugartemendía implicaba rehacer el parcelario por completo para poder regularizar el tamaño y la forma de los solares. El proyecto no gustó a los propietarios. Éstos se opusieron y demandaron que las modificaciones se limitaran a solucionar problemas graves como la eliminación de las belenas o calles sin salida, los alineamientos y la anchura de alguna de las calles (Sáez, 2013). Además, haciendo del defecto virtud, Ugartemendía supo dar solución al desescombrado, que habría supuesto un coste poco asumible, utilizando el material para

resolver “la inadecuada nivelación de la ciudad, ligeramente hundida en su zona central, lo que dificultaba la cómoda evacuación de las aguas hacia la Zurriola o hacia la Concha” (Fernández, 1996: 220).

Pese al reducido tamaño de la ciudad antigua dentro del espacio urbano, su interior contiene un buen número de elementos que son pilares de la identidad donostiarra, del imaginario colectivo y que dotan de carácter a este espacio.

El carácter de esta unidad de paisaje urbano viene dado, en primer lugar, por su trama urbana compacta, de calles estrechas y abigarradas que enlazan los numerosos elementos y rincones emblemáticos de la historia donostiarra, concentrados en un espacio de poco más de 9 ha. Es el espacio intramuros que acogió el crecimiento poblacional hasta casi finales del siglo XIX, cuando la población no alcanzaba los 10.000 habitantes. Está formada por cinco calles de dirección N-S y otras cinco en sentido E-O. Intercaladas encontramos una plaza mayor (plaza de la Constitución) y otras tres minúsculas plazas que escasamente aligeran la densidad del tejido urbano. Un rasgo también significativo del carácter de esta pieza urbana viene dado por la uniformidad de alturas y fachadas de los edificios. No es este un rasgo habitual de los cascos históricos, como no lo era tampoco en la ciudad previa al incendio, formada por edificaciones de muy diversas alturas y tipos.



Gráficos 0.1.6. y 0.1.7. **A la izquierda**, el gráfico 0.1.6. muestra el **plano de la ciudad en 1800**. Librería de Hernando y Compaa, Madrid. Koldo Mitxelena Kulturunea. Recuperada de: <http://www.albumsiglo19mendea.net>. **A la derecha**, el gráfico 0.1.7., se corresponde con la **tercera propuesta de modificación del plano realizada por Ugartemendia**. Fue esta última la que se siguió para la reconstrucción de la ciudad. Obsérvese la semejanza entre ambas tramas. Recuperada de <https://www.santelmomuseoa.eus/200urtekohiria/es/>

Al caminar por las calles del San Sebastián del año 1800, llama la atención la diversidad de las construcciones. Una casa de vecindad de tres pisos con una tienda en el bajo, junto a un palacete de piedra con un gran alero de madera, al que le sigue una construcción de madera de fachada muy estrecha y con un solo piso, seguido de una fonda con la taberna en el bajo y una altura de dos pisos... Edificios de alturas diferentes, con fachadas que van de los dos metros de ancho a la mitad de una manzana. Y se han construido con sillares

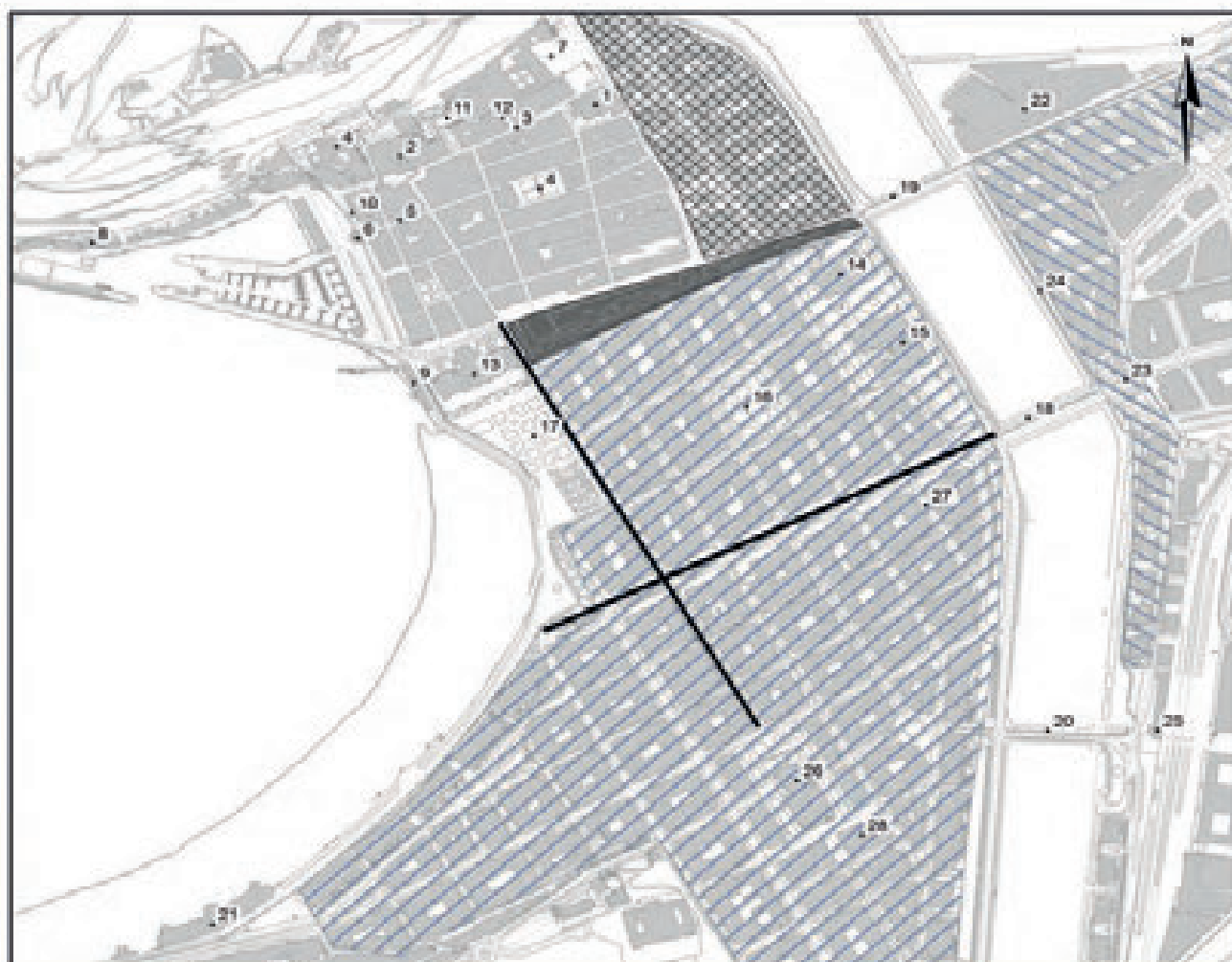
de piedra, o con ladrillo, o con madera, o con las tres cosas. En realidad, casi todas las edificaciones tienen en común una estructura interior de madera que se corona con una cubierta de grandes vigas, que se reviste al exterior con tejas. Hay unas 625 casas formando una piña de diversidad comprimida por la muralla. (Museo San Telmo, 2013)

La uniformidad que vemos hoy se debe a las reglas que impuso Ugartemendía para la construcción. Quiso el arquitecto que la reconstrucción reprodujera un orden unitario definido por la utilización común de recursos configuradores de las fachadas. Se regularon para ello los tamaños básicos de las partes del edificio, de sus elementos componentes y la forma y dimensión de los mismos. Las alturas a las cornisas, los balcones, las pilastras o los aleros quedaron regulados en formas y dimensiones.

Pese a la escasez de espacios públicos en el interior de este tejido compacto, su carácter identitario ejerce un fuerte poder de atracción para la población local y para los turistas que visitan la ciudad –estos últimos más atraídos por el pintoresquismo y la gastronomía-. De hecho, la función social que ejerce como lugar de encuentro es otro de los rasgos que conforman el carácter de este espacio. En la Parte Vieja se celebran todas las conmemoraciones que tienen que ver con la toma de la ciudad, se celebra igualmente la feria de ganado (feria de Santo Tomás) y productos rurales más tradicional y sobrevive –aunque muy reducido- el mercado diario al aire libre, al que acuden los baserritarras del entorno para vender sus productos de huerta. La peatonalización del área, iniciada en 1979, potenció su función como lugar de encuentro y relación.

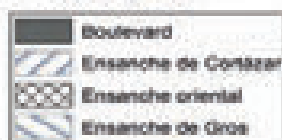
La planificación urbana (PGOU de 1995 y 2010) y las calificaciones para la rehabilitación y protección de la Parte Vieja¹ han consolidado el uso residencial y de ocio de este espacio emblemático. Con posterioridad, concretamente a comienzos del año 2012, el Departamento de Cultura del Gobierno Vasco elaboró una propuesta de Decreto de declaración de la Parte Vieja y el Puerto como Conjunto Monumental. Sin embargo, las desavenencias entre el Gobierno Vasco y el ayuntamiento de la ciudad impidieron la puesta en marcha de la propuesta hasta que, en 2017, ambas instituciones llegaron a un acuerdo de colaboración que ha permitido retomar el proyecto y que conducirá a la declaración de Conjunto Monumental, de la que ya disponen 38 municipios del País Vasco. (Diario Vasco, 30 de abril de 2017).

¹ Bien de Interés Cultural, Dirección de Patrimonio Histórico Artístico del Gobierno Vasco, 1987, Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, Plan Especial de rehabilitación de la Parte Vieja y Puerto, 1992; Gobierno Vasco, Área de Rehabilitación Integrada, 1994.



Leyenda

- 1. Iglesia de San Vicente
- 2. Iglesia de Santa María del Coro
- 3. Calle 31 de agosto
- 4. Plaza de la Constitución
- 4. Convento de Santa Teresa
- 5. Calle Puerto
- 6. Portaletas
- 7. Museo San Telmo
- 8. Museo Naval
- 9. Club Náutico
- 10. Calle Mari
- 11. Plaza de la Trinidad
- 12. Plaza de Villa Lersundi
- 13. Ayuntamiento (Antiguo casino)
- 14. Teatro Victoria Eugenia
- 15. Hotel María Cristina
- 16. Plaza de Guipúzcoa
- 17. Jardines de Aldardi Eder
- 18. Puente de Santa Catalina
- 19. Puente de la Zuriola o del Kursaal
- 20. Puente de María Cristina
- 21. La Peña
- 22. Edificio Kursaal
- 23. Calle Miracruz
- 24. Calle Ramón M^a Lili
- 25. Estación de Renfe
- 26. Catedral del Buen Pastor
- 27. Calle Prim
- 28. Edificio de Correos



Área Romántica

— Eje este-oeste del ensanche de Cortázar
— Eje norte-sur del ensanche de Cortázar

0 50 100 200 300 400 Metros

Mapa 0.1.1. Área urbana. Elaboración propia a partir de cartografía de Diputación Foral de Guipúzcoa

Debido al elevado número de elementos y rasgos que contribuyen al carácter de la ciudad antigua, no es posible mencionar en estas páginas las características de todos ellos. Nos conformaremos con aludir a algunos de los más representativos.

San Vicente y Santa María, puntos focales de la Parte Vieja



Fotografías 0.1.1. y 0.1.2. A la izquierda la iglesia de San Vicente. A la derecha, al fondo de la calle Mayor, la iglesia de Santa María del Coro. Ambas se sitúan en posiciones de esquina, lindando con el monte y el mar. Fotografías de la autora.

Las iglesias de Santa María y San Vicente son los dos edificios más antiguos de la ciudad y son también dos de los bienes patrimoniales esenciales, por su antigüedad y la vinculación de los pobladores. Se trata de dos construcciones religiosas cuya presencia está constatada desde el año 1178, en fechas previas a la fundación navarra de la ciudad. Las edificaciones originales fueron destruidas por los sucesivos incendios que sufrió la ciudad, de modo que las actuales se remontan solo hasta el siglo XVI, en el caso del templo de San Vicente –de estilo gótico- y hasta el siglo XVIII en el de Santa María –de estilo barroco-. La iglesia de San Vicente es, de hecho, el monumento más antiguo de la ciudad. Ambos sobrevivieron al incendio de 1813.

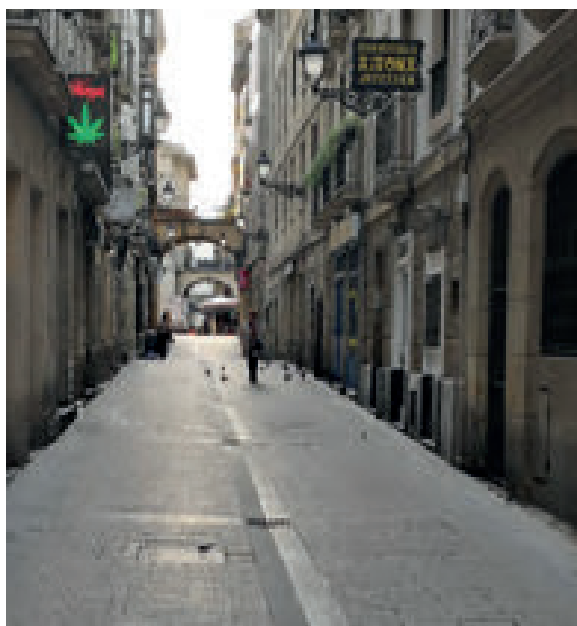
Ambos edificios están catalogados en el Plan Especial de Protección del Patrimonio Urbanístico y cuentan con el mayor grado de protección que asigna el plan (grado A). Pertenecen igualmente a las categorías de Monumento Histórico-Artístico de carácter nacional y Conjunto Monumental “Camino de Santiago”.

Las dos iglesias constituyen también dos puntos focales de referencia, que se sitúan en las intersecciones que forman dos de las calles longitudinales que acceden al núcleo histórico desde el Boulevard (calles Mayor y Narrica) y la calle 31 de agosto, que discurre transversal a ellas y que son tres de las vías que mayor densidad de flujo de viandantes

concentran. La focalidad de la iglesia de Santa María y su impronta en el paisaje urbano del casco histórico se ve incrementada debido al hecho de que la calle Mayor es el eje con el cual se alineó el ensanche de Cortázar, situado al sur. Pese a la estrechez de la vía todavía es posible divisar la presencia de la iglesia según nos alejamos del casco histórico hacia el ensanche.

Plaza de la Constitución. El centro neurálgico

Uno de los espacios más sorprendentes del casco histórico es la Plaza de la Constitución. Es el punto de encuentro por excelencia de la Parte Vieja y lugar de celebración de numerosos eventos. Su construcción se llevó a cabo en el siglo XIX, tras el incendio de la ciudad y ocupando la misma posición de la denominada “Plaza Vieja”. Fue la eliminación de la cerca baja medieval la que liberó el espacio necesario para construir esta plaza que posteriormente fue rodeada por nuevas edificaciones y calles hasta el siglo XIX, quedando así encerrada en el centro del casco.



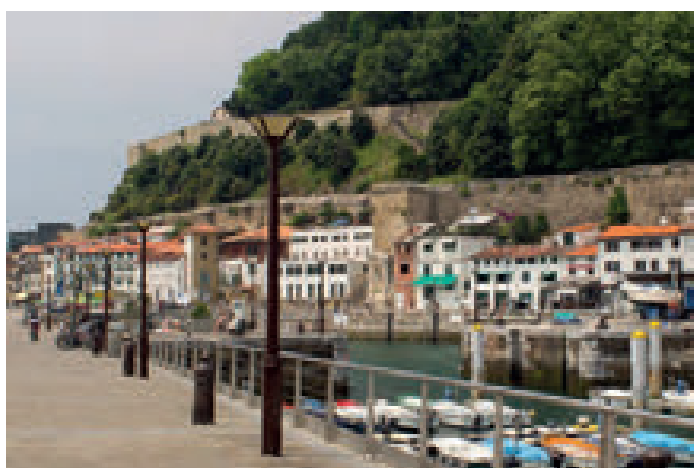
Fotografías 0.1.3. y 0.1.4. Accesos a la plaza de la Constitución desde la calle Puerto (a la izquierda) y desde la calle Íñigo (a la derecha). Los arcos de entrada y salida nos indican la posición de la plaza. Ambas calles forman un eje que atraviesa la Parte Vieja de este a oeste y finaliza en la antigua puerta de salida de la muralla hacia el puerto. Fotografías de la autora.

Decíamos que es sorprendente porque realmente es un espacio de amplitud inesperada dentro de un tejido urbano muy denso y porque se encuentra “escondida” en el centro de la Parte Vieja. A diferencia de lo que ocurre, por ejemplo, con la plaza mayor de Vitoria, cuyo acceso es visible desde el amplio espacio público colindante, las entradas de la plaza mayor donostiarra se producen a través de arcos estrechos situados en pequeñas calles alejadas de los puntos de acceso al recinto histórico desde el ensanche. Casi podríamos hablar de un espacio íntimo, recogido, si no fuera por su tamaño y por ser el centro neurálgico. Debido al tratamiento cuidado de las fachadas, no lejanas a las de los palacios renacentistas, Aisesson (1995) hace la analogía con los patios interiores de dichos palacios.

El puerto

Enfocado fundamentalmente como un espacio dedicado al turismo y al ocio, el puerto de Donostia-San Sebastián fue en siglos pasados uno de los enclaves marítimos más importantes de la costa cantábrica e incluso de Europa. No podemos olvidar que el origen de la ciudad está asociado a la actividad comercial y pesquera, que fueron los pilares económicos durante la Edad Media y moderna. Posteriormente, ya en el siglo XVII fue el núcleo ballenero más importante del mundo. La pesca de la ballena, junto con el bacalao y la construcción naval constituyeron las bases de una economía de gran peso y que movilizó un número importante de capitales, hombres y naves. Los intereses pesqueros y comerciales ligados al puerto estuvieron presentes durante todo el siglo XIX. El mismo año en el que se aprobaba el proyecto de ensanche se postuló un proyecto para el establecimiento de dársenas que serían ocho veces superiores a las existentes (Vivas & Lekerikabeaskoa, 2015). La decisión de un futuro económico y urbano basado en una economía de servicios con fuerte componente turístico ya estaba tomada y dichas iniciativas no prosperaron. El interés se había trasladado del puerto a la playa. Sea como fuere, las actividades en torno al puerto fueron esenciales durante muchos siglos y se convirtieron, sin lugar a dudas, en un elemento identitario para la población donostiarra. La celebración de actividades como las regatas de traineras ayudan a mantener vivo el recuerdo.

Este espacio que hoy nos ofrece un aspecto pintoresco, todavía a principios del siglo XX estaría repleto de talleres, lonjas, pequeños locales en bajos de casas y pabellones destinados al procesamiento del pescado y, en general, de pequeñas infraestructuras de apoyo a la actividad marinera. Igualmente, las calles anejas de la zona intramuros alojarían pequeñas industrias y empresas que daban servicio a la actividad del puerto. Molinos de azúcar, fábricas de hielo, pequeñas ferrerías o motores de gas habrían invadido el espacio interior debido a la saturación en la que ya se encontraban los muelles (Vivas & Lekerikabeaskoa, 2015). Pero en la misma época también estaban cobrando fuerza las actividades de ocio y paseo, directamente competidoras de las actividades tradicionales del puerto. En 1915 se inició, por ejemplo, la construcción del paseo que rodeando el monte Urgull unía la Parte Vieja con el puerto. En principio parecía que el turismo y la actividad marítima eran compatibles. Sin embargo, a medida que se incrementaba el turismo la situación se iba volviendo más complicada y se vislumbraba la incompatibilidad. El puerto era el lugar preferido de visita de los veraneantes que acudían al muelle a ver la llegada de los barcos y la descarga de pescado. El problema era que estas son actividades que “ensucian” el puerto y no encajaban con la idea de un espacio limpio y ordenado que quería ofrecer el Ayuntamiento al turismo de élite (Vivas & Lekerikabeaskoa, 2015).



Fotografías 0.1.5; 0.1.6. y 0.1.7. A la izquierda, el puerto a principios del siglo XX, previa a la construcción del Aquarium Recuperada de <https://untzimuseoa.eus/>. **A la derecha, fotografía del Consulado del Mar, actual Museo Naval.** Se trata de una casa torre que data de mediados del siglo XVII y que ejerció funciones muy diversas vinculadas a la actividad marítima y portuaria. Fue también el único edificio extramuros del área hasta mediados del siglo XIX, ya que hasta entonces la población pescadora vivía intramuros, en los pisos y buhardillas más elevadas y la entrada de Portaletas (Vivas

& Lekerikabeaskoa, 2015). Afortunadamente en este caso, el edificio del Consulado fue una de las pocas construcciones que se salvó del incendio de 1813. (Unsain, 2009) Recuperada de <https://untzimuseoa.eus/>. Abajo, imagen actual de los muelles del puerto. **Abajo el Barrio Koxkero o del Puerto.** El conjunto de viviendas que se aprecia al fondo constituye un rasgo significativo debido a la uniformidad de esta construcción con una sola orientación y que da la espalda al norte. Estos soportales fueron originariamente el lugar para las actividades propias de un muelle pesquero. (Sesé, 1997). Fotografía de la autora.

A la dificultad de conciliar las actividades tradicionales del puerto y su utilización turística se sumó la crisis del sector pesquero en la década de los setenta del siglo XX, iniciándose así la mayor de las decadencias del puerto donostiarra. Poco a poco se fue reduciendo la actividad pesquera y los muelles se convirtieron en un espacio casi netamente turístico, visitable no ya por sus funciones utilitarias sino por sus valores culturales y estéticos. La flota pesquera dio paso a las embarcaciones de recreo y las que habían sido lonjas, talleres e infraestructuras portuarias se convirtieron en locales de servicio para la venta de recuerdos y establecimientos de restauración (Vivas & Lekerikabeaskoa, 2015). Desde entonces, el Ayuntamiento ha ido acometiendo distintas operaciones destinadas a mejorar el paseo de enlace entre el puerto y La Concha. La peatonalización y la instalación de un abundante mobiliario urbano han terminado de darle forma a este espacio de esparcimiento para propios y foráneos.

0.1.1.2. Calles y rincones de la memoria

Si hablamos de calles mágicas, emblemáticas y elementos de la identidad urbana y ciudadana, el primer lugar le corresponde sin duda a la calle 31 de agosto. Son muchas las razones que lo explican. En la actualidad es una de las principales arterias de esta zona y

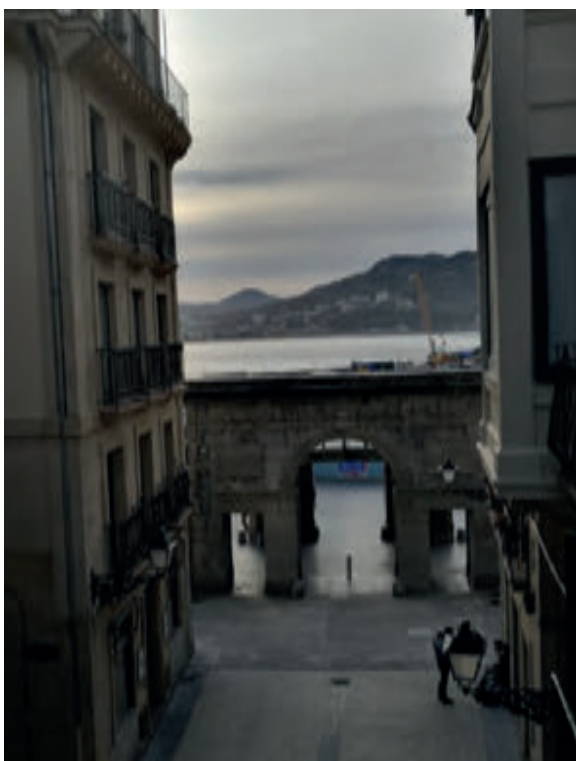
el enlace entre las dos iglesias que son también, los elementos arquitectónicos más antiguos de la ciudad. Pero es que, fundamentalmente, es la única vía que sobrevivió al incendio de 1813. Conocida entonces como calle de la Trinidad, tras el incendio se pasó a denominar con el nombre actual, en recuerdo al triste acontecimiento. Cada año, el día 31 de agosto al anochecer se apagan todas las luces de la calle y los vecinos encienden velas en sus balcones. La calle queda así iluminada por las tenues luces de las candelas simulando el fulgor nocturno que ocasionaban las llamas del incendio. El acto refuerza la memoria de un acontecimiento que sigue muy vivo en el recuerdo de los habitantes y que constituye uno de los signos de identidad más poderosos para los mismos. El carácter incomprensible de lo que ocurrió entonces y la devastación innecesaria que causaron las tropas inglesas, portuguesas y francesas incrementan el sentimiento de dolor asociado al recuerdo de lo ocurrido.



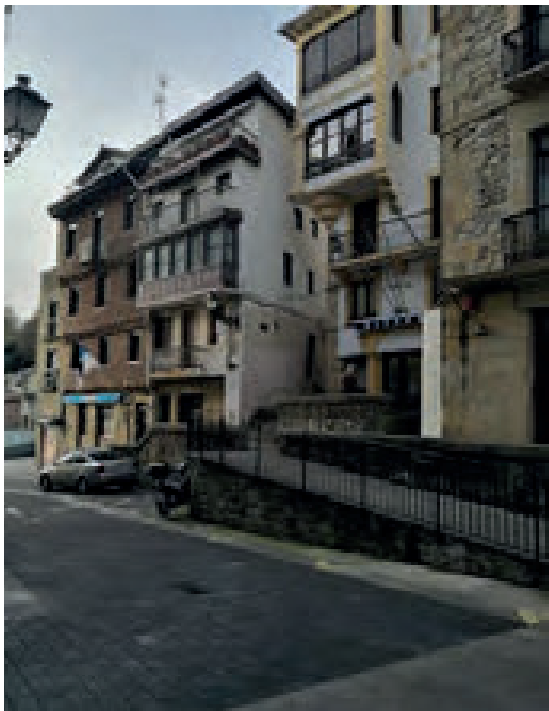
Fotografías 0.1.8 y 0.1.9. A la izquierda, vemos la plaza frente a la iglesia de Santa María que emboca, al fondo, la calle 31 de agosto. A la derecha la calle 31 de agosto, vista en dirección a la plaza. En las dos fotografías se puede apreciar que la pendiente de la calle se originó en la reconstrucción de la ciudad con el fin de conectar la calle Mayor y la de 31 de agosto. Se sacrificaron para ello las escalinatas que subían a la iglesia de San María y que ocupaban todo el ancho de la calle. Fotografías de la autora.



Fotografías 0.1.10 y 0.1.11. A la izquierda, la pequeña plaza de Valle Lersundi, ubicada en un callejón de la calle 31 de agosto. En el fondo de la plaza vemos una de las entradas al que fue convento de los dominicos del siglo XVI, hoy en día Museo San Telmo. La plaza se salvó del incendio y se conserva tal como era antes del incendio. A la derecha, el callejón de acceso a la plaza de la Trinidad muestra una de las fachadas más antiguas de las edificaciones que se salvaron del incendio. Es uno de los elementos del paisaje urbano que contribuye al recuerdo y a la percepción sobre la antigüedad y el valor histórico-cultural de la calle. Fotografías de la autora.



Fotografía 0.1.12. Tramo final de la calle Puerto que da acceso a la que fue una de las salidas que unía la ciudad intramuros con el puerto. “Portaletas era el lugar de encuentro de aquel mundo heterogéneo que vivía o trabajaba en el muelle: marinos, pescadores, miqueletes, celadores de arbitrios, operarios de carga y descarga, así como vecinos y visitantes que acudían simplemente para entretenerse”. La fisonomía actual es el resultado de las modificaciones que se realizaron en 1921, cuando se suprimió el tejado existente y se creó una terraza superior con asientos (Vivas & Lekerikabeaskoa, 2015). Fotografía de la autora



Fotografías 0.1.13 y 0.1.14. A la izquierda la calle Virgen del Coro, otra de las que se salvó del incendio de 1813 y conserva su fisonomía y trazado original. Gracias a ello se conservó también el que actualmente es el edificio civil más antiguo de la ciudad, conocido como la “Casa de los Holandeses”. (LECLERCQ, s/f). Obsérvese la volumetría que se genera por la alineación de los diferentes edificios. A la derecha la calle Mari, que discurría intramuros desde la parte baja del Monte Urgull hasta la puerta de la muralla (Portaletas), paralela a la misma. Al fondo, dominando el horizonte el campanario del convento de Santa Teresa. Fotografías de la autora.

0.1.4. Construcción de la ciudad romántica

0.1.4.1. El deseo cumplido: el derribo de las murallas y el proyecto de ensanche

La ciudad creada por Sancho el Sabio tuvo desde su inicio un desarrollo importante, vinculado a sus funciones pesquera, comercial y mercantil. Para finales de la Edad Media era ya un importante centro económico del área cantábrica. Aunque, como muchas de las ciudades medievales, Donostia contaba con una cerca de protección, en el siglo XVI fue necesario reforzar las defensas. Los asedios que sufrió la ciudad en 1476 y 1512 demostraron la insuficiencia de las fortificaciones existentes y la necesidad de incrementar y mejorar los sistemas de protección. Se le otorgó entonces el estatus de plaza fuerte y se construyó una fortificación abaluartada (Fernández, 2012). Se trata de un hecho significativo, por un doble motivo. En primer lugar, porque a las funciones tradicionales de la ciudad se sumó la militar y, en segundo, porque las nuevas murallas tuvieron un papel importante en el desarrollo urbano futuro de la ciudad.

En el siglo XVIII la actividad económica recibió un nuevo impulso con la creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, que detentó el monopolio del comercio con Venezuela desde su creación en 1728. Esta nueva circunstancia fomentó la acumulación de capitales y también el papel financiero de la ciudad (Fernández, 2012). La prosperidad creciente, que había alcanzado ya su punto álgido a principios del siglo XIX, estuvo acompañada de un crecimiento demográfico que pronto dejó pequeño el recinto

intramuros. La ciudad se compactó y, además, surgieron dos arrabales (Santa Catalina y San Martín) que absorbieron parte de dicho crecimiento.

Según datos del censo de población de 1857, en estas fechas la ciudad ya contaba con casi 16.000 habitantes y el desarrollo urbano, como en muchas otras ciudades españolas, se encontraba constreñido por las murallas. La ciudad estaba creciendo, pero no estaba experimentando una verdadera expansión urbana. El crecimiento se estaba produciendo por densificación intramuros y en los arrabales. Por otro lado, las condiciones de salubridad eran realmente malas, tanto en el interior de la ciudad amurallada como en algunas de las viviendas adyacentes a la misma. Era una situación inaceptable para una ciudad que comenzaba a plantearse su vocación turística. Había llegado el momento de



Gráfico 0.1.8. Plano General de la ciudad, propuesta ganadora. Cortázar, A., 1863, A.M.SS. Obsérvese que el espacio está aprovechado en máximo para las construcciones y no figura ninguna avenida o espacio ajardinado. Recuperado de <https://www.santelmomuseoa.eus/200urtekohiria/es/>

derribar las murallas que, por otro lado, con el desarrollo de la artillería, habían perdido su capacidad defensiva y se habían convertido en edificaciones obsoletas. Tras diversos intentos fallidos, finalmente, en 1863 Donostia perdió oficialmente la condición de Plaza de Guerra y el Ministerio de Defensa autorizó la demolición de las murallas. Ese mismo año se realizaron derribos parciales y en 1864 se emitió el decreto oficial que daba vía libre a la operación. En 1864 se inició el derribo total, que duró aproximadamente un año (Sáez, 1999).

El deseo de demoler las fortificaciones y de ampliar la ciudad era evidente, ya que antes de que se produjera el derribo, en 1862 ya se había convocado un concurso de proyectos para la construcción del primer ensanche donostiarra. El ganador del concurso fue el arquitecto Antonio de Cortázar, con un proyecto que “bebe de las fuentes doctrinales de Cerdá” (Lora-Tamayo, 2002, citado en Muñoz, 2009). Como en casi todos los ensanches decimonónicos españoles, la propuesta de Cortázar es un fiel reflejo de la fuerte influencia que tuvo en la época el plan de ensanche de Cerdá para la ciudad de Barcelona. Aunque éste había sido aprobado solo dos años antes (1860) y tras muchos avatares, Cerdá, que pertenecía desde 1854 a la comisión encargada de estudiar el ensanche, había entregado al ayuntamiento los resultados de su estudio en 18652. Además, una delegación del ayuntamiento donostiarra había viajado a Barcelona para conocer los cambios que estaban ocurriendo en la ciudad.

² Memoria descriptiva de los trabajos facultativos y estudios estadísticos hechos de orden del gobierno, y consideraciones que se han tenido presentes en la formación del ante-proyecto para el emplazamiento y distribución del nuevo caserío.

Siguiendo pues el influjo cerdiano, Cortázar proyectó un ensanche en retícula que suponía una ampliación de 47,5 ha, frente a las 10,5 ha que tenía la ciudad existente (Museo San Telmo, 2013). Como hiciera Cerdá, no se trataba de una simple extensión –una pieza añadida– al tejido urbano previo, sino la *“propuesta de un nuevo tipo de ciudad, a tono con los tiempos, dotada de una organización interna y basada en el estudio del fenómeno urbano [...] antes que Cerdá, la cuadrícula; después de él, el urbanismo. Ésa es la verdad de verdad”* (Muñoz, 2009: 114).

A diferencia de Cerdá, que rechazaba la ciudad histórica por todos los males que ésta representaba en cuanto a calidad de vida, higiene o movilidad, Cortázar no le dio la espalda y diseñó una pieza urbana perfectamente articulada con la antigua, logrando así uno de los mayores aciertos de la solución aportada. El esfuerzo de integración queda patente en la elección y diseño de uno de los dos ejes principales del ensanche. Dicho eje, de orientación norte-sur sería el encargado de unir las poblaciones vieja y nueva, mediante la prolongación de una de las calles (calle Mayor) de la primera.



Fotografías 0.1.15 y 0.1.16. A la izquierda la calle Hernani a principios del siglo XX. Recuperada de <https://www.santelmomuseoa.eus/200urtekohiria/es/>. Es el eje que trazó Cortázar para enlazar la ciudad antigua con el ensanche, mediante la prolongación del eje de la calle Mayor, a la derecha. **Al fondo de la calle Hernani la catedral del Buen Pastor**, punto focal del ensanche. Fotografía de la autora.

El segundo de los ejes, de dirección este-oeste enlazaba la calle sur del ensanche (actualmente Avenida de la Libertad) con el puente más antiguo de la capital de modo que se creaba una vía recta que iba desde la margen derecha del río Urumea hasta el frente costero. Nos referimos al puente de Santa Catalina, de cuya existencia se tiene constancia desde el siglo XIII (López-Alen, 1905). El puente actual se construyó, después de muchos intentos frustrados, en sustitución del de madera, que había sido construido y derruido en numerosas ocasiones, como consecuencia de los embates del mar y de las distintas contiendas que se sucedieron en la capital guipuzcoana (hasta en cuatro ocasiones durante el siglo XIX). La construcción del puente, diseñado por Cortázar, se terminó en

1872 y se considera uno de los principales trabajos realizados por el arquitecto. El puente es hoy en día uno de los elementos emblemáticos de la ciudad. A ello colaboran sus farolas de hierro fundido, añadidas en 1926, diseñadas por Juan Alday y realizadas por la Fundación Luzuriaga.



Fotografía 0.1.17. A la izquierda, imagen del puente Santa Catalina en el siglo XIX, antes del derribo de las murallas. Este puente de madera unía la ciudad antigua con los arenales sobre los que se construyó el barrio de Gros. Oleo de Francisco López Alén. Recuperada de <http://comedurasdetarro.over-blog.es/article-el-puente-de-santa-catalina-san-sebastian-donostia-85974477.html> A la derecha, imagen actual del puente, que prolonga la avenida del Boulevard hacia Gros. Las farolas de hierro fundido y al fondo las fachadas del frente de Gros –Ramón M^a Lili y Paseo del Urumea- son dos elementos esenciales del paisaje urbano. Fotografía de la autora.

A diferencia de Cerdá, también Cortázar concibió un plan socialmente segregado. Para ello creó dos zonas. La primera de ellas se extendía desde el espacio antiguamente ocupado por la muralla hasta el eje este-oeste (avenida de la Libertad). En ella se construirían las viviendas para los más pudientes, que podrían tener hasta 370 m². Desde la arteria este-oeste hacia el sur se situarían las viviendas de gentes más humildes, cuyo tamaño estaría limitado a 169 m². Dado que el número de viviendas por manzana sería el mismo en ambos sectores, en el del sur se construiría un mayor número de manzanas y, además, las calles serían más estrechas (Museo San Telmo, 2013).

Pese al hecho de que Cortázar ganara el concurso y de que la retícula planificada se llevara a la práctica, su proyecto original sufrió en la práctica numerosas modificaciones. Entre ellas, las que más han contribuido a la creación posterior de la ciudad –y a dotarle de su carácter- son las que había propuesto el arquitecto Martín de Saracibar, cuyo proyecto había quedado en segundo lugar. Nos referimos a los espacios ajardinados de Alderdi Eder, a la Plaza de Guipúzcoa y a la avenida del Boulevard, que introdujeron una importante apertura en el tejido urbano mucho más compacto que había diseñado Cortázar. Estos nuevos espacios, claramente influenciados por el urbanismo francés de la época, contribuyeron a crear la imagen que hizo que se hablara de la ciudad como el París del Sur.

0.1.4.2. Tensiones sobre el modelo de ciudad

La liberación que supuso el derribo de las murallas y las posibilidades de crecimiento que se vislumbraban mediante el saneamiento y desecación de los arenales y zonas de marismas, generaron pronto amplias expectativas de expansión. Se iniciaron entonces las tensiones y pugnas entre los representantes de diferentes sectores económicos. Estaban, por un lado, quienes veían la oportunidad de la ampliación del puerto y el desarrollo de un modelo basado en la industria y en el comercio, apoyado en una red de ferrocarril que llegaría hasta los muelles.

Por otro lado, las recién descubiertas posibilidades del turismo de élite como fuente de recursos, alimentaban las aspiraciones de quienes deseaban un modelo de ciudad de servicios, con un paisaje urbano romántico libre de elementos sucios y de fealdad. El auge del denominado turismo de ola desde la tercera década del siglo XIX y de las propiedades benéficas que la corriente higienista atribuía al agua de mar eran razones suficientes para pensar que la ciudad podía convertirse en balneario y centro de veraneo de las clases afortunadas (Unsain, 2016), es decir, de una pudiente minoría con recursos suficientes como para poder permanecer fuera de su residencia habitual durante varios meses. La costa cantábrica ofrecía, además un medio natural inmejorable; paisaje verde, numerosas playas, brisas marinas y un clima templado.

Pese a todo, cuando se convocó el concurso para proyectar el ensanche las cosas no estaban todavía tan claras, como demuestra el hecho de que uno de los requisitos principales que los concursantes debían cumplir era incluir propuestas para “conectar el puerto con la estación de ferrocarril, construir almacenes en el frente de la bahía y considerar la necesidad de alojar a la población obrera” (Museo San Telmo, 2013). El proyecto de ensanche de Cortázar cumplía los requisitos.

Finalmente, y según parece, por motivos económicos y políticos, se descartó la ampliación del puerto. Fue una decisión que marcaría no solo el rumbo definitivo de la ciudad y de su desarrollo urbano, sino también el de los municipios de su entorno, que acabarían acogiendo las actividades y usos ligados a la industria.

0.1.4.3 El discutido Boulevard: la bisagra entre el casco antiguo y la ciudad nueva

Como señalábamos anteriormente, el plano del ensanche de Cortázar preveía una ocupación completa del suelo destinado por parte de las edificaciones residenciales, obviando cualquier otro uso público de carácter lúdico y ajardinado. La cuestión generó conflicto. Nada más aprobarse su proyecto se inició la polémica ciudadana con respecto a la fisonomía que se le debía dar al espacio de enlace entre la ciudad antigua y la nueva. Estaban los boulevardistas y los antiboulevardistas. Los primeros, con criterios más prácticos y economicistas, abogaban por un aprovechamiento completo del espacio disponible. Los segundos, por el contrario, defendían que el enlace entre las dos piezas urbanas se hiciera mediante una avenida boulevard, dentro de un concepto de ciudad más abierta, con abundantes espacios públicos. Afortunadamente para nosotros, -los ciudadanos de hoy-, ganó la segunda de las opciones y se creó así un eje de respiro y apertura visual que enlaza el borde costero con el fondo del barrio de Gros, en un trazado prácticamente lineal. Resultaría difícil imaginar la ciudad actual sin esa arteria de comunicación, pulmón y línea de escape a la vez. Fue otra de esas soluciones brillantes del urbanismo donostiarra.



Fotografía 0.1.18. El Boulevard en 1920. La imagen muestra el extremo oriental de esta avenida, que desemboca en el puente del Kursaal. Al fondo de la fotografía, a la izquierda, observamos el Gran Casino Kursaal, suntuoso palacio inaugurado en 1921 y derribado en 1973. Con el derribo se creó el denominado Solar K que estuvo durante más de 20 años paralizado, desaprovechando inexplicablemente una de las ubicaciones más privilegiadas de la ciudad.

Recuperada de <https://www.santelmomuseoa.eus/200urtekohiria/es/>

Fotografías 0.1.19. y 0.1.20. Extremo occidental del Boulevard. Arriba observamos una imagen de 1920 y abajo una imagen actual. Las diferencias más notables entre las dos fotografías son la peatonalización del espacio y las modificaciones de fachada que ha sufrido el edificio más alto en la parte izquierda de las fotografías. Recuperada de <https://www.santelmomuseoa.eus/200urtekohiria/es/>



En la fotografía inferior observamos el famoso kiosco que ocupa el centro del espacio ajardinado. Se trata de una bellísima pieza de música, de estilo modernista, construido en hierro. Fue un proyecto del arquitecto Ricardo Magdalena, quien ganó un concurso convocado en 1906. Al año siguiente fue inaugurado. Está construido en hierro y cristal, sobre un basamento de planta elíptica. A la delicada gracia de sus formas orgánicas se le suman las vidrieras salidas de la casa Maumesean (Galarraga, 1997). Fotografía de la autora.



Finalmente, el Ayuntamiento convocó un concurso internacional que ganó el arquitecto Moneo. Tras un periodo de fuerte polémica se erigieron en el solar los magníficos cubos diseñados por el autor. Actualmente, el edificio del Kursaal (familiarmente conocido como los cubos de Moneo) son un elemento focal de la ciudad que ha transformado radicalmente el paisaje del entorno. Se podría decir también que se han ganado el corazón de los habitantes muchos de los cuales actualmente reconocen su valor arquitectónico y cultural.

0.1.4.6. El apoyo decidido a la ciudad turística y burguesa

Un nuevo acontecimiento bélico interrumpió nuevamente la recuperada prosperidad. En este caso se trató de la Segunda Guerra Carlista, que se prolongó de 1872 a 1876. Tras la interrupción de la guerra, pronto se recuperaron el ritmo de la fase anterior y las aspiraciones del turismo como fuente de riqueza y motor del desarrollo urbano. El incremento demográfico da buena prueba de un crecimiento que no se detendrá durante décadas. De los 14.111 habitantes que tenía Donostia en 1857 se pasó a los 21.355 de 1877, que se convirtieron en 37.812 a finales de siglo.

El modelo de ciudad que deseaban se encontraba próximo, en la costa vascofrancesa. Se trata de Biarritz, ciudad que había sido elegida por Napoleón III como centro para su veraneo. Pronto se produciría un acontecimiento que daría alas a estas aspiraciones y, en definitiva, al proyecto de ciudad balneario y de veraneo de las clases privilegiadas. Nos referimos a la visita que hizo la Regente María Cristina en 1887 y que, prendada de la ciudad, decidió convertirla en su lugar de veraneo. La presencia de la corte durante la temporada estival atraía consigo a numerosos miembros de la alta sociedad y del mundo de las artes y las letras. Para atraer y retener al veraneante de alta capacidad adquisitiva se impulsó un armónico desarrollo urbano y se crearon equipamientos y servicios relacionados con el ocio y el deporte. Manteniendo cierto tono cosmopolita, San Sebastián era el primer centro turístico de España (Unsain, 2016). En este contexto, el apoyo de la burguesía y de la clase política (representando los mismos intereses) al proyecto de ciudad de veraneo quedó claro con la autorización para la construcción de espacios de ocio y de infraestructura hotelera.

Por otro lado, el momento era propicio. Nada mejor para una ciudad exquisita que el optimismo, la alegría y la naciente cultura del ocio que caracterizaron esta época. París, capital del mundo civilizado y cuna de la cultura y del refinamiento era el modelo a seguir. Y así se hizo al iniciar la construcción de un conjunto de edificios majestuosos que embellecieron la ciudad y crearon lugares para el disfrute de los adinerados visitantes. Paralelamente y en sintonía, se iba construyendo también el ensanche, liderado por la burguesía y creado a su medida. Entre 1876 y 1925, aproximadamente, se construyó lo que hoy se conoce como el Área Romántica de Donostia. Calles amplias, edificios nobles, avenidas y espacios ajardinados, edificios monumentales... componen este espacio urbano.

Arquitectura y paisaje del área romántica

El área romántica de Donostia-San Sebastián comprende el ensanche de Cortázar, hacia el oeste las villas que bordean la bahía y hacia el este la línea de edificios con fachada al mar o al río Urumea.

Se trata de una pieza urbana que se individualiza tanto por su posición en las áreas más privilegiadas de la ciudad como por el carácter monumental o señorial de sus edificaciones. Basta levantar la vista para encontrar las fachadas elaboradas en los distintos estilos que convivieron durante la *Belle Époque*. Los estilos neos (medieval, renacentista), el Modernismo y el Eclecticismo se van alternando en un paisaje urbano rico y diverso. El color y la textura de los sillares de arenisca, la ornamentación de las fachadas, la amplitud de las calles y la abundante presencia de edificios monumentales, de zonas ajardinadas, paseos y avenidas forman un conjunto de rasgos que imprimen un carácter propio y el sabor decimonónico a este espacio. Una arquitectura de gran riqueza y variedad de formas y estilos.

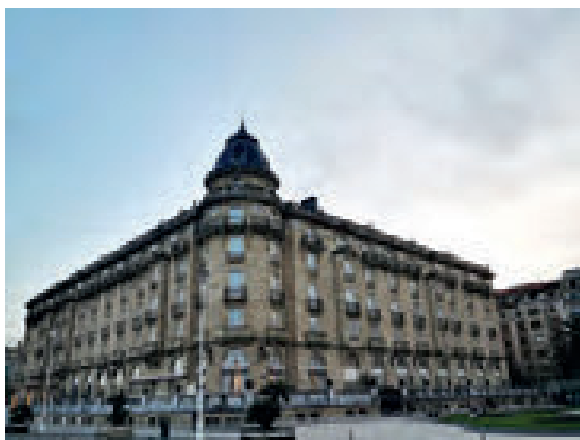
Comparado con el tamaño de ensanches como los de Barcelona o Madrid, el de Donostia-San Sebastián nos puede resultar minúsculo. Pues bien, este es junto con su trama abierta, uno de los rasgos interesantes de su carácter. Y es que al ser una franja de terreno estrecha entre el río Urumea y la bahía de La Concha, se configura como un espacio francamente abierto. Levantar la vista al caminar entre las calles que enlazan el frente fluvial y el marítimo nos descubre esta vez un horizonte amplio y despejado, sin obstáculos visuales, que invita a acercarse a cualquiera de sus extremos. Martín (2004), que considera el ensanche como una referencia en la urbanística moderna en Europa, señala el ingenio que desplegó Cortázar para crear una trama ortogonal, de manzanas muy pequeñas y calles rectas, dentro de un territorio reducido y rodeado de obstáculos naturales.

Como decíamos, buena parte del carácter de esta unidad de paisaje urbano procede de las edificaciones monumentales, de los jardines y avenidas que orlan, literalmente, el perímetro del ensanche. Una de las calles más emblemáticas es la que hoy se denomina Avenida de la Libertad. Formaba el límite meridional de la primera fase del ensanche y fue diseñada ya en aquel tiempo como una gran avenida de 35 m de anchura. Sin embargo, no adquirió verdadero protagonismo hasta que se inició la construcción de la segunda fase del ensanche. A partir de ese momento, pasó a robarle protagonismo al Boulevard como centro de la vida social. La Avenida fue concebida como uno de esos salones urbanos al uso de la época en los que las clases altas gustaban de pasear. Ver a los otros y dejarse ver era cuestión de buen gusto. Esta arteria, que a finales del siglo XIX ya contaba con varios edificios, acogió los primeros cafés que atraían a la clientela que venía a disfrutar del casino y de la ciudad balnearia. Establecimientos como el Café Kutz, que se inauguró en 1901, el Café del Rhin (1905) y el Royalty (1907) se convirtieron en centros de tertulia que en la temporada estival desplegaban sus terrazas por las aceras. Lo lamentable es que ninguno de ellos haya sobrevivido.

Dos de las edificaciones monumentales más significativas –y también más apreciadas– del área romántica son el hotel María Cristina y el teatro Victoria Eugenia. El valor y significado de estas dos construcciones monumentales hay que entenderlo en el contexto de la época (finales de la primera década del siglo XIX) cuando la ciudad de San Sebastián (y con ello nos referimos a su burguesía) quiso dotarse de infraestructuras y establecimientos hoteleros y de ocio tan nobles y exquisitos como la ciudad que se quería crear y los clientes a los que aspiraba. Los nombres que se les dieron nos dan una idea.

Estas dos edificaciones se sitúan en el remate entre el ensanche y la margen izquierda del río Urumea, formando *“envidiable fachada a la ciudad en su costado oriental”* (Navascués, 1989: 14) Junto con los jardines de Okendo, ambos forman parte de ese conjunto monumental que rodea la zona residencial del ensanche. Se construyeron entre 1909 y 1912 sobre terrenos sin definir del proyecto del ensanche, en un ámbito que se abría al mar, ya que todavía no había surgido el nuevo ensanche de Gros. La iniciativa y la construcción vinieron de la mano de la Sociedad de Fomento de San Sebastián. El diseño del teatro se lo encargó a Newés, arquitecto formado en Francia, que había realizado obras como el Palacio de Congresos para la Exposición Universal de 1900 o los hoteles Ritz de Londres (1903-1906) y de Madrid. Ambos se inauguraron en junio de 1912.

El estilo del Hotel María Cristina se corresponde con un eclecticismo afrancesado, recatado en ornamentaciones en semejanza con el Ritz de Madrid. En el teatro, su arquitecto –Urcola–procuró huir de las originalidades modernistas y crear un edificio de estilo renacentista de sabor español (De Begoña & Azkárraga, 1991), Neoplateresco para otros. En ambas construcciones la Sociedad de Fomento buscó un estilo sobrio y elegante, dignos de sus destinos e importancia. Uno de los rasgos más destacables son sus terrazas, que dan a estos sobrios edificios el toque de la arquitectura veraniega de balneario. En el caso del Hotel María Cristina, estas terrazas se sitúan en el basamento y se accede a ellas desde los distintos salones y comedores que integran esta planta. En el Teatro Victoria Eugenia las terrazas ocupan posiciones laterales del edificio.



Fotografías 0.1.21 y 0.1.22. A la izquierda el hotel María Cristina. A la derecha, el teatro Victoria Eugenia. Fotografías de la autora.

A la historia y el significado que tuvieron estos dos edificios durante la *Belle Époque* donostiarra hay que sumarle el que adquirieron a partir de la posguerra española, cuando recobraron su esplendor con la creación del Festival Internacional de Cine de San Sebastián. Desde entonces, las estrellas de cine se alojan en el hotel que, al estar junto al teatro, permite el acceso directo de los ilustres personajes a través de una alfombra roja.

En el centro de la primera parte del ensanche de Cortázar, la Plaza de Guipúzcoa es uno de esos lugares mágicos de la ciudad y un elemento fundamental de su paisaje urbano, al que habitualmente se le asocian los calificativos de romántico y encantador. Se trata de una plaza con arcadas, muy en línea con la configuración de las plazas mayores vascas

que toma su inspiración de la Plaza de la Constitución. La disposición de la arquería en los edificios de los laterales confiere el carácter unitario al conjunto.

No es difícil comprender el apego que sienten los donostiarros hacia este elemento urbano. En primer lugar, porque el parque que aloja en su interior es una recreación de naturaleza exótica en pleno centro urbano. El parque constituye un espacio relativamente reducido que, sin embargo, consigue una sensación de aislamiento con respecto al espacio urbano circundante, gracias a la disposición interna de sus elementos y al porte de los árboles. Aparte de la belleza y singularidad del parque que incorpora, está el hecho de que sus jardines alojan desde 1957 un belén monumental que ha formado los recuerdos infantiles de miles de niños donostiarros a lo largo de décadas.



Fotografía 0.1.23. Plaza de Guipúzcoa. Fotografía de la autora.

El parque se ubica en el espacio suprimido de una de las manzanas del Ensanche de Cortázar. En su origen fue un bosque silvestre con variada masa arbórea que tenía en su interior un estanque y una cascada. Fue a finales del siglo XIX cuando el afamado jardinero francés Pierre Ducasse convirtió este espacio en el primer parque público de la ciudad, de carácter romántico extremadamente singular y topografía irregular. Para ello dispuso una organización interna de formas sinuosas, orgánicas, estructuradas a través de senderos que lo atraviesan y que tienen como punto central un pequeño puente que cruza el estanque. La composición vegetal es otra de las claves de este espacio, en el que podemos encontrar gran cantidad y variedad de árboles, flores y plantas. Entre los primeros, tenemos arces japoneses, plátanos, tilos, tejos, magnolios... En el interior del parque existe también un templete meteorológico que data de 1879 y una mesa horaria de mármol, ambos regalados a la ciudad por José Otamendi.



Fotografía 0.1.24. Plaza de Guipúzcoa. Fotografía de la autora.

En el lateral occidental de la plaza se sitúa la sede de la Diputación Foral de Guipúzcoa, un edificio de estilo neoclásico isabelino e influencias eclectistas, realizada por el arquitecto Goikoa e inaugurado en 1885. Es un edificio de planta rectangular cuya arquería es el elemento unificador con el resto de la plaza. Consta de tres cuerpos independientes; el central más

ancho que los laterales y alberga una columnata de orden gigante en su fachada, limitada por dos cuerpos avanzados que dan protagonismo a esta parte del edificio. Las mansardas inclinadas de pizarra que coronan la construcción nos siguen hablando de la *Belle Époque*.



Fotografía 0.1.25. Ayuntamiento, antiguo casino. Fotografía de la autora.

El Gran Casino, sede actual del consistorio de la ciudad, constituye un punto focal de primer orden y referencia dentro del espacio urbano. Esta pieza esencial de la arquitectura y del patrimonio cultural donostiarra se construyó entre 1882 y 1887 en una posición estratégica, concretamente en el vértice que conectaba la ciudad antigua con el ensanche y el paseo de La Concha.

Es el primer edificio, y por su posición el más representativo, que se construyó para embellecer y monumentalizar la ciudad y para dar respuesta a las necesidades de establecimientos de ocio de la ciudad que había sido elegida como sede del veraneo real. Durante los treinta y siete años en los que mantuvo abiertas sus puertas (1887-1924) no solo contribuyó a sustentar y difundir el esplendor de la capital donostiarra dentro y fuera de nuestras fronteras, sino que, con los importantes beneficios procedentes del juego, se financiaron obras tan importantes como las del Paseo Nuevo. Además de la arquitectura, el actual edificio conserva el gran salón del que fue el casino.



Fotografía 0.1.26. Jardines de Alderdi Eder. Desde una posición cenital se observa bien el papel de este espacio en la articulación de la Parte Vieja con el ensanche y de este con el mar. Recuperada de: <https://eltrajedelosdomingos.wordpress.com/2013/05/27/como-hemos-cambiado-ii-alderdi-eder/>

La Asociación para la Defensa del Patrimonio de Donostia-San Sebastián reclama que se le devuelvan al edificio las funciones originales y que se rescate, por tanto, como un espacio para el ocio, la cultura y la sociabilidad. Argumentan la viabilidad de la propuesta en el hecho de que muchos de los casinos de la vieja Europa conservan su vocación inicial, siendo el ejemplo más cercano el del Casino del Sardinero en Santander. Se trata, simplemente de preservar el variado patrimonio cultural y medioambiental que define el encanto y la personalidad única de la ciudad.

El espacio de conexión entre el ensanche de Cortázar y la bahía contiene muchos de los elementos clave del espacio identitario y de la singularidad del paisaje urbano. Los jardines de Alderdi Eder, creados sobre terrenos rescatados al proyecto inicial del ensanche, son el núcleo de la conexión.

Los jardines de Alderdi-Eder, el borde marítimo que se extiende hasta el barrio del Antiguo y las villas que jalonan dicho borde, forman una unidad morfológica y paisajística, creada, una vez más hay que decirlo, durante el esplendor donostiarra de la *Belle Époque*. Se trata de un espacio lúdico de entonces y de ahora y de residencia de las clases más pudientes. Contiene un buen número de elementos urbanos que construyen la identidad de esa imagen de ciudad balnearia y de recreo. Se trata de un conjunto que, aunque no ha estado exento de operaciones especulativas, es el resultado de un cuidado proceso de construcción y diseño urbanos. La preservación de las vistas desde el frente marítimo y el enlace de la zona con el ensanche, la Parte Vieja y el puerto son resultados exitosos del proceso al que aludimos.

El paseo marítimo y la playa de La Concha, tal como hoy los conocemos, son creaciones de las primeras décadas del siglo XX, aunque previamente se habían ido acometiendo diferentes operaciones que suprimieron los arenales que antiguamente llegaban hasta el barrio de San Martín y formaban un espacio natural de transición entre la ciudad y el mar. Se fue de este modo definiendo y delimitando el espacio costero para generar una franja de paseo en el borde del mar. Ya en 1869 se creó la primera estación balnearia, construida en madera y elevada sobre pilotes, dando inicio a la imagen balnearia. La primera barandilla que limitaba la playa se colocó en 1895.



Fotografías 0.1.27 y 0.1.28. Los jardines de Alderdi Eder son la pieza que conecta el ensanche con el mar, generando un espacio abierto y amplio que mantiene las vistas al mar desde el flanco oeste del ensanche. Tenemos,

una vez más, un elemento estructurante y clave del paisaje urbano. Los jardines se crearon en 1885 y fueron obra, una vez más, del jardinero francés Pierre Ducasse. Recuperadas de: <http://sansebastinpatrimoniocultural.blogspot.com/p/el-rey-filipo-y-donostia-colaboracion.html>

A principios del siglo XX el incremento del turismo y la estrechez de la franja entre la playa y los edificios situados al frente generaban una congestión que era preciso solventar. El balneario se encontraba además muy deteriorado. El proyecto de modificación lo realizó el arquitecto Juan R. Alday, que ideó una solución brillante, consistente en crear un voladizo sostenido por 96 columnas que ampliaba la anchura del paseo en 5 m. El

voladizo generaba un espacio inferior aprovechable en el que se alojarían cabinas para bañistas. Estas sustituirían a las antiguas casetas de baño, liberando un importante espacio de la playa. Se derribó el antiguo balneario y se construyó en sustitución una arquitectura permanente que incluía un nuevo balneario y una caseta real de baño. La operación se terminó con la colocación de una nueva barandilla, diseñada también por Alday, que se ha convertido en un icono de la ciudad.

La cuestión no fue fácil, debido a las duras condiciones que imponían a los árboles y plantas el viento y los temporales del mar Cantábrico. Con el fin de proteger el lugar se construyó un montículo entre el paseo y la playa. Pese a todo, los chopos que se plantaron no consiguieron resistir los vendavales, que arrancaban sus ramas o, en el peor de los casos, los troncos completos. La solución vino de los tamarices, árboles que se adaptan bien a los ambientes salinos y que crecen en espacios costeros o allí donde aflora la sal. Estos árboles que, según parece, no fueron vistos con buenos ojos por los ciudadanos de entonces, se han convertido en un emblema de la capital. Quienes vivimos en ella sabemos que la llegada del frío se anuncia con el plegado de las ramas de los tamarices, que los protegerá durante el invierno. Según se dice en la Guía de los jardines Alderdi-Eder, la ciudad cuenta con 1.846 ejemplares³.



Fotografía 0.1.29. Club Marítimo. Fotografía de la autora.

Ubicado al final del puerto, frente al Ayuntamiento, entre el puerto y los jardines de Alderdi Eder, el Club Marítimo constituye otro de esos elementos emblemáticos de la ciudad, por su valor arquitectónico, cultural y social y por la singularidad de la construcción. En efecto, se trata de un edificio que asemeja un yate fondeado junto al muelle y que resulta por ello acorde con sus funciones de edificio social vinculado con actividades marítimas. La ventana corrida,

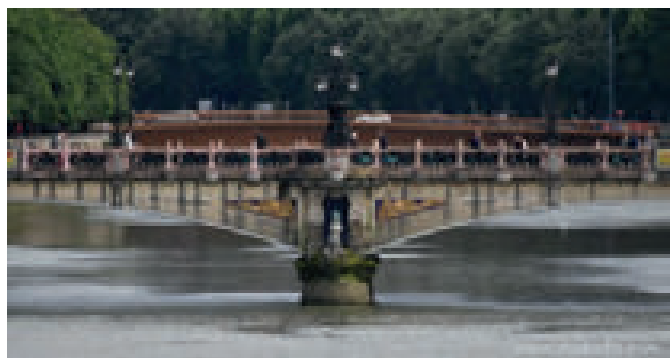
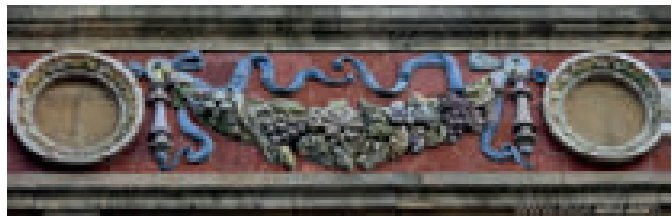
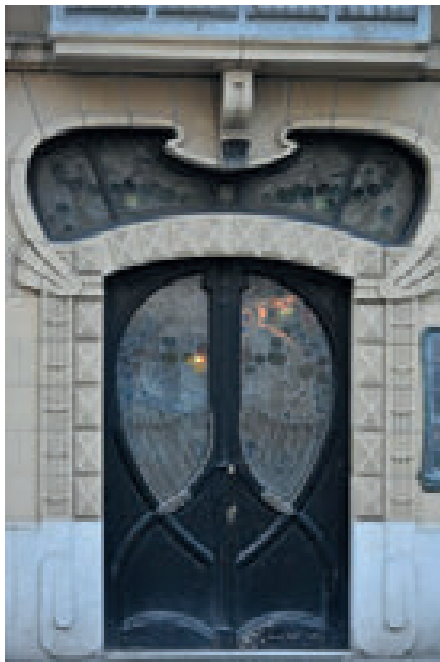
las barandillas o el escalonamiento en terrazas evocan realmente la fisonomía de un yate. Estética y ubicación marítima para un edificio consagrado a esta función. El edificio fue elaborado por los arquitectos José Manuel Aizpurua y Joaquín Labayen en 1929 y es considerado como un edificio clave de la arquitectura racionalista española (Arsuaga & Sesé, 1997).

3

[https://www.donostia.eus/info/ciudadano/pyj_parquesjardinesguia.nsf/vowebContenidosId/714D94BBBD745142AC12572D600389DC5/\\$File/Campa%C3%B1a%20Tamarindosen%20kanpaina.pdf](https://www.donostia.eus/info/ciudadano/pyj_parquesjardinesguia.nsf/vowebContenidosId/714D94BBBD745142AC12572D600389DC5/$File/Campa%C3%B1a%20Tamarindosen%20kanpaina.pdf)



Fotografía 0.1.30. Esta curiosa imagen muestra un montaje fotográfico de los dos edificios emblemáticos de la ciudad: el que fue y el que ocupó su lugar: el gran Kursaal y el actual edificio Kursaal. A la derecha, el puente de la Zurriola es otro de los elementos con fuerte carga simbólica. Recuperada de <https://cosasquepasanensansebastian.wordpress.com/tag/kursaal/page/2/>
Fotografías 0.1.31., 0.1.32., y 0.1.33. Maria Cristina y cerámicas de Zuloaga. Recuperada de <http://www.euskadiz.com/modernismo-y-art-nouveau-en-donostia/>



0.1.6. Presiones y artificialización de un espacio simbólico

Como muchos de los centros urbanos de la geografía española, los ensanches y la Parte Vieja tienen serios problemas que ponen en riesgo el patrimonio cultural y arquitectónico, la habitabilidad y la calidad de vida. No se trata solo de problemas heredados de décadas previas sino también de dinámicas más recientes relacionadas con las transformaciones que pretenden adaptar estos espacios a las necesidades de los nuevos tiempos. Elementos importantes del paisaje urbano se han visto modificados, cuando no eliminados, en aras de una supuesta modernización de las ciudades. Donostia no se ha librado ni de las primeras ni de las segundas.

La modificación del ensanche de Cortázar se inició tempranamente, a finales de la década de 1880. Se realizaron entonces los primeros levantes, que no causaron serios desórdenes constructivos ni en las estructuras ni en la fisonomía. Desde entonces, prácticamente todos los edificios que integran el ensanche han sufrido procesos de rehabilitación, reforma modificación –o completa demolición- que han producido modificaciones sustanciales en los edificios (Etxepare, 2009). Las alteraciones más drásticas se produjeron en los años cincuenta y sesenta del siglo pasado de la mano de los intereses especuladores que encontraron su mejor aliado en la permisividad de las corporaciones municipales. La construcción de unos levantes sobre otros llegó en algunos casos a incrementar el perfil de los edificios hasta el extremo de alcanzar el doble de altura del original. (Etxepare, 2009). Se deterioró así no solo la estética de bellas fachadas, sino que se causaron problemas estructurales relacionados con el exceso de carga de los edificios.

Más recientemente, el afán de las ciudades por recuperar o reforzar su tejido económico ha dado lugar a operaciones urbanas de distinta envergadura y de dudosos resultados. La carrera por ser ciudades de referencia, por ganar protagonismo y atraer visitantes y por convertirse en sedes de eventos, ha justificado intervenciones agresivas sobre el tejido urbano heredado. En el camino se han sacrificado piezas de la historia urbana y del patrimonio cultural, se ha artificializado el paisaje urbano, la habitabilidad ha empeorado y, en muchos casos, sus habitantes han perdido calidad de vida. La presión turística creciente que sufre la ciudad, la pérdida del comercio tradicional y de proximidad, que está siendo sustituido por negocios lucrativos ligados al ocio y disfrute de los visitantes, el asalto de aceras y espacios peatonales por parte de bicicletas y de los nuevos vehículos de movilidad urbana y la privatización del espacio público son algunas de las desagradables consecuencias del modelo de ciudad que se está impulsando. Es un modelo que acaba expulsando a los habitantes a favor de los visitantes y de quienes tienen intereses económico-financieros y obtienen beneficios económicos.



Fotografía 0.1.34. El 1 de febrero de 2017, el Diario Vasco informaba a la ciudadanía de que “**La última casa del siglo XIX del paseo de La Concha** será vaciada para convertirse en hotel.” Se derribará por completo el interior, se mantendrá la fachada y se reconstruirá por completo hasta alcanzar la altura de los edificios colindantes. Recuperada de <https://www.diariovasco.com/san-sebastian/201702/01/ultima-casa-siglo-paseo-20170201001733-v.html>

En el capítulo de pérdidas se cuenta Villa Manolita, una casa palaciega inspirada en el estilo de los hotelitos franceses, que fue derruida en 1994. Esta villa formaba parte del conjunto de edificaciones construidas en el entorno de la bahía durante la floreciente *Belle Époque* donostiarra. A esta lista se suman construcciones tan emblemáticas como el

Gran Kursaal, la plaza de toros, el salón Miramar o los palacetes situados en la línea de playa, ocupando terrenos de elevado valor urbanístico. La actividad especuladora y la de renovación, alentada por una falsa dicotomía entre progreso y pasado, han sido y están siendo responsables de la pérdida de patrimonio cultural o de una transformación que *“trata a los edificios históricos como meros contenedores, ignorando por completo sus facetas documental, histórica y significativa.”* (Fernández, s/f) A esto se refiere Fernández D’Arlas para hablar de las operaciones consistentes en el vaciado de los interiores de edificios de gran valor histórico con el fin de darles un uso práctico acorde a las nuevas necesidades. Es lo que ocurrirá próximamente con el conocido como Palacio Goikoa, situado frente al actual consistorio. Se trata de un interesante ejemplo de la arquitectura neoclásica de finales del siglo XIX, que será utilizado para dependencias municipales. Esta actuación, que degradará de forma irreversible el valor documental del inmueble, es una de esas que obvian cualquier referencia a la naturaleza y el valor patrimonial y le atribuyen funciones muy distintas de aquellas para las que fueron construidos. Realizadas sin reflexión, sin un conocimiento profundo del significado de sus facetas documental, histórica y significativa, conducen a asignar de forma forzada usos que atentan contra la naturaleza de elementos que son fundamentales, no sustituibles, de la imagen urbana y la memoria histórica de la ciudad. Operaciones de fachadismo y de decorado urbano que desfiguran los edificios y eliminan de un plumazo toda la memoria atesorada en la estructura y formas interiores.



Fotografía 0.1.35 y 0.1.36. A la izquierda, la fotografía muestra el cartel de venta de un edificio en la emblemática calle Mari, colindante con el puerto (2014). Recuperada de <https://www.diariovasco.com/san-sebastian/lista-interminable-edificios-20180901005602-ntvo.html> A la derecha, el edificio en la actualidad, convertido en hotel tras el derribo. Recuperada de <https://sansebayhotel.com/>

Bibliografía

Aisenson, L. (1995): "Plaza de la Constitución de San Sebastián, una plaza mayor". *Cuadernos de Sección. Artes Plásticas y Monumentales*, 14: 9-38.

Arsuaga, M. & Sesé, L. (1997): *Guía de arquitectura de San Sebastián*. Colegio Oficial de Arquitectura Vasco-Navarro, Donostia-San Sebastián.

Barrena, E. (2018): *Donostia-San Sebastián. Historia*. Auñamendi Encyclopedia. <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/en/donostia-san-sebastian-historia/ar-45908>
Consulta (11/01/2017)

Ayuntamiento de San Sebastián. Departamento de Urbanismo. (2014): *Plan Especial de Protección del Patrimonio Urbanístico Construido*. Memoria.
<https://www.donostia.eus/info/ciudadano/edificios.nsf/frmWeb?ReadForm=&barrio=6&id=&idioma=cas> Consulta (11/11/2018).

Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián. Dirección de Urbanismo Sostenible (2017): *Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana referida a la Norma Particular del Ámbito Urbanístico "CE.03 PARTE VIEJA"*.

De Begoña & Azkarraga, A. (1991): "Segunda mitad del siglo XIX: reflexiones arquitectónicas y urbanísticas para tres ciudades, Bilbao, San Sebastián, Vitoria". *Sancho el Sabio. Revista de cultura e investigación vasca*, 1: 19-32.

Etxepare, L. (2009): "Incidencia de los levantes en el deterioro de un sistema constructivo: el ensanche de Cortázar". En: HUERTA, S. et al. *Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Instituto Juan de Herrera, Madrid.

Fernández, C.M. (1999): "Restos medievales en la parte vieja de Donostia-San Sebastián". Revisión del Arte Medieval en Euskal Herria. *Cuadernos Sección Artes Plásticas Monumentales*, 15: 219-277.

Fernández, G. (2012): "San Sebastián: un modelo de construcción de la ciudad burguesa en España". *Ería*, 88: 101-128.

Leclercq, J.M. (s/f): *Historia militar de San Sebastián*.
<http://www.sansebastian1813.es/440402823>. Consulta (11/07/2017)

López, F. (1905): "Recuerdos donostiarras. El puente de Santa Catalina". *Euskal-Erria: revista bascongada San Sebastián*, 52: 23-28.
<http://www.kmliburutegia.eus/Record/321949>. Consulta (11/09/2018)

Lora-Tamayo, M. (2002): *Urbanismo de Obra Pública y Derecho a Urbanizar*. Marcial Pons, Madrid.

Martín, A. (2004): *Los orígenes del ensanche de Cortázar de San Sebastián*. Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona.

Muñoz, F. (2002): "El derribo de las murallas. El río Urumea y los ensanches". *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 36: 243-360.

Muñoz, J. (2009): *La modernidad de Cerdá. Más allá del Ensanche. Algunos apuntes de ingeniería y cultura*. Fundación Esteyco, Barcelona.

Museo San Telmo. (2013): *200 años de ciudad: desarrollo urbano de Donostia/San Sebastián 1813-2013*. <https://www.santelmomuseoa.eus/200urtekohiria/es/>. Consulta (11/07/2018)

Navascués, P. (1989): El hotel María Cristina y su arquitectura. En: Dragados y Construcciones, D.L. (eds.): *Rehabilitación del Hotel María Cristina, San Sebastián*. Dragados y Construcciones, 7-26, Madrid.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=680031>. Consulta (11/09/2018)

Sesé, L. (1997): *Guía de Arquitectura de San Sebastián*. COAVN, Donostia

Sáez, J. A. (1999): Evolución de la trama urbana. En: Gómez, J., Sáez, J. A. & Barriuso, P.: *Geografía e historia de Donostia-San Sebastián*. Instituto Geográfico Vasco "Andrés de Urdaneta", Donostia-San Sebastián.

Unsain, J.M. (2009): "La Casa-Torre del Consulado, edificio de servicios portuarios transformado en museo marítimo (Untzi Museoa-Museo Naval)". *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 6: 565-580.

Vivas, I. y Lekerikabeaskoa, A. (2015): *Una ciudad marítima: Donostia-San Sebastián. Aproximación urbanística, antropológico-signitiva y estético-iconográfica a la configuración contemporánea de sus espacios fluviales y frentes de agua*. Cuadernos de Bellas Artes, 50. La Laguna: Sociedad Latina de Comunicación Social.

1^{er} DÍA

Costa Guipuzcoana y Vizcaína. El Geoparque de la Costa Vasca y la Reserva de la Biosfera de Urdaibai



CAPÍTULO 1: COSTA GUIPUZCOANA Y VIZCAINA. EL GEOPARQUE DE LA COSTA VASCA. LA RESERVA DE LA BIOSFERA DE URDAIBAI.

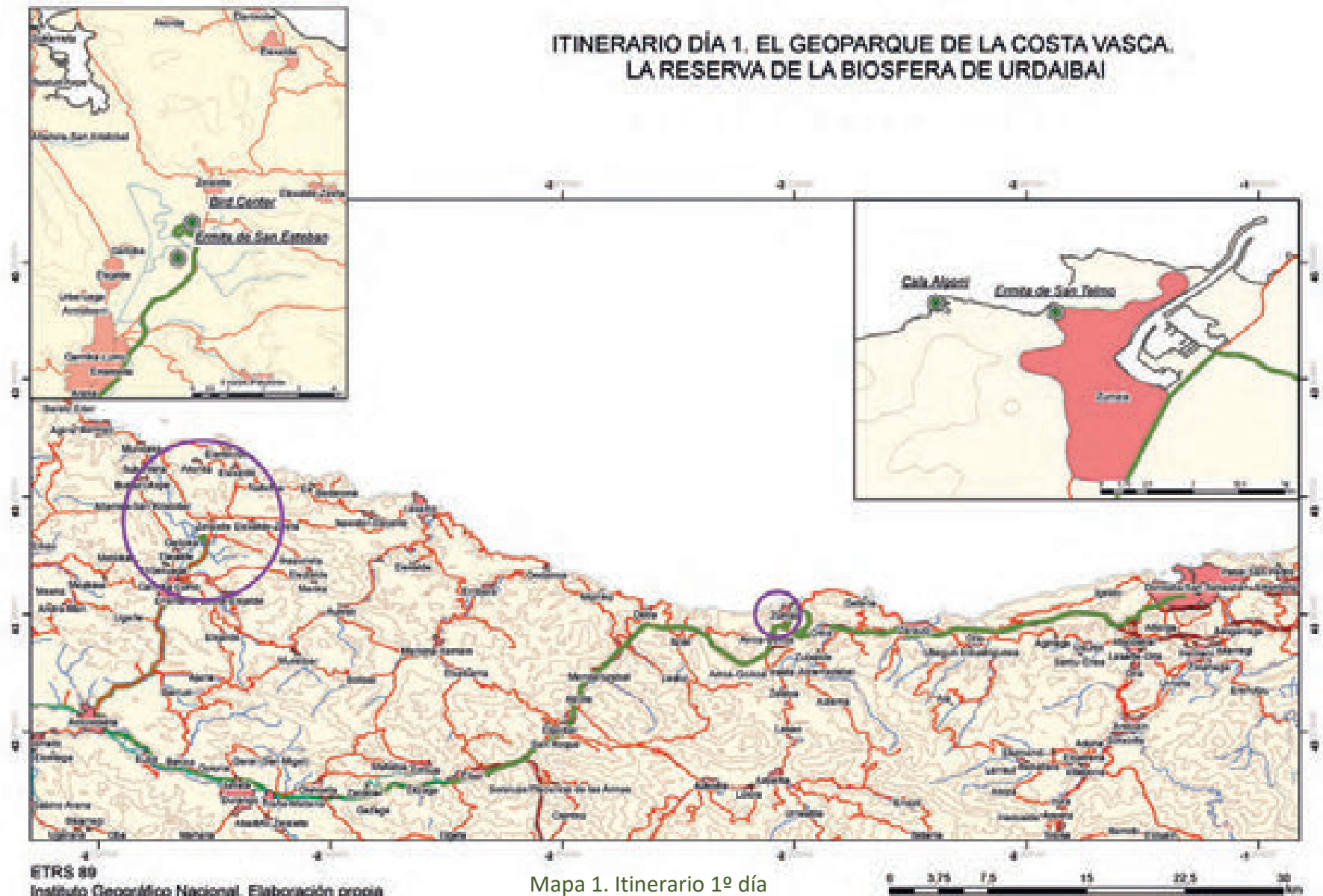
El primer itinerario geográfico se realiza a lo largo de las costas guipuzcoanas y vizcaínas. Partiendo de Donostia-San Sebastián (salimos a las 8:30 H.), tomamos la autopista A-8 en dirección a Zumaia donde visitaremos el Geoparque de la Costa Vasca, con el *flysch* Cretácico-Terciario y la rasa mareal. La llegada a Zumaia está programada a las 9:30. En primer lugar, llegamos al acantilado al pie de la Cala Algorri donde se realizará la primera parada y la exposición del *Flysch* de Zumaia. Dicha explicación se extenderá por 35 a 45 minutos más otros 10 de preguntas (10:30 H.). Accederemos a la cala Algorri, donde aparece el estrato de iridio mundialmente conocido como límite K/T, el paso del Cretácico (Mesozoico) a los primeros pisos del Cenozoico, para después ascender a la ermita de San Telmo, atalaya inmejorable para obtener una buena perspectiva de conjunto (11:45 H.). A continuación, visitaremos el pueblo de Zumaia para observar la estructura urbana y algunos elementos arquitectónicos de gran interés (12:30 H.).

Posteriormente partiremos en dirección a Gernika tomando otra vez la autopista A-8 en dirección a Bilbao. Al llegar a Zornotza-Amorebieta tomamos la carretera BI-635 que nos conducirá hasta la emblemática villa de Gernika, centro neurálgico de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, donde efectuamos dos paradas: La primera será en la ermita de San Esteban (13:45 H.). Hasta allí se accede cruzando Gernika por el famoso puente de Rentería y tomando la carretera BI-2238 hacia Kortezubi. Antes de llegar al mencionado núcleo se accede a mano izquierda por una pequeña carreterita que hay que transitar andando (1 kilómetro), acceso que nos conduce hasta la ermita de San Esteban donde procederemos a realizar la comida (13:45-14:30 H.). Desde esa inmejorable atalaya, con posterioridad, procederemos a realizar las tres exposiciones planteadas para la tarde. En primer lugar, se realizará la presentación del área y una introducción a los aspectos geográficos más relevantes de la Reserva (14:30-15:30), una reconstrucción paleoclimática de lo sucedido en este territorio durante el Cuaternario y un acercamiento a la problemática ambiental de la zona de marismas y de plantaciones forestales (15:30-16:30). Por último, asistiremos a la explicación del contexto geomorfológico de las principales cuencas del margen Cantábrico Oriental (16:30-17:30). Se estima, por tanto, que allí estaremos del orden de 3,5 horas.

Posteriormente y tomando un pequeño camino que bordea las marismas de Urdaibai nos dirigiremos al *Bird Center Urdaibai*, donde nos informarán sobre las condiciones ambientales y ecológicas de la fauna y flora de la Reserva. La visita se prolongará por espacio de una hora (19:00 H.). Posteriormente abandonamos el *Bird Center* y desandamos la ruta volviendo por la Carretera BI-2238 hasta Gernika, desde allí tomaremos la carretera BI-635 hasta Zornotza-Amorebieta donde tomaremos la A-8 en este caso en dirección a Donostia (llegada a las 20:15 H.).

Después de dejar en la residencia u hotel a los/las asistentes y que éstos/as tomen una ducha y se preparen, serán conducidos hacia la sociedad Ondar-gain donde procederemos a cenar en este ambiente gastronómico típico (21:30-23:00 H.).

ITINERARIO DÍA 1. EL GEOPARQUE DE LA COSTA VASCA. LA RESERVA DE LA BIOSFERA DE URDAIBAI



Mapa 1. Itinerario 1º día