

Complementos y dependencias urbanas sobre Donostia-San Sebastián en situación fronteriza

Ángel MARTÍN RAMOS (1) & Madalen GONZÁLEZ BEREZIARTUA (2)
& Nerea MENDIKUTE SAN MIGUEL (2)

(1) Arquitecto y catedrático del Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori.
(2) Arquitectas e investigadoras. Universitat Politècnica de Catalunya (UPC-Barcelona Tech) en la ETSAB.

RESUMEN: San Sebastián se ha formado, como ciudad moderna, sobre el apoyo en el ámbito próximo que era parte del mismo territorio político — Gipuzkoa —, reducido en extensión y salpicado de ciudades. Ferrocarriles y carreteras activaron cada uno a su modo complementos y dependencias urbanas tejidas con el paso del tiempo, como base de una ciudad capital mediana y atractiva en el fondo del Golfo de Bizkaia. Con la eliminación de las aduanas en los años 90, del siglo XX por efecto de los tratados de la UE, se ha suscitado la expectativa de integración con el sistema urbano de la cercana ciudad francesa de Bayona, constituyendo una Eurociudad transfronteriza que acumule junto al capital urbano guipuzcoano el del contiguo Labourd del SO de Francia.

DESCRIPTORES: Sistemas de ciudad-territorio. Ciudad transfronteriza. Sistemas urbanos contemporáneos. Eurociudad vasca.

1. Introducción

La condición cambiante de la ciudad convierte a esta en un producto dispuesto a mutar su forma en función de las ideas que dominan pero también de las ventajas e intereses en juego que, en muchas ocasiones, actúan a distancia o con un radio de

acción muy dilatado. San Sebastián, capital hoy de uno de los territorios vascos, lleva apenas dos siglos sometida a cambios que la han convertido en indiscutida primera ciudad de Gipuzkoa. Esta condición, sin embargo, se ha levantado sobre la base de una realidad urbana muy plural, nada monocéntrica, que ha contribuido de maneras diversas a tal resultado.

El afianzamiento urbano de Gipuzkoa vino a manifestarse por el litoral ya en la Baja Edad Media. Los escasos lugares que una costa tan abrupta ofrecía para el atraque de embarcaciones se reconocieron como puertos y allí arraigaron ciudades protegidas para el comercio, lo que diferenciaba a esa Gipuzkoa costera de la interior, también poblada pero dominada por la pauta de su irregularidad física y de una menor concentración relativa, dedicada al agro. Por entonces, la parte más oriental y cercana al Cantábrico de lo que hoy es Gipuzkoa contaba con ciertas particularidades respecto al resto, derivadas de las fluctuaciones de dominios que le venían afectando, tanto como territorio de la Navarra marítima más sostenido, como de las inmigraciones gasconas más frecuentes, o del reparto territorial de la diócesis de Bayona que se hacía presente sobre la de Pamplona. (ORELLA, 2001: 120 y ss., 164 y ss., 178 y ss.). Eran tiempos —largos siglos— de estabildades cambiantes en donde las relaciones de proximidad contaban por encima de los límites en una Europa política en formación.

En concreto, San Sebastián en el siglo XII reforzó su actividad mercantil por varias causas entre las que se encuentra la llegada de masas de pobladores gascones, procedentes de Bayona, a los que el rey navarro, Sancho el Sabio, acogió bajo la protección del monte Urgull (GARCÍA, 2000: 18-20; ORELLA, 2001: 164-5). Esa particularidad, ligada al impulso que tomó la población, acusó la diferencia de San Sebastián respecto al resto del territorio guipuzcoano —de población vasca—. Con su afianzamiento, la posición de la ciudad se consideró estratégica y ganó, con el tiempo, una condición de plaza-fuerte defendida con un despliegue de recursos físicos que caracterizaron su apariencia de forma decisiva. Sin embargo, si existían esas diferencias, y siguieron existiendo más tarde, también es cierto que las afinidades entre San Sebastián y el resto de lo que hoy es Gipuzkoa actuaron de hecho con intensidad y continuidad —fueran o no buscadas—, de modo que contribuyeron a la construcción de la que luego sería su capital fija.

Cuando las primeras manifestaciones de la modernización comienzan a extenderse sobre Gipuzkoa se van a encontrar con un territorio sembrado de poblaciones nucleadas. A las viejas formas de poblamiento según los antiguos «valles» y a las parroquias de una cristianización profunda se habían unido puertos costeros, villas fundadas y otras consolidaciones de un pasado complejo, propiamente europeo, que distribuía casi un centenar de núcleos de uno u otro tamaño en el litoral y en los valles

fluviales y tierras próximas a estos. El puerto de mayor tamaño y protección que, al mismo tiempo, había llegado a configurarse como plaza fuerte para la defensa, en San Sebastián, era la nucleación urbana que reunía un mayor número de habitantes, al contar con tantas motivaciones superpuestas allí localizadas. Su proyección al comercio marítimo encontraba en Bayona un contrapunto, de rivalidad y complemento, que se expresaba en el predominio de las relaciones por mar más que terrestres (PONTET, 2001: 220), a medida que la inestabilidad política, tanto en España como en Francia, en el siglo XIX llevaba a una definición opaca de la frontera terrestre con las limitaciones consiguientes.

No obstante, Gipuzkoa se caracterizaba entonces, en lo fundamental, por su condición de territorio habitado en todos los ámbitos situados por debajo de la cota +500, aproximadamente, donde la población diseminada según las posibilidades de la tierra contaba con numerosas nucleaciones urbanas, muchas menores —de cientos de habitantes— pero no pocas poblaciones crecidas y crecientes. Unas y otras componían un potente sistema, apoyado en los valles fluviales, al que los puertos costeros aportaban una definición cualificada en contacto con el Cantábrico (véase FIG. 1).

Las diferencias entre las poblaciones mayores residían más en su carácter funcional que en la aglomeración que reunían, ya que los poco más de 8.000 habitantes intramurales de San Sebastián, mediado el siglo XIX, no llegaban a doblar la población urbana de Tolosa, y no formaban concentración mucho más grande que las de Bergara, Irun, Oñati, o Azpeitia, que rondaban entonces los 3.000 habitantes. Además, había otras veinte poblaciones de más de 1.000 habitantes y dieciséis más que superaban los 500 habitantes¹. Todo ello, junto a otras cincuenta poblaciones nucleadas menores, componía un conjunto en el que la concentración mayor por sí misma quedaba diluida, si no fuera por sus especializaciones funcionales.

San Sebastián entonces se presentaba aún como ciudad en la que la singularidad de la actividad comercial venía a distinguirla de la mayor parte del resto de Gipuzkoa, en donde encontraba un apoyo solo relativo. Las contradicciones que afectaban al desarrollo económico en la primera mitad del siglo XIX no ofrecían posibilidades al incremento del comercio, lo que mantenía en letargo el progreso tecnológi-

¹ Población en nucleaciones urbanas, obtenida por interpretación de los datos aportados en el *Nomenclátor* (1862).

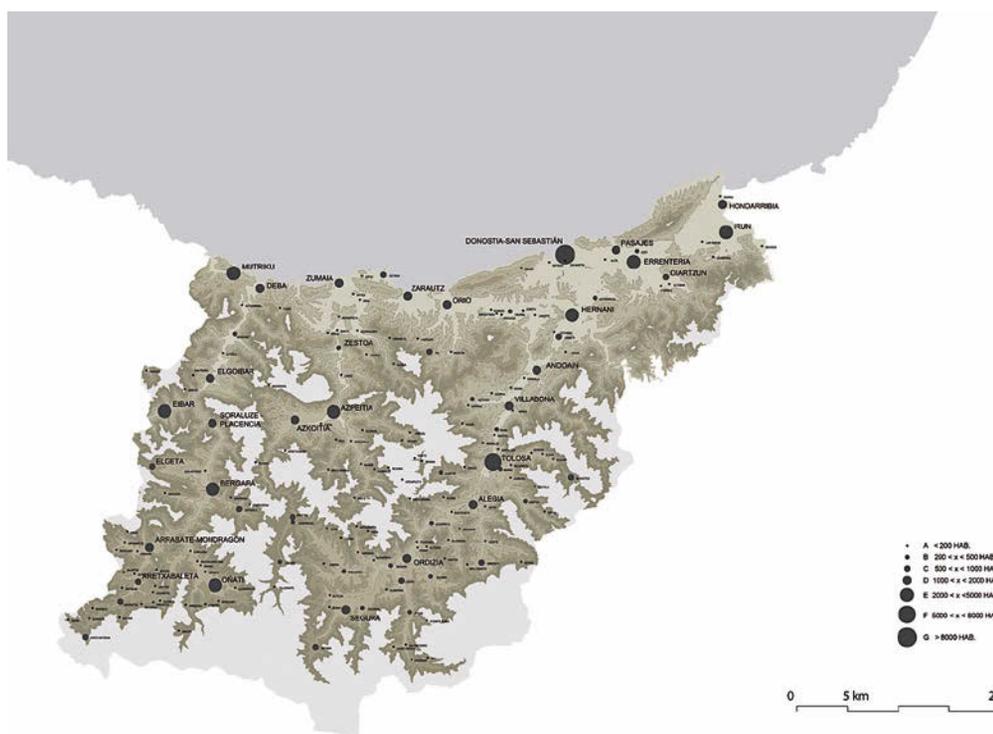


Fig. 1/ **La Gipuzkoa que recibe la industrialización**

Fuente: Elaboración propia, sobre base cartográfica de Diputación Foral de Gipuzkoa.

co y retraía el intercambio. Finalmente, con el traslado de las aduanas del Ebro a la costa y frontera, tras el final de la primera guerra carlista, se iniciaron cambios trascendentales para el progreso de la industrialización. La llegada del ferrocarril actuaría de detonante principal. Pero la institucionalización avanzada de los estados modernos había convertido, ya para entonces, a las fronteras en obstáculos que rebajaban radicalmente la franqueza de los intercambios físicos.

2. Un nuevo medio de locomoción capacita el cambio

En esa década central del siglo, en concreto entre 1856 y 1866, la construcción de ferrocarriles parecía ser una de las demostraciones del cambio que la estructura económica del país iba a experimentar, por la efectividad de la confianza depositada en su construcción (TORTELLA, 1994: 107-108). Las compañías adjudicatarias, con inversiones cuantiosas, se encargaban de garantizar la comunicación entre capitales con unos recursos de efectividad insospechada hasta hacía poco tiempo.

San Sebastián acogió la llegada del ferrocarril como uno más de los varios hechos singulares que en aquellos años se suscitaban en su seno, tales como el derribo de las murallas o la ampliación del puerto. Pero, además de su condición de estación de primer orden, venía a ser muy importante, entonces, el trayecto de la línea ferroviaria. Porque una de las ventajas mayores de ese medio de transporte inaugurado para 1864, era que abría un campo nuevo de posibilidades para el transporte de personas y mercancías en el territorio que venía a surcar, ya que establecía estaciones allí donde las circunstancias lo aconsejaban y podía intercalar servicios sobre su plataforma de raíles, funcional las 24 horas del día, con las ventajas añadidas que resultaban para el desarrollo económico y social.

Fueron las exigencias de trazado de una infraestructura como esta las que, por necesidad de una resolución gradual del descenso, situaron al valle más alto, el del río Urola, de los tres que nacen en la cordillera, en la línea ferroviaria. Allí, el trazado del ferrocarril encontraba Legazpi (a 400 m de altitud) y Zumarraga (a más de 350 m), además de contactar con el

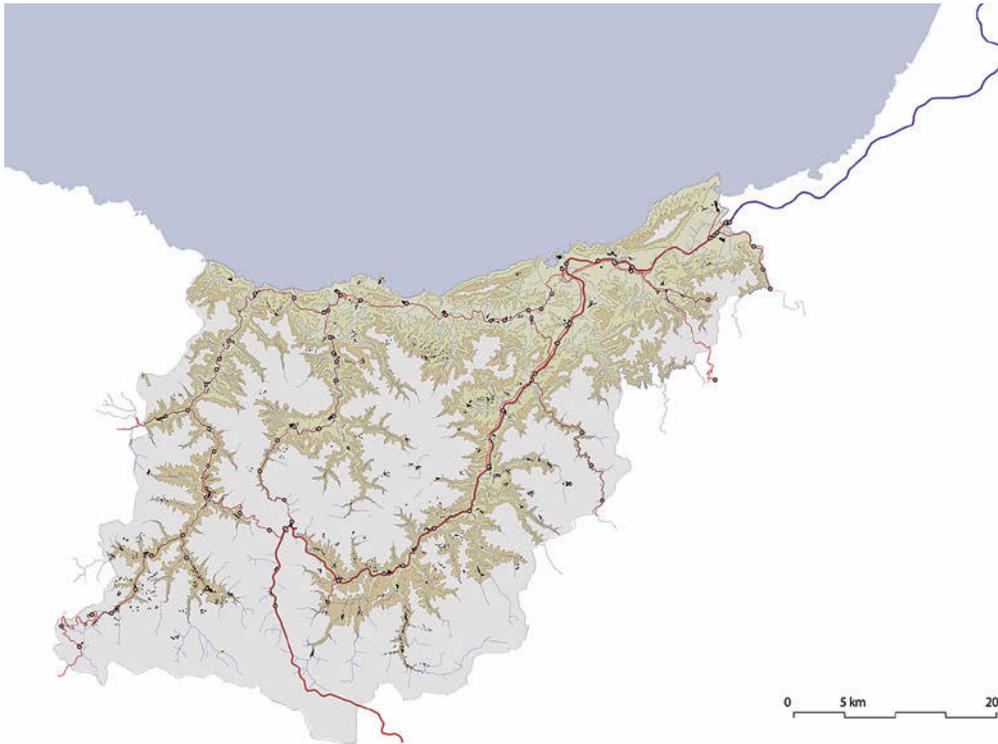


FIG. 2/ **La red ferroviaria transforma el territorio de Gipuzkoa para el siglo XX**

Fuente: Elaboración propia, sobre base cartográfica de Diputación Foral de Gipuzkoa.

Camino Real, y guiarse de su traza para confiar en un quiebro radical de la línea ferroviaria, y alcanzar el curso alto del río Oria. Conseguía así el ferrocarril cambiar de valle con el beneficio de situarse sobre un curso poblado con regularidad y de directriz Norte en su mayor parte, circunstancias que, en un medio geográfico tan irregular, venían a ser de gran oportunidad. El valle del Oria pasó así a verse surcado por el ferrocarril aunque, en proximidad a la franja costera, este aprovechara estratégicamente una posición favorable para saltar al valle del Urumea y así simplificar el acercamiento a San Sebastián. Ya en posición litoral, el ferrocarril continuó hasta cruzar el Bidasoa, estableciendo contacto con el puerto natural de Pasaia, sin dificultades mayores.

La proliferación de estaciones junto a los núcleos de población ejerció una influencia decisiva para que la incipiente industrialización se viera beneficiada con las posibilidades de un transporte eficaz y de gran capacidad. Así, este ferrocarril de la Compañía del Norte, de proyección internacional y de vía ancha, señaló una influencia mayor sobre la línea que desde San Sebastián se interna valles arriba hacia

el interior de Gipuzkoa, hasta el Goierri. Aunque se ha de considerar que no fue el desarrollo de los ferrocarriles una cuestión siempre boyante en territorio español, con los años se apuraron los medios y a Gipuzkoa llegarían nuevas iniciativas y líneas de ferrocarril. Aún en el siglo XIX, la posición interna de Zumarraga estimuló la creación del ferrocarril de vía estrecha entre Durango y esta villa. Y ya en el siglo XX, se crearían el ferrocarril de la costa, para mejorar la conexión con Bilbao, el de la frontera francesa, el ferrocarril Vasco-navarro para unir Bergara con Vitoria, el ferrocarril de Plazaola, para conectar con Pamplona, el del Urola, y otros ramales varios y tendidos con fines industriales específicos (OLAIZOLA, 1996).

En definitiva, el ferrocarril, a pesar de los obstáculos físicos y aún con las diferencias entre unas y otras líneas, acabaría llegando a todas las principales poblaciones de los valles y de la costa, dibujando la red de la Gipuzkoa de las fábricas y el comercio de la primera mitad de siglo XX. La FIG. 2 muestra la red de todos los ferrocarriles desarrollados sobre Gipuzkoa, expresando una situación que encontraría su forma más evolucionada en la que se daba ha-

cia 1950, aunque realmente no coincidieran todos ellos en el mismo momento histórico. Se observa su servicio principal a los territorios más bajos, donde se encontraban la mayoría de los núcleos de población, por debajo de los 300 metros de altitud. Y solo excepcionalmente se superaron estos cuando su traza había de salvar los bordes hacia territorios externos más elevados.

En esta geografía de líneas de comunicación preferentes, San Sebastián ocupaba un lugar central al convertirse en origen o referencia de las principales líneas, a pesar de que la frontera próxima actuaba de barrera, lo que inducía su situación excéntrica en el territorio servido. Porque el papel de capital comercial y de servicios va a ser complementado satisfactoriamente en ella con el de la industria por medio de las ventajas del ferrocarril. En un proceso iniciado rápidamente y sostenido durante décadas, la industrialización arraigará en Gipuzkoa no sobre la ciudad mayor y el puerto más comercial, sino a distancia de ellos sobre el buen número de poblaciones nucleadas de un cierto tamaño que, situadas como cuentas de un collar al borde del ferrocarril, recibieron con profusión el asentamiento de fábricas. La línea del Ferrocarril del Norte, de vía ancha, desde la frontera hasta el interior de Gipuzkoa, va a servir para acumular de hecho una extensión funcional importante de la actividad industrial, luego extendida a otros valles. El crecimiento de la entidad urbana de Gipuzkoa se veía muy señalado por el peso de la capital comercial y esta, a su vez, muy servida por el complemento de un desarrollo fabril tan extendido y a su alcance.

Diversos serían los tipos de ciudades que desarrollarían este fenómeno a distancia de la capital y en correspondencia con ella. Zumarraga y Eibar pueden expresar significativamente dos casos distintos.

En el fondo de esa Gipuzkoa mallada de ferrocarriles, Zumarraga se convertiría en un emblema de ese tiempo de transformación urbana. Si el ferrocarril primero y principal surcaba principalmente el Este de Gipuzkoa, Zumarraga se singularizó sobre él al erigirse en punto avanzado hacia el centro del territorio como estación de referencia para muchas poblaciones de los valles del Urola y del Deba, que recorrían el centro y el Oeste del territorio. De ese modo, llegó a ser terminal de dos ferrocarriles de vía estrecha y de otro ramal de tres raíles —funcional tanto para vía ancha como estrecha— para usos industriales hasta Legazpi (ARANBURU, 2007: 105). «La ciudad de las tres estaciones» es como se le conocía en correspondencia a su condición de nudo ferroviario que atrajo el progreso².

Sobre esa Gipuzkoa de los ferrocarriles, el despliegue más intenso de la industria se produjo mediado el siglo XX, cuando las grandes fábricas progresaban junto a las aglomeraciones urbanas³. Si bien el empuje de empresas punteras estuvo presente en muchas poblaciones (Mondragón, Azpeitia, Hernani, Rentería, Beasain, etc.), fue, no obstante, la pluralidad lo más común, ya que la relación entre las diferentes producciones, la difusión de oficios aprendidos o las ventajas de la interacción actuaron para que se crearan tejidos industriales variados en una misma población.

Un caso especialmente expresivo de tal situación fue el protagonizado por Eibar, que era población menor, bien situada en el estrecho valle del Ego, afluente del Deba, y la mejor senda de comunicación con Bizkaia allí donde todo eran accidentes y obstáculos no menores, pero en un emplazamiento sin condiciones aptas para acoger una aglomeración urbana de cierto calado. Tras una evolución no exenta de dificultades con la industria como protagonista,⁴ desde 1890, con apenas 5.000 habitantes se inició la electrifica-

² El progreso de la industria y de la hostelería fueron motores de su crecimiento primero, y más tarde, el desarrollo de fábricas que encontraban allí un acomodo ventajoso frente a otros emplazamientos. Así, la fábrica de Orbeago, trasladada desde Zarautz, que llegaría a ser factoría siderúrgica y base del actual tren de laminación activo. Junto con las vecinas poblaciones de Legazpi —cuna de la actual Corporación Patricio Echeverría— y Urretxu, pasaron de poblados agrícolas de apenas unos cientos de habitantes a componer un centro fabril de la más elevada especialización y prestigio, con hasta 29.000 habitantes en 1981.

³ Así, en la misma Zumarraga, la inauguración de un alto horno en la fábrica de Orbeago en 1945 facilitó empleo a 3.000 trabajadores, en una población que apenas alcanzaba entonces ese número de habitantes. O en Legazpi, donde el impulso de la acería de Patricio Echeverría propició el crecimiento de una población de poco más de 1.000 habitantes hasta los 10.000 que llegó a tener en 1980.

⁴ Desde fechas tempranas, Eibar y las poblaciones próximas (Elgoibar, Placencia y Bergara) habían sumado a la obtención del hierro en sus ferrierías las labores del trabajo especializado en la fabricación de armas y herramientas. Armas blancas, primero, desde el siglo XV, y de fuego desde el siglo XVI (MÚJICA, 1910: 78), haciendo proliferar la especialización de gremios diferentes distribuidos en talleres medianos y pequeños integrados, en el caso de Eibar, sobre el curso del río. La Real Fábrica de Armas de Placencia-Soraluze, creada en 1573 como consecuencia de la especialización alcanzada en ese Deba medio, acompañó siglos de desarrollo armero, si bien tras la invasión francesa de 1794 y las destrucciones consiguientes devino una larga crisis. Tras ella, surgió en Eibar la energía creadora suficiente para hacer renacer fábricas de armas y talleres relacionados en un proceso en el que la iniciativa de los particulares, Orbea, Gárate, Sarasqueta, Beistegui, etc. colocó de nuevo a la ciudad en el puesto de prestigio que tuviera.



FIG. 3/ Eibar en la primera década del siglo xx y plan de ordenación previsto

Fuente: Restituciones, a partir de los documentos originales del Archivo Municipal de Eibar, de Nerea MENDIKUTE.

ción de fábricas y talleres, y estos, liberados de la proximidad del río como fuente de energía, pasaron a situarse sobre huertas urbanas de sus titulares, en un proceso de ocupación urgado por la escasez de suelos con condiciones aptas para su ocupación por edificios, dada la estrechez del valle. Entonces, la ciudad se podía sintetizar como la adición de un río, apenas dos calles y un ferrocarril en una sección de valle sucinta, completada con la explotación de huertas para la subsistencia. En ese contexto, ante la voluntad de crecer, en la ciudad se plasma el proyecto de ordenación del conflicto creado y se da lugar, así, a una imagen insólita para regular el crecimiento (véase FIG. 3). Todo lo situado al alcance de un acceso pasaba a ser, según ese plano, compactamente edificable y dado que no había calles suficientes, se tomaba el cauce del río como mejor recurso para crear una vía adicional eficaz que siguiera el valle en toda su longitud. La tensión provocada llevó a entender que, a pesar de la irregularidad física que allí se daba, en la alineación de los edificios residía el recurso de ordenación al que se podía acudir. El plan no llegó a aprobarse aunque dejaría huella; pasados los años, tras las destrucciones de la guerra civil, se verían ejecutadas varias de sus propuestas y, entre ellas, muy pronto, el cubrimiento del río para enriquecer el viario urbano, e incluso edificar sobre él.

⁵ La manifestación de una crisis severa en el comercio de armas va a provocar que el desarrollo industrial de Eibar ofreciera en esos tiempos uno de los procesos más espectaculares de transformación de la producción. En el pasado, de obtener el hierro se había pasado a su transformación. Y



FIG. 4/ Imágenes de Eibar en 2000

Fuente: Fotografías de José RONCO.

No obstante, las 105 empresas fabriles que se registraban allí para 1930 con los más de 12.000 habitantes que reunía la ciudad, daban cuenta de una concentración intensa que se había acondicionado sobre tan poco suelo a costa de elevar las fábricas sobre sí mismas en estructuras de hormigón armado de varias plantas, de hacinar sus habitantes y de reconvertir la producción⁵. Será sobre el éxito de ese patrón como se producirá la acumulación de vivienda masiva de las primeras décadas de la segunda mitad del siglo xx que conducirían, contra la lógica aparente, a reunir 37.000 habitantes allí en 1970, además de hacer crecer a la vecina Ermua hasta los 12.000 habitantes (FIG. 4).

Estas ciudades muestran los extremos que se pudieron llegar a producir en aquella dependencia y complemento hacia San Sebastián con la industria: alejada y en un valle alto la concentración urbana de Zumarraga; costreñida y en un valle hacia Bizkaia, Eibar. Con estos medios se forjó la potencia de Gipuzkoa anclada sobre una capital, San Sebastián, que se mantenía a salvo de las tensiones más crudas de la industrialización y de sus consecuencias físicas más directas, al tiempo que mantenía muy vivo su liderazgo central, destacado en la aglomeración poblacional y de servicios

ahora, con un despliegue de habilidades e ingenios, se pasará a la producción de bicicletas y máquinas de coser, entre otros productos, en una sucesión inquieta de lucha por la supervivencia y de aprovechamiento generacional del saber tecnológico de gran eficacia y efecto social ejemplar.

permanentemente. Los 50.000 habitantes que reunía ya en la primera década de siglo, pasarían a ser 135.000 en 1965, creciendo aún continuamente, sin comparación con las demás ciudades guipuzcoanas.

3. Un avance social extendido motiva la transformación

Aun entrada la segunda mitad del siglo pasado, la red de vías rodadas de Gipuzkoa continuaba siendo la que ofrecía una básica accesibilidad a los núcleos de población a lo que se añadía la función radial de la carretera N-I, Madrid-Irun, para garantizar el tráfico de paso a través del territorio. La necesidad de continuas mejoras de la red viaria facilitaban la reducción de los tiempos de desplazamiento, y se acentuaban sobre el tramo de la travesía del tráfico internacional, si bien con efectos limitados dado el impulso que ya entonces estaba experimentando la movilidad privada.

Sin embargo, las tensiones provocadas ante la evidencia de la insuficiencia de la red se manifestaron a su modo, con la construcción de nueva planta de la autopista Bilbao-Behobia, a

través de la parte Norte de Gipuzkoa, para 1972. Fue esta una acción que demostraba claramente dónde estaba el fin que justificaba los medios, y tuvo un gran impacto en la geografía del territorio guipuzcoano. Si, al mismo tiempo, observamos que 8.000 trabajadores abandonaron Eibar por entonces, solo estaremos constatando que, en ocasiones, se producen coincidencias en la evolución de las ciudades que parecen lo que no son. El punto culminante que había alcanzado la concentración urbana eibarresa experimentó, con la crisis de la producción industrial de sus fábricas, un cierto colapso que no encontró alternativa suficiente, como sí lo consiguiera en el pasado. Pero quizá en ello influyeron también los efectos, muy determinantes en ocasiones, del crecimiento de la movilidad espacial a que la sociedad se había ya acostumbrado. Porque no cabe duda que la acción de la autopista entre Bilbao y la frontera francesa en el valle del Deba, el hasta entonces peor comunicado, tuvo mucha influencia en la transformación que iba a experimentar a continuación. El acercamiento, propiciado por la nueva autopista, de ciudades y territorios de la costa Oeste y de los valles del Urola y del Deba enriqueció la potencia de San Sebastián como centro y diversificó mucho la composición de la conurbación guipuzcoana (FIG.5).

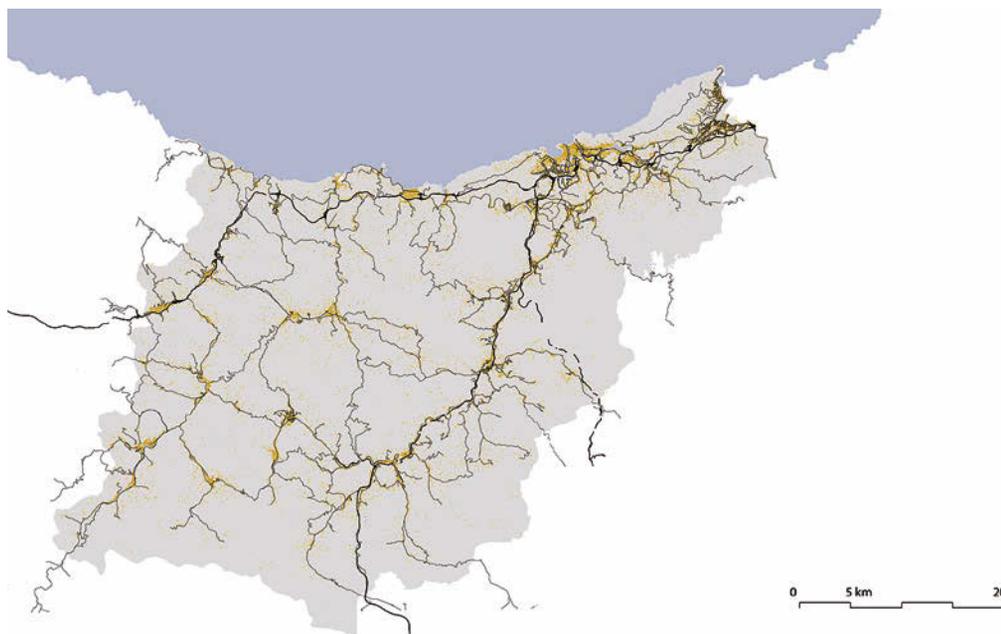


FIG. 5/ La accesibilidad por vía rodada sobre Gipuzkoa en el último cuarto de siglo xx. La eficacia de las vías de travesía marca valores dominantes en el territorio y en la relación con San Sebastián

Fuente: Elaboración propia, sobre base cartográfica de Diputación Foral de Gipuzkoa.

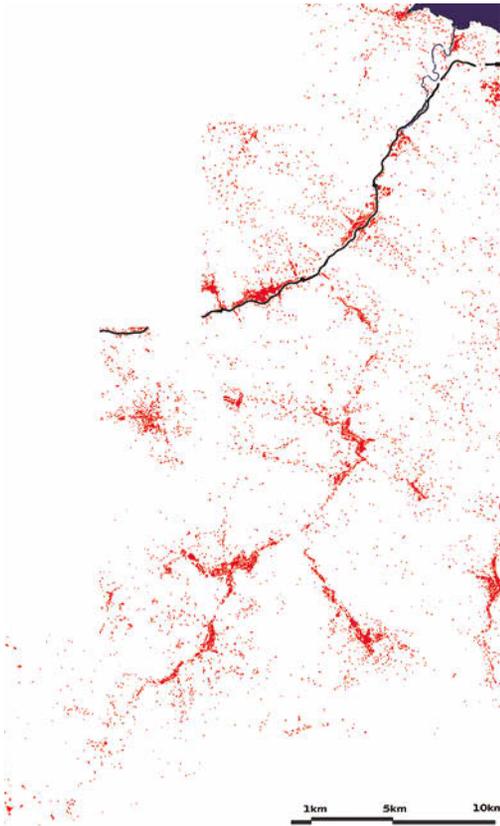


FIG. 6/ El Oeste de Gipuzkoa, sobre el curso del río Deba, tras el impacto de la autopista Bilbao-Behobia

Fuente: Elaboración propia, sobre base cartográfica de Diputación Foral de Gipuzkoa.

Los núcleos urbanos heredados del siglo XIX, acaparadores del crecimiento hasta entonces, vieron relajado su efecto magnetizador para convertirse solo en referencias. La movilidad social había aumentado apoyada en los incentivos a la automovilidad privada como señuelo de liberación —mientras, simultáneamente, se clausuraban líneas de ferrocarril—, y se había diversificado de tal manera que el espacio apto para la localización de empresas y usos se había desplegado en un caleidoscopio de situaciones que rompía la rigidez del pasado. La (FIG. 6) muestra el resultado de ese efecto en el Oeste de Gipuzkoa, sobre el valle del Deba. Las distancias habían pasado a medirse en tiempo y, con ello, los enlaces con la autopista, o la eficacia de la autovía en que se había convertido simultáneamente la vieja travesía entre el Alto de Etxegarate e Irun, marcaban una ley implacable que no dejaba espacios a su alcance sin expectativas nuevas. Las centralidades urbanas nucleadas del pasado, que se habían reforzado en líneas de nódulos con

los ferrocarriles, se deshacían ahora en una difusión profusa de asentamientos que relajaban la antes intensa atracción de los centros.

Es cierto que el peso de los antecedentes actuaba aún con efectividad, en ocasiones. Ahí, el caso de Arrasate-Mondragón resultaría determinante para explicar la eclosión en ese tercio final de siglo XX del mundialmente conocido «fenómeno Mondragón», manifestado en torno al asociacionismo cooperativo en el Alto Deba y Oñati de manera extensiva. Pero también es sorprendente comprobar cómo la potencia de otros antecedentes —el caso de Eibar— servían para asistir a un fenómeno de racionalización de lo que había sido una muestra exagerada de espontaneidad, sacrificada al dictado del crecimiento circunstancial de la industria. Más allá de la crisis de algunas producciones, en Eibar la población, las industrias y otras actividades se dispersaban, sin tanta tensión concentradora, y la ciudad, una muestra de realidad urbana crítica, experimentaba una cierta descompresión, se reducía la población (un 25%), se equipaba y asistía a la apertura de un nuevo tiempo que el futuro dirá si fue capaz de aprovechar adecuadamente en su emplazamiento heredado.

4. La incidencia de un acontecimiento político

Frente a los episodios anteriores, distinto va a ser el cambio de circunstancias acaecido a finales del siglo XX como consecuencia de la puesta en práctica de las medidas derivadas de la entrada de España en la Unión Europea y la sucesiva aprobación de tratados diversos (de la UE, Maastricht, Schengen,...) que condujeron a la supresión de las aduanas de la frontera de Irun, Behobia y Biriatur para los ciudadanos, los capitales y los productos españoles respecto a la UE y viceversa.

Súbitamente, a varios efectos, la barrera en que los estados habían convertido al Bidasoa ganaba en transparencia y la aglomeración urbana de San Sebastián-Donostia pasaba a apreciar a corta distancia, el territorio urbano maduro en que se había convertido el antiguo escenario de afanes compartidos, compuesto ahora de ciudades ricas en una aglomeración densa, la formada por Bayona, Biarritz y Anglet (BAB) con el complemento de otras, hasta Hendaya en la propia línea fronteriza (véase FIG. 7). La desaparición de barreras y limitaciones recíprocas, que actuaban de elementos disuasorios de los intercambios cotidianos de

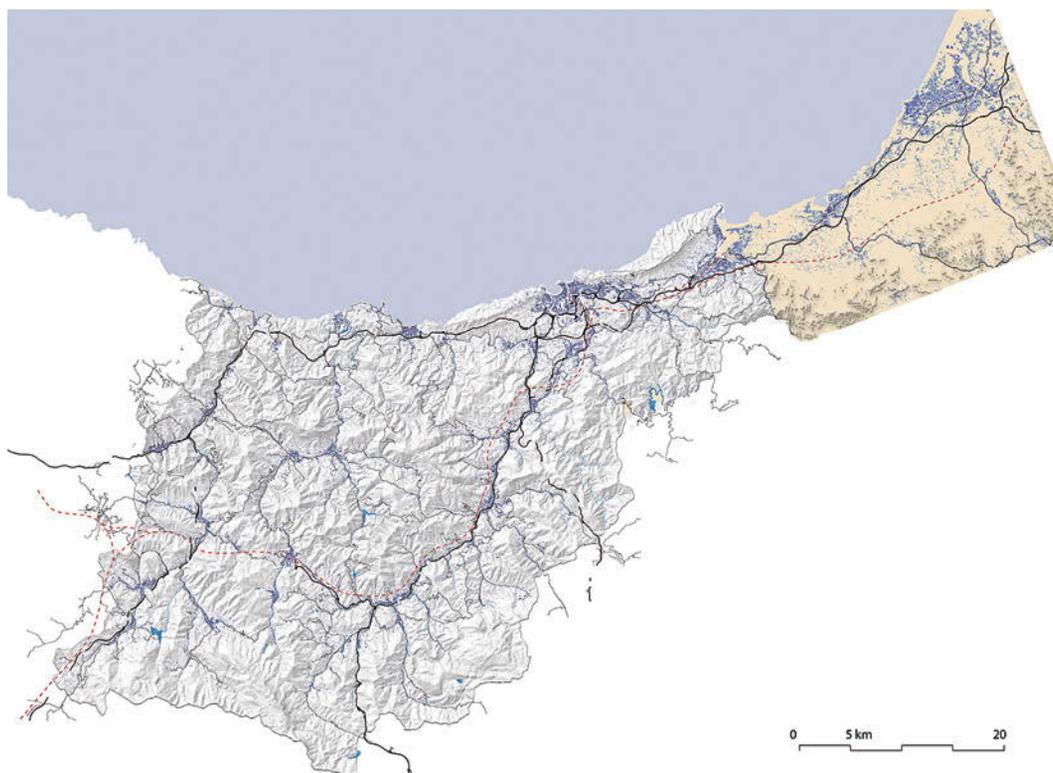


FIG. 7/ **Las perspectivas abiertas sobre Gipuzkoa tras la supresión de las aduanas en el Bidasoa. La cercanía de la aglomeración Bayona-Biarritz-Anglet como oportunidad recíproca**

Fuente: Elaboración propia sobre bases de Diputación Foral de Gipuzkoa y del Institut National de l'Information Géographique et Forestière de Francia.

personas y mercancías, representaba aparentemente una ocasión para una mayor cohesión en la vida económica, política y social.

Han transcurrido solo dos décadas en el camino de esa integración transfronteriza que han servido para mostrar el interés recíproco en explotar las posibilidades de esa unión, en la llamada Eurociudad vasca, con no pocas actuaciones institucionales para incentivarla y hacerla realidad⁶. De hecho, con el paso de los años, los avances se están produciendo, si bien todo parece advertir que el proceso requerirá de tiempo para desplegarse debidamente. Para entender esta afirmación conviene tener presente que sobre ambas realidades urbanas, más allá de que ocupen espacios contiguos y reúnan importantes contingentes de población, actividad económica y vida so-

cial, gravitan algunas diferencias que suponen una pesada inercia para la comunidad de intereses y conductas. Son de distinto orden, pero se trata de diferencias no menores labradas y acentuadas en siglos de separación, como la pertenencia de los territorios ahora más relacionados a dos estados de distinta historia y cultura política y social, y a sistemas institucionales diferentes, con extensión a las lenguas y a los referentes simbólicos de cada lado.

Del lado de acá del Bidasoa, a Occidente (véase FIG. 8), lo que se podía entender como la suma de la aglomeración continua de la capital de Gipuzkoa, en torno a San Sebastián más la ciudad fronteriza de Irun-Hondarribia, compone un conjunto de catorce municipios que en 2011 reunían 409.089 habitantes sobre 386,57 kms².⁷ Del lado de allá, a Oriente,

⁶ El Tratado de Bayona de cooperación transfronteriza, de 1995; la atención a la llamada Eurociudad vasca San Sebastián-Bayona (véase LEIRA *et al.*: 2000), los numerosos acuerdos interinstitucionales de órganos de ambas

demarcaciones o de sociedades conjuntas como Eusko Ikaskuntza, etc.

⁷ Calculado a partir de datos EUSTAT.

se encuentra la aglomeración del BAB, su área de influencia más cercana y la que continúa hacia el Sur a lo largo de la costa, con San Juan de Luz y Hendaya como centros mayores, junto a sus respectivas comunidades de municipios. En total 42 municipios, con 252.942 habitantes en 2009 sobre 787,6 kms² de extensión⁸. Si a esto se añade que la irregular geografía del lado de acá del Bidasoa se suaviza mucho más allá de él, en una aproximación a la llanura de Las Landas, apreciaremos que nos encontramos ante tipos de asentamientos muy distintos: uno, con 1.058 habitantes/ km²; el otro, con 321 habitantes/ km². Si bien esta comparación puede admitir diferentes expresiones, ofrece una buena aproximación a las diferencias morfológicas contundentes, urbanas y territoriales, que se encuentran en la realidad, de las que es importante fuente el distinto papel atribuido a ambos territorios en la industrialización. Véase, para comprobarlo, la FIG. 8 en la que, sobre una imagen de conjunto, se señalan los territorios situados por debajo de la cota +100 en la Eurociudad, cota a la que se acerca el impacto de la urbanización en el área occidental, más apremiada por la irregularidad de su territorio, tal como el mapa muestra con claridad.

La aglomeración urbana compuesta al otro lado del Bidasoa tiene en Bayona a su ciudad principal y de mayor raigambre. Situada sobre la confluencia de dos ríos, el Adour y la Nive, su origen antiguo y su condición de ciudad portuaria le atribuyeron un papel estratégico que quedaría muy señalado en sus fortificaciones. No obstante, el hinterland de la ciudad se extendía en una amable campiña en el territorio vasco-francés poblado de cantidad de pequeños núcleos diseminados. Con la eclosión del gusto por la orilla marina y las playas, esa realidad recibió, desde la transición entre los siglos XIX y XX principalmente, una importante colonización de la zona costera en los enclaves de Biarritz, San Juan de Luz y otros próximos, al convertirse en centros de veraneo solicitados. El incremento de la movilidad de la población y la difusión del estado del bienestar en el último tercio del siglo XX ha ratificado esa tendencia con un crecimiento de la población establemente asentada. Las ciudades han asistido a una cierta diversificación, recreándose en cierto modo sobre sí mismas, con la consecuencia de un

generalizado crecimiento, aunque leve, incluso recientemente. Según se ha observado (GAINDEGIA, 2010: 7-11) el área costera envejece, con Biarritz como caso más destacado, mientras el interior próximo a la costa experimenta un mayor crecimiento con una más acusada juventud de la población⁹.

No obstante, la constitución urbana de este territorio permanece aún muy influenciada por un pasado rural sin apenas industrialización, con las ciudades sobre la costa y el atractivo de la belleza pastoral de su paisaje y la benignidad de su clima en el extremo sudoeste de Francia. Muestra de ello es que de las 156.514 viviendas que allí se reunían en 2009 el 21,37% eran viviendas secundarias, un porcentaje que llega a alcanzar cotas muy elevadas en algunos de los principales núcleos urbanos (40% en Biarritz, 43,4% en San Juan de Luz, 46,6% en Guéthary, 37,4% en Hendaya, 39,7% en Ciboure, 42% en Bidart)¹⁰, en un despliegue caracterizador del tipo de ciudades que allí se reúnen, con actividad distinta en las estaciones cálidas respecto a las más frescas. La evolución de la formalización de la ciudad hasta llegar a este punto ha justificado que el tipo de tejido urbano dominante se encuentre protagonizado por la edificación abierta de baja o media densidad, con la ocupación de grandes extensiones de un territorio amable, con suaves ondulaciones, que se presta a ello. La FIG. 9 muestra el impacto de este tipo de ocupación en el sector central del municipio de Anglet (37.661 habitantes en 2009), claro producto de este tipo de desarrollo urbano. El centro urbano de Irun (61.066 habitantes en 2011), representado contiguo, presenta un patrón urbano compacto, de distinta naturaleza.

El tipo de empleo de la población activa ofrece otra cara urbana de este ámbito oriental de la Eurociudad que consideramos. Tal como sucede en la actualidad en la mayoría de las ciudades, aun las industriales, en el conjunto de la Eurociudad domina el empleo en el sector de los servicios. Sin embargo, es pauta general que en los municipios principales de ese ámbito en territorio francés se alcancen porcentajes muy altos que llegan incluso a superar el 80% del empleo localizado en ese sector terciario (en Bayona representa el 87,7%; en Biarritz, el 85,9%; en Hendaya, el 81,6%; en San Juan de

⁸ Considerando datos del INSEE de 2009 para las comunidades de municipios (CC) o de aglomeración (CA) constituidas, esto es las CC de Sud Pays Basque, Errobi, y Nive-Adour, y la CA Côte Basque-Adour, además del cantón landés de St. Martin-de-Seignanx, contiguo a Bayona.

⁹ Si bien el Informe de Eneko Gorri (Gaindegia) sobre datos del INSEE de 2006 se refiere al País Vasco-francés, sus referencias han sido reinterpretadas para el ámbito de la Eurociudad en tales dominios.

¹⁰ A partir de datos del INSEE.

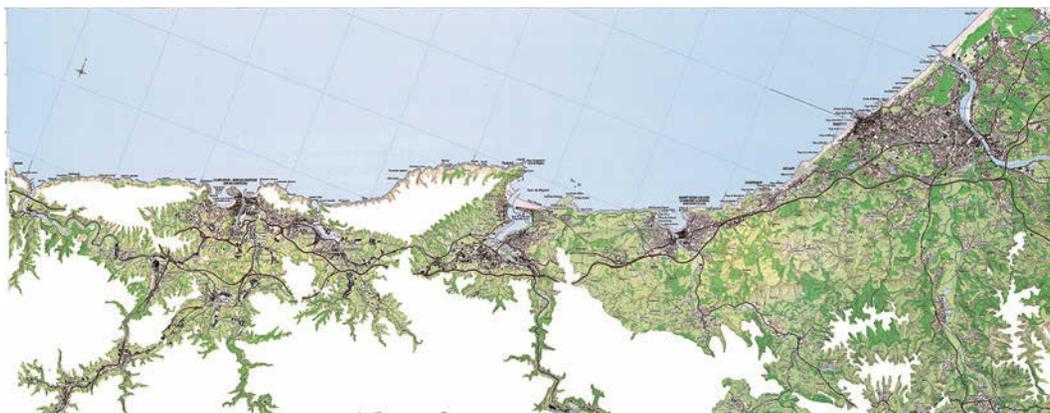


FIG. 8/ Plano de la denominada Eurociudad vasca San Sebastián-Bayona a ambos lados de la raya de Francia. Se representa el territorio situado por debajo de la cota +100

Fuente: Elaboración propia a partir del plano a escala 1/50.000 de la Agencia Transfronteriza de la Eurociudad Vasca Bayonne-San Sebastián, de 1999.



FIG. 9/ Representación en planta a la misma escala de los centros urbanos de Irun y Anglet. La misma superficie en la que el centro de Anglet desborda, acoge todo el centro de Irun y parte de sus alrededores

Fuente: Elaboración propia sobre bases de Diputación Foral de Gipuzkoa y del Institut National de l'Information Géographique et Forestière de Francia.

Luz, el 82,2%).¹¹ Comparativamente, esa homogeneidad en la caracterización terciaria es llamativa, cuando más acá del Bidasoa, sobre territorio español, ni siquiera San Sebastián, que reúne tantas atribuciones como centro de servicios en Gipuzkoa y en la Comunidad Autónoma Vasca, llega a tales porcentajes (el 77,7% en 2006, según datos del EUSTAT). Bien al contrario, la generalidad de los munic-

pios de ese sector occidental de la Eurociudad cuentan con un porcentaje próximo al 30% del empleo en el sector industrial, lo que subraya una homogeneidad muy distinta a aquella vista en el otro lado de la misma. Así, Irun cuenta con el 29,8% del empleo en el sector industrial; Astigarraga, el 32,5%; Oiartzun, el 32,8%; Errenteria, el 34,2%; Hernani, el 34,35% y Lezo, el 35%, entre los situados más próximos

¹⁰ Según datos INSEE, 2009.

a los enlaces de la autopista Bilbao-Behobia; y Lasarte-Oria, el 36,8%; Urnieta, el 37,2%; Usurbil, el 38,8%; Orío, el 39,6% y Andoain, el 43,3%, entre los más alejados de tales enlaces y de su influencia en el establecimiento de servicios de uno u otro tipo. Los municipios de Pasaia (con el 29,45%) y Hondarribia (el 25,3%) se diferencian ligeramente de los anteriores debido a la proporción que en ambos toma la actividad pesquera de sus puertos.¹² En el conjunto de ese ámbito a occidente del Bidasoa, la distribución del empleo según el último recuento disponible es de un 1% en el sector primario, de un 28% en la industria, y de un 71% en los servicios (EUSTAT, 2006).

Aún otros matices se podrían añadir a esas particularidades diferenciadoras. En la movilidad obligada habitual se encuentra uno de ellos. En las aglomeraciones de tamaño medio que encontramos aquí, el dominio de los desplazamientos sobre vehículo propio es abrumadoramente preferente a la hora de trasladarse cotidianamente desde el lugar de residencia. Sin embargo, las ciudades francesas cuentan con una distribución extendida de los usos, lo que vuelve más difícil ofrecer un servicio de transporte público eficaz y de calidad. Quizá por ello, el transporte público allí cubre solo una proporción muy baja de las necesidades: el 6% en Bayona, el 4,3% en Biarritz, el 2,5% en Anglet, el 1,6% en San Juan de Luz, o el 2,3% en Hendaya. Mientras que en el lado español, la solución que ofrece el transporte público a los desplazamientos cotidianos, siendo aún reducida, se mueve en porcentajes muy distintos, más propios de ciudades que cuentan con una alta concentración física de los usos: en torno al 20% en San Sebastián, Errenteria y Pasaia, y el 15% en ciudades como Lasarte-Oria y Hernani (AZTIKER, 2008: 96-97).

Ahora bien, más allá de las diferencias en esta denominada ciudad transfronteriza entre los sectores situados a uno y otro lado de la raya de Francia considerados globalmente, un factor que puede dar verdaderamente una aproximación a la realidad urbana de conjunto es la intensidad de los intercambios cotidianos. Cabría apreciar con ello el grado de integración en el funcionamiento de la aglomeración y de su mezcla. Los indicadores existentes al efecto resultan expresivos de algunas situaciones. Según el Estudio de movilidad en la CAV de 2007, de los 382.728 desplazamientos que,

con propósito trabajo, se realizarían en una jornada con origen en el ámbito español de la Eurociudad¹³, solo el 1,1% tendrían como destino un territorio externo a la Comunidad Autónoma Vasca, mientras que se concentran la mayoría de esos movimientos en el propio ámbito de partida (89,8%). Cabe deducir de ello que son cuantitativamente muy reducidos los desplazamientos al ámbito francés de la Eurociudad respecto a los desplazamientos internos, ya que en ese 1,1% se incluyen los desplazamientos con destino en alguna localidad navarra u otro emplazamiento externo. Esta impresión se ve ratificada si observamos ese mismo tipo de desplazamientos solo para el ámbito del Bajo Bidasoa (o sea, Irun y Hondarribia), ya que los datos arrojan que el destino externo (es decir, Navarra y Francia) alcanza al 3,25% de los desplazamientos, porcentaje muy inferior al 22,89% que tendrían por destino San Sebastián y la comarca de Donostialdea, es decir, los municipios del entorno de San Sebastián en la Eurociudad.

Una relación semejante es la que resulta si observamos datos relativos al mismo capítulo de la movilidad en el empleo para poblaciones del lado francés de la Eurociudad. Allí, considerando la población activa de 15 años o más con residencia en los municipios de Bayona, Biarritz, Anglet y San Juan de Luz, el INSEE ofrece datos para 2009 que permiten calcular que el 45% trabajan fuera de su propio municipio de residencia en el mismo departamento de los Pirineos Atlánticos, y hasta un 8% lo hacen en municipios de otro departamento o región francesa, mientras que solo el 0,5% trabajan en el extranjero. Es decir, que resulta muy reducida la proporción de población de esos municipios, los más poblados allí, que pueda trabajar en el lado español de la Eurociudad.

Esta cuestión cambia si consideramos el caso de Hendaya, municipio fronterizo, ya que de la población activa registrada en 2009 solo salen del municipio de residencia a trabajar en otro del propio departamento el 22,2%, y el 2,6% lo hacen con destino en otro departamento o región francesa, mientras es el 31,2% el que lo hace al «extranjero» (u otra región fuera de la Francia continental)¹⁴. Aquí es donde se constata la diferencia en el grado de integración entre ambos lados de la raya de Francia que Hendaya acusa respecto al resto de la Eurociudad vasca de su lado. De esos datos resultaría que diariamente cerca de 2.000 miembros

¹² En todo ello, según datos EUSTAT, 2006.

¹³ Excluido el municipio de Orío, debido a que en ese estudio está incluido en otra comarca, mientras los datos

se ofrecen por comarcas.

¹⁴ Siempre siguiendo datos del INSEE francés.

de la población activa censada en Hendaya se desplazan a este lado del Bidasoa a desarrollar sus actividades. A esta cantidad se habría de añadir la correspondiente al contingente de población española que vive en Hendaya sin censar¹⁵ y cuyos activos trabajan en el lado español de la Eurociudad. Al menos una parte de la explicación de este movimiento transfronterizo se encuentra en el hecho de que la vivienda en Hendaya se constituyó en un importante atractivo para capas de población necesitada de ella en el lado de acá de la frontera en cuanto los tratados europeos de libre movimiento de personas y capitales surtieron efecto, en los años 90. Hendaya, además de ofrecer el atractivo de sus atributos urbanos (el desahogo de la densidad moderada, la amplitud y belleza del paisaje, la gran playa, el puerto deportivo, etc.) contaba con la inestimable ventaja de una oferta amplia de vivienda asequible, circunstancia que distaba mucho de la ofrecida, por entonces, en el artificialmente inflado mercado de la vivienda en cualquier localidad de este lado del Bidasoa. De ese modo, estimaciones fundadas¹⁶ creen que hasta el 40% de la población de Hendaya es española, lo que acentúa de algún modo su condición de ciudad-dormitorio en los días laborables. También tendría relación con este hecho la estimación del Servicio de educación nacional francés relativa a que el 60% de los alumnos de la enseñanza pública en Hendaya solo en la escuela habla la lengua francesa, aunque se haya de considerar a estos efectos que entre el 12 y el 15% de los alumnos de esas escuelas vive en el lado español de la Eurociudad, desplazándose a ellas cada día lectivo¹⁷.

Esa integración urbana en torno al Bidasoa y la bahía de Txingudi puede también constatar-se con otros datos e indicadores que, en una proporción importante, son reflejo de las últimas décadas de labores de integración institucional conjunta entre los tres ayuntamientos implicados (Irun, Hondarribia y Hendaya) que han contribuido a convertir el efecto de barrera del Bidasoa en un valor de cohesión en aquello que represente interés mutuo desde antes, incluso, de que la integración europea fuera efectiva. Si bien hay efectos derivados de la espontaneidad de las ventajas ofrecidas (el comercio puntero de Irun para la clientela francesa y, en particular, de Hendaya; la atracción de Hendaya para el ocio de los eurociudadanos

españoles; etc.), otras realidades son fruto de un progreso institucional sostenido: los servicios urbanos compartidos entre los tres municipios, el centro ferial FICOBA al borde del Bidasoa, y una diversidad de efectos integradores inducidos de uno u otro tipo. Todo ello hace que la realidad transfronteriza de la ciudad de la bahía de Txingudi sea hasta hoy el efecto más vivo de la Eurociudad.

De cualquier modo, la realidad presente no deja de ofrecer constataciones favorables del progreso de esta Eurociudad, junto a otras que hacen patentes las dificultades que no van a dejar de presentarse. Un ejemplo de estas últimas es la que muestra (como se ha observado en GAINDEGIA, 2010: 15) la débil movilidad estudiantil en enseñanza superior que, a pesar de la baja dotación de centros de ese nivel en el lado francés de la Eurociudad y en sus proximidades —para la alta proporción de jóvenes allí asentados—, se produce hacia los centros de enseñanza superior del lado español de la Eurociudad, y ni siquiera hacia la diversidad de centros universitarios vasco-españoles y navarros en posiciones próximas. No cabe duda de que son varios los factores incidentes en esta realidad, aunque puede contribuir a ello la ausencia de un sistema de transporte público integrado en el ámbito de la Eurociudad, lo que dificulta aún más cualquier intercambio.

Sin embargo, por otro lado, resulta creciente el papel que el aeropuerto de Biarritz está tomando para atender las necesidades del lado español de la Eurociudad (como base de líneas de bajo coste, además de otras), o, incluso, el aprecio por utilizar el estadio de Anoeta en San Sebastián para encuentros de alta capacidad de atracción de las competiciones francesas de rugby en que participan equipos de Bayona o Biarritz y no cuentan con escenario de capacidad semejante. Por no hablar del éxito que la marca líder del grupo Inditex desarrolla en San Sebastián¹⁸ con alta concurrencia continuada, no estacional, de clientela francesa.

Mientras tanto, las previsiones oficiales de los documentos de ordenación territorial, desde este lado, se mantienen en el marco político español. Y si se hacen eco de la circunstancia transfronteriza, no llegan a contemplar especiales cambios como consecuencia de este hori-

¹⁵ Estimados en la diferencia entre los 14.500 censados y los 17.000 habitantes de hecho, es decir, unos 2.500, por el alcalde de Hendaya, Jean-Baptiste Sallaberry (*El País*, 6-II-2011).

¹⁶ Las del propio alcalde (*Ibidem*).

¹⁷ Según estimaciones recibidas a través del Observatorio transfronterizo del Consorcio Bidasoa-Txingudi (julio de 2012).

¹⁸ Uno de los establecimientos más rentables de la compañía, según sus responsables (*El Diario Vasco*, 6-X-2012).



FIG. 10/ Detalle del plano «Nueva estrategia territorial» de la Modificación de las DOT de la Comunidad Autónoma Vasca, como consecuencia de su reestudio, de 2011

Fuente: DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL DEL GOBIERNO VASCO.

zonte de futuro. Las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma Vasca vigentes desde 1997, aunque realizadas en los años 80, no contemplaban mayor excepcionalidad en esos territorios fronterizos que las que pudieran merecer las ciudades ya establecidas. La Modificación, en curso, de esas DOT como consecuencia de su reestudio se muestra algo más atenta a la singularidad excepcional del nuevo marco en que ha quedado englobado tal ámbito, quizá llevada por la potencia de ciertas intervenciones cuasi-espontáneas que se han acusado allí, o por el peso del movimiento institucional establecido (FIG. 10).

El cambio en el marco político del territorio está provocando, por lo tanto, la recuperación de una manifestación más natural del determinismo geográfico en la caracterización urbana. Así, las circunstancias del desarrollo urbano alcanzado a uno y otro lado de la antigua barrera han inducido a ilusionar la oportunidad de

una capital conjunta de mayor escala que gane activos en el concierto de las ciudades en Europa.

Es cierto que, a esta escala, las ciudades europeas se debaten en una rivalidad de complementos y dependencias en las que entran en juego oportunidades para su futuro de no pequeño calado. La perspectiva ahora abierta con el desvanecimiento de algunos efectos de la frontera política se sustenta sobre una lectura de la entidad urbana en la que pesa, fundamentalmente, la continuidad de la mancha edificada ahora constatada, al borrar la raya que impedía advertirla. Y esto es relevante ya que en la ciudad contemporánea, precisando lo que se anticipaba hace unas décadas (WEBBER, 1968), siguen siendo importantes el intercambio personal y el dominio urbano local al tiempo que han crecido exponencialmente los dominios ilocales y los medios de interacción a distancia. Pero también es cierto que las dis-

tancias físicas se han reducido muchísimo y, por lo tanto, continuar guiándose por la continuidad de la mancha urbana para apreciar las oportunidades de las ciudades es algo en cierto modo limitativo, tal como, por otro lado, el propio desarrollo urbano moderno de Gipuzkoa permitió demostrar hace décadas, según se ha referido más arriba.

Existe hoy una diversidad grande en las formas de constituir sistemas urbanos que actúan de consuno, con base en la continuidad urbana unas veces, y con apoyo en la discontinuidad, otras. Y en el marco de la Eurociudad vasca San Sebastián-Bayona, la conjunción de dos centros de raigambre configura una perspectiva con dosis de oportunidad. Lo abarcable de sus dimensiones para los medios de movilidad actuales permitirá, no obstante, apreciar las posibilidades del porvenir sin perder de vista el capital urbano acumulado y expectante en toda la ciudad guipuzcoana, la Gipuzkoa-ciudad, que tanto explica de la razón de ser de San Sebastián-Donostia de hoy —sin la cual esta se debilita— y puede contribuir a la de mañana, sin menoscabo de alianzas naturales hacia el Este. De este modo, sin necesidad de virajes radicales, la continuidad y la discontinuidad urbanas pueden sumarse ante una senda no exenta de dificultades para unos y otros.

5. Conclusiones

La Unión Europea está motivando que, en las últimas décadas, territorios vecinos que antes habían permanecido separados por una frontera política afronten un cambio de circunstancias con resultados cuyo alcance es difícil de prever. Cuando son dos ciudades, como San Sebastián-Donostia y Bayona, las que se ven implicadas en ese nuevo horizonte, dada la proximidad entre las mismas, se suscitan alianzas espontáneamente por la facilidad de

las relaciones presenciales y de intercambio institucional.

En una situación como la presente, de transformación notable en el sistema de base económica de las ciudades, novedades de este tipo alimentan esperanzas de nuevas oportunidades y estimulan la alerta en orden a evitar el retraso de su manifestación, o la eventual pérdida de una ocasión que, por nueva, resulta tan aparentemente prometedora.

No obstante, conviene permanecer conscientes de una doble diferenciación. Por un lado, que en las ciudades, en ocasiones, el impulso y la voluntad de la condición cívica de la comunidad urbana no corren parejos con la adecuación de la realidad construida —el cuerpo de la ciudad—, aunque se necesite de este para llegar a hacer efectivas las ventajas del interés compartido. Y, por otro lado, que en la nueva perspectiva de alianza entre estas ciudades se juegan oportunidades que dependen de cuestiones de dimensión (la potencia poblacional, económica y territorial de la adición), pero también hay otras que afectan a cuestiones de modo, de la manera en que tal suma se manifiesta. Si bien en ello puede contarse con un horizonte que sea compatible con la marcada diferencia de las realidades morfológicas de los territorios que ahora activan las ventajas de su contigüidad, no se debe minusvalorar, no obstante, el sentido que cada una de las dos ciudades principales ha ido tomando a lo largo del tiempo para llegar a ser lo que es en la perspectiva de un porvenir, quizá prometedor, mas necesitado de los soportes vivos que también justifican cada una de ellas. A estos efectos, al menos una gran parte de Gipuzkoa —ese territorio con el que San Sebastián-Donostia ha compartido tantas dualidades en el pasado— es hoy aún razón y apoyo sustantivo de la realidad de la capital, con base en antecedentes que, tal como se ha visto, no han caducado y, por tanto, sería vano tratar de ignorarlos.

6. Bibliografía

- ARANBURU, P. J. & L. M. INTZA, (2007), *Trenbideen eragina Zumarragan*, Zumarragako Udala.
- AZTIKER (2008), *Baiona-Donostia euro-hiriko lan merkatuaren azterketa*, Lan koaderno, 9, San Sebastián: Hemen Elkarte-Gaindegia. (En www.gaindegia.org).
- DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL DEL GOBIERNO VASCO (2011), *Modificación de las DOT, como consecuencia de su reesudio*, Vitoria-Gasteiz.

- DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS DEL GOBIERNO VASCO (2007), *Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca*, Bilbao.
- GAINDEGIA (2010), *Ipar Euskal Herriko argazki sozio-demografikoa-Portrait démographique et social du Pays Basque Nord*, San Sebastián. (En www.gaindegia.org).
- GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A. (2000), «Una villa mercantil: 1180-1516» en: ARTOLA, M. (ed.), *Historia de San Sebastián*, Donostiako Udala-Ayuntamiento de San Sebastián-Nerea.

- LEIRA, E. *et al.* (2000), *El Libro Blanco de la Eurociudad Bayonne San Sebastián*, Bayonne-San Sebastián, Agencia transfronteriza.
- MÚJICA, DE G. (1910), *Monografía histórica de la villa de Eibar*, Irun: Est. tipográfico Vda. de B. Valverde.
- Nomenclátor de la Provincia de Guipúzcoa*, 1862.
- OLAIZOLA, J. (1996), «Gipuzkoako Trenak», en: *Bertan*, 10, Diputación Foral de Gipuzkoa.
- ORELLA, J. L. (2001), «Relaciones medievales entre Gascuña y Guipúzcoa: la diócesis de Pamplona y de Bayona», en: *Azkoaga*, 11, págs. 93- 212.
- PONTET, J. (2001), «Les relations de Bayonne et de Saint-Sébastien pendant l'Ancien Régime», en: *Azkoaga*, 11, págs. 213- 223.
- RONCO, J. *et al.* (2001), *Eibar, ciudad-taller/tailler-herrería*, Elgoibar: Ongarri.
- TORTELLA, G. (1994), *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid: Alianza.
- WEBBER, M. M. (1968), «La era postciudad» en: VV. AA., *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, Barcelona, UPC-ETSAB, 2004, págs. 13-24.