

Lurralde	21	1998	p: 301-308	ISSN 0211-5891
----------	----	------	------------	----------------

## “SAN SEBASTIAN 1813-1900: LA CONFIGURACION URBANISTICA DE UN MODELO TERCARIO”<sup>1</sup>

Recibido: 1998-09-22

Carlos LARRINAGA RODRIGUEZ

Instituto Geográfico Vasco  
c/ Prim, 28 entlo.  
2006 San Sebastián

---

### RESUMEN

Ante la nueva coyuntura económica y derribadas las murallas, la burguesía liberal donostiarra optó por crear una “nueva ciudad”, su ensanche, de acuerdo con sus propios intereses económicos y con las concepciones urbanísticas imperantes en Europa.

**Palabras clave:** planificación urbanística, ensanche, sector terciario, San Sebastián.

### LABURPENA

Bitarte ekonomiko berriarekin eta murailak botata, bere interes ekonomikoekin eta Europan menperatzen ziren hirigintzako asmakizunekin ados, burjeseria liberal donostiarrak beste “hiri berri” bat sortzea aukeratu zuen, bere hiri-zabalgune.

**Gako hitzak:** hiri-plangintza, hiri-zabalgune, hirugarren sektore, Donostia.

### SUMMARY

In the new economic opportunity and once the walls were pulled down, the liberal bourgeoisie of San Sebastián choosed create a “new city”, her enlargement, according to her economic interests and with the urban ideas predominating in Europe.

**Key words:** urban planification, enlargement, tertiary sector, San Sebastián.

---

1. La versión original de este trabajo fue realizado siendo becario del Gobierno Vasco en el Departamento de Historia Moderna y Contemporánea de la Universidad de Deusto y fue presentado al congreso multidisciplinar “La ciudad extensa”, celebrado en la Universidad de Cádiz en octubre de 1995. Agradecemos muy sinceramente los comentarios que allí se nos hicieron por parte de los profesores Julio Pérez Serrano (Universidad de Cádiz) y M<sup>a</sup> Rosa Jiménez Jiménez (Universidad de Zaragoza).

## I. DE 1813 A 1864, UNA CIUDAD MARCADA POR LA RECONSTRUCCION

No resulta en absoluto novedoso afirmar que la historia urbanística de San Sebastián en el siglo XIX se abre con el incendio y saqueo que sufrió la ciudad durante el 31 de agosto de 1813 y días posteriores a manos del ejército del duque de Wellington, encargado de expulsar a las tropas francesas de la Península. Como consecuencia de los desmanes provocados por las huestes anglo-portuguesas, San Sebastián vio desaparecer prácticamente todas sus casas, librándose únicamente la calle de la Trinidad, denominada desde entonces 31 de Agosto en recuerdo del fatídico acontecimiento.

Sin detenernos en la tragedia<sup>2</sup>, sólo diremos que la resolución tomada en Zubieta, aldea próxima a San Sebastián, el 8 de septiembre de ese mismo año inauguraba un nuevo momento histórico para la ciudad marcado por la reconstrucción y el deseo de sobrevivir como tal. De esta guisa, las obras de desescombro se iniciaron inmeditamente, de suerte que para el mes de diciembre ya se había constituido una Junta de Obras encargada de la reedificación. Prácticamente independiente del Ayuntamiento, las divergencias entre ambos organismos fueron continuos. Interesados para este trabajo sólo en el hecho urbanístico, diremos que fue Pedro Manuel de Ugartemendía, discípulo del afamado arquitecto Silvestre Pérez, el encargado de llevar a cabo tal proyecto. En mayo de 1814 éste era presentado en el Ayuntamiento. Siguiendo a Carlos Sambricio<sup>3</sup>, podemos decir que el autor despojaba a San Sebastián de su valor militar, insistiendo en el carácter comercial de la ciudad. Ponía en cuestión el viejo trazado de la misma (con plaza rectangular central y calles cortadas ortogonalmente) y concebía la nueva trama urbana en torno a una plaza central octogonal, reservada para los servicios públicos, en la que confluían en estrella ocho calles, rodeado este conjunto de un trazado de base rectangular. Como puede deducirse, Ugartemendía planteó un modelo totalmente avanzado, que nada tenía que ver con el anterior. Su proyecto no satisfizo a la Corporación, debido, principalmente, a la oposición de los propietarios del suelo, los cuales no vieron con buenos ojos las reformas planteadas por aquél.

Así las cosas, en octubre el regidor Manuel Gogorza presentaba un nuevo plan en el que se proponía reproducir el plano de la ciudad anterior, respetando la distribución de los solares y estableciendo sólo ligeras alteraciones en algunas calles. Aprobado por Real Orden el 4 de enero de 1816, los arquitectos Ugartemendía y Miranda fueron los encargados de llevarlo a cabo, introduciendo únicamente pequeñas reformas en el trazado de algunas calles y en el diseño de la Plaza Nueva. Los trabajos se prolongaron hasta 1849, momento en que la ciudad estaba completamente reconstruida. A los pocos años, en 1857 se iniciaron las negociaciones para el derribo de sus murallas. A la postre, todo parece indicar que, desde mediados de esa década, ya como capital de la provincia, San Sebastián se convirtió en el centro del capitalismo comercial e industrial de Guipúzcoa, de forma que, como ha apuntado M. Gárate, fue precisamente en esta primera mitad del s.XIX cuando se dio la transformación de una sociedad mercantil a una sociedad industrial<sup>4</sup>.

2. Nos remitimos a los estudios de Artola (1963), Olaechea (1973) y Murugarren (1993).

3. Sambricio (1991). Consúltese también Ezquiaga (1991).

4. Gárate (1976 y 1986).

## II. LA DEFINICION DE UNA CIUDAD DE PREDOMINIO TERCIARIO

La capital guipuzcoana se había caracterizado a lo largo de su historia por sus actividades comerciales. Su proximidad a la frontera francesa y el disfrute de su propio puerto y del de Pasajes habían contribuido muy positivamente a ello. Durante el mismo siglo XIX, y en especial desde las décadas de los cuarenta y los cincuenta, San Sebastián vio reforzarse su papel de emporio fundamentalmente terciario, aunque no únicamente<sup>5</sup>, pues el sector secundario siempre estuvo presente en ella. A partir de ahora no será una ciudad casi exclusivamente comercial, sino terciaria o de servicios, en el sentido amplio y moderno de la palabra. Junto a las actividades propiamente comerciales, fueron ganando terreno las financieras y las relacionadas con los transportes, el servicio doméstico o la hostelería, por ejemplo<sup>6</sup>.

En este sentido, por un lado, San Sebastián se convirtió en la playa de moda de la segunda mitad del XIX y principios del presente siglo. En efecto, fue la reina Isabel II quien, aquejada de unas afecciones de piel, llegó en 1845 a esta ciudad con el objeto de tomar baños de mar. De esta forma, a semejanza de Biarritz en el caso francés, la capital donostiarra se convirtió en el principal punto de veraneo de España, adonde no sólo acudía la Corte en pleno, sino también renombradas personalidades del mundo de la política, la economía y las artes, haciendo de ella el centro neurálgico del país durante los meses de julio y agosto. Además de Isabel II, fue la reina María Cristina y su hijo Alfonso XIII quienes más contribuyeron al desarrollo turístico de la ciudad<sup>7</sup>. Sólo la Segunda Guerra Carlista supuso un punto de inflexión al respecto, aprovechado por Santander, otro de los enclaves de turismo españoles más sobresalientes. Sin embargo, y tal como se deduce de los datos aportados por Valero, finalizada la contienda, San Sebastián volvió a ocupar su perdido puesto hegemónico. Además, es preciso señalar la importancia que las aguas termales tenían en toda Guipúzcoa, tal como lo demuestran los balnearios de Cestona, Santa Agueda de Mondragón, Gaviria, Ormaiztegui, Arechavaleta o Alzola, contribuyendo a reforzar indirectamente la importancia de la propia capital guipuzcoana.

Por otro lado, San Sebastián se transformó en un núcleo destacado de comunicaciones durante estas décadas. La construcción, primero, de la carretera Madrid-Irún a su paso por esta ciudad, Pasajes y Rentería en 1844 supuso una verdadera mejora en la red de comunicaciones de la provincia, toda vez que el antiguo Camino Real dejaba marginadas a estas tres localidades al empalmar directamente Irún con Hernani por Oyarzun y Astigarraga. El hecho resulta aún más importante si tenemos en cuenta que en 1841 Espartero había decretado el traslado de las aduanas a la costa, iniciándose así un nuevo ciclo económico marcado por el crecimiento, especialmente significativo en este ángulo nororiental de Guipúzcoa<sup>8</sup>. La segunda gran mejora en cuanto a medios de transporte se refiere fue, sin duda, la llegada del ferrocarril en

5. Para los años de la Restauración véanse Castells (1987) y Gárate y Martín Rudi (1995). Para la primera mitad del siglo XIX resulta imprescindible la consulta de los trabajos de Gárate (1976 y 1986), Pérez Núñez (1991) y Aparicio (1991).

6. Gárate y Martín Rudi (1995).

7. Como una primera y buena aproximación véase Gárate y Martín Rudi (1995), cap.VII. En otra línea bien distinta, resulta también muy interesante el trabajo de Valero (1991), quien intenta establecer la relación existente entre el ferrocarril y el turismo.

8. Gárate (1976).

1864. Determinante en el traslado de mercancías<sup>9</sup>, al unir Madrid con la frontera y pasar por ricas comarcas cerealísticas de Castilla, fue también fundamental el papel que desempeñó como medio de transporte de viajeros, lo cual favoreció decisivamente la presencia de veraneantes tanto en San Sebastián como en toda Guipúzcoa<sup>10</sup>.

Ahora bien, si San Sebastián tradicionalmente siempre había visto limitadas sus posibilidades comerciales por la escasa envergadura de su puerto y había recurrido al vecino de Pasajes, en estos momentos éste pasaba por serias dificultades de anegamiento, de suerte que se imponía un plan de recuperación inmediata<sup>11</sup>. Este estuvo listo en vísperas de la guerra, la cual, como es lógico, retrasó los planes hasta una vez finalizado el conflicto. Desde entonces las obras se aceleraron y el tráfico comercial aumentó muy considerablemente, tal como se puede observar en las memorias presentadas por las autoridades portuarias a la Diputación Provincial. Sin duda, la reactivación de este puerto, perfectamente ligado a la carretera nacional y al ferrocarril, supuso no sólo un importante desarrollo comercial, sino también industrial de la zona (Alza, Pasajes y Rentería<sup>12</sup>), favorecido, como el resto del País Vasco, por las ventajas derivadas del Concierto Económico y sus sucesivas renovaciones.

Otro aspecto importante a tener en cuenta a la hora de definir a San Sebastián como una ciudad fundamentalmente terciaria fue la definitiva consecución de la capitalidad provincial en 1854. Ostentada por Tolosa durante los últimos diez años, la entrada de los progresistas en el poder benefició muy considerablemente a San Sebastián, ya que al erigirse como capital de Guipúzcoa, no sólo la Diputación, sino también las distintas delegaciones del Estado, sobre todo al abolirse los Fueros en 1876, se instalaron definitivamente en ella.

Finalmente, no debemos olvidar tampoco la relativa importancia que a finales del siglo XIX siguió manteniendo como plaza militar. Si bien es verdad que las murallas fueron demolidas en la década de los sesenta y una vez finalizada la Segunda Guerra Carlista el Castillo de la Mota pasó a jugar un papel muy secundario, no es menos cierto que la articulación del Campo Atrinchado de Oyarzun en el extremo nororiental de la provincia, con el fin de defender el paso del Bidasoa, realzó, en cierto modo, la posición directora que hasta entonces mantenía<sup>13</sup>.

### III. EL DE CORTAZAR, UN ENSANCHE A MEDIDA

Como sucediera en toda Europa, en España también el XIX fue el siglo del triunfo de la burguesía y de los valores del novedoso orden económico que ésta representaba. Si bien es cierto que el desarrollo económico y el proceso de industrialización fue más modesto que en los países atlánticos, la revolución liberal, auspiciada por esta “nueva” clase social emergente, consiguió imponer sus cánones en prácticamen-

9. Artola (dir.) (1978) y Gómez Mendoza (1984 y 1985).

10. Valero (1991).

11. Datos de movimiento comercial exterior de los puertos cantábricos entre 1854 y 1872 en Bona (1877).

12. Registro Mercantil de Guipúzcoa, libros 1 al 25 y Castells (1987). Para Rentería véase Barcenilla (1992).

13. Larrinaga et alii (1995).

te todos los aspectos de la vida<sup>14</sup>. En el plano urbanístico fueron los ensanches, concebidos como auténticas “nuevas ciudades”, los que respondieron a estos planteamientos, de suerte que si, por un lado, mantenían su propia autonomía respecto de los cascos históricos; por otro, se dotaban de un significado distinto y particularizado, tal como ha puesto de relieve Javier Hernando<sup>15</sup>.

En concreto, tras los proyectos de Barcelona y Madrid, las ciudades más importantes del Estado, y fracasada la propuesta de Amado Lázaro para Bilbao, San Sebastián fue una de las primeras capitales españolas en llevar a efecto su plan de ensanche. Aprobada la demolición de sus murallas por Real Orden de 17 de marzo de 1862, en julio de ese mismo año la Corporación municipal publicaba las “Bases” para la ampliación de la ciudad, eligiendo como ganador del concurso el proyecto del arquitecto donostiarra Antonio Cortázar, quien, no obstante, y por acuerdo con el Ayuntamiento, incluyó en su trabajo algunos aspectos del de Martín Saracíbar, segundo clasificado. Cortázar presentó entonces una nueva propuesta que no fue aprobada hasta finales de 1864.

Sin entrar a detallar las características de este ensanche por haberse hecho en numerosas ocasiones<sup>16</sup>, sí quisiéramos apuntar, siguiendo al propio Antonio Cortázar y a M<sup>a</sup> Jesús Calvo Sánchez<sup>17</sup>, que los dos principios básicos que determinaron su proyecto fueron, por un lado, “las condiciones de salubridad, comodidad e higiene”; y, por otro, “las condiciones topográficas y ecológicas de la localidad”. Ahora bien, el ensanche como tal estuvo limitado tanto por el carácter físico como por la propia concepción del mismo. Como ya apuntó en su día Calvo Sánchez, Cortázar, a diferencia de Cerdá, no era un reformador, sino “el exponente claro de los ideales de la burguesía decimonónica, sobre todo de los propietarios de los solares urbanos, que en realidad, no constituía más que una parte de la población urbana de San Sebastián”<sup>18</sup>. Fue un ensanche concebido por y para la burguesía, especialmente la comercial.

Teniendo en cuenta estos aspectos y los rasgos que hemos señalado en el apartado anterior como definidores de San Sebastián como una localidad de predominio terciario, aunque llegó a contar con un cinturón industrial nada desdeñable, podemos afirmar que todos ellos fueron tenidos en cuenta a la hora de realizar el ensanche y, de hecho, en las “Bases” del 20 de julio de 1862 se hacía hincapié en éstos. Ciertamente, el propio Antonio Cortázar lo supo expresar perfectamente en la *Memoria* de su proyecto ganador<sup>19</sup>. Así, desde el punto de vista económico, dos fueron los objetivos fundamentales dentro de sus medidas programadas. Por un lado, la potenciación de la actividad mercantil, apostando por el enlace de la estación del Norte con el puerto mediante el tranvía y por el reforzamiento de éste como centro comercial de la ciudad, aunque no se llevara a cabo precisamente por las limitadas condiciones del mismo y por las grandes posibilidades que ofrecía Pasajes, entonces, como se ha dicho, en un estado lamentable. Por otro, Cortázar vio perfectamente las

14. Véase el caso de Valencia, magistralmente expuesto por Pons y Serna (1992).

15. Hernando (1989).

16. Calvo Sánchez (1983), Setién (1985), Martín Ramos (1993) y Larrinaga (1996), entre otros.

17. Cortázar (1864) y Calvo Sánchez (1983).

18. Calvo Sánchez (1983), pág.75.

19. Cortázar (1864), págs.9-10.

posibilidades económicas que el veraneo ofrecía, más aún con la llegada del ferrocarril. Tal es así que debió introducir algunas modificaciones en su plano de ensanche en función del desarrollo turístico que la ciudad estaba experimentando por entonces. De esta forma, el diseño urbanístico de San Sebastián quedó en buena medida marcado por este influjo. Efectivamente, si en un primer momento (1862) Antonio Cortázar había primado lo mercantil sobre lo turístico, ahora procuraría combinar ambos intereses, insistiendo en lo estético frente a lo práctico, haciendo de San Sebastián una ciudad agradable a los veraneantes. De ahí que no se construyera la vía férrea que debía unir la estación con el puerto y los alrededores de éste no se convirtieran en el gran núcleo comercial propuesto en primera instancia, sino en una amplia zona de esparcimiento ajardinado, presidida, años más tarde, por el casino.

Centrado en estos aspectos, el ensanche de Cortázar no dio ningún tipo de solución al sector secundario, claramente marginado dentro del planeamiento urbano de la ciudad, tal como lo hemos expuesto en otro de nuestros trabajos<sup>20</sup>. Aunque no pueda definirse a San Sebastián como una ciudad industrial, sin embargo llegó a albergar a algunas empresas de importancia, de forma que, instaladas fuera del ensanche, nos encontramos con barrios periféricos como El Antiguo, Eguía o Gros donde el caos urbanístico era evidente, debido a la falta de una normativa que incidiera en estas actividades. Efectivamente, ni la Ley de ensanches de 1864, ni la de 1876 supieron dar una respuesta a este fenómeno, de suerte que cada ciudad debió aplicar su propia fórmula para solventar el problema. Así, en San Sebastián, como en otras muchas localidades españolas, nos vamos a encontrar a comienzos de este siglo, y aún hasta hace poco, con dos realidades urbanas diferenciadas, la del ensanche (bien estructurada y ordenada) y la periférica (sin definir y a veces caótica).

#### IV. CONCLUSIONES

Pese a que tanto las autoridades municipales como el propio Antonio Cortázar eran conscientes de que San Sebastián jamás se convertiría en un gran núcleo de población, a la manera de Valencia, Valladolid, Zaragoza o Málaga, cuando a principios de los sesenta se plantearon la realización del ensanche éste nacía de una necesidad evidente. La ciudad, encerrada en sus murallas, no contaba con más posibilidades de expansión que la ampliación de su caserío fuera de las mismas, donde existían ya algunos barrios extramurales. Sin duda, el plan de reconstrucción de Gogorza, aprobado tras el incendio y una vez rechazado el proyecto presentado por Ugartemendía, no supo responder a los primeros síntomas de crecimiento demográfico<sup>21</sup>. El desarrollo económico experimentado por Guipúzcoa, en general, y San Sebastián, en particular, desde comienzos de los años cuarenta no tuvo su reflejo en la amplitud del plano urbanístico de la misma. Al contrario, éste venía siendo prácticamente el mismo desde el siglo XVI.

Fue entonces, a principios de los sesenta, cuando, inmersa en una nueva coyuntura económica y una vez demostrada la ineficacia de sus murallas, San Sebastián decidió llevar a cabo su ensanche, creando una "nueva ciudad" junto a la antigua, pero diferenciada de ella, imbuida ya de las nuevas concepciones urbanísticas imperantes en Europa y concebida como un símbolo de la burguesía liberal dominante. De ahí que, como ya se ha dicho, el ensanche de Cortázar fuera una obra de y

20. Larrinaga (1996).

21. Una aproximación en Gárate y Martín Rudi (1995), cap.II.

para la “nueva” clase social en el poder. Una burguesía que supo ver las amplias posibilidades que el favor de la Corte y el incremento del turismo les ofrecía, optando, en consecuencia, por un planteamiento urbanístico donde los espacios verdes, de paseo y de recreo ocuparan un lugar primordial. El Boulevard, los jardines de Alderdi-Eder o el Paseo de Santa Catalina, por ejemplo, respondían básicamente a este objetivo. Se quería una ciudad hermosa, que atrajera a los bañistas. Es por ello que se introdujeron importantes reformas en el proyecto original de Cortázar, siempre pensando en el embellecimiento de la misma. No sólo parques y paseos debían contribuir a ello, sino también los mismos edificios<sup>22</sup>. De esta forma, San Sebastián pronto apostó por la compatibilidad entre ambas actividades, la comercial y la turística. Se buscó, en definitiva, un ensanche que respondiera a tres objetivos fundamentales, a saber: la resolución del problema de vivienda de una población en crecimiento; la consolidación de San Sebastián como centro comercial tradicional, pero sin introducir grandes desplazamientos estéticos; y, finalmente, la creación de un planeamiento urbanístico que supiera aprovechar las magníficas posibilidades que la climatología y la Naturaleza ofrecían, con vistas, claro está, a la atracción de turistas.

## V. BIBLIOGRAFIA

- APARICIO, Celia (1991): *Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)*.- Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- ARTOLA, Miguel (dir.) (1978): *Los ferrocarriles en España*.- Banco de España, Madrid.
- BARCENILLA, M. A. (1992): *La primera industrialización de la comarca de Rentería, 1845-1905*.- Tesis Doctoral inédita, UPV.
- BONA, Félix (1877): *De la explotación y tarifa de los ferrocarriles españoles*.- Sociedad Económica Matritense, Madrid.
- BONAMUSA, Francesc y SERRALLONGA, Joan (eds.) (1994): *La sociedad urbana en la España contemporánea*.- Asociación de Historia Contemporánea, Barcelona.
- CALVO SANCHEZ, M<sup>º</sup> Jesús (1983): *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*.- Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- CASTELLS, Luis (1987): *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración, 1876-1915*.- Siglo XXI y UPV, Madrid.
- CORTAZAR, Antonio (1864): *Memoria descriptiva del Proyecto de Ensanche de San Sebastián presentado al concurso con el lema <<Porvenir>>*.- Imprenta de I.R. Baroja, San Sebastián.
- EZQUIAGA, J.M<sup>º</sup> (1991): “Norma y plano en la reconstrucción de San Sebastián”, en VVAA: *La reconstrucción de la parte vieja de San Sebastián*.- Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián.
- FERNANDEZ, C. y GARCIA VELILLA, J.I. (1991): “Materiales para un estudio de la reconstrucción de San Sebastián (1813-1863)”, en VVAA: *La reconstrucción de la parte vieja de San Sebastián*.- Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián.
- GARATE, Montserrat (1976): *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*.- Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián.

22. Rodríguez Sorondo (1985) y Grandío (1987).

- (1986): “Cambios urbanos y transformaciones económicas en la sociedad donostiarra durante la primera mitad del siglo XIX”, *BRSBAP*, cuad.3-4.
- GARATE, Montserrat y MARTIN RUDI, Javier (1995): *Cien años de la vida económica de San Sebastián (1887-1987)*.- Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- GARCIA DELGADO, José Luis (dir.) (1992): *Las ciudades en la modernización de España*.- Siglo XXI, Madrid.
- GOMEZ MENDOZA, Antonio (1984): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913)*. Vol. I: *Cereales, harinas y vinos*.- Banco de España, Madrid.
- (1985): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913)*. Vol. II: *Manufacturas textiles, materias textiles, minerales, combustibles y metales*.- Banco de España, Madrid.
- y LUNA, G. (1986): “El desarrollo urbano en España”, *Boletín de Demografía Histórica*, IV, nº2.
- GRANDIO, Yazmina (1987): *Urbanismo y arquitectura ecléctica en San Sebastián. 1890-1910*.- Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- LARRINAGA, Carlos, et alii (1995): *El fuerte de San Marcos de Rentería*.- Ayuntamiento de Rentería, Rentería.
- LARRINAGA, Carlos (1996): “La marginación del sector secundario en el planeamiento urbano del siglo XIX: el caso de San Sebastián”, *Lurralde*, nº19.
- HERNANDO, Javier (1989): *Arquitectura en España, 1770-1900*.- Cátedra, Madrid.
- MARTIN RAMOS, Angel (1993): “Un balance de las Ordenanzas de edificación en la ciudad del siglo XIX: El caso del Ensanche de Donostia-San Sebastián”, en *III Jornadas de Estudios Históricos locales de Vasconia. El espacio urbano en la historia*.- Eusko Ikaskuntza - Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián.
- MURUGARREN, Luis (1993): *1813. San Sebastián incendiada. Británicos y portugueses*.- Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- OLAECHEA, J. B. (1973): *¿Quién destruyó San Sebastián?*.- Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- PEREZ NUÑEZ, Javier (1991): “San Sebastián en el siglo XIX: entre la reconstrucción y el ensanche (1813-1863)”, en *VVAA: La reconstrucción de la parte vieja de San Sebastián*.- Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián.
- PONS, Analet y SERNA, Justo (1992): *La ciudad extensa. La burguesía comercial-financiera en la Valencia de mediados del XIX*.- Diputación de Valencia, Valencia.
- RODRIGUEZ SORONDO, M<sup>a</sup> del Carmen (1985): *Arquitectura pública en la ciudad de San Sebastián (1813-1922)*.- Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- SAMBRICIO, Carlos (1991): “El proyecto de Pedro Manuel de Ugartemendía para la reconstrucción de San Sebastián”, en *VVAA: La reconstrucción de la parte vieja de San Sebastián*.- Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián.
- SEGRE, R. (1985): *Historia de la arquitectura y del urbanismo*.- Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.
- SETIEN, Karmele (1985): “Planeamiento de <<ensanche>>: creación y gestión del Ensanche Cortázar de San Sebastián, 1864”, en *VVAA: Urbanismo e historia urbana en el mundo hispánico (Segundo Simposio 1982)*.- Universidad Complutense, Madrid.
- VALERO, Alet (1991): “Chemin de fer et tourisme. L'exemple de Norte Principal (1877-1930)”, *Mélanges de la Casa Velázquez*, t.XXVII (3).