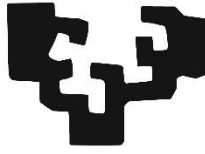


eman ta zabal zazu



Universidad  
del País Vasco

Euskal Herriko  
Unibertsitatea

# IRUNGO ZABALTZE PROZESUA ETA ARKITEKTURA

---

ARTEAREN HISTORIAKO GRADUA

Malen Arzac Ercibengoa

2017-2018

Maria Jesus Pacho Fernandez

Artearen Historia eta Musika saila

XIX. mendean, Industria Iraultza garatu zen Europan ekonomian aldaketa ugari sortuz. Iraultza honen berrikuntza handiena besteak beste trenbidearen sorkuntza izan zen. Hala, lana hirietan garatzen hasi zenez, hainbat lekutan Espainian esaterako, nekazal exodoa gertatu zen. Hau da, landa eremutan bizi zen jendea hirietara bizitzera mugitu zen era masibo batean. Hortaz, demografian ere aldaketa asko egon ziren. Etxebizitzaren demanda biziki igo zen eta arkitekturak beraz aldaketa handiak jasan zituen material eta teknika berrien alorrean batez ere.

Aipaturiko aldaketa guzti hauek Irun hirian ere eragin handia izan zuten. Izan ere, Irunek, Frantziarekin mugan egoteagatik aldaketa handiak jasan zituen XIX. mende bukaeran eta XX. mende hasieran, bai demografikoki eta baita ekonomikoki ere. Oso epe laburrean demografiak izugarriko gorakada pairatu zuen hiribildu bat izan zen. 1841. urtean barrualdeko aduanak, kostaldera edo mugara mugitzea erabaki zuten dekretu baten bidez. Hortaz, lana sortu zuen eta honekin batera, 2. eta 3. sektorean gehiago murgiltzea ahalbideratu zuen. Azkenean, muga eta aduana izateak, zerbitzuen sektorea oso garrantzitsua bihurtu zuen. Hala ere, aldaketa 1863. urtetik aurrera nabaritu zen, urte horretan trenbidea ezarri baitzuten Irunen. Honek, tokiko ekonomian eragina izan zuen, estatuko leku askotatik trenbidean lan egin nahi zuten langile asko etorri baitziren. Beraz, XX. mende hasieran hiriak hazkunde nabarmena jasan zuen.

Hazkunde hori, hirian bi alderditan nabaritu zen batez ere, zabaltze prozesuan eta era berean arkitekturan. Lehena, trenbidearen etorreraren ondorio zuzena izan zen. Izan ere, trenbidea baino lehen Irungo hirian zabalkuntza prozesua ekialderantz egiteko proposamena egin zen. Baina, trenbidea agertu zenean, honi behar zen garrantzia eman nahian, Paseo Colon trazatu zen ardatz nagusi modura era perpendikular batean trenbidea jarri. Beraz, honek guztiz baldintzatu zuen hiriaren zabalkuntza ardatz nagusi eta trenbidearen inguruan eginik etxebizitzak, hots, mendebalderantz.

Arkitekturari dagokionez, ekonomiaren igoerak goi-mailako burgesiaren sorrera ekarri zuen. Era berean, hauek estilo ezberdinen nahasketa nagusitu zuten haien etxebizitzetan. Orduan, Europako gainontzeko eragina nabaria zen, batez ere Frantziarena, gertutasuna kontuan izanda. Hauez gain, langileentzat etxeak gauzatzeko proiektu ugari egin ziren, adibidez, *Ciudad Jardin* eta *Cooperativa irunesak* eginikoak.

Azkenean, Irungo hiriak duen izaera eta forma aztertu nahi da lan honekin eta horretarako faktore ezberdinak sakonki aztertuko dira. Era berean, bere mugako hiri izaera kondizioak sorturiko abantailak eta desabantailak ikertu, hirigintzan eta arkitekturan zentratuz.

## AURKIBIDEA

1. Sarrera.....	4.orr.
2. Irungo zabaltze prozesua.....	6.orr.
2.1. Testuingurua.....	6.orr.
2.2. Hirigintza.....	7.orr.
2.3. Arkitektura tipologiak.....	14.orr.
3. Ondorioak.....	25.orr.
4. Bibliografia.....	26.orr.

## 1. SARRERA

Aurrean daukagun lanak, Irungo hiriaren izaera eta formaren zergatia bilatu nahi du. Horretarako, Irungo zabaltze prozesua eta arkitektura alorrak aztertuko ditu. Zehazki, XIX. mende bukaera eta XX. mendea hasiera, izan ere garai honetan jasan zuen hiriak demografiaren gorakada handiena.

Lan hau garatzerako orduan, iturri ezberdinak erabili dira eta lanaren planteamendua orokorretik zehatzera egin da. Hortaz lehenik eta behin, Internet bidez bibliografia eta webgrafia desberdinak aurkitzeko saiakerak egin dira. Googlebooks, Dialnet, etab. bezalako web orrialdeei esker, lanaren testuingurua edota gorputza garatzeko beharrezkoak diren iturriak aurkitzeko aukera lortu da. Hasiera batean, testuingurua egiteko bibliografia bilatu zen, hots, XIX. eta XX. mendeko Europako historia eta Industria Iraultza ere. Gertakizunen oinarria edo funtsa non dagoen ulertzea beharrezkoa da, ondorioak ulertu ahal izateko. Noski, arkitekturaren rola lanean garrantzitsua denez, honen inguruko historia edo estiloak azaltzen dituen liburuak ere azpimarragarriak dira. Behin hori edukirik, pixkanaka zehazten joan zen lana, Espainiako, Euskal Herriko eta Gipuzkoako garaiko historia ere irakurriz.

Hala, testuingurua ulertzeko eta gauzatzeko materiala izanik, jada Irungo hirian zentratzeko aukera zegoen. Hortaz, Irungo Udal Artxiboko (I.U.A./ A.M.I.) web orrialdea<sup>1</sup> baliagarria izan zen argazkiak, postalak, hemeroteca, etab. bezalako iturriak aztertzeko besteak beste. Aipaturiko iturri hauek web orrialdean lortzeko aukera zegoen. Argazkiei dagokienez, gehienak artxiboko dokumentuei eginikoak dira, nahiz eta lanean jartzean argazkien kalitatea jaisten zela ikustean, liburuetatik harturikoak jartzea komenigarriagoa zela erabaki zen. Gainera, garaikideagoak diren eraikinen argazkiak ere liburu edota artxiboko web orrialdetik atera ziren orijinalak jarri beharrean, eraikinak osotasun handiago batean ikusi ahal izateko.

Behin beharrezko bilaketak eginik, bertara joan eta jada aukeraturiko eraikinen ordenantza municipalak<sup>2</sup> eskuratu ziren. Artxibategian eskaturiko dokumentuan, hau da, eraikitze espedienteetan era askotako informazioa gordetzen da: eraikitzearen zergatiak, arkitektoaren memoriak, aurrekontuak, kontrataturiko enpresa ezberdinak eta zertarako, planoak, kartak, eraikinaren inguruko notiziak, etab. Dokumentu hauek oso baliagarriak izango dira arkitektura aztertzerako orduan, informazio oso zehaztua ematen dutelako, planoek batez ere.

Elena Ortuetak “Los expedientes de licencias del siglo XIX y la Historia de la Construcción” artikuluan azaltzen du, planoetan ezberdintasunak agertzen direla,

---

<sup>1</sup> Irungo Udal Artxiboa. [http://www.irun.org/archivo/home.asp?id\\_idioma=2](http://www.irun.org/archivo/home.asp?id_idioma=2) (2018.06.06an kontsultatua).

<sup>2</sup> Ordenantza municipalak, lege juridikoak mota bat dira eta legearen menpe daude. Bi motakoak izan daitezke militarrek edo zibilak. Kasu honetan zibilak izango lirateke, eta udaletxeek kudeatzen dituzte. Gure lanean, eraikitze ordenantzak izango lirateke, arkitektura aztertzeko erabili baitira.

batzuen eta besteen artean. Izan ere, 1838-60tik (lekuaren arabera), solairu printzipalaren oinplanoa gauzatzen hasi ziren eraikinaren antolamendua ikusteko, higie eta osasuna zela eta. 1860. urtetik aurrera, diseinuari garrantzi gehiago ematen hasi zitzaion emaitzari baino eta hurrengo hamarkadan jada apainketak eta xehetasunak berebiziko garrantzia hartu zuten, kolore ezberdinen erabilerekin, materialen kalitatea eta erabilitako eraikuntza sistemak ezagutzea ahalbideratuz. Gainera, Ortuetak berak, beste artikulua batean “La homogenización del proyecto de obra privada en Tarragona durante el siglo XIX y principios del XX”, planoak gauzatzeko orduan erabiltzen zen paperaren garrantzia azpimarratzen du besteak beste. Hasieran, irudiak tintaz egiten ziren era simple eta zehaztugabe batean, erabilitako materiala, moldurak edo bestelako xehetasunak ekidituz. Carson paperaren etorrerarekin, ur-kolore bidezko marrazkiak egiten hasi ziren, eta planoetan itxura argiagoa eta zainduagoa bilatzen hasi ziren, pintzela eta luma-muturrak. Ur- kolorez eginiko planoen abantailak ugari izan ziren, batez ere modu fidagarri batean fatxadaren kolorea jakiteko aukera eman zuelako. Beraz, ondo ikus daitekeen moduan, XIX. mendean planoek berebiziko garrantzia hartu zuten fase ezberdinetatik pasaz. Planoetan era askotan informazioa agertzen zen oso modu zehaztuan, eraikina gauzatu baino lehen ikustea ahalbideratzen zutenak.

Lan hau egiteko orduan, plano ezberdin ugari agertu dira, nahiz eta gehienak oso era xehatu batean agertu. Aztertutako eraikin guztien planoek, fatxadaren ikuspuntu ezberdinak eta pisu bakoitzaren oinplanoak erakusten dituzte. Hala ere, batzuk koloreztatuak daude eta xehetasunak nabarmenagoak dira beste batzuetan baino. Dena den, denek nahiko antzekotasun handia dute.

Ikus daitekeen moduan, lanean iturririk garrantzitsuenak jatorrizkoak izan dira, hau da, artxibategikoak. Azkenean, garaian bertan eginikoak eta idatzitakoak dira, lehen eskukoak. Beraz, fidagarritasun eta fideltasun handikoak dira. Informazio hau, Irungo historia azaltzen zuten beste zenbait libururekin nahastuz, esaterako “Historia de irun”, lanaren mamia egitea lortu da. Zabaltze prozesuaren oinarria, trenbidearen etorrera, aduanaren eragina, etab. bezalako beste informazio osagarriekin batera.

Lan honen garrantzia handia dela esan daiteke, Irungo hiriak historia luzea duen arren, geografikoki mugan egoteak berezko inportantzia ematen diolako. Izan ere, Irunek Europako ate moduan jokatu zuen egoera askotan eta industrializazioak oso indar handiarekin jo zuen zonalde honetan. Oso denbora gutxian aldaketa asko egin ziren, batez ere ekonomian, aduana eta trenbidearen etorrerarekin eta beraz, demografian ere, lan-postuen sorrerarekin. Era berean, etxebizitza gehiago beharrezkoak izan ziren eta bertako arkitektoek, Europako toki ezberdinetako eraginak bereganatu zituzten, etxebizitza tipologia desberdinak lortuz.

## 2. IRUNGO ZABALTZE PROZESUA

### 2.1. TESTUINGURUA

Alonso Pereirak, Frantzia kokatzen du bere tradizio literarioa eta beraz, bere ideak oinarrian harturik, 1789.urtean Frantziar Iraultzak Erdi Aroa eta Aro Garaikidearen arteko banaketa zehaztu zuela dio. Ezaugarri politikoak zituen iraultza honek, iraultza sozial eta kulturalak zituen aurrekari, Ilustrazioa bezala ezagutu zen ideologia oinarri. Burgesiak erreforma ekonomiko eta politikoa nahi zuen, baina nahiko zaila zen Antzinako Erregimenaren estruktura soziala haustea. Berritzeak, Industria Iraultzarekin batera etorri ziren, XVIII. mendeko bigarren erdian kolonien erorketarekin. Ondoren gauzatu ziren iraultza guztiak, iraultza sozial berdin baten parte izan ziren<sup>3</sup>.

Iraultza demografikoa eta hiritarra azaldu zen, gai sozialak, eraikuntza eta tekniken sistema berriak, eraikuntzaren inguruko programen ugalketa, etab. bezalako gaiek problema berriak sortu zituzten. Eskutik, iraultza zientifiko eta industrialak zetorren XVIII. mendeko bigarren erdialdean garatzen hasi zena, Ilustrazioaren planteamendurekin batera. Iraultza zientifiko honek, aldaketa handiak ekarri zituen aurrekontu, metodo eta edukiari dagokionez. Filosofia arrazionalista eta enpirista eskutik, Ilustrazioak orden politiko, sozial eta ekonomikoak birpasatzea erabaki zuen. Arrazoia eta esperientzia oinarritzat hartzea erabaki zen ikerketak gauzatzeko orduan. Hala, estatu berri bat ezarri nahi zen, baita sozietate eta zientzia berri bat ere.

Alonso Pereirak gain, Benevolok ere Industria Iraultzaren inpaktua oso handia izan zela aditzera eman zuen eta arkitekturan efektu berezia izan zuela aldarrikatu. Eraikuntza eta teknologia prozesuak aldatu ziren, eta honekin batera arkitektura eskariak, igo egin ziren, hirigintza arazoak zabalduz eta paisaia aldaketak sortuz. Industria eta garapen garaian, aurrerakuntza zientifikoak ezartzeko teknikek, asmakuntza eta erabilera berriak ekarri zituzten, esaterako lurrin makina.

Europak (eta Espainiak) XIX. mendeko bigarren erdian, bizitza modernoari atea ireki zizkion. Garapenak alde batera utzi zuen eskubideen eta askatasunaren borroka, burdin-bide, hirigintza planak, tranbiak, argiztapena, ... bezalako proiektuei garrantzia emanaz. Trenbideak eta tranbiak esaterako, komunikazio sistemak bihurtu ziren. Hirien garapena eta ordena baldintzatu zuten, beraz zuzenki edo ez, hiriaren bizi modua baldintzatu zuten, baita arkitekturarena ere. Argiztapenak era berean (hasieran gas bidez eta ondoren elektrikoa), kaleen eta plazen argiztatzea ahalbideratu zuen, baita gaueko bizitzarena ere. Alderdi pribatuan bestalde, etxebizitza goitik- behera aldatu zuen. 1881.urtean Siemens enpresak lehen igogailu elektrikoa asmatu zuen eta hortaz, eraikuntza altuen sorkuntza bideratu zen, eraikuntza tipologia berriak ekarriz: industrialak, komertzialak eta bizilekuak,... Bukatzeko, telegrafoak eta telefonoak

---

<sup>3</sup> ALONSO PEREIRA, J.R.: *Introducción a la historia de la arquitectura*. La Coruña, Universidade da Coruña, 1995, 153.orr.

komunikazioak guztiz aldatu zituzten. Hala ere, iraultza honen eragina arkitekturan ez zen bakarrik garapen teknikoetan gelditu, baizik eta planteamendu nagusietako bat material berrien erabilpena eta eraikuntzaren industria izan ziren. Berrikuntza horiek irtenbide ezberdinak proposatu zituzten bitartean, eklektizismo garaian zabalduriko tradizio kulturalak, ohitura estilistikoak mantendu zituen eta ekarpen berriekin nahastu. Eklektizismo eta industrializazioaren arteko bat-etortze honek, arkitekturarekiko ikuspegia baldintzatu zuen, bere eremua berdefinitzera behartuz<sup>4</sup>.

Euskal Herrian bitartean sistema foralaren erorketa, bertako modernizazio ekonomikorako abiapuntua izan zen, baita Lehen Industria Iraultzarako ere. Aduanak kostara mugitzea (1841.urtean), bertako erregimenarentzat oso kolpe handia izan zen, baina beharrezkoa merkatua irekitzeko. Ondorioz, enpresa berriak sortu ziren eta inguruko estruktura sektoriala aldatu zuten denbora oso gutxian. Industria modernoak, biztanleria elikatu eta janztea zuen helburu, bigarren maila batean utziz siderometalurgia<sup>5</sup>.

Arrizabalagak eta Odriozolak bitartean, Irunen industria enpresa ezberdinak ezartzen joan zirela aipatzen dute, eta era berean, zerbitzuen sektoreak ere gorakada jasan zuela. Beraz, denbora gutxian hiriaren izaera aldatu egin zen<sup>6</sup>.

## 2.2. HIRIGINTZA

Gravagnuolok azaldu zuenez, XVIII. mende erdialdean, D’Alembert eta Diderot-en *Entziklopediaren* kodifikazio sistematikoak, “Ecole des Ponts et chaussées”-en eskolatutako tekniko proiektisten paper berriak, kartografiaren bidezko lurraldearen errepresentazio bikainak eta “Societe Royale de Medicine” eta “Academie des Sciences”-k jada eraikitako espazioetan higie eta osasunaren inguruan eginiko ikerketek, hiritar proiektuak gauzatzeko erabiltzen ziren instrumentu, metodo eta tekniken berraztertzea ekarri zuen<sup>7</sup>.

XVIII. mende bukaeran Paris Europako eredu bilakatu zen, Napoleonen garaian. Izan ere, honen planteamenduaren arabera, zabaltzea plan kontrolatuen bidez gauzatu behar zen. Era berean, bizilekuei, interbentzio publikoak egin zitzaizkien auzoen kontzepzio berri modura. Hiriak Antzinako Erregimenean garrantzitsuak ziren eraikinak (Elizak, palazioak, estatuak, iturriak, ...) alde batera utzi zituen, hiri- burges bateri atearak

---

<sup>4</sup> ALONSO PEREIRA, J. R.: op. cit., 171- 173.orr.

<sup>5</sup> CATALAN MARTINEZ, E. & MUGARTEGUI EGUIA, I.: *Gipuzkoa industrial (1886- 1924)*. Bilbo, Euskal Herriko Unibertsitatea, 2017, 39.orr.

<sup>6</sup> ARRIZABALAGA MARIN, S. & ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *Historia de Irun*. Irun, Ayuntamiento de Irun, 2014.

<sup>7</sup> GRAVAGNUOLO, B.: *Historia del urbanismo en Europa 1750- 1960*. Madrid, Akal, 1998, 33.orr.

irekiz, hau da, eskolak, ospitaleak, kartzelak, udaletxea, museoak, liburutegiak, ... moduko eraikinekin<sup>8</sup>.

Benevolok dio, 1830- 1850. urteen artean, hirigintza industrialak lehen urratsak ematen hasi zela. Higiene eta osasunaren inguruko berrikuntzak gauzatu ziren eta horretarako parkeen eraikitzea bultzatu zuten aire garbi eta eguzki bila. Hiri oso batera zabalduriko hirigintza proiektua, lehen aldiz Napoleon III.ak eta Haussmann-ek bultzaturikoa izan zen 1853- 1869. urteen artean. Kaleen zabaltzea, etxeen berreraikitzea, lorategiak jartzea, Paris zaharreko instalazioak berritzea eta orden administratiboak aldatzea izan zen gehienbat proiektuaren helburua. Dena den, Haussmannek arazo handiak izan zituen proiektu horrek behar zuen dirua lortzeko eta beraz, gauza asko ez ziren bete. Aitzitik, Haussmannen planak gaur egun garrantzi handia du, behar zuen eskuhartze handiagatik eta energiagatik. Ostera, Europako leku askotan Haussmannen plana erabili zuten aldaketak gauzatzekoan, adibidez, Bartzelonan egin zena Cerdaren eskutik<sup>9</sup>.

Zabalkuntzak hasieran hiri barruan gauzatu ziren, hau da, hutsik zeuden pisu edota jada eraikita zeuden etxeetan gehituriko altuera okupatuz. Hala ere, mende erdian, zabaltze hauek nahikoak ez zirenez, kanpoaldean gauzatzen hasi zen bi modu ezberdinetan: zabaltze naturala, hots, suburbio eta arrabal modura, edota zabaltze planifikatua, zabaldura edo plan urbanistikoaren bitartez. Planifikaturiko zabaltzeak, finkatze orden bat jarraitzen zuen burgesen estamentu ezberdinekin, baina ezin zuten migrazioen ondorioz sortutako espazio berriak kontrolatu. Hortaz, auzoen arteko ezberdintasuna handia izan zen burgesia eta langileriaren artean. XIX. mendeko hiria beraz, hiri duala izan zen<sup>10</sup>.

Hala ere, Fernandez Cuestak Espainiaren kasua ezberdina izan zela dio, XIX. mende erdialdean oraindik nekazaritzatik lortzen baitzuen errentari aurre egiteko kapazitatea, nahiz eta ekoizpena txikia izan. Horrela, biztanleriaren gutxiengoa hirian bizi zela ondorioztatu daiteke<sup>11</sup>. Hala ere, Alcaidek mende bukaeran gauzak aldatu egin zirela azpimarratzen du, kotoi bidezko fabrikazioarekin Espainian Industria Iraultza hasi zela esanez. Serrano Rodriguezen hitzak oinarrian hartuz, burdinbidearen etorrerak Espainiako ekonomiaren gorakada are gehiago hobetu zuen. Dena den, egia da azpiegitura honen eraikitzeak eragin negatiboak ere izan zituela, batez ere landa eremuaren eraldaketan<sup>12</sup>. Gainera, Capelek trenbidearen ibilbidetik kanpo gelditu ziren hiriek ere arazoak izan zituztela azpimarratzen du gainontzeko hiriekin lehiatzeko alderdi ekonomikoan. Era orokor batean trenbidea zonalde ekonomiko handien

---

<sup>8</sup> GRAVAGNUOLO, B.: op. cit., 33.orr.

<sup>9</sup> BENEVOLO, L.: op. cit., 109- 124.orr.

<sup>10</sup> ALONSO PEREIRA, J. R.: op. cit., 176- 179.orr.

<sup>11</sup> FERNÁNDEZ CUESTA, G.: "Crecimiento urbano y modernización en España entre 1857 y 1900", *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, 84-85.zbk., 2011, GB.

<sup>12</sup> SERRANO RODRIGUEZ, A.: "El ferrocarril y la configuración del territorio. 1848 a 1930", *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848- 1998: economía, industria y sociedad*, 1999, 851- 902.orr.



inguruan zehaztuz<sup>13</sup>. Hala, Gonzalez Yanciren ustez, trenbideak Madrilgo hirian esaterako, etapa berri bat hasi zuen, modernitate eta garapen industrialerantz. Gainontzeko hirietara atek irekiz eta zailtasun geografikoak gaindituz<sup>14</sup>.

Lehen zabalkuntzak Madril eta Bartzelonako hirietan gauzatu ziren. Lehenengoa, Plan Castro bezala ezagutzen da. Carballo, Vicente eta Pallol-en hitzetan, Castrok Madrilen barrualdean aldaketak egitea nahiko ez zela ikusirik, zabalkuntza periferian egiteko proposamena egin zuen, hiru zonaldeetan banatuz, ekialdea, hegoaldea eta iparraldea. Zonalde bakoitza elementu ezberdinez hornituko zen, baita banaketa sozialaz ere<sup>15</sup>. Bartzelonakoa aldiz, Benevoloren hitzetan, Cerdak bi proiektu egin zituen eta konbinaketa eginez azkenean, kale zabalak eta etxadi itxietaz baliatu zen zabalkuntza egiteko, jada zegoen hiriaren ingurua hartuz<sup>16</sup>.

Garrantzitsua da aipatzea trenbideak eraiki zirenean Espainian, inportantzia gehiago eman zitzaiola alderdi ekonomikoari azkartasunari baino eta hortaz, trenak egin beharreko bidea luzeagoa zen. Gipuzkoa, XIX. mendeko turismo helmuga garrantzitsuetako bat izan zen. Alde batetik, trenbideari esker (Madril-Irun linea esaterako) eta bestetik, bainuetxe eta hondartzak osasunarentzat onak zirela uste zelako eta ondorioz, jendea bertara mugitzen hasi zen oporraldiak pasatzera joateko. Pixkanaka, herrialde osoko turismo foku nagusi bihurtu zen Euskal Herria<sup>17</sup>.

Rafael Alcaderen ustetan, trenbidearen etorrerak hirien egitura antolaketa guztiz aldatu zuen bi motakoa izan zitekeelarik. Irunen kasuan, periferia antzekoan kokatu zela esan daiteke. Honen kokapenak denborarekin estazio berriaren inguruan auzo eta biztanleria nukleo berriak sortzea eragin zuen. Gainera, estazio eta hiriaren arteko lotura ibilbide edo kale baten bidez gauzatu beharko litzateke. Bigarren modelo honek, hiriaren zabalkuntza dakar hiri espazio berrien bidez<sup>18</sup>.

Dena den, Echenagusia eta Zubiriaren ustez, Irunen kasuan hiriaren zabaltze prozesuan faktore ezberdinek hartu zuten parte. Lehen aldaketa, aduana mugara mugitu zenean gauzatu zen 1841.urtean, hiriaren hazkunde ekonomikorako oso onuragarria izan zena<sup>19</sup>. Izan ere, Luis de Uranzuk ondo dion moduan, Esparterok dekretu baten bidez, Gasteiz eta Ebroko aduanak Irunen ezartzeko agindua eman zuen.

---

<sup>13</sup> CAPEL, H.: "Ferrocarril, territorio y ciudades", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 717.zbk., 2007, GB.

<sup>14</sup> GONZALEZ YANCI, M. P.: "El impacto del ferrocarril en la configuración urbana de Madrid. 150 años de historia del ferrocarril", *En ferrocarril y ciudad. Una perspectiva internacional*, 2002, GB

<sup>15</sup> CARBALLO, B., VICENTE, F., PALLOL, R.: "Entre palacetes y corralas: procesos de segregación socioespacial en el nuevo Madrid (1860- 1905)", *IX Congreso de Historia Contemporánea*, 2008, GB.

<sup>16</sup> BENEVOLO, L.: op. cit., 133- 136.orr.

<sup>17</sup> BARQUIN, R.: "El turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855- 1900)", *TST*, 24.zbk., 2013, 112-131.orr.

<sup>18</sup> ALCAIDE GONZALEZ, R.: "El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: el caso de Barcelona 1848- 1900", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 194. zbk., 2005, GB.

<sup>19</sup> ECHENAGUSIA, J. & ZUBIRIA, J.: op. cit., 20-21.orr

Hasieran, San Juan plazan jarri zen, ondoren Behobian eta gero Azken Portun<sup>20</sup>. Hala ere, Echenagusia eta Zubiriaren arabera 1850. urtean Behobiako aduana eraiki zuten, eta lau urte geroago Espainia eta Frantzia arteko mugak zehazten zituen tratatuak izenpetu ziren. Trenbidearen garrantzia gero eta azpimarragarriagoa zenez, 1882an beste aduana bat eraiki zen geltokitik hurbil. 1993.urtean Europarekin batzeko prozesuak aduanaren ixtea ekarri zuen<sup>21</sup>.

Arrizabalaga eta Odriozolak XIX. mende erdialdean, 221 etxebizitza zeudela aipatzen dute. Auzo ezberdinetan banaturik eta zentroaren diseinua irregularra, hainbat kaleren artean integratuta zeuden. Zehazki, Santa Elena, Kontrakale, Larretxipi, Jesus, San Marcial eta Kale nagusiak, zeinak aldi berean hiriaren alde zaharra osatzen zutela esan daiteke. Kale hauez gain, Urdanibia eta San Juan Harria plaza zeuden, eta azken hau, Iglesias, Escuelas eta Beraketa kaleekin lotzen zen. Garai hartan, Larretxipi zen eraikitze mugimendu gehien zuen kalea, eta horrek, lehen zabalkuntza urbanistikoa eragin zuen kale berri bat irekiz honen atzean<sup>22</sup>.

Gauzak horrela, errepide generalaren inguruan eraikiko ziren etxebizitzak nolabait egokitu egin behar zirela erabaki zen, jatorrizko proiektuan aipatzen den moduan “a las reglas del arte y el buen gusto”. Oso garrantzitsua izan zen xehetasun hau, izan ere, zenbait biztanle, Navasek bere liburuan ondo adierazten duen moduan, gauzatzen ari ziren etxebizitzaren itxuraz kexatu ziren asterokoan:

*“... esas casas que dan aspecto de barriada barata a edificios que han costado más de setenta mil duros en los lugares más escogidos de la población.”<sup>23</sup>*

Nahiz eta ordenantzen arabera:

*“Velando por la estética de la ciudad y por conservar las características que respondan al estilo o ambiente de determinadas zonas de la población, el ayuntamiento se reserva la facultad de aprobar o rechazar aquellos proyectos de fachadas que no cumplan los expresados requisitos y ...”<sup>24</sup>*

---

<sup>20</sup> DE URANZU, L.: *Un pueblo en la frontera*. Irun, Luis de Urantz Kultur Taldea, 2003, 57.orr.

<sup>21</sup> ECHENAGUSIA, J. & ZUBIRIA, J.: op. cit., 20-21.orr

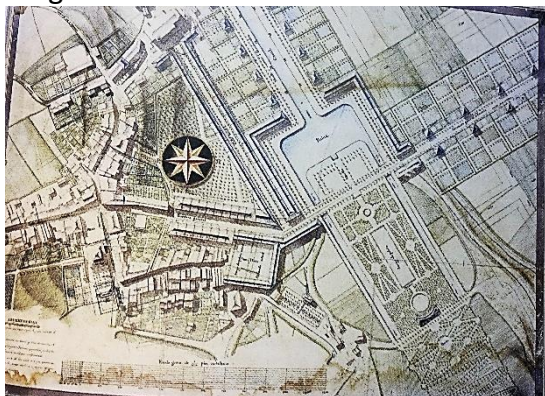
<sup>22</sup> ARRIZABALAGA MARIN, S. & ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: op. cit., 416- 428.orr.

<sup>23</sup> NAVAS, E.: *Irun en el siglo XX (1936- 1959)*. Donostia, Sociedad Guipuzcoana de ediciones y publicaciones, S.A., 1977-1984, 152.orr.

<sup>24</sup> NAVAS, E.: op. cit., 153.orr.

Probintziako buruzagi politikoak obra guztien etenaldia agindu zuen Mariano Jose de Lascurain arkitektoak, etorkizunean eraikinak egokitu beharko ziren plan bat aurkeztu arte. Hortaz, Irunen indarrean sartu zen lehen hiri- antolamendu instrumentua izan zen eta beraz, oso garrantzitsua. Horrezkero, zerbait eraiki nahi izanez gero lizentziak eskatu behar ziren. Pixkanaka, hirian hobekuntza ugari gauzatu ziren, ur edangarriaren ahalbideratzea espazio publikoetan esaterako. Hobekuntza guztiak, plano geometriko batean ezarri ziren 1846ko uztailaren 25eko Errege Aginduak zioen bezala<sup>25</sup>.

Echenagusia eta Zubiriak Policarpo Balzola irundarrak, matematiko eta asmatzailea zenak, 1845-50. urteen artean hiriko idazkaria izan zen bitartean zabalkuntza proiektu bat planteatu zuela diote. Ekialderantz zabaltzen zen hirigintza proiektu bat planteatu zuen padura aprobeztatuz (1.Irudia). Aurkezturiko planoaren dotorezia oso harrigarria da, barroko garaiko estiloa ikus daiteke. Marrazkian, geometriak eta egindako hainbat proposamen ezberdinek atentzioa erakartzen dute. Esaterako mugan ezarritako sarrera neoklasiko monumentala urmael baten inguruan antolatua edota Larretxipi kale bukaeran jarritako plaza angeluzuzena, alde zaharra eta berria elkartzeko. Bide nagusi batek (gaur egungo San Martzial kalea), Junkal Eliza eta mugarako bide berria komunikatzea zuen helburu. Hala ere, trenbidearen etorrerak



Balzolari hiriaren zabaltze proiektu berri bat gauzatzea behartu zion ardatz nagusi modura beste puntu bat hartuz. Horrela, San Joan Plaza eta etorkizuneko tren geltokia komunikatu ahal izateko. Balzolak, Bidasoako burdinbidearen diseinua ere egin zuen<sup>26</sup>.

1.Irudia. Policarpo Balzolak eginiko zabaltze prozesua 1849-50<sup>27</sup>

Behin 1859ko sutea gainditurik, 1863. urtean burdinbidea iritsi zen Iruna. Trena iritsi arte, hazkunde ahula eta proiektuak ibairantz zuzentzen ziren, baita Behobiarantz ere. Trenbideak eta bere trafikoak, aldaketa erradikal bat gauzatu zuten hiriaren zabaltze prozesuan. Policarpo Balzolak gaur egun Paseo Colon modura ezagutzen den kalea marratu zuen, 1865. urtean ireki zena. Momentu horretatik aurrera, hiriaren zabaltze prozesuaren ardatz nagusi Paseo Colon (Paseo de la Estación) izan zen<sup>28</sup>. Beraz, Luis de Uranzuren arabera, 1852. urtetik denbora gutxira, trenbidearen zubia eraiki zen, gaur egun oraindik zutik dagoena, Espainia eta Frantziako eskudoekin eta Isabel II.a eta Napoleon III.aren inzialekin<sup>29</sup>.

<sup>25</sup> ARRIZABALAGA MARIN, S. & ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: op. cit., 416-428.orr.

<sup>26</sup> ECHENAGUSIA, J. & ZUBIRIA, J.: op. cit., 45.orr.

<sup>27</sup> ARRIZABALAGA MARIN, S. & ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: op. cit., 45.orr.

<sup>28</sup> ECHENAGUSIA, J. & ZUBIRIA, J.: op. cit., 23-47.orr.

<sup>29</sup> DE URANZU, L.: op. cit., 57.orr.

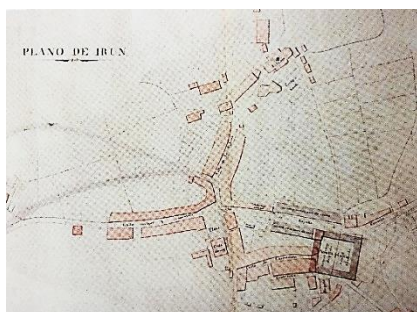
Arrizabalaga eta Odriozola oinarrian hartuz, 1861.urtean, batzorde bat antolatu zela jakinarazten dute, Jose Ignacio Orbegozo eta Jose Joaquin de Olazabal Arbelaizek bultzatuta trenbidearen enpresak egin nahi zituen bide eta planak jakiteko. Policarpo Balzola gonbidatu zuten taldeko partaide izan zedin. Honek informe bat garatu zuen, trenbideak egingo zituen aldaketak plazaratzeko, baina batez ere, aldaketa horiei aurre egiteko<sup>30</sup>:

*“Un nuevo plan de la población, anticipándose a toda construcción que ese intento en la proximidad a la estación, porque el actual, formado sin tener en cuenta las nuevas circunstancias que no se pudieron preveer, no puede servir ya para el objeto, además de que es de imposible realización y esta de hecho en desuso en su mayor parte ...”<sup>31</sup>*

Hortaz, berak deuseztatu zuen ekialderako planteatu zuen zabalkuntza proiektua. Baldintza berriak ikusiz, planteamendu berri bat egin zuen, baina kontrako alderantz, hau da, mendebalderantz. Hala ere, hau gauzatu baino lehen arkitekto bati enkargatu zion herri zahar eta berriaren arteko komunikazioa gauzatzeko.

Idazle berdinen ideak bereganatuz, hirigintzaren ikuspuntutik, apainketa eta morruen zabalketari garrantzi handia eman zitzaion. Honez gain, kaleetan hobekuntzak egiten hasi ziren (Iglesia Kanean eta Merkatu Plazan). Cortazarrek bitartean, trenbidearen proiektua bere eskuetan zuela, zabalkuntza gauzatzeko egiten ziren aldaketa eta planteamenduak begiratzen ari zen. Arazoak medio, zabaltze prozesua nahiko kaltetu zen, eta ondorioz gaur egun hiriak duen figura irregularra sortu zen.

1878.urtean, Antonio de Cortazarrek hiriaren egoerarekin guztiz bat zetorren zabaltze plana egin zuen. Cortazarrek berak Donostia hiriarentzat eginiko plana erabiliz oinarri modura, kasu honetan trama ortogonala planteatu zuen Paseo Colon inguruan zeuden desnibel handiak (Mendibil, Gain Gainean, Beraun, ...) kontuan hartu gabe. Beraz, plana nahiko era mugatuan gauzatu zen. Bitartean Irunek, hiri elementuak bereganatzen jarraitu zuen: 1882. urtean argi elektrikoa jarri zen, eta 1891. urtean tranbia zerbitzua ezarri zen San Juanetik tren geltokiraino besteak beste. Burdinbideen bestaldera, San Migel auzoan, tren- gizonen egoitzak garapen azkarra izan zuen.



*“1840. urteko planoan, Irun Y baten formaren arabera eta bi bideren inguruan antolatzen zela ikusten da: Kale Nagusia barna eta Larretxi kaletik Behobiara abiatzen zen Errege Bidearen inguruan, eta eliza kalearen inguruan, garai hartan Bidasoa ibaiaren ertzeraino iristen zen kalearen inguruan.”<sup>32</sup>*

2. Irudia. Irungo plano 1840. urte inguruan.<sup>33</sup>

<sup>30</sup> ARRIZABALAGA MARIN, S. & ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: op. cit., 416-428.orr.

<sup>31</sup> ibid., 422.orr.

<sup>32</sup> ECHENAGUSIA, J. & ZUBIRIA, J.: op. cit., 43.orr.

<sup>33</sup> ibid., 43.orr.

Echenagusia eta Zubiriak Irunen 1900. urtean 9.912 biztanle inguru bizi zirela diote. Honekin batera, aisialdirako negozio<sup>34</sup> eta espazio ezberdinak eraikitzen hasi ziren, hala nola, La Amistad Kasinoa, Hotel Palace, Gal stadiuma, ... bezalako lekuak. 1930ean jada, populazioa bikoiztu egin zen, 17.670 biztanlera iritsiz. Hori, 1916. urtean industriak<sup>35</sup> mugatik 10 kilometroko distantzian kokatzeko debekua kendu zutelako gertatu zen. Beraz, Chocolates Elgorriaga, Biscotes Recondo, Porcelanas Bidasoa, La Palmera, Hilaturas Ferroviarias, ... bezalako enpresak agertzen hasi ziren Irun industria hiri bihurtuz<sup>36</sup>.

Gipuzkoan ez zen hiriburuaren hazkunde handia garatu Bilbon bezala. Probintzia, hirigintza hazkunde nukleo txikietan garatu zen. Poliki- poliki hiri izatera pasa ziren eta beraien influentzia inguruetara zabaldu zen. Horrela, zonalde bakoitzak, bere kapitala zuen. Ondorioz, demografia era harmoniko batean zabaldu zen eta baita aberastasuna ere. Hala, herri horietan negozioen aukera oso handia zen, azkenean lur merkeak, basoak, eskulana eta gero eta komunikazio hobea zegoelako. Espazio zabalketaz gain, Gipuzkoako Industriaren beste ezaugarrietako bat bere barrietatea izan zen. Ondorioz, posibleak izan ziren enpresa txiki eta ertainak. Enpresa handiak oso urriak ziren eta hiriburutik urrun kokatzen ziren<sup>37</sup>.

1926ko martxoan *Comisión Permanente*-k zabalkuntza proiekturako aginduaren berri eman zuen, *La Construcción Moderna*<sup>38</sup> izeneko arkitektura, ingeniari eta higiene aldizkari ilustratu batean. Zabalkuntza horren zati bat, Frantziako etorbidea egitea izan zen. Oso garrantzitsua izan zen batez ere Frantziarekin zuzenean batzen zuen kalea zelako, hots, hiriaren zentroa eta mugako zubia.

Azpiegitura sendoek, garapena mugatuz, hiriak albo batera utzi zuen ibaia inguruan garatzeko zuen ohitura (3. Irudia). Ibaitik urruntzen hasi zen garapen prozesua. Denborarekin hiria hazteko eskaerak ugartu egin ziren, 70. hamarkadan demografiaren hazkundeak auzo berrien premia ekarriz. Artia auzoa esaterako, etxe apalak eta nahiko eskasak eraikiz Echenagusia eta Zubiriaren hitzetan<sup>39</sup>.



3. Irudia. 1927ko Irungo zabaltze prozesua Paseo Colon ardatz modura.<sup>40</sup>

<sup>34</sup> Aipaturiko aisialdirako eraikin hauek gaur egun zutik daude, nahiz eta erabat berreraikiak egon. Garaiko arkitekturaren ezaugarriak erabat galdurik daude.

<sup>35</sup> Industria eraikinei dagokionez, gaur egun eraikin gehienak jada ez daude zutik, eta negozioak berak ere jada gutxi batzuk gelditzen dira. Dena den garrantzitsuak dira, eraikin hauek ere garaiko tipologiak irudikatzen zituztelako, esaterako La Palmera eraikina *nevasco* estiloan gauzatu zen.

<sup>36</sup> ECHENAGUSIA, J. & ZUBIRIA, J.: op. cit., 48- 49.orr.

<sup>37</sup> AA.BB: *Guía de arquitectura 1850- 1960 Gipuzkoa*. Donostia, Editorial Nerea, S.A., 2004, 51-52.orr.

<sup>38</sup> Madrilen hamabost aldiro argitaratzen zen arkitektura aldizkari garrantzitsuenetariko bat zen, 1903. urtean sortu zena. *Biblioteca Nacional de España*.

<http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0002005329&page=15&search=proyecto+para+el+ensanche+de+irun&lang=en> (2018.06.06an kontsultatua).

<sup>39</sup> ECHENAGUSIA, J. & ZUBIRIA, J.: op. cit., 29- 58.orr.

<sup>40</sup> *ibid.*, 47.orr.

Hortaz, ikusi dugun moduan, XIX. mende erdialdean, burdinbideak garraiobideen mundua aldatu zuen erabat. Irungo kasuan, honek hiri-muga papera asko sendotu zuen. Estazio eta Santiagoko zubi internazionalaren inguruan garapen zonalde berriak sortuz. Martinez Gomezek, 1867 eta 1900.urteen artean, 37 etxe eraiki zirela aipatzen du, 1880 izanik urte emankorra. XX. mende hasieran, 1935.urte arte 16 eraikuntza berri egin ziren Colon Ibilbidean, Casadevantek eginiko proiektuak gehienak. Etxe ugartan Europako eragina nabaria izan zen, 2 isuriko teilatua jarri beharrean, Frantziako mansarda beltzak erabili ziren<sup>41</sup>. Hortaz ideia honi loturik Echenagusia eta Zubiriak, Paseo Colonen papera indartu egin zela plazaratzen dute, hiriaren ardatz nagusi moduan, Frantziako eta Nafarroako Ibilbideekin elkartzuz. Hala ere, 60. hamarkadan, merkantzien garraioan aldaketa ugari gertatu ziren eta honek aldi berean N-I errepideari are pisu handiagoa eman zion. Azkenean, 70. hamarkadan, autopistak Iruni hegoaldeko zatia itxi zion arte<sup>42</sup>.

Beraz, hiriak berak daukan forma fisikoak muga modura lan egiten laguntzen du. Dena den, honekin batera Bidasoa ibaiak eta padurak Irungo hiriaren garapena baldintzatzen dute. Hiria, historian zehar sortu diren komunikazio bideei moldatzen joan da urteetan zehar. Honekin, hiru puntu nagusi sortu ziren Errege Bidea zabaltzean: Ventas, Hondarribiarako bidea irekitzen duen auzoa, Irun, paduraren ertzean eta Behobia, jatorrizko muga<sup>43</sup>.

### 2.3. ARKITEKTURA TIPOLOGIAK

Lehenik eta behin, testuinguruarekin sartu baino lehen aipatzekoa da tipologiaren ideia. Izan ere Pacho Fernandezek arabera, tipoa eskema edo patroia simple bat izango litzateke, bere funtzio eta moldaketa efektiboak izan ohi direnak kontestuen arabera. Imitatu eta errepikatu daiteke, aldaketak jasanez. Kasu honetan arkitekturaren alorrean erabiliko da terminoa eta hortaz, arkitektura eraikin ezberdinak aztertuko dira<sup>44</sup>. Ideia honen lanketa Pevsner izeneko idazleak egin zuen, bere "Historia de las tipologías arquitectónicas" liburua testu kanonikoa izanik.

Berriz ere Alonso Pereiraren hitzak eskuratuz, XIX. mendeko azken hamarkadetan European nagusitu zen Eklektizismoak, garaiko arkitekto gehienak zeukaten *Beaux-arts* jatorria aitortu zuten. Etengabeko oreka mantendu zuten bolumen eta arrazionaltasunaren artean, lengoia bariatatearen gainetik beraien lanetan. Dena den, laster krisian sartu zen Eklektizismoa eta horrek forma exotiko, kosmopolita eta modernoaren erabilpena ekarri zuen. Izan ere, nahiz eta borroka handia izan zen, mende

---

<sup>41</sup> MARTINEZ GOMEZ, M. V.: *Arquitectura en el Paseo Colon de Irun desde 1865*. Irun, Ayuntamiento de Irun, 1998, 8-10.orr.

<sup>42</sup> ECHENAGUSIA, J. & ZUBIRIA, J.: op. cit., 28- 29.orr.

<sup>43</sup> *ibid.*, 28-29.orr.

<sup>44</sup> PACHO FERNANDEZ, M. J.: "Housing architecture. Typologisation and proposal to criteria for patrimonial status". *Rehab 2014 the international Conference on Preservation, Maintenance and Rehabilitation of Historic Building and Structures. Book of Abstracts*, 2014, 745- 756.orr.

amaierak Europa osoan Eklektizismoaren kulturaren agorpen sentsazioa zabaldu zuen. Hala ere, XX. mende hasieran oraindik ere indar handia zuen.

Eklektizismoa, XX. mendean zehar zabaldu zen poztasun adierazpen eta estetizistari deritzo, zeinean Europa kosmopolita bere burua aurkitzen saiatu zen. Zenbait herrialdeetan mugimendu berritzaile bat izan arren, orokorrean modernismo hau, gainazaleko formalismo huts bat bakarrik izan zen. Askotan, apainketa erretoriko, elementu fantastiko, naturalista eta posterromantikoak zituenak. Honek, apainketa era berri bat besterik ez zuen suposatzen oinarrian ohiko forma edukiz<sup>45</sup>.

Navascues Palaciosen arabera, eklektizismoa ez zen mugimendu guztiz homogeneo bat izan hiru etapa ezberdin izan baitzuten. Lehenengoa, neoklasizismoaren desagerpena ondoren garatzen hasi zen. Batez ere, esperimental, dudatsua eta galkorra izan zen. Bigarrena, artea eta arkitektura era orokor batean eklektikoak izateko beharra azaldu zen. Mugimendu honen garairik erabakigarriena izan zen arkitektura interesgarri bateri ateak irekiz. Azkenik, mende bukaeran eklektizismoak krisi bat jasan zuen, nahiz eta XX. mende hasieran oraindik eraikuntza arkitektonikoak garatzen jarraitu<sup>46</sup>.

XIX. mende erdialdetik aurrera, esan bezala oso garrantzitsua zen kosmopolita terminoaren erabilera. Jauregiak (palacetes) eraikitzerako orduan, ohikoa zen jabeak gustuko zituen beste lekuetako estilo ezberdinen nahasketak gauzatzea. Honek 1920. hamarkada arte iraun zuen. Dena den, kutsu erregionalista indarra hartzen hasi zen. 1910- 20. urte inguruan *neovasco* moduan ezagutzen den estiloa zabaltzen hasi zen. 1910. urtean, estilo korronteak aldatu egin ziren, erregionalismoari ateak irekiz. Navascuesek dio, erregionalismoa, XIX. mendeko ikuspegiak estilo handiak erreparatzeari utzi zionean, inguruko paisaiak eta historia aztertzeari ekin ziotenean sortu zen. Donostian 1915. urtean, ospatu zen Arkitektoen VI. Kongresu Nazionalaren ondoren, erreferenteak jada ez ziren exotikoak edo eklektikoak, inguruko tradiziozko elementuak baizik<sup>47</sup>.

Irungo hiriaren kasuan, lurraldearen erabilera eta kudeaketa estatuaren politika eta estrategiaren arabera gauzatu zen, era berean arkitekturaren eragina handia edukiz. Frantziarekin muga egiten duen hiria denez, trenbide eta Madrileraino iristen den errepidean kokaturik zeuden aduanek, zerbitzu eta hornikuntza bereziz bete zuten Irun. Lehena, "Cuerpo de Guardia" (4. Irudia) delako eraikina izan zen. Nahiz eta ikertzen ari garen garaia baino lehenagokoa izan (1849), garrantzitsua da aipatzea Irungo arkitektura garaikidearen abiapuntua izan zelako. Julian de Angulok gauzatu zuen estilo neoklasiko honetan, baina ez du hemeretzigarren mendeko *revival*-etan parte hartzen, XVIII. mendearen bigarren erdialdean garatzen hasi zen ingeniariaren tradiziozko

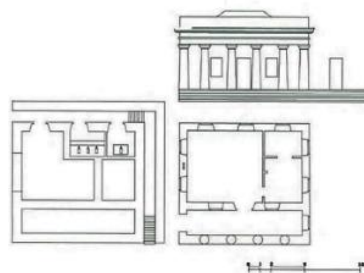
---

<sup>45</sup> ALONSO PEREIRA, J. R.: op. cit., 168- 171.orr.

<sup>46</sup> NAVASCUES PALACIO, P.: "El problema del eclecticismo en la arquitectura española del siglo XIX", *Arquitectura española contemporánea: documentos, escritos, testimonios inéditos*, 2002, 22- 34.orr.

<sup>47</sup> AA.BB: op. cit., 66- 68.orr.

neoklasikoan baizik. Lan honek, inflexio puntu bat suposatu zuen herriko arkitektura instituzionalean, aldi berean aldatzen joango zena, “Aduana” (6. Irudia) moduan ezagutzen den eraikin tipologia hartuz. XIX. mendeko azken herenean eraiki zuten, biltegi eta guzti, arkitektura industrial eta administratiboaren sintesia lortuz. Lengoaia klasizista eta soila erabili zuten, bistako adreilua eta apaingarri oro atean bilduz. Frantziako eragina duen eraikin honek jada ez du inolako erreferentzia militarrik, izan ere gaur egun mugaren kontrol fiskala gauzatzeko erabiltzen da<sup>48</sup>.



4. Irudia. Cuerpo de Guardia 1980ko hamarkada hasieran<sup>49</sup>

5. Irudia. Plano Cuerpo de Guardia<sup>50</sup>



6. Irudia, Aduana 1880. urte inguruan<sup>51</sup>

Autore batzuk gogorarazten dute merkantzien trafikoan jarduten zuten negozioiek sorturiko etekinek, nahiko eskuratze botere handia zutela goi-mailako burgesia sortu edota erakarriz, Frantziarako errepidean kokatuz beraien etxebizitzak. Okupatze dentsitatea baxua zen eta lorategia zuten txalet-en antolamendu lasaia bilatzen saiatu ziren. Eraikin mota hauen adibide egokienak, 1920. urte inguruan egin ziren Luis Vallet-en eskutik: “Villa Maria Luisa” (1920) eta “Luis Rodriguez Gal” (1926) Irungo industrialari ezagunaren txaletak izan ziren<sup>52</sup>. Iturri zuzenek diotenez, lehenengo eraikina Salvador Echeandiak eginiko eskari baten ondorioz egin zen. Honek zezen plaza bota eta eremu horretan, hainbat etxe egin zituen. Bigarrena, “Torre de Beraun” (9.Irudia) bezala ere ezagutzen da, eta kasu honetan eskaria Luis Rodriguez Galek egin

<sup>48</sup> AA.BB: op. cit., 97.orr.

<sup>49</sup> Irungo Udal Artxiboa. <http://www.irun.org/archivo/fototeca.asp> (2018.06.05an kontsultatua).

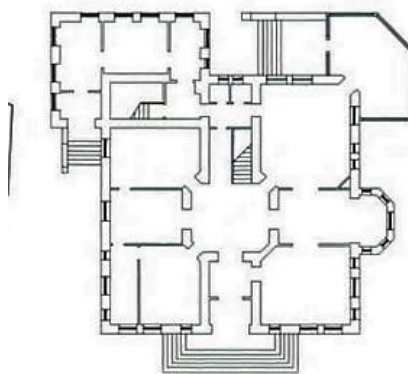
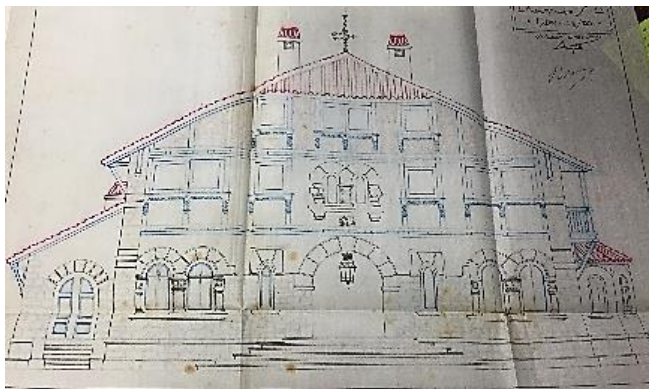
<sup>50</sup> AA.BB: op. cit., 132.orr.

<sup>51</sup> Irungo Udal Artxiboa. <http://www.irun.org/archivo/fototeca.asp> (2018.06.05an kontsultatua)

<sup>52</sup> AA.BB: op. cit., 97.orr.

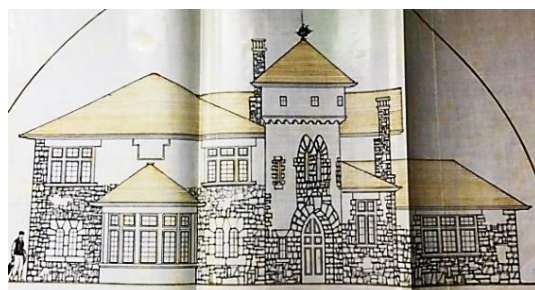
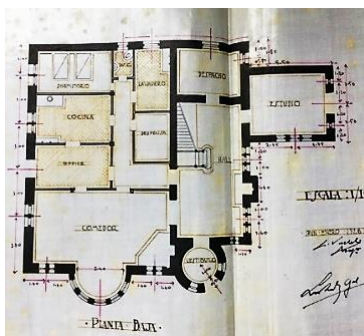


zuen<sup>53</sup>. Bi eraikinek eragin ingelesa zuen *nevasco* modura ezagutzen den estiloa zuten abiapuntu, inguruan lorategi handi batez inguratuta. Kasu hauetan, oinplanoaren planteamendua azpimarragarria da (10. Irudia): ataria banaleku den hall-a bihurtzen du eta ardatz bat markatzen du solairu osoan, bow- window tipologia berezi batean amaituz. Espazio hauen kalitate eta zabalerak, bilakaeran zegoen burgesia mota honen erosotasun eta dotorezia agerian uzten zuten<sup>54</sup>.



7. Irudia. Villa Maria Luisaren fatxada printzipalaren plano (1920)<sup>55</sup> 8. Irudia. Villa Maria Luisaren oinplano<sup>56</sup>

Pedro Guimon<sup>57</sup> arkitekto bizkaitarrak, Zuloaga artistarentzat eginiko etxea oinarri hartu zuen Luis Vallet-ek Villa Maria Luisa egiteko. Bi isurkiko estalkia, adreiluz eginiko teilatupea, eta neomedieval estilotik hutsuneak egiteko arku lodien erabilera hartu zuen. Luis Rodriguez Gal-ek bere etxea enkargatu zion eta bere emazteak arkitektura aldizkari ingelesetan ikusiriko landa etxeen estiloan egitea nahi zuen. Emaitza, *Cottage* eta jauregiaren arteko nahasketa izan zen. Salbuespena izan zen garairako, orduan indarrean *nevasco* estiloa bai zegoen<sup>58</sup>.



9. Irudia. Luis Rodriguez Gal-en etxearen kanpoaldeko irudikapena 1926. urtean egin. <sup>59</sup>

10. Irudia. Luis Rodriguez Gal-en etxearen plano<sup>60</sup>

<sup>53</sup> A.M.I./I.U.A., 1448/1, 5/620, 1/621, 349/2.

<sup>54</sup> AA.BB: op. cit., 97.orr.

<sup>55</sup> A.M.I./I.U.A., 1448/1, 5/620, 1/621.

<sup>56</sup> AA.BB: op. cit., 117.orr.

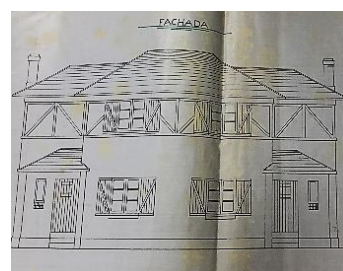
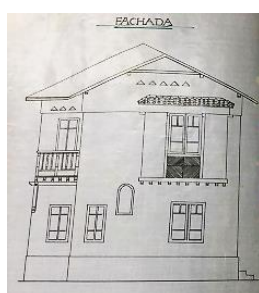
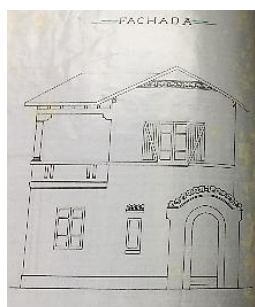
<sup>57</sup> Pedro Guimon, asko bidaiatu zuen arkitektoa izan zen eta batez ere bere lan gehienak XX. mendeko lehen herenekoak dira. Hainbat estilo ezberdinak gauzatu zituen, baina batez ere, *nevasco* modura ezagutzen den estilo arkitektonikoaren lehen erabileragatik da garrantzitsua.

<sup>58</sup> AA.BB.: op. cit., 65-78.orr.

<sup>59</sup> A.M.I./I.U.A., 349/2.

<sup>60</sup> A.M.I./I.U.A., 349/2.

Garai berdinekoak dira “Etxe Merkeak” bezala ezagutzen ziren etxe taldeak, trenbideetan lan egiten zuten langileentzat eginikoak. Sambriciok, gogora ekartzen du, “Ciudad jardín” proiektua Howard-ek asmatu zuena, Owen-en XIX. mende hasierako tradizio utopikoa eta etxe familiabakar eta lorategia ideak elkartuz. Azkenean, proiektu sozial utopiko bat zen, maila sozial berri baten sorrera zuena helburu. Metropoliarekiko independentea eta naturaz inguraturikoa<sup>61</sup>.



11. Irudiak. Kooperatiba Ciudad Jardineko plana eta etxe tipologiak 1926.urtean eginak.<sup>62</sup>

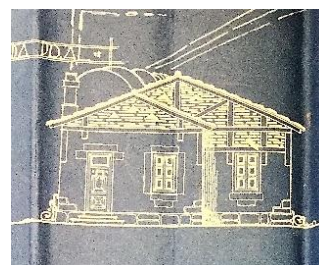
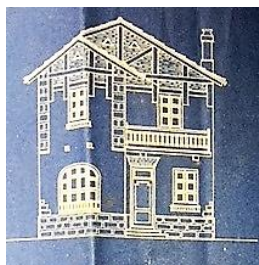
Oso sektore garrantzitsua izan zen irungo biztanlerian, era zuzen batean tren estazioak zuen garrantziari loturik baitzegoen. Izan ere, merkantzia trafikoa eta sarearen zainketak eskulan asko eskatzen zuen. Kasu honetan ere *neovasco* estiloa erreferentzia izan zen, bai Teodoro Anasagastik 1926. urtean “Cooperativa Ciudad Jardín” (11.Irudiak) moduan ezagutzen zen taldean, eta baita “Cooperativa Irunesa” (1926) planteatu zuen arkitektoak ezezaguna dena, nahiz eta batzuk Anasagastiri esleitu<sup>63</sup>. Eraikitze espedienteen arabera, Alberto Larrondo izeneko herritar batek karta bat idatzi zuen kooperatibaren ordezkari moduan, Irunen etxe falta zegoela salatzen. Estatuak garaian diru-laguntzak ematen zituen “Etxe Merkeen” proiektuak gauzatzeko eta beraz, horretaz baliatu nahi ziren etxebizitza gehiago lortzeko. Lekua, ezin hobea zen higiene eta osasunaren ikuspuntutik begiratu ezker. Edertasuna zaintzea ezinbestekoa zen,

<sup>61</sup> SAMBRICIO, C.: “De la ciudad lineal a la ciudad jardín. Sobre la difusión en España de los supuestos urbanísticos a comienzos del siglo”, *Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana*, 94.zbk., 1992, 147-159.orr.

<sup>62</sup> A.M.I./ I.U.A., 1250/1.

<sup>63</sup> AA.BB: op. cit., 97- 99.orr.

batez ere kale eta plazetan umeek lasai jolastu ahal izateko. “Cooperativa Irunesa”-ko (13. Irudia) espedienteak bestetik, “Ciudad satélite” izena jarri zion proiektuari, helburu nagusia etxebizitza gehiago egitea izanez. Beraien hitzetan, halako proiektuek herritarren kondizioak hobetzen zituzten. Etxe gutxi zeudela esateaz gain, zeudenek ez zituztela kondizio higienikoak betetzen salatzen zuten<sup>64</sup>.



12. Irudia. Kooperatiba irunesaren eremu planoak<sup>65</sup> 13. Irudia. Kooperatiba irunesaren etxe tipologien planoak<sup>66</sup>

Arrazionalismoa Irunen era nahiko azkar batean garatu zela esan daiteke Luis Valleten eskutik, estilo neovasco eta ingelesa alde batera utziz. Jada, 1930. hamarkadan zenbait kasu agertu ziren<sup>67</sup>. Adibidez, “Chalé para Alberto Anguera” (14. Irudia) eraikina 1930. urtean eraiki zena Alberto Anguerak udalatzeari eginiko eskariaren bidez<sup>68</sup>. Oinplanoan (15. Irudia), espazioen antolamendua ikusirik, bezeroaren beharretara egokitu zuela argi dago. Izan ere, medikua zela kontuan hartuta, hall-a, eta bulego aurretiko espazioaz gain, bulegoa ere bazuen baina zuen tamainagatik, ziurrenik bertan kontsultak pasatzen zituen. Honez gain, jangelatik sukalderako bidea ere bazegoen, zerbitzu gunetik pasatzen zena baita sotorako eskaileretatik ere. Gainera, jangelatik *fumoir*-erako pasoa ere, argazkian ikus daitekeen begiratoki erdi-zirkularretik egiten zen, goiko pisuko terraza izanik aldi berean. Funtzio familiarra eta profesionala hall baten bidez bereizten dira, eta bertan dagoen eskailera printzipalaren bidez. Honek, etxeko sarrera, terrazarako atearekin komunikatzen du. Goiko solairuan, logelak eta bainugela oso bat daude. Altxaeran, geletako irteerak aprobetxatzen ditu terrazara bi ate simetriko kokatzeko leihatila batez banatuz. Hutsuneetan horizontaltasuna markatzen den bitartean, atikorako eskaileran argitasun beharra zegoela aprobetxatu zuen bao bertikal batzuk kokatzeko. Leihoekin egiten den joko geometriko hau, toki bakoitzaren funtzionaltasunarekin bat datorrena, eraikinari nolabaiteko zintzotasuna ematen dio. Hutsuneen artikulazioak, terraza estalkiek eta metalezko barandak dena borobiltzen dute<sup>69</sup>.

<sup>64</sup> A.M.I./I.U.A., 1250/1, 1250/2.

<sup>65</sup> AA.BB: op. cit., 130.orr.

<sup>66</sup> A.M.I./I.U.A., 1250/2.

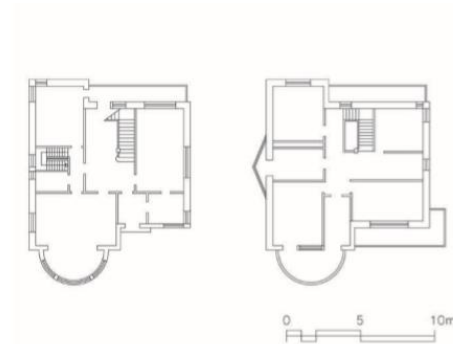
<sup>67</sup> AA.BB: op. cit., 65-78.orr.

<sup>68</sup> A.M.I./I.U.A., 338/21.

<sup>69</sup> AA.BB: op. cit., 65-78.orr.

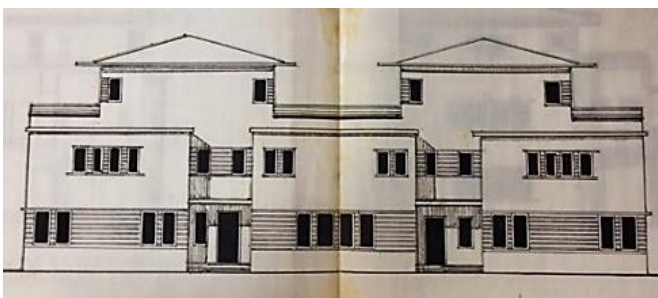


14. Irudia. Alberto Angueraren etxea<sup>70</sup>

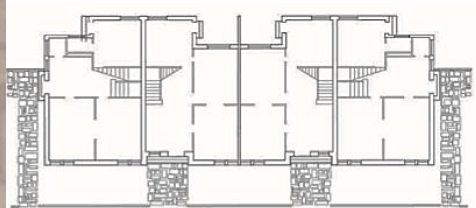


15. Irudia. Alberto Angueraren etxearen oinplanoa<sup>71</sup>

Eraikuntza espedienteetako beste adibideetako bat, “Chalé de la calle Francisco de Gainza” (16.Irudia) da, 1931. urtean egin zena. Eraikinaren arrazionalismoa ez da hain zorrotza eta oinplanoa konbentzionalagoa da. Hala ere, erreferentzia espresionistak agertzen dira, hainbat errekurto *decó* eta ortodoxoekin. Honek argi uzten du urte horietan Irunen gauzatzen zen arkitekturak Europako arkitekturaren zeuden berrikuntzei ateak ireki zizkiela, zenbait etxebizitza blokeei, erresidentzia handi baten itxura emateaz gain. Horizontaltasunak, terrazak kontrajartzeak, bikromiak, hutsuneen txukuntasuna eta hauen kokapenak, eraikin hau oso proiektu egokia bihurtzen dute garairako. Lau etxebizitza lortzen ditu erdi- mailakoentzat kalitatezko beste aukera bat eskainiz. Azkenean, konpromiso bat izan zela esan daiteke, etxe familiabakar eta auzoaren artean<sup>72</sup>. Eraikina gaur egun oraindik zutik dago, hala ere denborarekin zenbait aldaketa jasan ditu.



16. Irudia. Francisco de Gainzaren kaleko etxearen fatxada 1931. urtekoa<sup>73</sup>



17. Irudia. Planoa.<sup>74</sup>

<sup>70</sup> ETXEPARE IGIÑIZ, L. & GARCIA NIETO, F.: *Luis Vallet de Montano (1894- 1982): Arquitecto de frontera*. Donostia- San Sebastián, COAVN Delegación de Gipuzkoa, 2015, 88.orr.

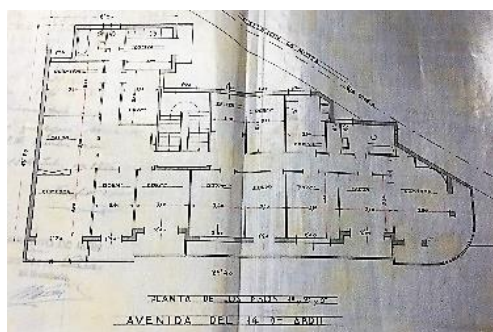
<sup>71</sup> *ibid.*, 87.orr.

<sup>72</sup> AA.BB: *op. cit.*, 65-78.orr.

<sup>73</sup> A.M.I./I.U.A., 1452/2.

<sup>74</sup> ETXEPARE IGIÑIZ, L. & GARCIA NIETO, F.: *op. cit.*, 89-90-orr.

1935. urtean bi proiektutan, arrazionalismoa horma bitarteko bost alturako etxebizitza modelo gauzatu zen hiritarra garbiki. Lehena, interesgarriena, “Edificio de viviendas” (18. Irudia) bezala ezagutzen da, Gipuzkoa ibilbideko 4. zenbakian kokatzen da eta Juan Jose Olazabalen eskutik egin zen. Etxadiko buru dela aprobetxatuz, konposizioan, ertzari ahalik eta etekin gehien ateratzen saiatzen da. Markaturik dagoen balkoi, begiratoki eta terraza jokoek, eraikinaren horizontaltasuna azpimarratzen dute, daukan bertikaltasuna leunduz eta hala, multzoa orekatuz. Ardatz zentralak daukan atzeratzeak, zuloen jokoak eta entokatutako horma-atalek arintasun sentsazioa ematen diote eraikinari daukan bolumena kontuan hartuz gero. Inpresio hori, gehiago areagotzen da terrazan daukan hormigoizko “belvedere”-arekin<sup>75</sup>. Gaur egun zutik dago eraikina, nahiz eta aldaketa ugari izan.



18. Irudia. “Edificio de viviendas” bezala ezagutzen den eraikinaren 1935. urteko planoak<sup>76</sup>

Bigarren eraikina, “Bloque de viviendas” (19. Irudia), Jose Angel Fernandez de Casadevantek planteatutakoa, paseo Colon 36. zenbakian kokatzen da. Casadevante Navasen hitzetan, 1906tik 1912ra Irungo arkitekto municipala izan zen<sup>77</sup>. Bi galeria bertikalen gorputzak hartu eta nahastu egiten ditu, argi eta itzalen joko lortzeko balkoien hiru ilara tartekatuz. Horrela, berriz ere luze kokaturiko inpostek horizontaltasuna markatuko dute eraikina orekatuz. Aurretik aipaturiko eraikina baina sinpleagoa da, baina Casadevantek oso ondo nahasten du simetria tradizionala, lengoia arrazional zintzo eta emakida ezarekin. Ertzetan dauden balkoi okerrak leuntasunez ixten dira beraien inguruan, fatxada ikutzera iritsi gabe. Azkenean, hondo leun baten efektua lortzen du, estruktura guztia gainjarriz, ia erretikulua balitz bezala, balkoi eta begiratokiak elementu independente moduan<sup>78</sup>. Hala ere, eraikin hau gaur egun guztiz eraldatua dago, garaikoa desagertu egin zen sutearekin batera. Gaur egun ikusten den eraikina 1955.urtekoa da, eta bestea 1935.urtekoa<sup>79</sup>.

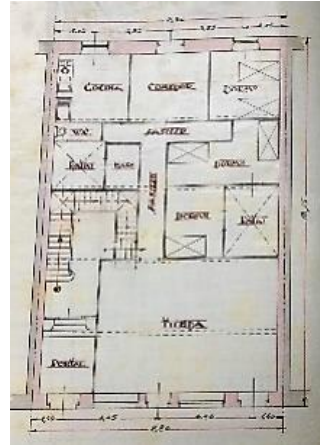
<sup>75</sup> AA.BB: op. cit., 97-99.orr.

<sup>76</sup> A.M.I./I.U.A., 407/5.

<sup>77</sup> NAVAS, E.: op. cit., 165.orr.

<sup>78</sup> AA.BB: op. cit., 65-78.orr.

<sup>79</sup> A.M.I./I.U.A., 335/15.



19. Irudia. 1936ko "Bloque de viviendas" eraikinaren planoak<sup>80</sup>

Gerra Zibila ondoren, 1936. urteko sutearekin nahiko hondatua gelditu zenez, "Dirección General de Regiones Devastadas"<sup>81</sup> hiria berreraikitzeaz arduratu zen. Hirigintza plan bat jarri zen martxan, Irun Espainiaren Europarako atea zela kontuan harturik. Beraz, "Regiones Devastadas"-ek bultzaturiko arkitektura faszista izan zen, nahiz eta partikularren kasuan aukeraketa librea izatea utzi zuten. Ondorioz, 30.hamarkadako bigarren erdian, mugimendu modernoarekin zerikusia zuten eraikinak egiten jarraitu zuten<sup>82</sup>.

"Casa en la calle San Marcial" (20. Irudia), 1938. urtean egin zen Ramon Cortazarren eskutik, "Caja de Ahorros Provincial de Gipuzkoa"-rentzat. Izan ere, eraikina berreraiki nahi izan zuten garaiko estilo puntu bat emanez<sup>83</sup>. Oinplanoak ez zeukan inolako berrikuntzarik, baina altxaerak, Cortazarrek eginiko konposizio baten bidez arrazionalismoa markatzen zuten elementu ezberdinen bidez gauzatu zuen. Esaterako, hutsuneen bidez hautsiriko ertzaren tratamendua, horizontaltasuna markatzen zuten inpostak, terrazadun estalkia, ... Zenbait ukitu *decó* badaude, orden kolosaleko pilastretan eta horizontala den taulamenduak eraikin osoa hartzen du. Nahiko proiektu zintzo eta egokia izan zen, nahiz eta garaiko parametrotara ez egokitu<sup>84</sup>.

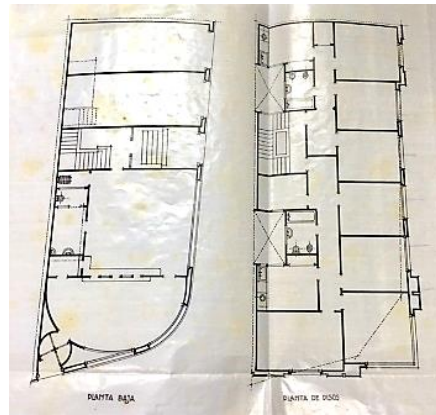
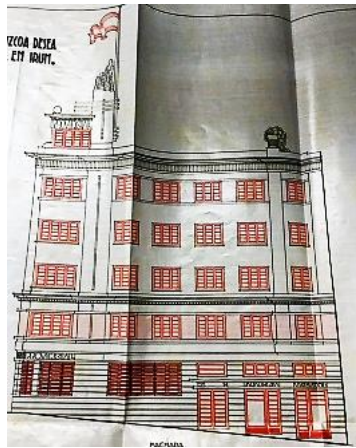
<sup>80</sup> A.M.I./ I.U.A., 335/15.

<sup>81</sup> Francisco Javier Muñozen "Ruinas y grietas en la arquitectura vasca de posguerra. La Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones en el País Vasco" artikuluan ongi azaltzen den moduan, 1938ko martxoaren 25ean sortu zen zerbitzua izan zen. Europako beste herrialde batzuetan jada zeuden inizatibak kopia zituen Espainiak. Hainbat obra municipal, eraikin erlijioso eta eraikin partikular berreraikitzeeko diru- laguntza eman zuen. Irunen kasuan parte hartu zuen, nahiko hiri garrantzitsua izan zelako gerla garaian, baita bertan zegoen industriagatik ere. Dena den, berreraikitze hauek gauzatu baino propaganda hutsak izan ziren kasu askotan.

<sup>82</sup> AA.BB: op. cit., 65- 78.orr.

<sup>83</sup> A.M.I./ I.U.A., 427/8.

<sup>84</sup> AA.BB: op. cit., 65- 78.orr.



20. Irudia. San Martzial kaleko eraikinaren garaiko planoak<sup>85</sup>

Irungo kasuan, nahiko garrantzitsua da 1936- 40.urteen tartea asko eraiki zelako. Irunek nahiko diru zeukan eraikuntzaren sektorea martxan jartzeko. Hortaz, onartu egin zen arrazionalismoa, eta honen aldaketak kutsu espresionistekin nahastea. Beraz, ortodoxia albo batera gelditu zen, malgutasuna goraiatuz. Hala ere, erregimenaren gustuko eraikin historizista edo akademikoak gehiago nagusitu ziren. Azken eraikin honen eskema askotan errepikatu zen<sup>86</sup>.

Azkeneko eraikinak berreraikitze garaikoak dira, gerraoste garaikoak. Lehenik aztertuko duguna, Jose Iribarren arkitektoak gauzatu zuen eta gertaera garrantzitsua markatu zuen falangearen monumentu bezala har zitekeen eraikina izango zelako. 1937. urtean eraiki zen eta popularki “La Visera” (23. Irudia) modura ezagutzen zen<sup>87</sup>. Autobus estazio modura lan egiteko pentsatu zen, nahiz eta ondoren zentro komertzial txiki modura erabili. Izan ere, Irungo hazkundeak demografia igoera bat ekartzearekin batera, zerbitzuen sektorea hirian ere handitu egin zen, eta hortaz, dendak ezartzeko leku baten beharra zegoen. Ondorioz, eraikin honen proposamena egin zen, autobus estazio eta komertzioen espazioa batean nahastuz<sup>88</sup>. Eraikinean bereziena, hormigoiz eginiko arkupea zen, komertzioak babesten zituena, falka (cuña) formako oinplano batekin. Oso eredu egokia da gerraosteko arkitektura faszista ezagutzeko, erregionalismo edota *neoescorialense* ohiko estiloak alde batera utziz<sup>89</sup>. Duela urte gutxi arte eraikinak komertzio leku funtzioa betetzen zuen bota zuten arte.

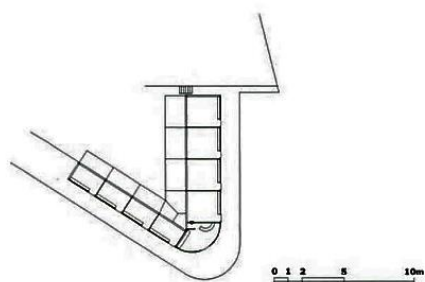
<sup>85</sup> A.M.I./ I.U.A., 427/8.

<sup>86</sup> AA.BB: op. cit., 65- 78.orr.

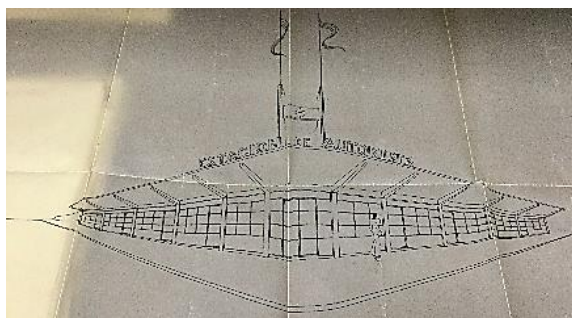
<sup>87</sup> ibid., 97-99.orr.

<sup>88</sup> A.M.I./ I.U.A., 1530/7.

<sup>89</sup> AA.BB: op. cit., 97-99.orr.

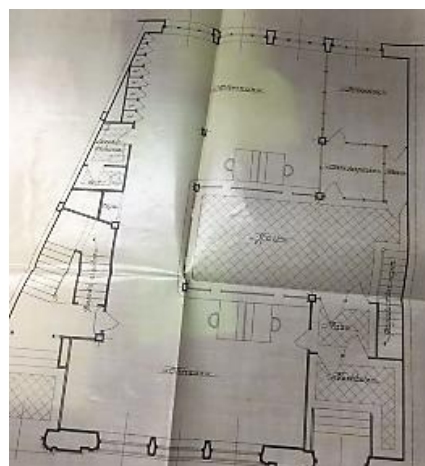


22. Irudia. Eraikinaren garaiko argazkia<sup>90</sup>



23. Irudia. "Visera"-ren kanpoaldeko irudia<sup>91</sup>

"Casa para el Banco de San Sebastian" (24. Irudia) Domingo Aguirrebengoak egin zuen. Eraikin honetan autarkiaren errepertorio formalak ondo ikus daitezke klasizismo eskualensearen bitartez. Hala ere, barruko egitura berezitasunak ditu, izan ere, hurrengo hamarkadetan garatuko den tipo konstruktibo partikularra erakusten du. Banku baten egoitza zen, eta beheko solairuan, publikora irekitako bulegoa zeukan. Goiko etxebizitzaren programak, alokairua zeukatenentzat eta langileentzat, argizatutako patioaren inguruan antolatzen zen. Beraz, eskualensea eta klasizismoa nabaritzeaz gain, toke historizista eta neoklasikoa ere badu eraikinak. Inperio Espainiarraren prestigioa goraiatzea zuela helburu pentsa daiteke, "moderno" zenaren aurrean<sup>92</sup>. Eraikinaren egoera gaur egun oso ezberdina da, sutearekin hondatu egin baitzen eta beraz, berreraiki egin behar izan zen.



24. Irudia. "Casa para el Banco de San Sebastian"-en planoak<sup>93</sup>

<sup>90</sup> AA.BB: op. cit., 120.orr.

<sup>91</sup> A.M.I./ I.U.A., 1530/7.

<sup>92</sup> AA.BB: op. cit., 65-78.orr.

<sup>93</sup> A.M.I./ I.U.A., 335/4.



### 3. ONDORIOAK

Behin Irungo zabaltze prozesua eta arkitektura aztertu ondoren, argi dago irunen garrantzia XIX. mende bukaeran eta XX. mende hasieran oso garrantzitsua izan zela. Mugan egoteak ematen dion garrantzia handia izaten jarraitzen du. Garaian, aduanen leku aldaketarekin, hiriaren ekonomia asko hobetu zen, alde batetik, lan gehiago suposatu zuelako, eta bestetik, kontrabandoaren bitartez jendeak dirua irabazten zuelako.

Mendeetan zehar, Irun Hondarribiako hiribilduaren menpe egon zen baina behin independentzia lortu zuenean, bere mugako hiri kondizioari probetxua ateraz aurrera atera zen. Dena den, inguruan 1. sektorea nagusitzen zen, baina Irun oso denbora gutxian 2. eta 3. sektoreak bereganatu zituen. Industria eta zerbitzuak nagusitu ziren hiri bat bihurtu zen oso urte gutxitan. Honen ondorioz egon zen ekonomia igoerak burgesia erakarri zuen, aldi berean gustu ezberdinak zituenak. Beraz, Europako influentzia desberdinak plazaratu ziren arkitektura alorrean batez ere. Hortaz, posiblea izan da arkitektura aztertzerako orduan, eragin eta eraikin hain ezberdinak agertzea.

Burgesiaren eragina are handiago izan zen trenbidearen etorrerarekin. Izan ere, ekonomian eragin handia izan zuen, baita demografian ere (lanpostu gehiago) eta beraz aldi berean, zuzenki hiriaren zabaltze prozesua baldintzatu zuen. Oso garrantzitsua zen trenbideari kokaleku on bat jartzea. Ondorioz, hiriaren ardatza aldatu eta trenbidea honekiko perpendikular jartzea erabaki zen, geltokira bidea erraza izan zedin. Esan bezala, trenbidearen etorrerak, demografian eragina izan zuen lanpostu gehiago sortu zituelako eta beraz, estatuko beste tokietatik jendea bertara mugitu zen. Hortaz, etxebizitzaren demanda igo egin zen era masibo batean. Berriz ere etxeen beharra nagusitu zen proiektu ezberdinekin betetzen saiatu zirenak eta aldi berean, arkitektura tipologia ezberdinak plazaratu zituztenak.

Bukatzeko hortaz, Irungo hiriak historian zehar mugan egoteak arazo eta eraso ugari suertatu zizkion hiri zelataria zelako (eskudoan ondo adierazten duen moduan) eta ondorioz, askotan berreraiki behar izan zuten hiribildua. Baina jada, XIX. mende bukaeratik, aduanaren ezarpenarekin, hiriaren izaera aldatu egin zen industria eta zerbitzu hiri bilakatuz, baita Espainiaren Europako ate ere. Beraz, Irungo hiria dibertsitatearen sinonimo bilakatu zela esan daiteke.

#### 4. BIBLIOGRAFIA

- AA.BB: *Guía de arquitectura 1850- 1960 Gipuzkoa*. Donostia, Editorial Nerea, S.A., 2004.
- ALONSO PEREIRA, J.R.: *Introducción a la historia de la arquitectura*. A Coruña, Universidade da Coruña, 1995.
- ARRIZABALAGA MARIN, S. & ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *Historia de Irun*. Irun, Ayuntamiento de Irun, 2014.
- BENEVOLO, L.: *Historia de la arquitectura moderna V.I*. Madrid, Taurus Ediciones, 1963.
- CATALAN MARTINEZ, E. & MUGARTEGUI EGUIA, I.: *Gipuzkoa industrial (1886- 1924)*. Bilbo, Euskal Herriko Unibertsitatea, 2017.
- DE URANZU, L.: *Un pueblo en la frontera*. Irun, Luis de Uranzu Kultur Taldea, 2003.
- ECHENAGUSIA, J. & ZUBIRIA, J.: *Irun Bidasoa: lo que el río verá*. Irungo Udala, 2003.
- ETXEPARE IGIÑIZ, L. & GARCIA NIETO, F.: *Luis Vallet de Montano (1894- 1982): Arquitecto de frontera*. Donostia- San Sebastián, COAVN Delegación de Gipuzkoa, 2015.
- GRAVAGNUOLO, B.: *Historia del urbanismo en Europa 1750- 1960*. Madrid, Akal, 1998.
- MARTINEZ GOMEZ, M. V.: *Arquitectura en el Paseo Colon de Irun, desde 1865*. Irun, Irungo Udala, 1998.
- NAVAS, E.: *Irun en el siglo XX (1900- 1936)*. Donostia, Sociedad Guipuzcoana de ediciones y publicaciones, S.A., 1977-1984.
- NAVAS, E.: *Irun en el siglo XX (1936- 1959)*. Donostia, Sociedad Guipuzcoana de ediciones y publicaciones, S.A., 1977-1984.

## WEBGRAFIA

- AGIRRE MUXIKA, L.A.: "Pedro Guimón: una aproximación", *Revisión del arte vasco entre 1875- 1939*, 2004, 217- 233.orr. <http://hedatuz.euskomedia.org/2577/1/23217233.pdf> (2018.05.28an kontsultatua).
- ALCAIDE GONZALEZ, R.: "El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: el caso de Barcelona 1848- 1900", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 194. zbk., 2005, GB. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-65.htm>. (2018.04.12an kontsultatua).
- BARQUIN, R.: "El turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855- 1900)", *TST*, 24.zbk., 2013, 110-136.orr. [http://portal.uned.es/pls/portal/docs/PAGE/UNED\\_MAIN/LAUNIVERSIDAD/UBICACIONES/05/DOCENTE/RAFAEL BARQUIN GIL/BARQUIN TST2\\_4.PDF](http://portal.uned.es/pls/portal/docs/PAGE/UNED_MAIN/LAUNIVERSIDAD/UBICACIONES/05/DOCENTE/RAFAEL_BARQUIN_GIL/BARQUIN_TST2_4.PDF). (2018.04.12an kontsultatua).
- *Biblioteca Nacional de España*. <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0002005329&page=15&search=proyecto+para+el+ensanche+de+irun&lang=en> (2018.06.06an kontsultatua).
- CAPEL, H.: "Ferrocarril, territorio y ciudades", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 717.zbk., 2007, GB. <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm> (2018.05.02an kontsultatua).
- CARBALLO, B., VICENTE, F., PALLOL, R.: "Entre palacetes y corralas: procesos de segregación socioespacial en el nuevo Madrid (1860- 1905)", *Ayeres en discusión: Temas claves de Historia Contemporánea hoy*, 2008, GB. <https://www.ahistcon.org/PDF/congresos/publicaciones/Murcia.pdf> (2018.06.06an kontsultatua).
- FERNÁNDEZ CUESTA, G.: "Crecimiento urbano y modernización en España entre 1857 y 1900", *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, 84-85.zbk., 2011, 5- 46.orr.

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3817696.pdf>.

(2018.04.12an kontsultatua).

- GONZALEZ YANCI, M.P.: "El impacto del ferrocarril en la configuración urbana de Madrid. 150 años de historia del ferrocarril", *En ferrocarril y ciudad. Una perspectiva internacional*, 2002, GB. <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/05.pdf> (2018.05.28an kontsultatua).
- *Irungo Udal Artxiboa*. [http://www.irun.org/archivo/home.asp?id\\_idioma=2](http://www.irun.org/archivo/home.asp?id_idioma=2) (2018.06.06an kontsultatua).
- MUÑOZ FERNANDEZ, F.J.: "Ruinas y grietas en la arquitectura vasca de posguerra. La Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones en el País Vasco", *XVI Congreso Nacional de Historia del Arte*, 2006, 823-830.orr. [https://www.academia.edu/16484719/Ruinas\\_y\\_grietas\\_en\\_la\\_arquitectura\\_vasca\\_de\\_posguerra. La Direcci%C3%B3n General de Regiones Devastadas y Reparaciones en el Pa%C3%ADs Vasco Ruins and Cracks in the Basque Postwar Architecture. The General Directorate of Devastated Regions and Reparations in the Basque Country](https://www.academia.edu/16484719/Ruinas_y_grietas_en_la_arquitectura_vasca_de_posguerra. La_Direcci%C3%B3n_General_de_Regiones_Devastadas_y_Reparaciones_en_el_Pa%C3%ADs_Vasco_Ruins_and_Cracks_in_the_Basque_Postwar_Architecture. The_General_Directorate_of_Devastated_Regions_and_Reparations_in_the_Basque_Country) (2018.05.28an kontsultatua).
- NAVASCUES PALACIO, P.: "Regionalismo y arquitectura en España (1900-1930)", *Arquitectura y vivienda*, 1985, GB. [http://oa.upm.es/6595/1/Navascues\\_19.pdf](http://oa.upm.es/6595/1/Navascues_19.pdf) (2018.06.06an kontsultatua).
- NAVASCUES PALACIO, P.: "El problema del eclecticismo en la arquitectura española del siglo XIX", *Arquitectura española contemporánea: documentos, escritos, testimonios inéditos*, 2002, 22- 34.orr. <http://oa.upm.es/7033/1/11112102.pdf> (2018.06.06an kontsultatua).
- ORTUETA HILBERATH, E.: "La homogenización del proyecto de obra privada en Tarragona durante el siglo XIX y principios del XX", *Norba: revista de arte*, 24.zbk., 2004, 147-164.orr.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2282628>.

(2018.05.01an kontsultatua).

- ORTUETA HILBERATH, E.: “Los expedientes de licencias del siglo XIX y la Historia de la Construcción”, *Actas del Cuarto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, 809-819.orr.  
[http://www.sedhc.es/biblioteca/acta.php?id\\_act=5&id\\_cng=5](http://www.sedhc.es/biblioteca/acta.php?id_act=5&id_cng=5)  
(2018.05.01an kontsultatua).
- PACHO FERNANDEZ, M.J.: “Housing architecture. Typologysation and proposal to criteria for patrimonial status”. *Rehab 2014 the international Conference on Preservation, Maintenance and Rehabilitation of Historic Building and Structures. Book of Abstracts*, 2014, 745- 756.orr.  
[https://www.academia.edu/35803865/Housing\\_architectureTypologysation\\_and\\_proposal\\_to\\_criteria\\_for\\_patrimonial\\_status.pdf](https://www.academia.edu/35803865/Housing_architectureTypologysation_and_proposal_to_criteria_for_patrimonial_status.pdf)  
(2018.05.28an kontsultatua).
- SAMBRICIO, C.: “De la ciudad lineal a la ciudad jardín. Sobre la difusión en España de los supuestos urbanísticos a comienzos del siglo”, *Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana*, 94.zbk., 1992, 147- 159.orr.  
[http://oa.upm.es/1551/1/SAMBRICIO\\_ART\\_1992\\_01.pdf](http://oa.upm.es/1551/1/SAMBRICIO_ART_1992_01.pdf)  
(2018.05.15ean kontsultatua).
- SERRANO RODRIGUEZ, A.: “El ferrocarril y la configuración del territorio. 1848 a 1930”, *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848- 1998: economía, industria y sociedad*, 1999, 851- 902.orr.  
<http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Alicante1998/pdf/42.pdf>  
(2018.05.15ean kontsultatua).