

Euskal Herriko Unibertsitatea/Universidad del País Vasco

Gizarte eta Komunikazio Zientzien Fakultatea

Soziologiako Gradua

GRADU AMAIERAKO LANA

**DONOSTIAKO HIRI-ANTOLAMENDUAREN
ANALISIA: FRANKISMO GARAIKO HIRU PLAN
URBANISTIKOREN AZTERKETA**

Ikaslea: Uxue Querejeta Arza

Tutorea: Jose Maria Beascochea

Leioa, 2023ko maiatzaren 16a

LABURPENA

Lan honetan Donostiako urbanizazio prozesuaren analisi bat egingo da, eta horretarako, frankismo garaiko hiru plan urbanistiko aztertuko dira, lehenengoa Gipuzkoa mailakoa, bigarrena eskualde mailakoa, eta hirugarrena Donostia berarena. Hala, plan horiek deskribatzeaz gain, hirian eragin zituzten efektuak ikertzea du helburu, eta garaiko testuinguruko zenbait prozesurekin dituzten loturak ezarriko dira. Horretaz gain, hiri-antolamenduak hainbat fenomeno sozial eta politikorekin dituen harremanak ondorioztatuko dira.

SÍNTESIS

En este trabajo se hace un análisis del proceso de urbanización de Donostia, y para ello se analizarán tres planes urbanísticos de la época del franquismo, la primera a nivel provincial, la segunda comarcal y la tercera de la propia ciudad de Donostia. Además de describir los planes, el objetivo es investigar los efectos que tuvieron en la ciudad, mediante la relación que tienen con varios procesos del contexto de la época. Asimismo, se hablará de las consecuencias que tiene el ordenamiento urbano con fenómenos sociales y políticos.

SUMMARY

This work is the analysis of the urban process of Donostia, and it will analyze three urbanistic plans that were made during Franco's regime. The first one is located in Gipuzkoa, the second one in the region of Donostia and the third one in Donostia. In addition, it describes the plans, and the aim is to study the consequences they made on the city, by making connections with some process that happened during that period. Moreover, it considers the consequences of urbanism in social and political causes.

AURKIBIDEA

1. Sarrera.....	3
2. Metodologia.....	4
3. Marko teorikoa.....	6
3.1 Aurrekariak.....	6
3.2 Hiru planen analisisa: ezaugarriak identifikatzea eta garapena aztertzea.....	15
3.2.1 1943ko Gipuzkoa Probintziako Antolamendurako Plana.....	16
3.2.2 1950eko Donostiako eta bere Eragin Eremuko Antolamendurako Plana.....	20
3.2.3 1962ko Donostiako Hiri Antolamendurako Plan Orokorra.....	24
4. Aztertutako hiru planen eragina Donostian.....	29
5. Ondorioak.....	35
Bibliografia.....	39

1. SARRERA

Lan honetan frankismo garaian Gipuzkoan aplikatu ziren hiru antolamendu urbanistikorako plan aztertzen dira, Donostian izan zituzten ondorioak aztertzeko helburuarekin. Zehazki, proiektu horiek 1943, 1950 eta 1962an onartu ziren, eta hurrenez hurren, Gipuzkoaren, Donostiaren Eragin Eremuraren eta Donostia beraren urbanizazio prozesurako diseinatu ziren. Hala ere, horrek ez du esan nahi hiri-antolamendurako planak garai honetan hasi zirenik, lanean azaltzen den bezala, aurrekariak XIX. mendean kokatzen baitira.

Zentzu honetan, plan bakoitzaren deskribapena egiten da; hau da, zeintzuk izan ziren horiek sortzeko arrazoi eta beharrak, proposatzen diren nondik-norakoak eta garapen prozesuan egondako gorabeherak. Baina lan deskriptibo bat egitetik haratago, planen eraginak ere aztertzen dira, eta horretaz gain, garaiko zenbait fenomenok, hala nola, migrazio olatuek eta ekonomiaren garapenak hiriburuan izandako efektuak.

Hala, lana lau zatitan banatzen da. Hasteko, metodologiaren atalean azterketa egiteko zein forma aukeratu den azaltzen da, eta horretaz gain, planteatzen diren helburuak. Hori eta gero, marko teorikoa bi zatitan banatua dago, lehenik eta behin, aurrekarietan 1845etik 1936 bitarte Donostian egondako hiri-antolamendu prozesua azalduko da, eta ondoren, lanaren mamia diren hiru plan urbanistikoak aztertuko dira orden kronologikoan. Hori eta gero eta jada aipatu bezala, plan horiek Donostian eragindako efektuak garatuko dira, momentuko testuinguru politiko, ekonomiko eta sozialarekin loturak egitearekin batera. Bukatzeko, hainbat ondorio mahaigaineratuko dira, izan ere, plan horien garapenak zenbait aspektutan gaur egungo Donostia egituratu du. Ez hori bakarrik, Donostia hiri burgesaren eredutik haratago aztertzeak jada gogoetarako jarrera planteatzen du, eta etorkizuneko hiriaren izaeraren inguruan galdegiten du.

Azken finean, deskribapen huts batetik haratago, antolamendu urbanistikoak eragiten dituen ondorioen inguruko lan bat da, eta espazioaren antolamenduak sortzen dituen prozesu sozialen inguruko hausnarketa bat planteatzen du, horretarako, hiru plan hauek oinarritzat hartuta.

2. METODOLOGIA

Lan hau praktika metodologiko historikoan oinarrituko da; hau da, iturri bibliografikoen azterketaren bitartez, Donostiaren garapen eta aldaketa urbanistikoak ikertuko dira. Horretarako, besteak beste, zenbait historialari eta geograforen lanak, zentsuak, aldizkariak eta dokumentu ofizialak hartuko dira kontuan.

Ikergaia frankismo garaiko Donostian kokatzen da, eta hurrenez hurren, lurralde historikoan, eskualdean eta hirian egin ziren hiru antolamendu plan aztertzen ditu: 1943ko Gipuzkoa Probintziako Antolamendurako Plana, 1950eko Donostiako eta bere Eragin Eremuko Antolamendurako Plan Orokorra eta 1962ko Hiri Antolamendurako Plan Orokorra.

Ikergaia kokatuta, lanak helburu batzuen baitan jardungo du, eta horien bitartez garatuko da lan honek proposatzen duen kezka. Horretaz gain, ondorio batzuk planteatzera eramango gaituzte, gaiaren inguruko gogoeta eraginez. Hala, maila orokor batean, XX. mendeko bigarren herenean Donostiako hiri-antolamenduaren garapena eta bere eragina aztertzea da lanaren helburua, eta horretarako, 1943ko, 1950eko eta 1962ko jada aipatutako planak erabiliko dira. Bada, Donostiak mende hartan izandako aldaketa prozesuak ulertzeko, besteak beste arlo urbanistikoan, ezinbestekoa da bere eragin eremua, edo beste modu batean esanda eskualdea, ezagutu eta aztertzea, eta aldi berean, probintziaren perspektiba ere kontuan hartzea. Gainera, plan bakoitza aurrekoaren ondorio bat da, hori dela eta, ikergaia Donostia den arren, hiri-antolamenduaren prozesua bere osotasunean ulertzeko, beharrezkoa da dimentsio ezberdinak dituzten hiru plan hauek ikertzea.

Modu horretan, Donostiak izandako garapen urbanistikoa zein modutan gertatu zen ikertuko da; hau da, zeintzuk izan ziren plan horiek aurrera eramatea erabaki zuten faktoreak, figurak eta agenteak eta nolakoa zen garaiko testuingurua. Beste aldetik, garapen hori zenbaterainokoa izan zen ezagutzeko, plan horien ezaugarriak identifikatuko dira: proiektua egitearen beharra, hasierako planteamendua, beteko dituen oinarriak, konponduko dituen arazoak eta izandako garapena. Hori eta gero, hiru planek hiriburuan izan zuten eragina aztertuko da, eta bukatzeko, Donostiak osatzen duen hiri ereduaren inguruko hausnarketa mahaigaineratzea ere bilatzen du lanak.

Helburu horiek burutzearekin, hainbat ekarpen lortzea espero da. Hasteko, hiri burgesaren eredu izateak, antolamendu urbanoaren prozesuan nolako eragina izan duen erakutsiko du, eta horrek, hiri ereduari buruzko hausnarketarako espazioa zabalduko du, perspektiba historikotik zein egungo errealitatetik gogoeta sustatuz. Horretaz gain, hiru planek Donostiako garapen urbanistikoan izandako eraginek egun ezagutzen dugun hirian ekarri dituzten ondorioen gogoeta egingo da, garai zehatz hartan hartutako erabakiek etorkizuneko hiri baten izaeran dituen efektuak kontuan hartuta.

3. MARKO TEORIKOA

3.1 Aurrekariak (1845-1936)

Gaur egungo Donostiaren aspektu ekonomiko, politiko eta urbanoak ulertzeko, ezinbestekoa da gutxienez bi mende atzera jotzea, izan ere, azken 200 urtetan izan du hiriak garapenik handiena zentzu ugarritan. XIX. mende hasieratik, Gipuzkoako zerbitzu eta eskumenak Donostian zentralizatzeko joera hartu zen, eta 1854an zehaztu zen hiriburu bilakatzea, modu hartan, jada erdigune finantzarioa zena, administratiboa ere izatera pasa zen (Calvo, 1983). Hala, lurralde historikoko erreferentzia puntua bihurtu zen alderdi kultural, ekonomiko eta politikoan (Artola, 2000).

Erdi Arotik merkataritza izan da hiriko jarduera nagusia, eta garai honetan, probintziako burgesia jada bertan bizi zela, lurraldearen lehenengo industrializazio fasea hasi zen, kapitalismo komertzial izatetik, industrial batera pasatzeko pausoak ematen hasita (Calvo, 1983). Dena den, industriaren garapena motela izan zen 1876 urte arte, azken gerra karlista bukatu arte, alegia (Fernández Cuesta, 2012).

Espazioaren hazkundeari dagokionez, burgesiak kudeatu zuen, botere politikoa, aberastasuna eta aurrerapen teknologikoak eskura zituela. Gainera, klase altukoek mesedetan, aduanak 40ko hamarkadan kostaldera mugitu ziren, ontzien jardun nagusia Pasaiako portura mugitu zen eta lantegiak kanpoaldera alboratu ziren, bertan langile auzoak sortu zituen (Fernández Cuesta, 2012). Hala ere, oraindik oztopo handi bat zegoen hiria zabaltzeko eta negozioak egiteko: harresia. Hiriko biztanleria gehiena harresien barruan bizi zen arren, kaleak oso estuak ziren, jendea pilatuta bizi zen eta osasun eta higiene arazoak zeuden, horretaz gain, ez zegoen etxebizitza gehiago egiteko tokirik (Artola, 2000). Azkenean, 1863ko apirilaren 22ko Errege Agindu baten bitartez, harresiak botatzeko baimena eman zen (Saéz, Gómez eta Larrinaga, 2017), eta hurrengo urtean bota ziren (Artola, 2000).

Dena den, oraindik ere behar handi bat zegoen egoera eta aldaketa guzti hauei erantzungo ziena, bide komunikatiboen hobekuntzarena, hain zuzen ere, eta espainiar Estatuan aurrerapen hau ematean, iritsi ziren hobekuntzak probintziara (Calvo, 1983). Hala,

1847an Madril-Irun errepidearekin, Donostiak estatuarekin komunikabide zuzena lortu zuen (Sáez et al., 2017).

Gauzak horrela, 1864a urte gakoa izan zen Donostiarentzat. Alde batetik, Madril-Irun trenbidearekin espainiar Estatua Europarekin harremanetan jartzea lortu zen (Calvo, 1983), eta bestetik, zabalgunearen sorrerak jende pilaketan arazoari aurre egiteko planteamendua suposatu zuen (Artola, 2000). Izan ere, hazkunde demografikoaren momentuan, Europan zabalgunek sortzen hasi ziren, hirietako bizitza sostengaezinak burgesia kezkatua baitzeukan. Hala, hiriak zabaltzen hasi ziren, eta horretarako marko judizial bat sortu zen, etxebizitzak modu antolatu batean eraikitzen zirela bermatzeko (Artola, 2000).

Modu hartan, Donostiako Udalak Ildefons Cerdàk Bartzelonan egindako proiektua eredutzat hartuta, etorkizuneko hiriaren plano lehiaketa bat deitu zuen. Guztira hamabi izan ziren aurkeztutako proiektuak, eta Antonio Kortazarrenak irabazi zuen arren, bigarren postuan geratu zen Martin Saracibarrenetik elementu asko hartu ziren, batez ere berdeguneekin zerikusia zutenak. Azkenean, Donostiar burgesiaren arteko eztabaida luzeak eta gero, 1866an bigarren honek proposatzen zuen zumardia onartu zen (Artola, 2000).

Hala ere, Saracibarren “Valladolid” proiektuak espazio publikoarekiko kezka adierazten zuen arren, hiriak agerikoak zituen hainbat arazori ez zien irtenbiderik ematen. Kortazarrek beste aldetik, aurkeztutako “Porvenir” proiektuan ikuspegi osatuago bat erakusten zuen, auzi horiei konponbidea proposatzeaz gain, hiria handitzeko gaitasun handia zuelako. Izan ere, erabilgarri zegoen espazioari etekinik handiena lortzeko xedea zuen arkitektoak (Martín, 2004). Proiektua plano ortogonalean oinarritzen da, kale zabal eta luzeak osatzen dute, eta Zabalgunea eta Alde Zaharra lotzea lortzen du. Horretarako, 47,5 hektarea erabiltzeko asmoa erakusten zuen, eta ibaia bideratzeko lanak egin behar izan ziren, lur hori urbanizagarria bihurtu zedin. Bestalde, bi elementu nagusi bereiz daitezke, alde batetik, kalerik luzeena, “La Avenida” bezala ezagutzen dena, 35 metroko zabalera eta 500 metroko luzerakoa. Honakoa perpendikularra da Kale Nagusiarekiko, eta Santa Katalina zubian hasitan, La Kontxako hondartzan bukatzen da. Bestetik, Gipuzkoa Plaza, Foru Diputazioak izena ematen diona, eta inguruan hamabost kalitatezko etxadi burges dituena (Sáez et al. 2017).

Kortazarren proiektuak ikuspegi global eta berritzailea erakusten zuen, eta hiria bizitzen ari zen aldaketetara eta garaietara moldatzen zen. Horretaz gain, trenbideari eta portuari ere proposamenak eskaini zizkion, momentu hartan ezinbestekoa zena (Martín, 2004).

Urteak aurrera joan ahala, Kortazarren planoari aldaketa batzuk egin zitzaizkion, horien artean, Nemesio Barriocanalek sinatutakoa, 1873an onartu zena, zeinak eraikitzeko eremua hegoalderantz hedatzen zuen, kale batzuk zabalagoak egiten zituen eta Prim Jenerala kalea ezartzen zuen. Aipatu beharra dago Udalak plan hauek garatzerako orduan, arazoak izan zituztela San Martín eta Amara Zaharra auzoetako jabeekin, bertan jada eraikin batzuk bazeudelako, baina gehienak akordioen bitartez konpondu ziren (Saéz et al., 2017). Dena den, jabetza pribatuko eraikinak gutxienekoak ziren, zabalguneko orubeak urtetan zehar Estatuaren gotorleku militarrek izan baitziren, gainera, arrazoi berarengatik, eraisteko errazak ziren. Datuetara eramanda, gutxi gorabehera zabalgunea izango zenaren %44 zen Estatuarena (orube militarrek), %50a Udalak bereganatutako padura, eta %4 besterik ez jabetza pribatukoa (Walton, 2002).

Arestian aipatu bezala, bigarren sektorea pixkanaka garatzen ari zen, baina periferian, eta horren adibide ditugu Añorgako La Esperanza zementu lantegia, 1858an Rezolarengandik irekia izan zena, eta Antiguoko La Providencia, 1864koa eta Rezola eta Lizarriturryrena. Hala, lantegien inguruan eta hiria inguratuz, auzoak eratzen joan ziren. Antiguoren kasuan, jada aipatutako La Providenza kandela, xaboi eta kolonia lantegiaren inguruan zabaldu zen auzoa, baita Suchard eta Cervezas El León lantegien inguruan ere (Fernández Cuesta, 2012). Mende bukaerarako, auzo honek jada hirigintza plan bat zeukan, Matia Kalearen inguruan auzoa antolatzeko helburua zuena, eta momentu horretan ere, Ondarreta Hondartzaren inguruak urbanizatzen hasi zen Sociedad Brunet y Cia. enpresa. Eremu honetan, kartzela eta beirazko botilak egiteko lantegia ziren eraikin nagusiak. Hala ere, auzoko benetako urbanizazio plana 1921ean garatu zen, Luis Elizalderen eskutik, zeinak plano ortogonalak aplikatu zuen, hondartza aldera lorategi-hiri ereduko etxadiak egin zituen, eta beste aldean berriz, solairu askoko etxebizitza altuak (Saéz et al., 2017).

Urumearen eskubi aldean, Norteko Geltokiaren inguruan, Atotxa-Egia auzoa sortzen ari zen. Bertan ere hainbat lantegi zeuden, eta garrantzitsuenak tabako fabrika, Herederos de Múgica eta Cerámica Eguía ziren (Fernández Cuesta, 2012). Trenbidea zela eta, isolatua egon

zen urtetan zehar, dena den, zezen plaza (1876), Kristina Enea parkea (1890) eta futbol zelaia (1913) bertan eraiki ziren (Sáez et al., 2017).

Amaran ere bazeuden lantegiak: material elektrikoena, Tavira eta Jerónimo Iceta burdinola (Fernández Cuesta, 2012). Zabalgunearen hegoaldean muga egiten kokatzen zen arren, padura eremu bat zenez gero, urbanizatzea konplexua izan zen. Gainera, jabetza batzuk pribatuak ziren, baina Udalak 1895ean hasi zituen planak, Barrio eta Goicoa arkitektoek aurkeztutako memoriaren harira. Kasu honetan ere proiektuen lehiaketa batera deitu zen, eta Azqueta eta Gurruchagarena onartu zen 1922an, plano ortogonal jarraitzen zuena (Sáez et al., 2017).

Ekialdeko auzoei dagokienez, XIX. mendean zehar langileentzako etxeak eraiki ziren, batzuk hiri-lorategi estilokoak, batez ere Ategorrieta-Mirakruz eremuan eta beste batzuk berriz, bloke txiki motakoak, Buenavista eta Herrera inguruan. Bestalde, Altzak nukleo urbano txiki bat osatzen zuen (Saéz, 2017). Pasaiari dagokionez, portuak gero eta garrantzia handiagoa zuen, eta lantegiak ere eraikitzen hasi ziren, besteak beste, Delaunet material elektrikoaren fabrika (Fernández Cuesta, 2012).

Hiria antolatzen ari zen bitartean, biztanleria ere eremuka banatzen ari zen. Izan ere, urbanismo plan hauek funtzio ekonomiko, sozial eta politiko bati erantzuten zioten: erdigunea aberatsentzat izatea eta inguruak langileentzat uztea. Arestian aipatu bezala, Kortazarren Zabalgunea izan zen eraikuntzarik esanguratsuen, eta bertan, Ekialdeko Zabalgunearekin batera, eraikinen %45 biltzen zen (Alonso eta Beascochea, 1998). Hala, aberatsak zabalguneeetan bizi ziren, eta langileak berriz, lantegien inguruak egindako auzoetan. Hori datuetara eramanda, zehazki errentara, hiru geruza bereiz daitezke, baxuenetik altuenera: auzo periferikoak eta Gros; Alde Zaharra, eta zabalguneeak (Alonso eta Beascochea, 1998).

Horretaz gain, 1892an hirian 7.500 pezetatik gorako Errenta Gordina zeukaten eraikinen %2,4 periferian kokatzen zen, %9,64 Alde Zaharrean eta %87,95 zabalguneeetan, azken honen kasuan gainera, Boulevard eta Askatasunaren Hiribidearen artean kokatzen ziren gehien bat. Beraz, argi ikusten da klase sozialen distribuzioa hiriaren banaketan. Ez hori bakarrik, aberatsenen kasuan, etxebizitza bat edukitzeaz gain, turistentzako alokairuzko pisuak izatea errentagarria zen, turismo denboraldian maizterrak ziurtatuak baitzeuden (Alonso eta Beascochea, 1998). Dena den, errealitate honen beste aldean, langileriaren

egoera dugu. Erdigunea kalitatezko gunea zenez gero, industria periferian eta inguruko herrietan kontzentratu zen, modu horretan, klase baxuko biztanleak bertan bizi ziren (Calvo, 1983).

Aurrean daukagun taula honetan, Donostiako auzoen banaketa ageri da urbanizatutako hektareen arabera. Erreparatuz gero, argi geratzen da desoreka handi bat dagoela erdigunearen eta inguruko auzoen artean, batez ere Zabalgunearekin alderatuz gero.

Taula 1: Urbanizatutako azalera Donostian (1900)

AUZOA	URBANIZATUTAKO HEKTAREAK
Alde Zaharra	39
Zabalgunea	70
Amara	1
Egia	14
Antiguo	16
Igeldo	1
Loiola	1
Ulia	5
Zubieta	1
Intxaurreondo	2
Guztira	162

Iturria: norberak egin "La comarca de San Sebastián: Crónica de una formación urbana"-ko datuekin (1980).

Bigarren taula honek berriz, aurrekoa osatzen du. Izan ere, hiriaren industrializazio prozesua ezaugarritzen duen elementu bat lantegien kokapena da, periferia izan baitzen bigarren sektoreari heldu ziona, hiriburuaren erdigunea beste motatako zerbitzuentzat utzita. Hala, espazioaren antolaketa honek klase sozialen banaketa ere erakusten du, aldirietako herriak izan baitziren langile klasea jaso zutena, etxebizitzak lantegien inguruan eraiki baitziren.

Taula 2: Urbanizatutako azalera Donostia inguruko herrietan (1900)

HERRIA	URBANIZATUTAKO HEKTAREAK
Altza	1
Usurbil	4
Astigarraga	4
Hernani	16
Urnieta	5
PASAIA (Guztira)	31
Pasai San Pedro, Donibane eta Antxo	11
Pasaiako Portua	20
Lezo	2
Errenteria	13
Oiartzun	7
Guztira	83

Iturria: norberak egina “La comarca de San Sebastián: Crónica de una formación urbana”-ko datuekin (1980).

Hazkunde ekonomiko, demografiko eta urbanistiko hau, komunikabideen garapenak eta merkatzeak, zerbitzuen areagotzeak eta industriaren agerpenak ezaugarritzen zuten, eta horrek hirugarren sektoreko jarduera bat indartu zuen: udako turismoa (Calvo, 1983). Bada, Isabel II.a 1845ean azaleko ondoezak kentzeko itsasoko ur bainuak hartzera joan izanak, eta uda pasatzeko lekua izatea erabaki izanak, erreferentziazko hiria bilakatu zuen gorteen eta aberatsen artean (Saéz et al., 2017). Gainera, Maria Kristina Borboikoa 1887tik 1928ra arte ia uda guztietan bertaratu zen (Walton, 2013), eta luxuzko turismo hau bertako burgesiak aprobetxatu zuen, hiria Biarritzen parean jarri nahian. Hala, hiria kalitatezko eraikin dotoreetaz betetzen zen bitartean, besteak beste, kasinoa eta Miramar Jauregia (Fernández Cuesta, 2012), langile auzoak eta industria periferian eraiki ziren, kutsadura, zarata eta sute arriskuak hiritik kanpo uzteko asmoz (Walton, 2002).

Horrela, XIX. mende bukaeran bainuetxe turismoak indarra hartu zuen Donostian, penintsula iparraldeko beste hiri batzuetan gertatu zen bezala, horien artean Vigon eta Santanderren. Bada, trenbide-sarea sortzeak sustatu zuen klase altuen arteko turismo hau, eta kasu batzuetan, baserritar eremuko medikuek gomendatzen zieten bertakoei kostako hiri hauetara bertaratzea (Walton, 2013).

Turismo sasoia uztailean, abuztuan eta irailean kontzentratzen zen, baina urriraino ere iraun zezakeen, eta jolas-apustuek indar handia hartu zutelaren probesten zen, nahiz eta batzuk legez ez zeuden baimenduak. Dena den, langileen artean pobrezia nabaria zen, baina bisitarien erosotasuna gailentzen zen beste edozeren gainetik (Walton, 2002). Modu horretan, Donostia hiri eredu zehatz bat izatera bideratu ziren asmo guztiak, hiri burgesaren irudi perfektua izatera, alegia, beraz, hiri burges turistikoaren irudia mantentze aldera, hainbat neurri hartu ziren. Hasteko, dotorezia eta gustu ona ikustarazteko asmoz, horrelakoa ez zer oro desagerrarazi eta baztertu zen, eta horretarako, kontrol poliziala eta benefizentziarako laguntza handitu ziren. Horren bitartez, eskaleak, abandonatutako umeak eta prostitutak kale eta bisitariengandik aldentzea sorostetxeetan sartzeari lortu zen (Etxeberria, 2016). Bestalde, bizi kalitatearen adierazletzat hartuta, paisaia naturalaren edertasuna erakusteari garrantzia eman zitzaion, eta horretarako gune berdeak eta espazio publikoak egitea sustatu zen, horien artean, lorategiak eta parkeak. Esan beharra dago, aisialdirako espazio publikoak, lorategiak eta hainbat motatako eraikinak turistek eta jokoak hirian uzten zuten diruarekin eraikiak izan zirela (Calvo, 1983).

Jada aipatu bezala, hiria txukun eta garbi mantentzea ezinbestekoa zen, eta honen gaineko ardura hain zen handia, zeinak Donostia Europako higieze zerbitzuen estatistiketan lehenengoetako postuetan kokatzen zuen. Hori gutxi balitz, 1920 hamarkadan hiria Europako hiriburu handien parean kokatzen zen zerbitzu urbanoei dagokionez, eta 1930eko hamarkadarako jada Estatu mailako Udal Estatutuen zenbait helburu betetzen zituen, hala, Donostia Espainiako hirien abangoardian kokatzen zen (Calvo, 1983).

Kontuan hartuta Lehenengo Mundu Gerran espainiar Estatua neutrala mantendu zela, maila internazionalen Donostia erreferentzia puntu bilakatu zen, gerra eremutik urrun zegoen opor egonaldia baitzen. Urte horietako garapenak hurrengo urteetan egon ziren hainbat arazori aurre egiteko laguntza izan ziren, besteak beste, Primo de Riveraren jokoaren aurkako neurriak eta Maria Kristina erreginaren heriotza. Horretaz gain, herriko agintariek

koiuntura politikoa aprobetxatzen zuten hiriaren itxura indartzeko, eta 1931n Bigarren Errepublika iristean, gobernu berriko kideak hirira gonbidatu zituzten, Donostiako Hitzarmeneko urteurrena ospatzeko. Hala ere, Francoren diktadura iristean, Donostiak hiri turistiko garrantzitsua izaten jarraitu zuen, eta Franco beraz gain, erregimeneko agintariek ere bertan pasatzen zituzten opor denboraldiak (Walton, 2013).

Hainbeste mugimenduko garai honetan ezinbestekoa da demografia aldaketari erreparatzea, eta urte hauetan egon zen biztanleriaren bilakaera aztertzea:

Taula 3: Donostiako populazioaren bilakaera (1846-1930)

URTEA	BIZTANLERIA
1846	9.220
1857	15.911
1877	21.355
1887	29.047
1900	37.812
1910	49.008
1920	61.774
1930	78.432

Iturria: norberak egina INEko “Alteraciones de los municipios en los Censos de Población desde 1842”-ko datuekin.

Taulan ageri den bezala, hiria hamarkadetan zehar handitzen joan da, eta hori bakarrik jada azaldutako prozesu guztien ondorio bezala uler daiteke. Gainera, erritmo konstantea jarraitzen dugu, eta aipagarria da 1877 eta 1930 artean %2ko hazkundera eduki izana (Alonso eta Beascochea, 1998). Aldaketa horiei aurre egiteko, hiriak XIX. mendetik honezkeroko zerbitzu eta azpiegitura ugari martxan jarri zituen, hala nola, uraren kudeaketa 1848an eta horren hobekuntza 1896an, tranbia 1887an, edo gas bidezko argiztapena 1861ean, 1899an elektrizitate bidezkoa bilakatu zena (Calvo, 1983).

Azaldu bezala, aldaketa eta mugimendu handiko hamarkadak izan ziren, baina ezinbestekoa zaigu hiriaren antolamendua zein zentzu eta modutan egin zen jakitea, hurrengo urteetako testingurua ulertzeko, eta Donostiaren hiri burges izaera mahaigaineratzeko. Gerra Zibilarekin eta hura jarraitu zuen diktadorekin, hiriaren antolaketarako hainbat plan eta erabaki politiko hartuko ziren, egungo hiriaren funtzionamenduan modu eragina izango dutenak.

3.2 Hiru planen analisisia: ezaugarriak identifikatzea eta garapena aztertzea

Atal honetan, frankismo garaian diseinatu ziren hiru plan urbanistiko aztertuko dira, euren ezaugarriak, oinarriak, garapena eta akatsak analizatzeko asmoz. Helburua haien arteko antzekotasunak eta ezberdintasunak aztertzea baino, plan bakoitzaren bereizgarriak ezagutzea da, eta horren bitartez, planen artean dagoen garapen prozesua ulertzea, azken finean, modu batean edo bestean, bata bestearen jarraipena baita.

Hasi baino lehen, testuinguruan jartzeko, Francoren erregimenean, aurreko hamarkadetan nabarmendu zen turismoaren garapena lausotu zen, bada, hondartza turismoa Mediterraneora eta uharteetara bideratu zen. Hala, erabaki ekonomikoak beste sektore batera bideratu ziren, industria egonkortzera, hain zuzen ere, eta horrek, barne migrazio-fluxu handiak eragin zituen (Walton, 2013).

Horretaz gain, Gerra Zibila bukatu zenean, Arkitektura Zuzendaritza Orokorra sortu zen, herrialdearen “bizitza materiala antolatzea” helburu zuena. Hala, Korporazio Lokaletaz baliatuz, espainiar Estatu osoan zehar ekintza urbanistiko eta arkitektonikoak bideratzen hasi ziren (Ponte, 2016).

Donostian garai honetan hiri-antolaketan garapen handia egon zen, hori dela eta, lan honetan hiru plan urbanistiko aztertuko dira, honako hauek direnak:

- 1) 1943ko Gipuzkoa Probintziako Antolamendurako Plana (*El Plan de Ordenación de la Provincia Guipúzcoa. 1943*).
- 2) 1950eko Donostiako eta bere Eragin Eremuko Antolamendurako Plan Orokorra (*Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián y su Zona de Influencia de 1950*).
- 3) 1962ko Hiri Antolamendurako Plan Orokorra (*Plan General de Ordenación de San Sebastián de 1962*).

3.2.1 1943ko Gipuzkoa Probintziako Antolamendurako

Plana

Plan hau lurralde historikoa antolatzeko egingo den lehenengo saiakera izango da, 1941ean Gipuzkoako Diputazioak sustatuko duena. Urtebete beranduago, Arkitekturako Zuzendaritza Orokorreko Zerbitzu Teknikoek diseinatuko dute, eta azkenean, 1943an onartuko da (Erquicia, 2003). Zehazki, Pedro Muguruza Otaño eta Pedro Bidagor Lasarte gipuzkoarrak izango dira honen bultzatzaileak, lehenengoa diktadorearen hurbilekoa izateagatik ezaguna eta Arkitektura Zuzendaritza Orokorreko burua, eta bigarrena, Urbanismo Saileko arduraduna, geroago urbanismoko zuzendari nazionala izango zena, eta Etxebizitza Ministerioa sortzean, urbanismoko zuzendari orokorra (Ponte, 2016).

Plana esperientzia pilotu gisa uler daiteke, izan ere, helburua beste lurraldeetan ere antzeko plan bat osatzea zen, Antolamendu Plan Nazional batean barnebilduko zirenak. Are gehiago, bi arkitektoek estrategia nazional baten baitan kokatzen zuten plana, espazio txikienetik handienera, hiri-antolaketaren osotasuna bilatuz. Beraz, 1944ean Gipuzkoako Antolaketa Planerako Lurralde Komisia sortuko da, jada diseinatutako plana garatzeko funtzioa izango duena. Horretarako, izaera betearazleko ardura juridikoa ezarri zitzaion Félix Llanos Goiburu arkitektoari, udal organoekin zenbait tira-bira sortu zituen. Izan ere, proiektu honekin probintzia mailako plana gauzatzea bilatzen zen, herri mailako hutsune eta oztupoak gainditzeko asmoz (Ponte, 2016). Honen bitartez, urbanismoaren auzia probintzia mailara zabalduko da lehenengo aldiz, eta hurrengo urteetan egingo diren Udal Plan ugariaren aurrekaria izango da, hori dela eta da hain garrantzitsua (Erquicia, 2003).

Oinarri teorikoei dagokionez, 1933ko Atenaseko Agirian deskribatzen den “organiko” kontzeptua jarraitzen du; hau da, Donostiako garapen urbanoak “Hiri Funtzional” eredua betetzeko asmoa erakutsiko du. Hala, “Gipuzkoa organikoa” xede izanik, hogeita hamar Udal Plan sortuko dira bertatik, industriaren antolaketa eta arau urbanistikoak ezarriko dituztenak. Bestalde, Hiri Funtzional hau sei printzipiotan banatuko da, antolamendurako hartu nahi zen norabideari erantzungo diotenak: hiriko eraikin esanguratsuek elementu estetikoak izango zituzten; balio historiko eta artistikoko espazioen mantentzea bultzatuko zen; auzoak erabileraren arabera banatuko ziren; zabalguneen inguruko neurriak zorrotzuko ziren;

lorategietarako espazioak babestuko ziren, eta azkenik, hiriko zerbitzuen instalazioa hobetuko zen (Ponte, 2016).

Aurrekarietan aipatu bezala, aurreko hamarkadetan Donostiak eta inguruak garapen industrial nabarmena izan zuten, baina fenomeno hau Gipuzkoa osoan nabaritu zen. Hori horrela izanik eta diagnostiko bat eta gero, antolamendu urbanistiko baten beharra agerian geratzen da. Hala, premia horren oinarrian hiru ardatz identifika daitezke: garapen industrial, biztanleriaren hazkundera eta zailtasun topografikoak. Prozesu horien eraginez, besteak beste, nukleoak sortu ziren, hiri industrialak asko handitu ziren, eta nekazal guneak berriz, egonkortu, horretaz gain, Donostiaren izugarritzko hazkundera azpimarratzekoa da. Bestalde, arazo topografikoek plan baten beharrezkotasuna agerian utzi zuten, hiri batzuk edozein modutan hazten ari ziren eta (Erquicia, 2003).

Taula 4: Gipuzkoako populazioa eta hazkundera (1860-1940)

URTEA	BIZTANLERIA	HAZKUNDEA (%)
1860	161.965	-
1900	195.850	2,49
1940	331.753	2,61

Iturria: norberak egina INEko “Alteraciones de los municipios en los Censos de Población desde 1842”-ko datuekin.

Taulan ageri den bezala, 80 urtetan probintziak hazkunde handia izan zuen, eta hori industrializazio prozesuari hertsiki lotua dago. Are gehiago, azken hamarkadan, Gipuzkoako enpresa kopurua 1930ean 2.152 izatetik, 1942an 2.742 izatera pasa zen (González Portilla eta Garmendia, 1988). Taulako datuei erreparaz gero, eta kontuan hartuta zenbait hiriren hazkundera modu desordenatu eta kaltegarrian gertatzen ari zela, Eibar, Pasaia edo Arrasate kasu, neurri urbanistiko komunak zehaztea ezinbestekoa zen, eta horretarako, beste leku batzuetako planetan oinarritu ziren (Erquicia, 2003).

Plan hau proiektu baten garapenaren planteamendu bezala ulertu behar da; hau da, urbanizazio prozesu baten ideiak, ildo orokorrak eta irizpideak barnebilduko dituen lan bat bezala (Ponte, 2016). Bide horretan, topatu zen oztoporik handiena marko juridikoarena izan

zen, izan ere, plan honek auzitan jartzen du garaiko legediak barnebiltzen zituen hiri antolaketaren neurriak batez ere hirientzat bideratuak zeudela, eta hori errepikatzea ekiditeko, zazpi esparru hartzen ditu kontuan: komunikabideak, industria, etxebizitza, biztanleria, hiriburua, nekazal guneak eta bereizketa administratiboa (Erquicia, 2003).

Hiriburuan zentratuz, Donostiako zabalgunea Estatu-mailako onenetakotzat jotzen da, eta bertatik hiria antolatu dela hartzen da kontuan. Hala ere, eremu naturalen (mendiak, batez ere) inguruko mugak jartzea beharrezkoa dela ikusten du planak, egon daitezkeen proiektu partzialak arautze aldera. Hala, bi gai hauen inguruan egiten dira zehaztapenak: garraiobideak (trenbideak, abiazioa eta errepideak) eta mugak. Lehenengo multzoari dagokionez, Donostiako tren geltokia bidaiarientzat bakarrik mugatzen da, horretarako, Astigarragan merkantziertzako izango den geltoki bat egitea proposatzen da, bertatik Pasaiako Portuarekin lotura izan dezan. Beste aldetik, aireportua Astigarragan izatea proposatzen da, baina lurreratzeak norabide batean bakarrik egin daitezkeela kontuan hartuta, Irun eta Zarautz ere planteatzen ditu planak. Errepideetan ere, loturak hobetzea proposatzen du, Errenteria eta Hernaniko industria aldera. Mugen inguruan berriz, alde batetik, zirkulu erdi formako zuhaitz erreserba bat proposatzen du, eta bestetik, mendien urbanizazioa, nukleo autonomo multzo gisa. Bukatzeko, industria aldirietan mantentzen du, hiritik garraio zerbitzuak ezarrita (Erquicia, 2003).

Arestian aipatu bezala, plan honek berebiziko garrantzia izan zuen, Madrilgoarekin batera, Estatu-mailako aurrekaritzat hartzen zelako, gainera, planifikazio sistema honetan parte hartu zuten hirien artean, Donostia alde handiz txikiena zen. Hori dela eta, 1951n Donostiako San Telmo Museoa "Espainiako lehenengo Probintzia Antolaketa Plana" izango zena aurkeztu zen erakusketa baten bitartez. Hala, bisitatzen zuen edozeinen iritzia jasotzeaz gain, maila nazionalera begirako apustu bat ere izan zen, ordurarte planteatu zena erakusteko helburuarekin (Ponte, 2016).

Proiektu hau aurrera eramateko zegoen oztopo nagusia arlo juridikoa zela kontuan hartuta, 1951n Probintziako Plan Komisioak "Gipuzkoako Probintziako Antolamendu Urbanistikorako Planaren Arauak eta Eraikuntzarako Ordenantza Orokorrak" sortu zuen, "Liburu Gorria" bezala ezagutuko zenean biltzen zena. Horretaz gain, bertan Plan Orokor guztiak batu ziren, euren memoriekin batera, eta osotara, onartu beharreko "Gipuzkoako Plan Urbanistiko Orokorra"-ren araudia osatuko zen (Ponte, 2016).

Bertatik abiatuta, lurraldea zonatan banatu zen, eta Plan Lokalak martxan jarri ziren, 43ko Planaren oinarriari jarraituz, araudi orokorra leku zehatzetan aplikatuz. Gainera, honi gehitu behar zaio 50eko hamarkadaren bukaeran garai autarkikoa atzean utzi zela eta desarrollismoaren garaia hasi zela, eta horri helduz, 1956an Lurzoruaren Legea onartu zen. Lege honen sorrerarekin, planaren ibilbideari amaiera eman zitzaion, izan ere, 1956ko abenduaren 15ean Gobernadore Zibilak Gipuzkoako Antolaketa Planerako Lurralde Komisia desegin zuen, eta horren ordez, Probintziako Urbanismo Komisia ezarri ziren. (Ponte, 2016).

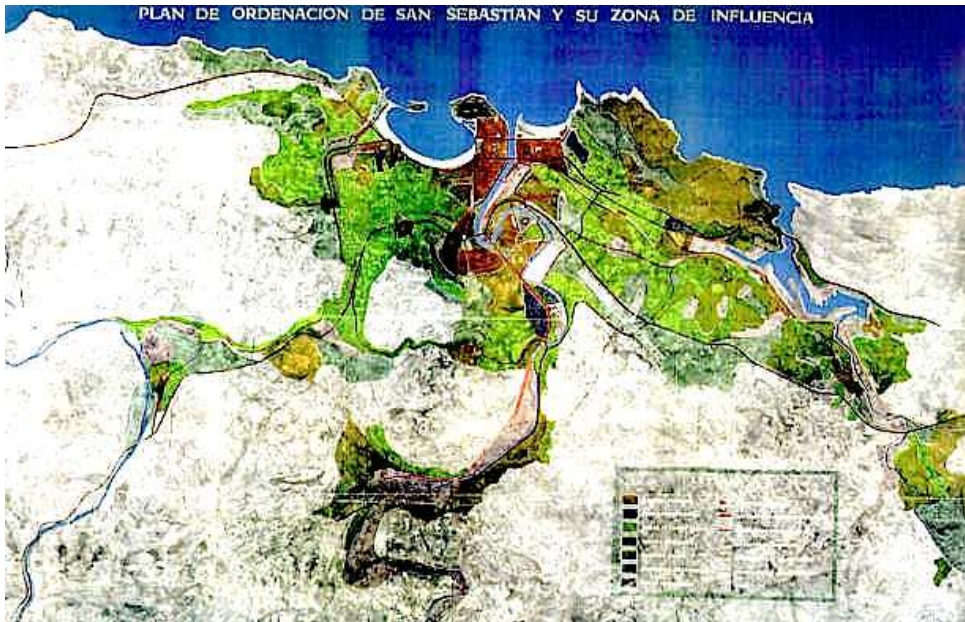
Planak ikuspegi global batetik jarduteko helburua zuen arren, azkenean proiektu independenteen bateratze marko gisa funtzionatu zuen (Ponte, 2016). Dena den, Donostiako zein Gipuzkoako hiri-antolamendu prozesua ezin liteke ulertu plan honen jatorri eta garapena kontuan hartu gabe. Are gehiago, etorkizuneko planetarako ezinbestekoa da, bertan eztabaidatzen diren hainbat auzi, hurrengo urteetan landuko direlako, horien artean, Gipuzkoako orografia konplexua eraikitzekeo garaian, lurzoria zabaltzearen beharra, komunikabideen azpiegitura, etxebizitza publikoaren beharra eta landa eremurako baimen berezien premia (Erquicia, 2003).

3.2.2 1950eko Donostiako eta bere Eragin Eremuko Antolamendurako Plan Orokorra

Hasteko, plan hau 1950ean idatzi zen, eta honen jatorria azken hamarkadako diagnostiko eta udal proiektuetan topatzen da (Erquicia, 2003). Urte honetan egin izanak badu arrazoi bat, izan ere, Donostiako sortze-foruaren zortzigarren mendeurrena omentzeko egin zen (Calvo, 1983). Berriro ere, Bidagorrek diseinatutakoa izan zen honakoa, eta 1951ko abuztuan argitaratu zen (Font et al., 1979). Hala, 2000. urteko Donostia hiria helburutzat hartuz, parametro batzuk ezartzen ditu, horien artean, biztanleriaren gutxi gorabeherako kalkulua. Kontuan hartuta urte hartan hiriaren populazioa 120.000 pertsonakoa zela, 2000. urtean 350.000 biztanlekoa izatea espero zen (Erquicia, 2003). Dena den, plana hiriburuaz gain, inguruko udalerrietarako diseinatu zen, eskualde unitate moduan ulertuta. Beraz, plan honek Donostia bera, Usurbil, Urnieta, Andoain, Hernani, Orio, Oiartzun, Erreterria eta Pasaia barnebiltzen ditu. Hala ere, kontuan hartu behar da Lasarte garai hartan Urnieta eta Hernani artean banatzen zela, eta Astigarraga Donostiako barrutizat hartzen zela (Font et al., 1979).

Egituraren aldetik, aspektu historikotik hasten da, eta hori eta gero, baldintza sozial eta topografikoak aztertzen ditu. Behin plana kokatuta, eragin-eremua azaltzen du, hala, iraganeko irakaspenak, kontuan hartu beharreko datuak, eta martxan jarriko den proiektuaren oinarriak elkar harremanetan jartzen ditu. Lanaren bigarren atalean berriz, helburuak bete ahal izateko jarraitu beharreko norabidea eta epemugak ezartzen dira (Font et al., 1979).

Irudia 1: Donostiaren eskualde unitatearen argazkia



Iturria: “Del planeamiento urbanístico a la ordenación del territorio”-tik hartua (2003).

Irudi honetan planaren influentzia eremuak ageri dira, eta euren artean oso desberdinak izan daitezkeen eremuak batzen ditu, besteak beste, guneko urbanoak, industrialdea eta landa-gunekoak. Hala, plan honen bitartez, zona horiek guztietan eraikiko da, udal ordenantzei jarraiki. 43ko planean bezala, nahiz eta hura eskala handiago batean izan, lehenengo pausoa eskualdea zonatan banatzea izango da, eta kasu honetan, hamahiru bereizi ziren: urbanoa, trantsiziokoa, lorategi-hiria, herri berriak, espazio publikoa, industrialdea, eraikin publikoak, autobia eta autopistak, bigarren mailako errepideak, trenbide zabalak, trenbide meheak eta ibaiak (Erquicia, 2003).

43ko planaren balorazioa egitean, ondorio nagusia marko juridiko apropos baten falta zegoela izan zen, eta hori gainditze aldera, Liburu Gorria idatzi zen, Urbanismo Arauak jasotzen zituena, hiru kapitulutan banatuak: Izaera Orokorreko Arauak, Industria Arauak eta Zona Bakoitzerako Arau Bereziak. Bigarren atalaren kasuan, azpimarratzekoa da arau kategoriatu gehienek etxebizitzarekin zerikusia zutela, hala nola, industria eta etxebizitzaren arteko bateragarritasuna edo hurbiltasuna. Zonen banaketari dagokionez, aipatutako hamahiru horiek zortzi bilakatuko dira: alde zaharra; trantsiziozkoa; lorategi-hiria; industrialdea; landa; erreserbakoa; sarbideak, errepideak eta bideak, eta azkenik, bereziak (Erquicia, 2003).

Hala ere, arauetz gain, Eraikitze Ordenantza Orokorrak ere ezarri ziren, kasu honetan, lau kapitulutan banatuak: udal lizentzien prozedura, Eraikitze Antolaketa Orokorrak, lege-urradurak eta zona bakoitzaren ordenantza zehatzak (Erquicia, 2003). Ageri den bezala, plan honek 43koak baino izaera serioagoa dauka, bada, aurrekoa plan bat baino, diagnostiko bat izan zen, bertatik mota ezberdinetako planak abiatzea ahalbidetu zuena.

Aldaketa eta garapen askoko garaia zela kontuan hartuta, planaren helburuak hiri-ordenamenduan eta hiriburuaren erreferentzia mantentzean oinarritzen ziren, besteak beste, Donostia eta Bidasoa eskualdearen arteko komunikabideak hobetzea, alde batetik, Hondarribiko aireportuarekin lotura ezartzeko, eta bestetik, Irun eta Hendaia arteko muga hiriburura hurbiltzeko, eta Bilbora errepide berri bat egitea, itsasertzetik pasako zena. Eskualde Unitatea osatzen zuten herrien artean trenbidea ezartzea edo egotekotan hobetzea ere helburu zuen planak, eta horretaz gain, Pasaiako portua handitzea (Erquicia, 2003).

Proiektuaren proposamenari dagokionez, jada aipatutako zonen banaketa izango da planaren oinarria, eta horri jarraiki, espazioaren ordenamenduari eta erabilerak ezartzeari ekingo zaio. Proiektu honetan planteatzen dena, eskualdeko Udal Plan Orokorren bitartez gauzatuko da, hurrengo urteetan onartzen joango direnak. Dena den, proposamen asko 1962ko Donostiako Hiri-Antolamendurako Plan Orokorrean berrikusiko dira, baina batez ere errepide eta trenbideekin zerikusia dutenak (Erquicia, 2003).

Horretaz gain, 2000. urtean hiriburuak 350.000 biztanle kopurua edukitzea aurreikusten du planak, eta eskualdeak berriz, 475.000. Hori betetze aldera, bizitegi-gune zabalak eraikitzen dira (Erquicia, 2003).

Hala, urte gutxitan hogeita hamar Udal Plan Orokor baino gehiago gauzatuko dira, beti ere Liburu Gorriak barnebiltzen dituen arau eta ordenantzei jarraiki (Erquicia, 2003). Izan ere, honakoa ezinbestekoa izan zen probintziaren garapen urbanistikorako, eta plan honi zein hurrengoei, aspektu arauailea osatzeko balio izan zien (Font et al., 1979). Dena den, 1956ko Lurzoruaren Legeak ere badu zeresan handia, bada, 1949tik zeraman planteamenduak martxan, eta forma eta edukiaren inguruko ikerketa handia izan zuen atzetik. Azkenean, 1956ko maiatzaren 12an onartu zen Lurzoruaren Erregimenaren eta Antolaketa Urbanoaren Legea. Bertan izaera urbanistikoaren arauak ezartzen dira, gainera, Kode izendatzen da, ondorioz, zentzu tekniko batean ulertu behar da honakoa, kutsu ideologikorik ez duena,

alegia. Lege hau onartu izana bereziki garrantzitsua izan zen, urbanismoaren auzia bere osotasunean lantzen zuen lehenengoa izan zelako (Bassols, 1973).

Beste alde batetik, nahiz eta eskualde unitatearen baitan hainbat herri egon, Errenteria, Pasaia eta Hernani izan ziren plan honen garapen urbanistikoan aurrera egiten lehenak, bada, bertako udalek 50eko hamarkadako lehenengo urteetan onartu zituzten udalerrri mailako planak. Zehazki, Pasaia izan zen lehenengoa, 1954ko otsailean, Llanos arkitektoaren eskutik, eskualdeko plana era zurrunean jarraitu zuena. Hurrengoa berriz, Hernani izan zen, eta 1954ko abenduan onartu zen bertako Antolamendu Plana, Rezola arkitektoak idatzi zuena. Jarraitzeko, Errenteriako plana, Zaldua arkitektoak idatzitakoa, 1955eko abuztuan onartu zen (Font et al., 1979).

Donostiarako lehen proiektua 1959an aurkeztu zen arren, ez zuen batere arrakastarik izan, bada, 1956an Lurzoruaren Legea onartzean, Bidagorrek Donostiako Plan Orokorra egiteko presioa sartu zion Donostiako Udalari, eta bertatik irten zen 1959ko plana, kritika ugari jaso zituena, ondorioz, 1962ko irailean bigarren bat aurkeztu zen (Calvo, 1983). Urte honetako ekainean berriz, Urnietako Antolaketa Urbanorako Plan Orokorra aurkeztu zuen Udalak, Setien eta Aristegi arkitektoek idatzi zutena, eta bi zatitan banatzen da: hiribildua eta Lasarte zona. 1964an, Rezola arkitektoak Lasarteren Antolaketarako Plana aurkeztu zuen, baina Probintziako Komisioak ez zuen onartu. Usurbileko Plan Orokorra 1964ko apirilean onartuko da, Agirre arkitektoaren eskutik, eta Orio barnebilduko du. Lezo eta Oiartzungo planak aldiz, beranduago etorri ziren, 1965eko apirilean Lezokoa, 1957ko abuztuko planaren berrikuspena izan zena, eta 1971ko abenduan Oiartzungoa, Chinarro eta Uranga arkitektoek egin. Hala, azken honekin bukatzen da, aldi baterako behintzat, eskualde mailako garapen urbanistikoaren eraketa (Font et al., 1979).

Proiektu honetatik aurrera, Donostia eta bere ingurua eskualde unitate bezala erabiltzea indartuko da. Beste alde batetik, azpimarratzekoa da plan honi garaiko mugimenduen inspirazioa nabari zaiola, batez ere, Mugimendu Modernoaren diziplina arrazionalista, zonetan banatzen den plano bati oinarri. Bukatzeko, Gipuzkoa Estatu-mailan aurrekari bilakatuko da hiri-antolamenduari dagokionez, 43ko planaren zein honen eraginez, antolamendu urbanistikorako planak beste leku askotan baino askoz lehenago egingo direlako (Erquicia, 2003).

3.2.3 1962ko Donostiako Hiri Antolamendurako Plan

Orokorra

Lehenik eta behin, proiektu hau 1950eko Planaren ondorioa da, izan ere, bertan Donostiaren eta inguruko herrien garapena bermatzeko, horiek eskualde unitate bezala ulertuta, hiri bakoitzeko antolamendu urbanistikoko planak sortu ziren, eta Donostiarena 1962koa izango da. Hala, 1960 eta 1961 urteen artean diseinatuko du Pedro Bidagor arkitektoak, urte batzuk lehenago aurkeztutakoak kritika gogorrak jaso eta gero. Beraz, 1962ko irailaren 15ean Etxebizitza Ministerioak onartuko du, eta Donostiako hazkunde urbanistikoaren azken aroa suposatuko du. Guztira 45 urteko epea izan zuen, eta 15 urtetan behin berrikuspena egiten zitzaion, dena den, 5 urtetan behin Probintziako Urbanismo Komisioak Plan Partzialak berrikusten zituen (Calvo, 1983).

Espainiar Estatuan hainbat prozesu gertatzen ari ziren hirien garapen urbanistikoan eragin zutenak, horien artean, 1955eko Etxebizitzaren Plan Nazionalaren Legea, eta horren porrotaren ondorioz bultzatu ziren larrialdi sozialeko politikak, eta Etxebizitza Ministerioaren sorrera 1957an, Jose Luis Arrese bilbotarraren ardurapean zegoena. Hala, plan honek urte horietako fenomeno eta joerei erantzuten die bete-betean (Delgado, 2022).

Egiturari dagokionez, bost zatitan banatzen da, eta Lurzoruaren Legean (1956) eskatzen dena jarraitzen du: memoria (informatzekoa eta justifikatzekoa), arau urbanistikoak, ekiteko programa, ikerketa ekonomiko eta finantzarioa, eta antolamendu planak. Horretaz gain, zonifikazio guneen bi eskema eta Udal Eraikitze Ordenantzak ere baditu. Edukiaren aldetik berriz, 1950eko Planean oinarrituko da, hori dela eta, hiria zonen arabera antolatuko du. Gainera, lanak zabalguneen tradizioarekin hausteko eta urbanismo arrazionalistara hurbiltzeko asmoa erakutsiko du, adibidez, Altza poligonotzat hartuta, planaren eranskin batean adierazten den moduan (Calvo, 1983).

Horretaz gain, hiriaren hazkundera kontrolatzeko helburua du, hamarkadetan zehar egondako aldaketak eta diagnostikoak kontuan hartuta. Hala, hiriburuaren ordenaketa eta oreka sustatzen ditu, urte askotako kontrolik gabeko hazkunderari aurre egiteko asmoz. Horretarako, eraikitzeko espazio egokiak lortzea, espekulazioari aurre egitea, azpiegiturak

handitzea eta espazio libreak sortzea bilatzen du proiektuak, nahiz eta ez duen lortuko (Calvo, 1983).

Hirian berrogeita hamar zona identifikatzen ditu planak (Erquicia, 2003), eta horiek lan eremutan banatzen ditu: zentroa, zeinak Kortazarren Zabalgunea, Mirakontxa, Igeldo, Ondarreta, Aiete, Amara, Gros, Ulia, Ategorrieta, Urgull eta Kontxako eta Groseko hondartzak barnebiltzen dituen, eta bizileku eta zerbitzu funtzioak betetzen dituen; Pasaiaiko portua eta inguru industrialak, bertan langileen etxebizitzak kokatuko dira; Urumeako ibarra, poligono industrialak han kokatzeko asmoarekin, eta azkenik, Igara eta Añorga, etxebizitza normalez gain, luxuzkoak ere badituenak, eta horretaz gain, industria ere bai (Calvo, 1983). Bada, Estatu-mailan garai honetan zabalpen politiken apustua egin zen, periferiak garatzeko asmoarekin, baina Donostian, horretaz gain, hedapen hori muinoetan ere egin zen, lurzoru lauaren faltaren ondorioz (Delgado, 2022), besteak beste, aipatutako laugarren eremu honetan, non etxebizitza ugari eraiki ziren (Sáez et al., 2017).

Hornidurei dagokionez, zentroan kokatu ziren, bada, bertan tertziarizazio prozesu bat gertatu zen. Horretaz gain, klase sozialek zonen banaketari erantzuten zioten, hirian historikoki egon zen joerari jarraituz; hau da, klase ertain-altuak erdigunean bizi ziren, eta langileak berriz, inguruetakoa auzo eta herrietan. Fenomeno hori plan honek indartu zuen, izan ere, lurzoruaren espekulazioa eragin zuen, eta kaos urbanistikoa sortu (Delgado, 2022).

Hasierako planteamenduaren arabera, behin eremua zonatan banatuta eta lurzoru mota bakoitzaren araudia zehaztuta, lehentasun ordenaren arabera proiektua garatzeari zegokion Plan Partzialen bitartez (Calvo, 1983). Dena den, arlo teorikotik zeresan handiagoa izan zuen praktikotik baino, planak gaitasun gabezia handi bat baitzuen, eta pilaketaren arazoari aurre egin beharrean, auzia areagotu zuen, etxebizitza asko modu ilegalean eraiki baitziren, Ekialdean, batez ere. Auzo horietako lurzoruaren zabalpena ez zen era ordenatuan egitea lortu, eta arazoa handitzea suposatu zuen (Delgado, 2022). Bada, Ekialdeko auzo periferikoetan, Intxaurrondon, Bidebietan, Altzan eta Herreran alegia, urbanizazio prozesua ez zen hazkunde demografikoarekin batera joan, besteak beste, enpresa pribatuen esku utzi zelako antolamenduaren ardura (Cañamero, 1988).

Are gehiago, periferiako auzo gehienak Plan Partzialen bidez garatu ziren, eta beti ez zituzten oinarrizko plana; hau da, 1962koa, edo Lurzoruaren Legea (1956) bete-betean

jarraitzen. Hori dela eta, hazkundera era kaotiko batean gertatu zela baloratzen dute hainbat autorek (Delgado, 2022). Hori hainbat arrazoiengatik gertatu zen, hasteko, 1962ko Planak berak barne kontraesan ugari zituen, eta horiek martxan jartzeko orduan, agerian geratu ziren. Bada, espazioaren banaketaren irizpideak ez zeuden batere zehaztuak, eta zonen izendapenak oso era aldrebesean egin ziren. Hau da, askotan Planeko zonen banaketak eta izendapenak ez zuen bat egiten Araudikoarekin, eta horren aurrean, ekimen bakoitzak modu ezberdinean interpretatzen zuen. Hori gutxi balitz, ekite programa ez zen faseka planteatu, eta poligono bakoitzak garapen ezberdin bat izan zuen (Calvo, 1983).

Aipatutako memorian, 301.224 pertsonako biztanleria kalkulatu zen, beraz, plana helburu horren baitan hasi zen garatzen, nahiz eta horretara iristeko onartu ziren eraikuntza baimen asko ez ziren Lurzoruaren Legean (1956) sartzen. Plan honen antolamendua nabarmenki etxebizitzari zegokion (Calvo, 1983), eta taula honetan ikus daiteke 1980an jada eginak zeuden planen eta egiteko zeudenen kopuruen izaera zein zen:

Taula 5: 1980rako egin ziren eta tramitean Plan Partzialen kopurua eta egindakoen artean okupatutako hektarea kopurua

	EGINAK	HEKTAREAK	TRAMITEAN
BIZILEKUKOAK	19	515	22
INDUSTRIALAK	4	91,7	2
BEREZIAK	3	26,4	1

Iturria: norberak egina, “Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián”-eko datuekin (1983)

Taulan ageri den bezala, urbanizatutako hektareen %73,08 egoitza-izaerakoa zen, hiriaren arazo handienetako bat demografiaren hazkundera izan baitzen, ondorioz, planak hori arautzeko eta kudeatzeko planteamendua eduki behar zuen. Izaera publiko ala pribatuari dagokionez, Etxebizitza Ministerioak bi Plan Partzial besterik ez zituen sustatu, Intxaurrendoko eta Bidebietako poligonoenak, eta udalak bideratze ardura hartu zuen (Calvo, 1983).

Plan Partzial hauek presio demografiko handiko guneetan aplikatu ziren, bigarren taula honetan ikus daitekeen bezala:

Taula 6: Donostian aplikatutako Plan Partzialak ardatza, zonaldea eta urtearen arabera

ARDATZA	ZONALDEA	URTEA
Mendebaldea	Rezola	1968
	Erregenea	1968
	Ondarreta	1972
	Añorga	1973
	Berio	1978
Mendebalde-Ekialdea	Mirakontxa	1978
	Aiete	1972
	Aiete-Etxadi	1973
Ekialdea	Bidebieta-La Paz	1963
	Bidebieta-Altza	1963
	Toki-Eder	1968
	Amarako Zabalgunea	1965
	Amararen Luzapena	1972
Aldenduak	Miramón	1968
	Liborio-Enea	1968
	Paseo de Mandas	1968

Iturria: norberak egina, “Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián”-eko datuekin (1983)

Hala ere, planteamendu batzuk modu egokian garatu ziren, horien artean, 1975ean N-1 errepidea Errekalderraino zabaltzea eta Behobia-Bilbo autopista egitea, Donostia eta

Bilboren arteko komunikazioa hobetu zituena. Gainera, Donostiako Udalak eta Eusko Jaurlaritzak etxebizitza sozialerako politikak sustatzea eragin zuen (Saéz et al., 2017).

Azken finean, planak aspektu batzuk goitik-behera zehazten zituen, adibidez, eraikuntza materialak, baina hazkundearen kontrola eta antolamendua berriz, hutsune nabariez josia zegoen (Delgado, 2022). Horrek, azpiegituraren kalitate falta, prezioen igoera, monopolizazio joerak eta etxebizitzaren espekulazioa eragin zituen (Sáez et al., 2017).

4. AZTERTUTAKO HIRU PLANEN ERAGINA DONOSTIAN

Marko teorikoan aztertutako planak frankismo garaian jarri ziren martxan, eta garaiko erabaki politikoei eta egoera ekonomikoari erantzuten zioten. Izan ere, hazkunde, garapen eta aldaketa handiko urteak izan ziren, hori dela eta, ulertzekoa da euren eraginek hurrengo hamarkadetara arte iraun izana. Are gehiago, egun ere plan horien ondorioek zeresana dute arlo batzuetan.

Plan hauen helburua momentuko aldaketei eta arazoei aurre egitea zen, eta horien artean nabarmentzen zirenak garapen industrial eta hazkunde demografikoa ziren. Hori arautze eta ordenatze aldera, aztertutako proiektuak aurkeztu ziren, eta bertan proposatzen ziren neurriek modu batean edo bestean eragina izan zuten lurraldearen antolaketan, gainera, azterketan ikusi bezala, kasu batzuetan, zeuden arazoak larritu besterik ez zituzten egin. Hori dela eta, atal honetan zenbait eremutan izan zituzten eraginak garatuko dira. Hala ere, azpimarratu behar da plan hauek gabe Donostiaren eta inguruko hirien antolamendu urbanistikoa ulertezina dela, eta gaur egun diren hirien oinarriak garai honetan ezarri zirela, izan era positibotik zein negatibotik.

Biztanleriari dagokionez, aipatu bezala, hazkunde demografikoko garai bat zen, eta 43ko Planak batez ere diagnostiko eta proba pilotu bezala funtzionatu arren, zenbait ekarpen egin zituen. Hasteko, bertatik hogeita hamar Udal Plan sortu ziren, hala, pixkanaka hiri-antolamenduaren ideari atek irekitzen hasi zitzaizkion. Izan ere, antolamendu urbanistiko baten beharra agerian geratu zen Gerra Zibilaren ondoren, eta plan hau grina hori asetzaren lehenengo pausoa izan zen (Ponte, 2016). Gainera, Donostia urbanizazio prozesuaren erreferentzia gune bilakatu zuen garaiko gizartean, eta plan honetan zein hurrengoetan lan egiten ibili ziren hainbat karguk Estatu-mailako ardura bat izaten bukatu zuten (Erquicia, 2003).

Hala ere, eta dudarik gabe, 43ko Planak izan zuen efekturik handiena marko juridiko baten beharra mahaigaineratzea izan zen (Ponte, 2016). Nahiz eta aurrerago Gipuzkoako Probintziako Antolamendu Urbanistikorako Planaren Arauak eta Eraikuntzarako Ordenantza

Orokorrak izan zen dokumentu hori kritikatu izan zen eta bere gabeziak azaleratu ziren, besteak beste, 62ko Planean, sortu izanak jada aldaketa bat suposatu zuen.

Lehenengo plan honek identifikatzen ziren arazoei aurre egiteko aurreneko pausoak emateko balio izan zuen, baita 50eko Planari bidea irekitzeko ere, oraingo honetan eskala txikiago batean izango zena, beraz, zehatzagoa ere bai. Bada, 40ko hamarkadan enplegu eta demografia hazkundeek gora egiten jarraitu zuten, datuetara eramanda, Gipuzkoan eraikuntzaren sektorea industriako bigarren inportanteena zen, bada, 1940an 2.526 langilek jarduten zuten bertan, eta 1950ean berriz, 12.853 langilek. Are gehiago, bigarren urtean, Gipuzkoako langileen %18,9-k eraikuntzan egiten zuen lan (González Portilla eta Garmendia, 1988).

Hori gutxi balitz, Donostian eta inguruko herrietan, 50eko Planean 'eskualde unitatea' bezala identifikatu zen horretan, mende hasieratik plana diseinatu zen urtera arte urbanizatutako hektareak biderkatu egin ziren, eta planak eremu horien ordenamenduan esku hartu zuen. Zehatzago, Donostian, Usurbilen eta Oiartzunen urbanizatutako hektareak bikoiztu egin ziren, Usurbilen eta Errenterian hirukoiztu, Pasai Donibanen eta San Pedron laukoiztu, eta azkenik, Pasai Antxon eta Lezon boskoiztu. 1950ean eskualde unitatearen biztanleria 139.897 pertsonakoa zen, eta Donostiarena berriz, 113.776 pertsonakoa. Eragin eremuko herrien biztanleria askoz txikiagoa zen arren, Pasaiak eta Errenteriak 10.000 biztanle baino gehiago zituzten, hurrenez hurren, 11.773 eta 12.784, eta Hernani kopuru horietatik hurbil zebilen, 8.577 biztanle zituela (Font et al., 1979).

Populazioaren handitzea barne migrazio-fluxuekin lotuta dago zuzenean. Francoren diktadura ezarri zenetik, espainiar gizarteak eraldaketa sozial handi bat jasan zuen, eta hori eragin zuten faktoreen artean hazkunde ekonomikoa dugu, lurraldearen arabera modu batean ala bestean gertatu zena. Hala, probintzia batzuek jende ugari galdu zuten eta beste batzuek berriz jaso, eta bigarren hori izan zen Gipuzkoaren kasua (Izaola eta Zubero, 2018). 1955 urtea baino lehen adibidez, Gipuzkoako migrante kopurua 34.360 pertsonakoa zen, eta 1956 eta 1965 artean berriz, 47.491 pertsonakoa (Aierdi, 1993). 1981ean ordea, eskualde unitateko %34,50 eta Donostiako %27,3 Euskal Autonomia Erkidegotik kanpo jaiokoak ziren (Nistal, 1990). Jatorriari erreparatuz gero, 1960 eta 1970 artean Donostiara migratu zuten pertsona gehienak Gipuzkoako beste herrietakoak ziren, eta Estatu-mailan, Cáceres eta

Salamankakoak. Adinari dagokionez, erdia 25 eta 49 urte artekoak ziren, eta %31,51 horiek baino gazteagoak. Oro har, migrante perfila gazteak eta familiak izan ziren (Hernando, 2018).

Migrante perfila aztertzean, espazioaren banaketa soziala argi eta garbi geratzen da, izan ere, biztanleria berri hau periferian kokatzen zen, neska gazte askoren kasuan izan ezik. Izan ere, 1970ean Donostiako familia aberats askok oraindik ere neskameak zituzten etxean, eta zehazki 3.303 emakume ziren postu horretan lanean. Gainera, horietatik %2,35 besterik ez zen gipuzkoarra, eta oso ohikoa zen familia horien etxean bertan bizitzea, zeinak Amara, Gros eta Zentroan kokatzen ziren (Hernando, 2018), kontrako muturrean aldiz; hau da, ekialdeko ardatzean, biztanleria aktiboaren erdia baino gehiago kokatzen den (Delgado, 2022).

Jarraitzeko, esan beharra dago 50eko Plana anbizio handikoa zela ezarri zituen helburuetan, zehazki etorkizuneko biztanleria kalkulatzeko. Dena den, Donostiaren eragin eremua identifikatzean asmatu dela esan daiteke, izan ere, hori eskualde unitate bezala hartzea etorkizunean iraun duen zerbait izan da, batzuetan Donostialdea eran deitu dena. Baina dudari gabe, plan hauek eragina izan duten alderdirik garrantzitsuena juridikoa da. Liburu Gorria deitu zena; hau da, Urbanismo Arauak eta Eraikuntza Ordenantzak jasotzen zituen dokumentua, ordura arte egondako urbanismo planek izan zituzten arazoak konpontzeko sortu zen, eta horrekin batera, hiri-antolamenduari marko juridiko bat eskaini zion (Erquicia, 2003). Horretaz gain, etxebizitzaren inguruko arau ugari biltzen ditu, eta askotan oztopoak gainditzea erraztu ez zuen arren, eta hobetzeko asko izan arren, urbanismoari dagokionez eduki zuen eragina nabarmena da, bada, sortu izana bera jada aurrerapen bat izan zen. Are gehiago, Donostiaren zein Gipuzkoaren garapen urbanistikoa ezin litezke ulertu hura gabe.

1956ko Lurzoruaren Legeak ere zeresan handia du plan hauek izan zuten eraginean. Nahiz eta Estatu-mailako erabaki bat izan zen, aztertutako planak garatzen ari ziren momentuan onartu zen (Bassols, 1973), horretaz gain, Udaletako Plan ugari egiten ari ziren momentu hartan, beraz, plan hauekin zuzeneko harremana du, besteak beste, aspektu tekniko asko arautzen baititu, hala, izan zuten eraginean lege hau kontuan hartzea ezinbestekoa da.

Donostia eta Gipuzkoa erreferentziazko lurralde bilakatzearen asmoa, 1943ko Planak hasi zuena, 1950ekoak indartu zuen. Bada, urbanismo arloko figura garrantzitsu gipuzkoar

asko zeuden erregimeneko postuetan, hala nola, Pedro Bidagor, eta probintziako antolamendu urbanoa Estatu-mailan beste leku batzuetan baino lehenago hasi zen. Hiriburuaren funtzioa indartu nahian, komunikabideen hobekuntza bat egon zen, batez ere portuan, errepideetan eta trenbideetan. Beraz, frantziar Estatuko muga hurbildu zen, Irun eta Hondarribiaren loturen bitartez, eta Bilborekin eta Madrilekin zeuden konexioak hobetzea lortu zen (Erquicia, 2003). Ez hori bakarrik, aztertutako lehenengo bi plan hauen ondorioz, Donostian eta bere eragin eremuko herri eta hirietan Udal Planak sustatu ziren; hau da, antolamendu urbano baten prozesua hasi zuten hazkunde demografiko eta garapen industrial handiko garai horietan (Font et al., 1979), eta jada aipatutako gutxieneko marko juridiko horren sorreraz gain, hau izan zen planek eragin zuten aldaketarik garrantzitsuenetakoa.

Hala ere, eta arestian aipatu bezala, proposamen askok ez zituzten helburuak bete, eta ez hori bakarrik, baizik eta kontrako eragina lortu zuten. Hasteko, zabaltze urbanistikoak ez zuten hazkunde demografikoari erantzutea lortu, besteak beste, alderdi juridikoan zegoen zehaztaperen faltagatik (Calvo, 1983). Izan ere, 1962ko Planetik sortutako Plan Partzialek aldaketa asko jasan zituzten, eta horrek oztopo anitz eragin zituen, gainera, Lurzoruaren Legearen eskumenak kasu gehienetan ez ziren errespetatu, interpretatzeko modu ezberdinak zeudela justifikatuz. Hori guztia, erregulazio falta baten ondorioz izan zen, ekimen pribatuen esku utzi baitzen langile auzoen antolamendu urbanoa, botere publikoek ez baitzuten interbentziorik egin ezta irizpide zorrotzik ezarri. Horrek efektu handia izan zuen planak Ekialdeko ardatzaren antolamenduan izan zuen garapenean, kaos orokorra sortu baitzuen, bada, lurzoruaren zabalpena eta dentsifikazioa helburutzat zituen arren, horiek handitzea ekarri zuen (Delgado, 2022). Gainera, instituzioengandiko jarraipen falta horrek, lurzoruaren espekulazio prozesu bat sortu zuen, eta ondorioz, 60ko hamarkadan zehar kalitate gutxiko, azpiegitura kaskarreko eta prezio altuko etxebizitzaz bete ziren auzoak (Sáez et al., 2017), horrek, segregazioa indartzea besterik ez zuen egin, eta antolamendu urbanoa harreman sozial kapitalistengandik baldintzatutako erakusle bilakatzen du Donostia (Delgado, 2022).

Arazoak arazo, asko izan ziren garai horietan egin ziren etxebizitza kopuruak, taula honetan adierazten den bezala:

Taula 7: Donostiako etxebizitza kopurua (1960-1986)

URTEA	ETXEBIZITZA KOPURUA
1960	30.198
1975	46.362
1981	62.238
1986	65.580

Iturria: Norberak ekoiztutako taula Nistal, M. “La evolución del precio del suelo en San Sebastián (1979-1989)”-ko datuekin

Beste alde batetik, espekulazioak eragin zuen prezioen igoeraren adibide batzuk ematearren, auzoen arabera biztanleen erosahalmena oso handia zen, Altzan adibidez, metro karratuko 13.000-43.000 pezeta ziren, eta Zentroarekin alderatuz gero, arrakala izugarria zen, bada, Mirakontxan metro karratuko 175.000-268.000 pezeta ziren (Delgado, 2022). Hori gutxi balitz, hamar urtetan prezioak are gehiago handitu ziren: %253,89 Bidebietan; %11,62 La Pazen; %128,01 Alto de Miracruzen; %81,30 Grosen; %81,52 Ondarretan eta %197,73 Mirakontxan. Hala, Donostian auzoen arteko klase bereizketa izugarria zen, eta langileen eta aberatsen auzoak argi eta garbi bereizten ziren, eta periferiara etorkinak zetozela aprobetxatuz, xehekako prezio-estrategiak jarri zituzten martxan ekimen pribatuek (Nistal, 1990).

Sektoreei erreparatuz gero, hiriburuan hirugarren sektoreak indar handia hartu zuen, eta bigarrenak garapen handia izan arren (nukleo periferikoetan), ekonomia zerbitzuetan oinarritzen zen, are gehiago, lan-eskuaren beharrak zerbitzuen arloari erantzuten zion. Izan ere, besteak beste zonifikazioaren eraginez, Donostian zerbitzuak kontzentratzen ziren, baina ez hiriburua bera eta ingurua horietaz baliatzeko, baizik eta probintzia osoa asetzeko. Zerbitzuez gain, finantzak eta administrazioa ere hiriburuan biltzea proposatzen zuten planek. Hala, inizatibak eta egoitzak hiriburuan kokatu ziren, eta industria berriak berriz inguruan, konexioen hobekuntzek eragindako erraztasunak zirela medio (Calvo, 1983). Ez hori bakarrik, industria 70eko hamarkadatik aurrera inguruetan kokatu zen prezioak merkeagoak zirelako, krisi ekonomikoaren eraginez, Donostian kokatzea garestiegia baitzen (Delgado, 2022).

Argi geratu den bezala, plan hauek arlo ugarian izan zuten eragina: etxebizitzan, arautegian, industrian, populazioan... Izan ere, urte horietako testuinguru ekonomiko, sozial eta politikoaren isla besterik ez dira, interes ekonomiko eta erabaki politikoek, egoera soziala baldintzatzen baitzuten. Beste behin ere, hiriak ekoizpen ereduaren arabera antolatzen direla ikus daiteke, eta planen oinarrietan beste ideia batzuk egon arren, bete-betean momentu produktiboari erantzuten diotela.

5. ONDORIOAK

Oro har, aztertutako plan hauek epe luzerako ondorioak ekartzeaz gain, hiri-antolamenduaren auziaz hausnartzeko atak ireki zituzten, izan ere, azken hamarkadetako zenbait fenomeno, prozesu eta egoera proiektu hauen garaiko erabakien emaitza dira.

Hasteko, hiri ereduaren gaia da mahaigaineratu beharreko lehena. Lanean zehar ikusi bezala, XIX. mendetik jada Donostiak hiri burgesaren eredia jarraitzen zuen, hala, erdigunea hasiera-hasieratik klase altuentzako bizitoki moduan eratu zen, eta estetika eta hiriaren izaera zehatz bat jarraitzeari garrantzia eman zitzaion. Horrekin batera, luxuzko turismo hiri erreferentzia bilakatu zen Estatu-mailan. Hori dela eta, jada XX. mende osoan zehar ikusi dugun prozesuari hasiera eman zitzaion: langile klasea eta industria inguruetara alboratzea erdigunea aberatsentzat uzteko. Horrela, aztertutako planek oinarri hori jarraituko dute, ondorioz, gaur egun ezagutzen dugun Donostian erabaki horien eragina oraindik ere agerian geratzen da. Esan genezake, aldaketa handienak 60ko hamarkadan hasi zirela, Estatuko teknokratek merkatu berriei atak ireki zizkietenean, eta Donostiak hiriburu ekonomiko eta politikoaren izaera hartu zuenean.

Lanean zehar hainbatetan aipatu bezala, Donostiaren garapena eta ordenamendu urbanistikoa ezin da ulertu bere eragin eremua; hau da, eskualdea, kontuan hartu gabe, eta alderantziz. Ordenamendu planak hasi zirenetik, Donostiaren inguruko herriek paper garrantzitsua bete dute hiriburuaren industrializazio prozesuan, auzo periferikoetara eramatean, alderdi finantzarioa Donostian geratzen zen, baina lantegiak berriz, periferian. Horrek, garraiobideetan inbertitzea eta konexioak hobetzea eragin zuen. Dena den, klaseen arteko arrakala oso nabarmena izan da hamarkada askotan zehar, Donostiaren auzo periferikoekiko, batez ere Ekialdeko ardatzean, zein inguruko herriekiko, presio demografikoa, azpiegitura falta eta bizi baldintza kaskarrak bertan kontzentratzen baitziren. Langile masa aipatutako zonaldeetan kontzentratzen zen, eta espazio horiek ekoizpen idarrei lotutako harreman sozialen produktu bezala identifika ditzakegu; hau da, ekoizpen moduak espazioa egituratu zuen guztiz, gainera, ez da ahaztu behar zonaldea zentzu guztietan hiriburuaren parte zen arren, klase ikuspegitik guztiz marginala zela.

Gaur egun, modu batean, kolapsatua dagoena hiriburua bera da, besteak beste, prezioen igoerarengatik eta turistifikazioagatik, eta horrek, fenomeno bitxi bat eragin du, donostiarrak hiritik ateratzen ari baitira inguruetakoko herrietara bizitzera joateko.

Bistan da, egun Donostia hirugarren sektoretik bizi dela, baina hori ez da berria, aspalditik hiri tertziarriotzat hartzen baita. Azken urtetako joera prekarizazio prozesua aztertzea den arren eta datu kezkarriak ikustarazten ari diren arren, XX. mende bukaerako Donostiako bizimodu pobreak ez da ia hitz egiten, eta auzo proletarioen historia euren urbanizazio prozesu kaotikoarekin guztiz lotuta dago. Izan ere, eremu pobretarako aztertutako planek planteatu zituzten neurriak ez ziren modu egoki batean ezarri. Hasteko, marko juridikoa gabeziez bete zegoen, eta entitate pribatuak horretaz baliatu ziren guztiz Plan Partzialak aplikatzeko momentuan. Gainera, botere publikoengandik jarraipen eta zorrotasun falta handia egon zen. Ondorioz, auzo hauek modu irregular eta askotan ilegal batean eraiki ziren, eta biztanleriaren kontzentrazioari eta espekulazioari aurre egin beharrean, hiri-antolamendurako planek honakoak indartu zituzten. Hau da, aztertutako planak ez diren modu eraginkorrean planteatu ezta praktikan jarri, oinarrizko estrategiak garai horietan egon ziren aldaketa guztiak barnebiltzen ez zituelako, edo ez behintzat gertatu ziren mailan. Ulertu behar da hazkunde demografikoa oso azkar gertatu zen zerbait izan zela, eta hori bakarrik migrazio-fluxu handiek azaltzen dute, are gehiago, ezin liteke Euskal Autonomia Erkidegoaren historia azaldu fenomeno hau kontuan hartu gabe. Aldi berean, etxebizitza ugari eraiki behar izatea migrazio olatu hauen ondorioa izan zen.

Egun hiriburuko lanpostuak sektore jakin batzuetan zentratzen diren bezala, garai hartan perfil zehatz batzuk kantitate handitan eskatzen ziren, eta espainiar Estatuko testuinguru ekonomiko, politiko eta sozial larriak jende ugari migratzera eraman zuen. Hala, aipatutako hazkunde demografikoa ez zen besterik gabe gertatu, migrazio olatu handiengatik baizik. Donostiako banaketa espaziala zonifikazioan oinarrituta egotearen ondorioz, biztanleria berri hura periferietako auzoetan kontzentratu zen. Hala, ez da kasualitatea etxebizitza industriarik garrantzitsuenetakoa bilakatu izana.

Alderdi juridikora itzuliz, egia da urbanismoaren esparrua arautzen hasteko aurrekari bat izan zela, baina hau ere ez zen modu eraginkor batean egin, errealitatean praktika ilegalak zilegi bilakatzea eragin baitzuen. Hala ere, azpimarratu beharra dago Donostiaren eragin eremuaren antolamendurako aurrerapauso handia izan zirela, Udal Plan asko garatu baitziren

garai hauetan, eta finean, Gipuzkoaren garapenak hiriburuaren garapena elikatzen du. Dena den, Donostiaren eta eskualdearen arteko harremana haratago doa. Izan ere, mendeetan zehar hiriburuaren inguruko herriek independentzia administratiboa izan duten arren, esparru ekonomikoa, azpiegitura garrantzitsuak eta zerbitzuak Donostian kontzentratu izan dira beti, hori dela eta, hiriburuaren eta eragin eremuaren arteko mendekotasuna handia izan da beti, beraz, garaiaren arabera fenomeno urbano berdinari erantzuten diote. Hala, industrializazio garaian, Donostiaren eragin eremuko udalerriek hiriburuarekin baterako garapena izan zuten, hori dela eta, probintziako beste eskualde batzuk baino lehenago hasi zuten garapen prozesua. Eskualde hau nukleo-sare bat bezala uler daiteke, hierarkia argi bat duena.

Gaur egun Donostiak inguruari ezartzen dion menpekotasuna ere handia da. Egia da nukleoaren artean hiri batzuk nabarmentzen direla, Oarsoren kasuan (ekialdea) Errenteria izango litzateke, eta Buruntzaren kasuan (hegoaldea) Hernani, baina hala ere, zerbitzu gehienak Donostian kontzentratzen dira. Ospitaleak (publikoa zein pribatua), kirol zerbitzu ugari, maila altuko eskaintza kulturala (Jazzaldia, Zinemaldia, hainbat museo...), garraio bide komunikazio nagusiak, administrazioa, suhiltzaileak, epaitegiak eta beste hainbat zerbitzu mota hiriburuan kokatzen dira, eta inguruko herrietakoek bertara desplazatu behar dute horiek jasotzeko. Hori dela eta, Donostiaren eta inguruaren arteko garraio zerbitzuek probintziako beste edozein lekutara baino maiztasun handiagoa dute.

Une honetan Donostiak bizi duen egoera Europako beste hiriburuaren kasura hurbiltzen ari da, eta beste behin ere periferiarako desplazamendu bat gertatzen ari da. Alde batetik, langile klasea eta erdi mailako kapa baxuenak zenbait auzotatik kanporatuak izaten ari dira, Alde Zaharra, Egia eta Gros kasu, espekulazioa, prezioen igoera eta turistentzako alokairu pisuak direla eta. Izan ere, gazteen emantzipazio aukerak oso urriak direla errealitate bat da, are gehiago, Donostiako alkatea den Eneko Goiak berak dio jaio zaren auzoan zahartu nahi izatea nahiko eskisitoa dela, eta hau azken urteetako egoeraren isla besterik ez da, zentro inguruko biztanleek periferiako auzoetara edo inguruko herrietara joan behar baitute bizitzera, askotan zentroko hirugarren sektoreko postuetan lan egiten duten bitartean. Beste aldetik, badago beste sektore bat inguruetara doana “lasaitasuna” eta “naturarekiko konexioa” bilatzera, baina kasu honetan klase erosoago batez ari gara, eta prezio eskuragarriagoak bilatu beharrean, landa-eremua da bilatzen duena, adibidez, Oiartzunen edo Aian. Bada, kasu batean zein bestean, bizitza hiriburuan egiten jarratu daiteke inongo arazorik gabe, batez ere

mugakideen artean, kasu batzuetan, auzo periferikoen eta herri mugakideen artean diferentzia gutxi baitago.

Bukatzeko, Donostiako egungo hiri eredu nahasketa bat dela esan daiteke. Batetik, hiri burgesaren ereduak oraindik bere garrantzia badauka, eta hiria turistiko mantentzen duen arazoietako bat da, bada, jendeak Zabalgunea eta Alde Zaharra bisitatzen ditu beste edozer baino lehen. Dena den, eboluzio bat egon dela ere esan genezake. Estetikoki eta arkitektura aldetik espazio horiek mende batean ez dira gehiegi aldatu, baina eskaintzaren aldetik, Europako beste edozein hiri handirekin antzekotasun handiak ageri dira: denda motak, lanpostu motak, prezioak, turistentzako bideratutako zerbitzuak... Argi dago XIX. bigarren erdiko eta XX. mende hasierako turismo mota eta perfila eta egungoa ez direla berdinak, baina garai horietako antolamendu urbanistikorik gabe, egungo Donostia ez litzateke ezagutzen duguna izango. Gainera, kasu batean zein bestean, itxura garbia erakustea eta pobrezia kanporatzea mantentzen diren politikak dira; hau da, interes ekonomikoak biztanleriaren ongizatearen gainetik jartzen dira, lan osoan zehar ikusi den bezala. Beste aldetik, goi-burgesia zentrotik ateratzen ari da, berriro ere turismoak dakartzan negozioei tokia uzteko. Hala, eraikinak multinazionalen eta putre funtsen esku geratzen ari dira, eta goi mailako klasea hiriko muinoetan kokatzen diren luxuzko auzoetara desplazatu da. Beraz, argi geratzen da hiria ekoizpen ereduaren arabera egituratzen dela, izan duela bi mende, edo gaur egun.

Azken finean, Donostiako antolamendu urbanistikoa historiako momentuko prozesu eta aldaketei hertsiki lotuta egon da beti, eta bere zabalpena hiriaren eta probintziaren beharren arabera planteatu da, baina tarteko interes ekonomikoek antolamendu hori aurrera eramateko modua baldintzatu dute, eta egungo Donostia horren emaitza da. Izan ere, ez dugu aztu behar antolamendu urbanistiko honen atzean proletarizazio prozesu bat ere egon zela.

BIBLIOGRAFIA

- Aierdi, X. (1993). *La inmigración en el espacio social vasco: tentativa de descodificación en un mundo social*. Bilbo: Euskal Herriko Unibertsitatea.
- Alonso Olea, E. J., eta Beascoechea Gangoit, J. M. (1998). “Fiscalidad territorial y propiedad urbana en el País Vasco. Los años finales del siglo XIX”. *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía*, 25, 5-35.
- Artola, M. (2000). *Historia de Donostia-San Sebastián*. San Sebastian: Ayuntamiento de San Sebastián/Nerea.
- Bassols, M (1973). *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*. Madrid: Editorial Montecorvo S.A.
- Calvo Sánchez, M. J. (1983). *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*. Donostia: Grupo Doctor Camino de Historia Donostiarra.
- Cañamero, Antonio. (1998). “Alza. Crecimiento urbano y demográfico de la periferia de San Sebastián”. *Lurralde*, 11, 329–385.
- Delgado, J. (2022). “Donostiako hiriaren hazkunde desorekatua: 1962ko Hiri Antolamendurako Plan Orokorraren (HAPO) ondorioak aztergai”. *Kondaira*, 19, 88-96.
- Erquicia Olaciregui, J.M. (2003). *Del planeamiento urbanístico a la ordenación del territorio. La necesidad de un cambio de escala*. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco/Eusko Jaurlaritzza.
- Etxeberria, Berta (2016). “La prostitución en San Sebastián durante la época reglamentista manifestaciones antiurbanas en un proyecto de ciudad moderna”. *Rubrica Contemporánea*, 5 (9), 145-157.

Fernández Cuesta, Gaspar. (2012). “San Sebastián: un modelo de construcción de la ciudad burguesa en España”. *Eria*, 88, 101-128.

Font, José María; Jiménez, Manuel eta Martín, Angel. (1980). “La comarca de San Sebastián: Crónica de una formación urbana”. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 43, 59–78. Eskuragarri hemen: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/81523>

Terán, F. (1979). *Futuro urbanístico para la comarca de San Sebastián*. Donostia: Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro.

González Portilla, M. eta Garmendia, J.M. (1988). *La posguerra en el País Vasco*. Donostia: Kriselu.

Hernando, J. (2018). “La inmigración en Gipuzkoa durante el franquismo”. In L. Castells et.al, *Gipuzkoa, Inmigración e Integración. Las migraciones internas y su aportación al desarrollo de Gipuzkoa (1950-1975)*. Donostia: Ramón Rubial Fundazioa.

Instituto Nacional de Estadística. “Alteraciones de los municipios en los Censos de Población desde 1842”. Donostia-San Sebastián. Eskuragarri hemen: <https://www.ine.es/intercensal/intercensal.do?search=1&cmbTipoBusq=0&textoMunicipio=Donostia%20-%20San%20Sebasti%C3%A1n>

Izaola, A. eta Zubero, I. (2018). “Las migraciones internas y su aportación al desarrollo de Gipuzkoa (1950-1975). Sistematización y actualización”. In L. Castells et.al, *Gipuzkoa, Inmigración e Integración. Las migraciones internas y su aportación al desarrollo de Gipuzkoa (1950-1975)*. Donostia: Ramón Rubial Fundazioa.

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

Nistal, Mikel. (1990). “La evolución del precio del suelo en San Sebastián (1979-1989)”, *Lurralde*, 13, 313–350.

Hemen eskuragarri: <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur13/13nistal.pdf>

Ponte Ordoqui, E. (2016). *La Construcción de la Ciudad. Gipuzkoa (1940-1976)*. Donostia-San Sebastián: Gipuzkoako Foru Aldundia/ Diputación Foral de Gipuzkoa. Autorearen 2014ko tesian oinarritua.

Sáez García, J.A. et al. (2017). *Geografía e historia de Donostia-San Sebastián*, San Sebastián: INGEBA.

Vázquez, A., et al. (2022). “Eneko Goia, el alcalde de Donostia: ‘Querer envejecer en tu propio barrio es un poco exquisito’” *ELDiario.es*. Urtarrilaren 20a. Elkarriketa.
https://www.eldiario.es/euskadi/eneko-goia-alcalde-donostia-envejecer-propio-barrio-exquisito_1_8663140.html

Walton, J. K. (2002). “Planning and seaside tourism: San Sebastián, 1863-1936”. *Planning Perspectives*, 17, 1-20.

Walton, J. K. (2013). “Another face of ‘mass tourism’: San Sebastián and Spanish beach resorts under Franco, 1936-1975”. *Urban History*, 40, 483-506.