

Puerto y turismo: ¿una relación conflictiva? El caso de San Sebastián en el siglo XIX

A la memoria de Peter Borsay

Carlos Larrinaga
Universidad de Granada, España

1. INTRODUCCIÓN

Cada vez parece más evidente que el origen del turismo propiamente dicho debemos encontrarlo en tiempos de la Revolución Industrial. Tal como ha señalado Marc Boyer (2002: 20), la Revolución Turística que emergió en el siglo XVIII fue contemporánea de la Revolución Industrial, no su hija. De hecho, los descubrimientos turísticos de entonces no derivaron de los progresos técnicos de esa época, sino que las invenciones del turismo fueron hechas por privilegiados de nacimiento y de la cultura. Esta Revolución Turística propició la aparición de centros termales, por un lado, y de espacios balnearios junto al mar, por otro. Ambos casos, no obstante, presentan algunos aspectos en común, como, por ejemplo, desde el lado de la oferta, la necesidad de medios de transporte, de alojamiento, de determinados servicios, de suministros, etc. Desde el lado de la demanda, estaríamos hablando, en un primer momento, de unas minorías que disponían de tiempo y dinero para poder pasar una larga estancia o en las termas o en la playa. Hablaríamos de grupos sociales privilegiados.

Ahora bien, centrándonos en los lugares costeros, éstos no siempre se desarrollaron en espacios vírgenes, sino que, por el contrario, lo hicieron en asentamientos de pescadores o en localidades portuarias. El caso de San Sebastián que aquí nos ocupa es una prueba evidente, aunque no la única, pues fue lo normal en toda la Cornisa Cantábrica o en los primeros emplazamientos turísticos de Galicia, por ejemplo. De ahí que algunos historiadores hayan reconocido que no es fácil distinguir entre un espacio playero y un puerto, ya que ambas

funciones pudieron continuar operando a la vez (Walton¹). Incluso, tampoco debemos olvidar que en la aparición de estos balnearios marítimos el ferrocarril tuvo un protagonismo decisivo, cuando en muchas ocasiones éste fue construido para incrementar los tráficos comerciales de los puertos, de manera que esos balnearios, con un tráfico fluctuante y, sobre todo, de temporada, fueron secundariamente beneficiados de semejantes iniciativas (Walton²; Borsay & Walton³, pág. 2). En la segunda mitad del siglo XIX hay sobradas evidencias de la doble condición de puertos pesqueros o de mercancías y de centros de baños de ola en numerosas localidades británicas, tal como se aprecia en algunas guías de viaje de la época, por ejemplo (Baedeker⁴). Lo que quiere decir que, en ciertos casos, ambos roles pudieron coexistir durante un periodo largo de tiempo. En San Sebastián la actividad balnearia fue compatible con la pesquera, habiéndose mantenido esta coexistencia durante décadas. No así con la posibilidad de hacer de San Sebastián un puerto de mercancías, industrial, tal como se observará en este trabajo. De ahí que el objetivo de este estudio sea analizar la relación de conflictividad que se produjo a mediados del siglo XIX entre quienes deseaban un puerto industrial y quienes aspiraban a convertir San Sebastián en el gran balneario de España, aprovechando la belleza de su paisaje, su playa y su clima atlántico, ajenos a los grandes calores del estío meseteño.

Desde el punto de vista historiográfico, no son demasiados los estudios que tratan de poner en relación ambas realidades, la portuaria y la balnearia. Cabe destacar, sin embargo, el interesante y pionero estudio de Tatjer⁵ para el caso de Barcelona, donde se analiza con sumo detalle la tensión existente entre las actividades portuarias de una ciudad industrial y las propiamente lúdico-balnearias desde mediados del siglo XIX hasta 1936. No obstante, durante mucho tiempo, ambas han sido realidades separadas, primando, en cualquier caso, el análisis de la actividad portuaria e ignorando o relegando a un plano muy secundario la actividad balnearia (Lawton & Lee, eds.; Saupin, dir; O’Flanagan; Suárez Bosa, ed.; Pontón Aricha y Vázquez Fariñas, coords.)⁶. Con todo, es importante seña-

¹ WALTON, J. K.: *The English seaside resort: a social history 1750-1914*, Leicester, Leicester University Press, 1983

² WALTON, J. K.: “Railways and resort development in Victorian England: the case of Silloth”, *Northern History*, 15, 191-209, 1979.

³ BORSAY, P. & WALTON, J. K. (eds.): *Resorts and Ports. European Seaside Towns since 1700*, Bristol, Channel View, 2011.

⁴ BAEDEKER, K.: *Great Britain: handbook for travellers*, Leipzig, Baedeker, 1894.

⁵ TATJER, M.: “La construcción del espacio costero, siglos XIX-XX: del mundo portuario al mundo del ocio: el caso del puerto de Barcelona, 1856-1936”, en Guimerá, A. y Romero, D. (eds.): *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX) : actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español*, Madrid, Ministerio de Fomento, pp. 371-391, 1996.

⁶ LAWTON, R. & LEE, R. (EDS.): *Population and Society in Western European Port Cities, c. 1650-1900*, Liverpool, Liverpool University Press, 2007; SAUPIN, G. (DIR.): *Villes atlantiques dans l’Europe occidentale du Moyen Âge au XX^e siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006; O’FLANAGAN, P.: *Port Cities of Atlantic Iberia, c. 1500-1900*, Alderhot, Ashgate Publishing Limited, 2008; SUÁREZ BOSA, M. (ed.): *Atlantic Ports and the firts globalisation*,

lar que, en los últimos años, ha surgido una corriente historiográfica que busca atender de forma más equilibrada ambas realidades, sosteniendo que, en ciertos casos, fueron compatibles, al menos durante un tiempo (Tatjer⁷). Aquí sobresale, sin duda, la colección de trabajos reunidos por Borsay y Walton⁸. En esta obra se analizan las relaciones, no siempre pacíficas, es cierto, incluso a veces conflictivas, entre ambas realidades, estudiando, principalmente diferentes localidades de Gran Bretaña (Bristol, Brighton, Tenby, Swansea, Whitby y Margate), aunque también alguna del resto de Europa, como Scheveningen, Gijón o Jurmala, entre otras. Englobados en esta corriente de análisis, contamos asimismo con algunos trabajos de interés para México (Soto Ibáñez, Vergara Ruiz y García Santillá⁹), Inglaterra (Brodie¹⁰) o Francia (Vincent¹¹). Este fenómeno de intereses contrapuestos entre turismo y otras actividades debió extenderse por otras localidades costeras, tal como lo han señalado recientemente Pastoriza y Torres¹² para Mar del Plata, en Argentina. Incluso, desde una perspectiva más antropológica, Palou¹³ ha estudiado dos puertos catalanes para analizar las tensiones existentes entre pesca y turismo en tiempos más recientes.

Este trabajo, por lo tanto, se inserta en esta línea de análisis y trata de sumarse a la agenda de investigación propuesta por Borsay y Walton¹⁴, en la medida en que las estaciones balnearias marítimas a menudo deben ser vistas en simbiosis

c.1850-1930, Basingstoke, Palgrave-Macmillan, 2014; PONTÓN ARICHA, T. Y VÁZQUEZ FARIÑAS, M. (coords.): *Cádiz: del Floreciente S.XVIII al Port of the Future del S.XXI*, Madrid, Dykinson, 2018.

⁷ TATJER, M.: “La construcción del espacio costero, siglos XIX-XX: del mundo portuario al mundo del ocio: el caso del puerto de Barcelona, 1856-1936”, en Guimerá, A. y Romero, D. (eds.): *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX) : actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español*, Madrid, Ministerio de Fomento, pp. 371-391, 1996.

⁸ BORSAY, P. & WALTON, J. K. (eds.): *Resorts and Ports. European Seaside Towns since 1700*, Bristol, Channel View, 2011.

⁹ SOTO IBÁÑEZ, M. C., VERGARA RUIZ, G. Y GARCÍA SANTILLÁ, A.: “Cultura turística en el puerto de Veracruz”, *TURyDES. Revista de investigación en Turismo y Desarrollo Local*, vol. 2, 6. En: <http://www.eumed.net/rev/curydes/06/irs.htm> (Fecha de consulta: 12-03-2020).

¹⁰ BRODIE, A.: “Liverpool and the origins of the seaside resort”, *The Georgian Group Journal*, 20, 63-76, 2012; BRODIE, A.: “Leisure and Commerce: Seafront Rivals in England’s Firts Seaside Resorts”, *Academia Turistica*, 12-1, pp. 13-22. En: <http://academica.turistica.si/index.php/AT-TIJ/article/view/138/59> (Fecha de consulta: 29-04-2020).

¹¹ VINCENT, J.: “La transformation des communes littorales en stations balnéaires: projets et conflits en Bretagne (fin XVIII^e siècle-milieu XX^e siècle)”, en Gigase, M.; Humair, C. et Tissot, L.: *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIX^e-XX^e siècles)*, Neuchâtel, Alphil et Presses Universitaires Suisses, pp. 91-106, 2014.

¹² PASTORIZA, E. Y TORRES, J. C.: *Mar del Plata. Un sueño de los argentinos*, Buenos Aires, Edhasa, 2019.

¹³ PALOU, S.: “Maritimidad reinventada”. Patrimonio y turismo en los puertos de Roses y Palamós”, en Nadal i Farreras, J. (ed.): *La ciudad y el mar*, Girona, ICRPC, pp. 259-280, 2017.

¹⁴ BORSAY, P. & WALTON, J. K. (eds.): *Resorts and Ports. European Seaside Towns since 1700*, Bristol, Channel View, 2011, Pág. 4.

o relación con actividades tales como la pesca, el comercio marítimo e incluso la actividad manufacturera. Hasta el punto de que estas actividades podían beneficiarse de la presencia de las otras. En el caso de San Sebastián esto fue así hasta los años sesenta del siglo XIX. Ciudad de origen medieval, desde su fundación había tenido una doble función, militar, por un lado, y comercial, por otro. La actividad pesquera existía, pero era más bien secundaria. Además, desde los años cuarenta del XIX empezó a desarrollarse una incipiente industria. Fue a partir de ese momento cuando la conflictividad entre la actividad balnearia y portuaria fue a más. No tanto por la pesca, subsector que podía beneficiarse de los veraneantes, sino de la concepción industrial de su puerto, al pretender abarcar buena parte de la bahía de La Concha, mermando así las posibilidades de su despegue turístico (Aguirre¹⁵). Se hace necesario, en consecuencia, el analizar la complejidad existente en las relaciones entre estación balnearia y puerto. Para ello, los estudios de caso como los recogidos en el libro de Borsay y Walton o éste que aquí se presenta sobre San Sebastián pueden ser de gran ayuda, además de presentar una amplia gama de circunstancias específicas a tener en cuenta.

Para realizar este estudio hemos recurrido a fuentes primarias y secundarias. Entre las primeras, hemos consultado fondos del Archivo Municipal de San Sebastián, del Archivo General de la Administración, del Archivo General de Guipúzcoa, del Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasajes y del Archivo General de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Entre las fuentes secundarias sobresalen, en especial, las obras publicadas en nuestro periodo de estudio, ya que nos han aportado una importante información para el tema aquí tratado.

2. UN PUERTO INSUFICIENTE

Ubicada en el extremo oriental del mar Cantábrico, en pleno golfo de Vizcaya, la historia de San Sebastián ha estado siempre muy ligada a su condición de ciudad portuaria, aunque, dadas las limitaciones de sus instalaciones portuarias, los comerciantes locales pronto optaron por operar también desde el vecino puerto de Pasajes, distante unos diez kilómetros (Miguel López¹⁶). De esta manera se estableció un auténtico tándem entre San Sebastián y Pasajes, que funcionó especialmente bien en el siglo XVIII, gracias a la Compañía Guipuzcoana de Caracas. Por la Real Cédula de 25 de septiembre de 1728 se adjudicaba a esta sociedad el comercio con Venezuela, haciéndose con el monopolio del comercio de cacao venezolano a partir de 1742. Además, este tráfico con Venezuela permitió a los comerciantes de San Sebastián traficar no sólo con América, sino también con

¹⁵ AGUIRRE, R.: *Puerto de San Sebastián*, Vitoria, Gobierno Vasco, 2001.

¹⁶ MIGUEL LÓPEZ. I.: *El comercio hispanoamericano a través de Pasajes-San Juan (1778-1795)*, San Sebastián, Grupo Doctor Camino, 1990.

otros países europeos tales como Francia, Holanda o Gran Bretaña (Gárate¹⁷). Los años centrales de esa centuria fueron especialmente prósperos para el comercio marítimo de San Sebastián, pero las nuevas medidas librecambistas puestas en marcha a partir de la década de 1760 empezaron a amenazar esta bonanza. Iban en contra de la práctica del monopolio y, por tanto, de los intereses de la Guipuzcoana, que terminó desapareciendo a finales de esa centuria. Tampoco ayudó el contexto internacional de la época. Primero, la guerra de 1779 de Francia y España contra Gran Bretaña y, después, el estallido de la Revolución Francesa y las sucesivas guerras de la Convención y de la Independencia contra Francia, cuyo saldo, en este último caso, no pudo ser más trágico para San Sebastián, ya que el incendio de 1813 supuso la práctica destrucción de la ciudad. De esta manera, las primeras décadas del siglo XIX fueron años de languidez económica y de reconstrucción urbana.

Con todo, los esfuerzos de los comerciantes de San Sebastián no se desvanecieron. Se empeñaron en conseguir la habilitación de este puerto para el comercio con América y Asia y el traslado de las aduanas del interior a la costa y a la frontera, ya que, en función de los fueros, aquéllas se localizaban en la línea del Ebro, de suerte que los productos que entraban en suelo vasco no pagaban derechos de aduanas. Ambas medidas fueron consideradas fundamentales por la burguesía de la ciudad para conseguir la recuperación económica, si bien el inconveniente radicaba en que iban en contra del mantenimiento intacto de los fueros (Larrinaga¹⁸; Aragón¹⁹). De ahí que las disputas entre los partidarios de ambas posturas fueran constantes durante estas primeras décadas del siglo XIX (Aparicio²⁰). Desde luego, esta confrontación hay que enmarcarla en la propia crisis del Antiguo Régimen en España, la cual terminó de la peor de las maneras posibles, en la Primera Guerra Carlista. Sólo una vez concluida, el 29 de octubre de 1841, las aduanas fueron trasladadas a la costa y a la frontera, satisfaciéndose así los intereses de los comerciantes de San Sebastián, abriéndose un nuevo período de esperanzas.

En efecto, desde entonces se detecta una fase de recuperación de la actividad comercial no sólo en el puerto de San Sebastián, sino también en las demás ciudades del Cantábrico oriental (Larrinaga²¹). En concreto, entre 1845-46 y 1860-61 la tasa anual de crecimiento del valor de las aduanas de Guipúzcoa fue del 7,78%

¹⁷ GÁRATE, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián, Grupo Doctor Camino, 1990.

¹⁸ LARRINAGA, C.: “Comercio con América y traslado de aduanas”, *Anales de Historia Contemporánea*, 21, pp. 323-344, 2005.

¹⁹ ARAGÓN, Á.: “Discrepancias en el seno de la burguesía guipuzcoana en torno a la libertad de comercio y el traslado de aduanas durante los siglos XVIII y XIX”, *Hispania*, 2013, LXXIII-245, pp. 761-788, 2013.

²⁰ APARICIO, C.: *Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)*, San Sebastián, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, 1991.

²¹ LARRINAGA, C.: *La Liga Cantábrica y el comercio del norte de España a finales del siglo XIX*, Irún, Casino de Irún, 1999.

(Fernández Albaladejo²²). En líneas generales, se puede decir que estos tráficos comerciales se desarrollaron fundamentalmente con los puertos de la fachada atlántica europea, sobresaliendo, sin duda, las relaciones mantenidas con el puerto francés de Bayona (Larrinaga²³).

Tabla 1. Movimiento marítimo entre San Sebastián y los puertos del norte de Europa entre 1850 y 1860

Año	Entradas		Salidas	
	Nº buques	Toneladas	Nº buques	Toneladas
1850	68	4.915	1	80
1851	75	5.951	1	120
1852	62	4.388	0	0
1853	75	5.551	24	1.779
1854	77	4.631	53	3.689
1855	61	4.470	169	15.235
1856	46	4.403	51	4.366
1857	77	7.862	3	267
1858	17	1.609	3	295
1859	31	3.704	0	0
1860	87	9.602	0	0
	676	57.086	305	25.831

Nota: no se incluyen los buques entrados y salidos en lastre ni las líneas constantes de vapores españoles establecidas con Francia e Inglaterra.

Fuente: elaboración propia a partir de Archivo Municipal de San Sebastián (AMSS), Sec.D.-Neg.13,Lib.1979, Exp.1.

Como ya había sucedido en el pasado, este repunte de la actividad comercial puso otra vez de manifiesto las carencias del puerto donostiarra, retomándose nuevas iniciativas de hacer mejoras. En este sentido, hay que decir que las iniciativas que había habido a finales del siglo XVIII y en los años veinte del XIX finalmente no se habían llevado a cabo (Astiazarain²⁴). Ahora, una Real Orden de 30 de abril

²² FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P.: “Guipúzcoa 1839-1868: la recomposición de una sociedad”, en Jiménez de Aberasturi, J. C. (coord.): *Estudios de historia contemporánea del País Vasco*, San Sebastián, Haranburu, pp. 51-103, 1982, pág. 86.

²³ LARRINAGA, C.: “Le commerce maritime de Bayonne avec les ports de Saint-Sébastien et Bilbao pendant le XIXe siècle”, *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, 158, pp. 219-246, 2003.

²⁴ ASTIAZARAIN, M^a I.: *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII*, San Sebastián, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, 1998.

de 1847 estipulaba la formación de un plan de mejoras. El responsable de llevarlo a cabo fue el ingeniero de caminos Manuel Peironcely, quien presentó un estudio el 10 de mayo de 1848, formulando unas reformas cuyos objetivos principales eran aminorar las resacas para facilitar la entrada y dar mayor seguridad al fondeadero del puerto, asegurar la estabilidad de los muelles y aumentar algo su fondo²⁵. Pero la propuesta fue considerada insuficiente, por lo que en 1851 elaboró otro plan bastante más ambicioso. En él abogaba por reformar los muelles, demasiado pequeños para el futuro tráfico del puerto, e instalar cuerpos muertos en la bahía (Izaguirre²⁶). Esta vez sí gustó su proyecto y se le encargó un estudio más detallado. En su proyecto sobresalía la construcción de una dársena, la rectificación y el ensanche de los antiguos muelles y la erección de un rompeolas (Peironcely, 1855)²⁷.

Las obras comenzaron en agosto de 1851 y se prolongaron hasta 1858. Es importante señalar que en esos años el puerto de Pasajes había quedado prácticamente anegado, debido a los escasos tráficos y falta de mantenimiento. No obstante, después de la Ley de ferrocarriles de 1855, la línea del Norte fue tomando cuerpo, de manera que el ingeniero francés Pablo Emilio Wissocq, encargado del tendido ferroviario, estudió la posibilidad de ampliar las instalaciones comunicándolo con el antiguo puerto fluvial de Santa Catalina (en el río Urumea), donde planeaba una gran dársena capaz de albergar buques de 700 a 800 toneladas. El plan fue presentado en el Ministerio de Fomento, pero no salió adelante porque implicaba ocupar unos terrenos destinados al ensanche de la ciudad. Con todo, en 1859 el ingeniero de caminos Manuel Estibaús presentó un nuevo plan relacionado también con la llegada del ferrocarril a la capital guipuzcoana²⁸. En realidad, su plan seguía el diseño de Wissocq, abogando por nuevas dársenas en Santa Catalina, posibilitando así que los barcos descargasen directamente en los vagones que, desde la estación, servirían mediante vías adecuadas a cada uno de los muelles. Evidentemente, se trataba de un proyecto muy ambicioso que chocaba una vez más con los planes del ensanche de la ciudad (Izaguirre²⁹). Porque las autoridades de la capital ansiaban reformar el puerto, pero no a costa del proyecto del ensanche. A este respecto, no debemos olvidar que San Sebastián era una ciudad constreñida por sus murallas, algo que, en esos años, y tal y como sucediera en otras localidades de Europa, se consideró como un obstáculo para su expansión urbanística.

²⁵ Archivo General de la Administración, Obras Públicas, 24/1.135: “Proyecto de mejora del puerto de San Sebastián formado en virtud de Real Orden de 30 de Abril de 1847” por Don Manuel Peironcely.

²⁶ IZAGUIRRE, R.: *Estudios sobre la bahía de San Sebastián*, San Sebastián, Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, 1933, págs.. 55-56.

²⁷ Archivo General del Gobierno Vasco, Caja 002-01, Signatura I-265-1, N° Exp. 126-R: “Puerto de San Sebastian. Proyecto de recalce y ensanche del muelle llamado Caiburu” por Manuel Peironcely, 1856.

²⁸ Archivo General del Gobierno Vasco, Caja 233-01, Signatura I-269-5, N° Exp. 128-R.

²⁹ IZAGUIRRE, R.: *Estudios sobre la bahía de San Sebastián*, San Sebastián, Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, 1933, págs. 51.



3. EL ENSANCHE DE ANTONIO CORTÁZAR

Antes que nada, mediante la Real Orden de 17 de marzo de 1862, San Sebastián perdió su carácter de plaza de guerra, de manera que el Ayuntamiento quedaba autorizado a derribar las murallas. Era el paso previo para poder pensar en su expansión urbanística (Calvo Sánchez³⁰). A partir de ese momento las autoridades municipales tenían las manos libres para poder diseñar su plan de ensanche. De hecho, fue de las primeras ciudades en llevarlo a cabo, después de Barcelona y Madrid (Calvo Sánchez; Setién; Martín Ramos)³¹. Logrado este objetivo, el 20 de julio de ese mismo año, la Corporación municipal publicaba las “Bases” para la ampliación de la ciudad. “Bases” inspiradas en el concurso de ensanche convocado por el Ayuntamiento de Barcelona unos años antes. Ahora bien, es importante señalar que las “Bases” insistieron en este carácter mercantil de San Sebastián, por lo que los proyectos presentados debían de atender esta realidad. De esta forma, la Comisión nombrada al efecto eligió como vencedora la propuesta del arquitecto Antonio Cortázar.

El proyecto que había presentado el arquitecto donostiarra reflejaba a la perfección las condiciones expresadas en dichas “Bases”. Evidentemente, conocía muy bien la realidad comercial de la ciudad y los intereses que guiaban tanto a los comerciantes como a las autoridades locales. Así, por un lado, reforzaba el carácter mercantil de la localidad, apostando por la construcción de una vía férrea (una especie de tranvía para mercancías) entre la estación de la Compañía del Norte y el puerto, lo que suponía una apuesta muy arriesgada que implicaba vehiculizar los tráficos por la trama urbana. En este sentido, el enlace entre la estación del Norte y el puerto era uno de los aspectos más importantes de su proyecto³². Por otro, apostaba por hacer del puerto donostiarra un verdadero núcleo comercial, previendo una aduana y grandes almacenes o depósitos de mercancías. Cortázar respondía así a lo planteado en las “Bases”, aunque, a decir verdad, tampoco fue ajeno al desarrollo turístico que la ciudad estaba experimentando desde hacía unos años y reservó la parte meridional de su ensanche, la más próxima a la playa de La Concha, a este fin, sobresaliendo en la primera línea de costa un conjunto de chalets con jardín

³⁰ CALVO SÁNCHEZ, M.^a J.: *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*, San Sebastián, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, 1983, pág.58.

³¹ CALVO SÁNCHEZ, M.^a J.: *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*, San Sebastián, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, 1983, págs.57-77; SETIÉN, K.: “Planeamiento de “ensanche”: creación y gestión del Ensanche Cortázar de San Sebastián, 1864”, en Bonet Correa, A. (coord.): *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano*, Madrid, Universidad Complutense Madrid, t.II, pp. 1.243-1.260, 1985; MARTÍN RAMOS, Á.: *Los orígenes del ensanche Cortázar de San Sebastián*, Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos, 2004.

³² Según Cortázar (1864: 9), “es tan importante este enlace, cuando se liga estrechamente con la economía de los transportes, con el menor deterioro de las mercancías, con la facilidad de la circulación, con la comodidad del vecindario, con todos los intereses en fin que ha de crear necesariamente, en un próximo porvenir, el gran desarrollo á que está llamado el comercio de San Sebastián”.

pensados para la población flotante. En realidad, era un espacio bastante limitado, pues su proyecto había priorizado los aspectos eminentemente comerciales, teniendo en cuenta, además, ese incipiente proceso de industrialización en que estaba inmersa la provincia desde hacía dos décadas. En la concepción de Cortázar, y volviendo a los planteamientos de Borsay y Walton³³, ambas actividades parecían en esos años compatibles, incluso complementarias.

No obstante, pese a ser su propuesta la ganadora, el Ayuntamiento le instó a que realizara un nuevo proyecto incorporando algunos aspectos del que había presentado Martín Saracibar, que había quedado en segundo lugar. Cortázar hizo los cambios pertinentes y su nueva propuesta fue aprobada por el Ministerio de Gobernación por Real Orden de 11 de octubre de 1864 (Cortázar³⁴). Mientras en 1862 Cortázar había primado lo mercantil sobre lo turístico, ahora buscaba un mayor equilibrio entre ambas actividades. Ciertamente, la inauguración de la línea ferroviaria completa entre Madrid e Irún en agosto de 1864 no sólo serviría para aumentar las posibilidades comerciales de la ciudad, sino también las turísticas, puesto que los veraneantes podrían trasladarse a sus arenas de manera más rápida y cómoda (Valero; Barquín)³⁵. Ahora bien, si se aspiraba a buscar un nuevo equilibrio entre ambas actividades, era necesario que Cortázar se replantease algunos aspectos. Por ejemplo, la línea férrea prevista entre la estación del Norte y el puerto no debería construirse, ya que canalizar flujos comerciales por el centro de la ciudad no parecía lo más sensato, sobre todo, si se quería impulsar el turismo. Otro tanto se podría decir de las instalaciones portuarias contempladas en 1862. En este punto la reflexión era de más calado, pues la capacidad del puerto donostiarra era la que era, pequeña. De manera que ¿no sería más lógico tratar de buscar otro emplazamiento para el puerto industrial que necesitaba Guipúzcoa? Ya se ha dicho el tándem que habían formado San Sebastián y Pasajes en el siglo XVIII, de manera que ¿no se podría buscar una fórmula que ya había funcionado en el pasado? El de San Sebastián no parecía un puerto demasiado apto para unos barcos a vapor cada vez más grandes. Tampoco la opción de emplear la bahía como fondeadero parecía la mejor opción si se buscaba impulsar la actividad turística. Por eso, la opción más factible era recurrir una vez más a Pasajes, tanto por su cercanía, como por las posibilidades que tenía, con una bahía bastante mayor. Es más, los propios ingenieros de la Compañía del Norte habían tendido la línea pegada al puerto, previendo el futuro que le esperaba (Larrinaga³⁶).

³³ BORSAY, P. & WALTON, J. K. (eds.): *Resorts and Ports. European Seaside Towns since 1700*, Bristol, Channel View, 2011.

³⁴ CORTÁZAR, A.: *Memoria descriptiva del Proyecto de Ensanche de San Sebastián presentado al concurso con el lema "Porvenir"*, San Sebastián, Imprenta de I.R. Baroja, 1864.

³⁵ VALERO, A.: "Chemin de fer et tourisme. L'exemple de Norte Principal (1877-1930)", *Mélanges de la Casa Velázquez*, XXVII (3), pp. 5-46, 1991; BARQUÍN, R.: "El turismo y los ferrocarriles españoles", *TST*, 23, pp. 110-136, 2013.

³⁶ LARRINAGA, C.: *El ingeniero de caminos Manuel Peironcely (1818-1884)*, Bilbao, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco, 2007, Capítulo 12.

4. DOS MODELOS CONFRONTADOS DE CIUDAD

La elección de una opción u otra llevaba, inextricablemente, a dos posibles modelos de ciudad confrontados. Uno de predominio terciario y otro de carácter mercantil portuario e incluso industrial (Larrinaga³⁷). Dos modelos que muy pronto entraron en tensión. En efecto, en 1865 surgió una fuerte polémica entre los “boulevaristas” y los “antiboulevaristas” (Larrinaga, 1998; Martín Ramos, 2004: 95-107)³⁸. Es decir, entre quienes deseaban que el paso de la ciudad vieja al nuevo ensanche se hiciese mediante una gran alameda ajardinada, concebida como un espacio abierto para los paseantes (un “boulevard”) con fines meramente recreativos y lúdicos, y, por tanto, contrarios al sentido mercantil dado a la zona en el plano de Cortázar; y quienes se oponían a introducir cambios en dicho trazado por las malas consecuencias económicas que podría acarrear, apostando por una ciudad más comercial-portuaria. A decir verdad, era una idea contemplada en el proyecto de Saracíbar, ya que Cortázar había previsto en ese espacio una hilera de edificios, con lo que la transición entre la ciudad vieja y el ensanche se hacía a través de un espacio mucho más reducido. Sin duda, eran dos visiones de ciudad muy distintas, pero también del uso del puerto, claro. Por tanto, no era asunto menor y las discusiones fueron muy vivas, publicándose varios escritos al efecto. No se trataba, por consiguiente, de una discusión local sin trascendencia.

La polémica fue de tal alcance que tuvo su reflejo en la crisis institucional en la que se vio afectado el Ayuntamiento al presentarse ambas propuestas a votación. Los concejales se dividieron en dos, de manera que, ante el empate que se produjo, el alcalde, en segunda vuelta, hizo uso del voto de calidad para alterar el proyecto a favor del boulevard, lo que ocasionó finalmente la dimisión de los ediles contrarios a la modificación y la convocatoria de nuevas elecciones. En éstas ganaron los partidarios de la realización del boulevard, de forma que un Real Decreto de 29 de mayo de 1866 aprobaba el proyecto de la alameda, declarándose de utilidad pública la modificación del plano original. Casi dos meses más tarde, por Real Orden de 24 de julio, quedaba aprobada la nueva propuesta. El Boulevard se convertiría con el tiempo en una de las zonas de ocio más características de la ciudad, en un lugar de paseo y esparcimiento. De manera que, cuando en 1907 se inauguró el quiosco de música, pasó a ser también un escenario al aire libre, sobre todo, durante la temporada de verano.

Como puede deducirse, esto implicaba una derrota de ese patrón de ciudad mercantil-portuaria-industrial, que inicialmente se había planteado en las “Bases” del ensanche, para ser sustituido por otro que abogaba por una urbe con una estructura económica más equilibrada, en la que el modelo terciario fuera el predominante, aunque con un sector industrial nada desdeñable. En la década de

³⁷ LARRINAGA, C.: “Ciudad, economía e infraestructura: San Sebastián a mediados del siglo XIX”, *Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*, 32, pp. 787-808, 1998.

³⁸ Archivo Municipal de San Sebastián (AMSS), Sec.D, Neg.3, Ser.II, Lib.1760, Exp.7 y Lib. 1763, Exp. 3.

los sesenta se pusieron las bases para la ejecución de este modelo y en los años de la Restauración fue cuando se gestó realmente (Larrinaga³⁹). Ahora bien, para poderlo llevar a cabo y restar importancia industrial al puerto de San Sebastián, todo parece indicar que la burguesía donostiarra contaba con una alternativa de recambio. Lógicamente, me estoy refiriendo al puerto de Pasajes, situado a muy pocos kilómetros y bien comunicado por carretera y ferrocarril.

En realidad, esta posibilidad se venía barajando incluso antes de la publicación de las “Bases” y las autoridades guipuzcoanas no eran ajenas a ella. En efecto, en las Juntas Generales de 1861, celebradas en Segura, se habló ya de la posible recuperación del puerto de Pasajes. En ellas se presentó un dictamen elaborado por una comisión especial encargada de estudiar la invitación que el director de Obras Públicas había enviado a la Provincia de Guipúzcoa sobre la ejecución de determinadas obras en dicho puerto (*Registro*⁴⁰). Como se sabe, esa infraestructura estaba prácticamente anegada, por lo que resultaba inservible para los navíos de un cierto calado. Pese a que la iniciativa venía del gobierno, se pretendía lograr la colaboración de las autoridades locales. Es cierto que en las Juntas no se tomó ninguna medida al respecto, pero los autores del dictamen se felicitaban por la iniciativa y se posicionaron claramente a favor de la recuperación del puerto de Pasajes. El dato es importante si tenemos en cuenta el poder de los organismos provinciales en el entramado institucional vasco de esos años (Cava; Pérez Núñez)⁴¹. Así las cosas, en 1863 la Superioridad dio instrucciones a los ingenieros de caminos de las Provincias Vascongadas para que llevaran a cabo un estudio sobre dicho puerto. El resultado fue un voluminoso anteproyecto, fechado el 25 de diciembre de 1866 y que debió ser redactado por el ingeniero de caminos, canales y puertos Francisco Lafarga⁴². De hecho, por Manuel Peironcely conocemos que dicho anteproyecto fue aprobado el 7 de abril de 1869⁴³. Todo hace pensar que el de Lafarga fue un documento fundamental para la cesión del puerto de Pasajes a la Diputación Foral de Guipúzcoa en 1870, mediante una ley fechada el 12 de mayo. De esta forma el Estado cedía a la Provincia el puerto de Pasajes y los terrenos ganados al mar con las obras de mejora del mismo⁴⁴. Fue entonces cuan-

³⁹ LARRINAGA, C.: *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*, San Sebastián, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, 1999.

⁴⁰ *Registro de las Juntas Generales que esta M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa ha celebrado en la N. y L. villa de Segura el año de 1861*, Tolosa, Imprenta de la Provincia, págs. 28-31.

⁴¹ CAVA, M^a J.: “Juntas Generales y Diputación de Gipuzkoa (1808-1979)”, en VVAA: *Historia de las Juntas Generales y Diputación Foral de Gipuzkoa*, San Sebastián, Juntas Generales y Diputación Foral de Gipuzkoa, 1992; PÉREZ NÚÑEZ, J.: *La Diputación Foral de Vizcaya*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales y Universidad Autónoma de Madrid, 1996.

⁴² Existe una copia de este anteproyecto en el Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasajes (AAPP).

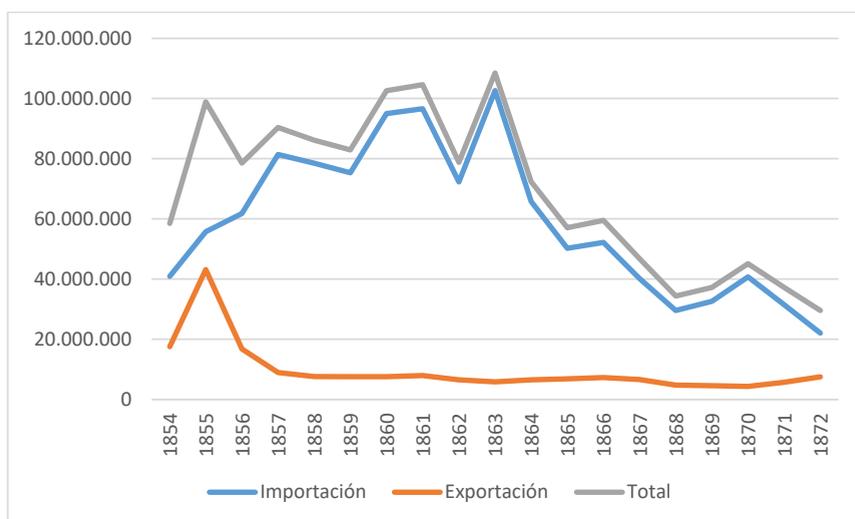
⁴³ AAPP: “Proyecto de las obras que deben ejecutarse en el Puerto de Pasajes formado por orden de la Diputación de la M. N. y M. L. provincia de Guipúzcoa”, por Manuel Peironcely, 1870, fol. 2.

⁴⁴ Archivo General de Guipúzcoa (AGG), JD IT, 1830, 1.

do la Diputación encargó a Peironcely la redacción de un proyecto de reforma y mejora del puerto, quien lo tuvo terminado para el 20 de diciembre de ese mismo año⁴⁵. El siguiente paso de la Diputación fue propiciar la creación de la *Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes*, constituida en 1871 como sociedad anónima para llevar a cabo las obras de reforma. Es decir, que mientras en los puertos españoles declarados de interés general se constituían las Juntas de Obras de puerto como organismos de gestión de los mismos, en Pasajes el Estado lo cedió a la Provincia y ésta, a su vez, propició la formación de una sociedad a cambio de un canon⁴⁶.

Las posibilidades que entonces se abrían para recuperar este puerto eran evidentes, aunque momentáneamente se vieron truncadas por el estallido de la Segunda Guerra Carlista, que puso freno a estas expectativas, no recuperándose las tareas de reforma de las instalaciones portuarias hasta una vez concluida la contienda. En cualquier caso, en esa oportunidad que ofrecía el puerto de Pasajes hemos basado ese cambio de modelo económico de ciudad que se produjo en San Sebastián en los años centrales de la década de los sesenta. Un cambio que no sólo afectó a la propia capital, sino a toda Guipúzcoa, ya que Pasajes se convirtió en las décadas finales del siglo XIX en el gran puerto comercial e industrial de la provincia, disminuyendo muy considerablemente el tráfico de mercancías por el puerto donostiarra, que pasó a desempeñar un papel muy secundario por lo que al comercio internacional se refiere, tal como se observa en el gráfico 1.

Gráfico 1. Movimiento comercial exterior del puerto de San Sebastián entre 1854 y 1872 (en reales de vellón)



Fuente: elaboración propia a partir de BONA, F.: *De la explotación y tarifa de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Sociedad Económica Matritense, 1877, pág.124.

⁴⁵ AAPP: “Proyecto de las obras...”, por Manuel Peironcely, 1870.

⁴⁶ AGG, JD IT, 1830, 1.

San Sebastián, por lo tanto, fue perdiendo su importancia portuaria a partir de este momento y en la medida en que Pasajes se convirtió en el gran puerto comercial e industrial de la provincia e incluso de territorios próximos. En este sentido, la conexión ferroviaria resultó fundamental, sobre todo, en el último tercio del siglo XIX, cuando Pasajes estuvo ya a pleno rendimiento (Hernández Marco; Larrinaga)⁴⁷. La capital guipuzcoana pudo reorientar así su trama urbanística hacia el sector terciario, resultando especialmente importante el turismo, hasta el punto de que se convirtió en la capital turística de España gracias a la presencia de la familia real. De manera que aquella bahía que pudo haberse convertido en un fondeadero devino un espacio de baños de mar y, poco después, en un escenario privilegiado de deportes náuticos como las regatas, por ejemplo (Gil de Arriba y Larrinaga)⁴⁸. En consecuencia, para la viabilidad de este modelo de ciudad, fue preciso contar con la alternativa de Pasajes. De esta manera fue resuelto el conflicto entre “resort” y puerto.

Tabla 2. Movimiento de navegación de cabotaje por Pasajes entre 1860 y 1869

Año	Cargados				En lastre			
	Entrada		Salida		Entrada		Salida	
	Buques	Tone-ladas	Buques	Tone-ladas	Buques	Tone-ladas	Buques	Tone-ladas
1860	76	1.457	27	606	5	50	43	668
1861	113	2.384	22	509	4	62	89	1.751
1862	58	1.121	18	361	25	13	37	570
1863	108	2.231	14	437	-	-	79	1.345
1864	113	2.467	26	666	3	63	89	1.784
1865	121	2.805	40	1.360	4	370	103	1.205
1866	159	4.622	52	2.943	4	228	93	1.822
1867	130	2.648	35	851	10	175	99	1.698
1868	155	3.555	17	448	-	-	111	2.490
1869	233	5.348	31	900	-	-	205	4.264
Total	1.266	28.638	282	9.082	55	961	948	17.397
Media	126	2.864	28	908	5	96	95	1.740

Fuente: elaboración propia a partir de AGG, DM, 36,2.

⁴⁷ HERNÁNDEZ MARCO, J. L.: *Trenes, estaciones y puertos: el tráfico de mercancías de la Cía. del Norte: (1876-1930)*, Vitoria, Gobierno Vasco, 1997; LARRINAGA, C.: *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*, San Sebastián, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, 1999.

⁴⁸ GIL DE ARRIBA, C. Y LARRINAGA, C.: “La cornisa cantábrica como región turística en las primeras décadas del siglo XX (1902-1931)”, *Investigaciones de Historia Económica*, 17, pp. 26-36, 2020.

Tabla 3. Movimiento de navegación del extranjero por Pasajes entre 1860 y 1869

Año	Cargados				En lastre			
	Entrada		Salida		Entrada		Salida	
	Buques	Tone-ladas	Bu-ques	Tone-ladas	Bu-ques	Tone-ladas	Buques	Tone-ladas
1860	22	1.144	1	62	-	-	21	328
1861	24	982	4	303	1	78	23	160
1862	24	719	2	191	-	-	18	121
1863	27	1.038	1	119	3	179	21	483
1864	20	1.455	5	485	-	-	19	744
1865	39	5.791	8	1.246	-	-	14	614
1866	100	21.634	67	12.237	7	974	11	454
1867	46	11.990	21	3.931	9	1.072	12	1.454
1868	48	7.586	21	2.931	2	174	1	437
1869	27	5.749	21	4.634	14	1.711	9	1.072
Total	367	58.048	151	16.139	36	4.188	149	5.867
Media	37	5.805	15	2.614	4	419	15	587

Fuente: elaboración propia a partir de AGG, 36,2.

El proyecto de Cortázar marcó la configuración urbana de San Sebastián, pero, no estuvo exento de algunas reformas y ampliaciones. De hecho, sólo unos pocos años después de aprobarse el ensanche de Cortázar, en 1873 se aprobaron otros dos: el oriental y el meridional. Así, cabe mencionar la incidencia de las actuaciones de dos arquitectos, José Eleuterio Escoriaza y José Goicoa. Al primero se le debe la planificación y construcción de la Plaza de Guipúzcoa, en pleno corazón del ensanche. Estaríamos hablando de una plaza rectangular, porticada y ajardinada, que, además de cumplir una clara función institucional (estaría presidida por el palacio de la Diputación) y comercial, tendría asimismo una función de ocio, en tanto **paseo** a refugio de la lluvia y el viento. No obstante, a José Goicoa debe la ciudad algunas de las principales modificaciones del plano original de Cortázar⁴⁹. Por ejemplo, el parque de Alderdi-eder (presidido por el casino), el paseo de la Concha como epicentro de la actividad turística o el actual emplazamiento de la catedral del Buen Pastor. Asimismo, tampoco podemos olvidar que fue el autor de numerosos edificios de gran relevancia (Mendizábal⁵⁰). Por consiguiente, sus tra-

⁴⁹ AMSS, Sec.D, Neg.3, Ser.V, Lib.1766, Exp.12: Memoria del 19 de febrero de 1883, por José Goicoa.

⁵⁰ MENDIZÁBAL, A.: *José Goicoa, arquitecto, autor de San Sebastián*, San Sebastián, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, 2003.

bajos dieron como resultado una mejora sensible del plano primitivo presentado por Cortázar (Calvo Sánchez⁵¹). Gracias a estas transformaciones, el carácter terciario de la ciudad salió reforzado, ocupando el turismo ya un papel fundamental (Rodríguez Sorondo; Galarraga; Larrinaga)⁵². En consecuencia, estas modificaciones supusieron una mejora notable e hicieron de la ciudad un espacio agradable y digno de ser visitado. De hecho, el número de forasteros durante la temporada de verano se incrementó entre 1876 y 1890 (Aguirre)⁵³.

5. CONCLUSIONES

Atendiendo a la agenda de investigación propuesta por los profesores Borsay y Walton⁵⁴, en este trabajo hemos tratado de analizar la relación entre estación balnearia y puerto en una localidad marítima del Cantábrico, San Sebastián, que, para finales del siglo XIX, se convirtió en la capital española del turismo, gracias a la presencia reiterada de la familia real. Cabe pensar en la compatibilidad de ambas actividades en las décadas anteriores al despegue industrial, cuando el turismo ocupaba aún una posición marginal y el tráfico portuario era más bien limitado. Sin embargo, cuando a partir de los años cuarenta empezó a fraguarse el despegue industrial de la provincia, ambas actividades empezaron a verse como incompatibles. Fue entonces cuando empezó a fraguarse el conflicto entre dos posibles modelos de ciudad.

Lo cierto es que, en buena medida, quienes apostaron por San Sebastián como una ciudad de servicios, en la que el turismo habría de ocupar un lugar relevante, fueron unos visionarios, pues apostaron el diseño de la ciudad a una actividad aún no consolidada. Evidentemente, conocían bien las estaciones de baños de Gran Bretaña y Francia y pronto creyeron que San Sebastián podría convertirse también en un gran “resort”, al menos a nivel español. Pero, al mismo tiempo, eran muy conscientes de las potencialidades del puerto de Pasajes, tan próximo y que en el pasado había jugado un papel determinante en el comercio de la ciudad. Pasajes debía ser, por tanto, el puerto de San Sebastián. O lo que es lo mismo, el puerto de la provincia. Estaban pensando, pues, en una distribución de actividades en función de la ubicación. La bahía de la Concha y el centro de la ciudad

⁵¹ CALVO SÁNCHEZ, M.^a J.: *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*, San Sebastián, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, 1983, pág. 78.

⁵² RODRÍGUEZ SORONDO, M.^a C.: *Arquitectura Pública en la ciudad de San Sebastián (1813-1922)*, San Sebastián, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1885, págs. 75-76; GALARRAGA, I.: *La Vasconia de las ciudades*, San Sebastián, ed. I. Galarraga, 1996, pág. 120; LARRINAGA, C.: *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*, San Sebastián, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, 1999, capítulo 6.

⁵³ AGUIRRE, R.: *El turismo en el País Vasco. Vida e historia*, Txertoa, San Sebastián, 1995, p. 108.

⁵⁴ BORSAY, P. & WALTON, J. K. (eds.): *Resorts and Ports. European Seaside Towns since 1700*, Bristol, Channel View, 2011.

quedarían reservados a la actividad turística y ocio, las industrias más contaminantes se ubicarían a las afueras de San Sebastián y en su comarca y los tráficos portuarios se reservarían a Pasajes. El puerto de San Sebastián, demasiado pequeño, se limitaría a tráficos menores y a la pesca. En la **media** que barcos cada vez más grandes (a vapor y con cascos metálicos) fueron generalizándose, menos opciones tenía San Sebastián para competir con Bilbao o Santander, por ejemplo.

De ahí que la clave estuviese en Pasajes. Era preciso limpiarlo y dotarlo de las infraestructuras necesarias y así se hizo. Con apoyo de la Diputación de Guipúzcoa, sí, pero con un impulso inicial a cargo de la burguesía donostiarra. Los comerciantes e industriales de San Sebastián hicieron suyo el puerto de Pasajes, tal como había sucedido en el siglo XVIII con la Compañía de Caracas. Sólo así se pudo resolver el conflicto planteado a mediados de los años sesenta del siglo XIX, preservando la playa de La Concha para el turismo y creando un espacio urbano elegante, que en breve supo ser admirado por los turistas.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUIRRE, R.: El turismo en el País Vasco. Vida e historia, San Sebastián, Txertoa, 1995.
- AGUIRRE, R.: Puerto de San Sebastián, Vitoria, Gobierno Vasco, 2001.
- APARICIO, C.: Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855), Instituto Dr. Camino de historia donostiarra, San Sebastián, 1991.
- ARAGÓN, Á.: “Discrepancias en el seno de la burguesía guipuzcoana en torno a la libertad de comercio y el traslado de aduanas durante los siglos XVIII y XIX”, Hispania, LXXIII-245, pp. 761-788, 2013.
- ASTIAZARAIN, M^a I.: El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII, San Sebastián, Instituto Dr. Camino de historia donostiarra, 1998.
- BAEDEKER, K.: Great Britain: handbook for travellers, Leipzig, Baedeker, 1894.
- BARQUÍN, R.: “El turismo y los ferrocarriles españoles”, TST, 23, pp. 110-136, 2013.
- BONA, F.: De la explotación y tarifa de los ferrocarriles españoles, Sociedad Económica Matritense, Madrid, 1877.
- BORSAY, P. & WALTON, J. K. (eds.): Resorts and Ports. European Seaside Towns since 1700, Bristol, Channel View, 2011.
- BRODIE, A.: “Liverpool and the origins of the seaside resort”, The Georgian Group Journal, n. 20, pp. 63-76, 2012.
- BRODIE, A.: “Leisure and Commerce: Seafront Rivals in England’s Firts Seaside Resorts”, Academia Turistica, 12-1, pp. 13-22, 2019. En: <http://academica.turistica.si/index.php/AT-TIJ/article/view/138/59> (Fecha de consulta: 29-04-2020).
- CALVO SÁNCHEZ, M.^a J.: Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián, San Sebastián, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, 1983.
- CAVA, M^a J.: “Juntas Generales y Diputación de Gipuzkoa (1808-1979)”, en VVAA: Historia de las Juntas Generales y Diputación Foral de Gipuzkoa, Juntas Generales y Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1992.

- CORTÁZAR, A.: Memoria descriptiva del Proyecto de Ensanche de San Sebastián presentado al concurso con el lema “Porvenir”, Imprenta de I.R. Baroja, San Sebastián, 1864.
- FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P.: “Guipúzcoa 1839-1868: la recomposición de una sociedad”, en Jiménez de Aberasturi, J. C. (coord.): Estudios de historia contemporánea del País Vasco, Haranburu, San Sebastián, pp. 51-103, 1982.
- GALARRAGA, I.: La Vasconia de las ciudades, San Sebastián, ed. I. Galarraga, 1996.
- GÁRATE, M.: La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, San Sebastián, Grupo Doctor Camino, San Sebastián, 1990.
- GIL DE ARRIBA, C. Y LARRINAGA, C.: “La cornisa cantábrica como región turística en las primeras décadas del siglo XX (1902-1931)”, Investigaciones de Historia Económica, n. 17, pp. 26-36, 2020.
- HERNÁNDEZ MARCO, J. L.: Trenes, estaciones y puertos: el tráfico de mercancías de la Cía. del Norte: (1876-1930), Gobierno Vasco, Vitoria, 1997.
- IZAGUIRRE, R.: Estudios sobre la bahía de San Sebastián, Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, San Sebastián, 1933.
- LARRINAGA, C.: “Ciudad, economía e infraestructura: San Sebastián a mediados del siglo XIX”, Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián, 32, pp. 787-808, 1998.
- LARRINAGA, C.: Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1999.
- LARRINAGA, C.: La Liga Cantábrica y el comercio del norte de España a finales del siglo XIX, Irún, Casino de Irún, Irún, 1999.
- LARRINAGA, C.: “Le commerce maritime de Bayonne avec les ports de Saint-Sébastien et Bilbao pendant le XIXe siècle”, Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, 158, pp. 219-246, 2003.
- LARRINAGA, C.: “Comercio con América y traslado de aduanas”, Anales de Historia Contemporánea, 21, pp. 323-344, 2005.
- LARRINAGA, C.: El ingeniero de caminos Manuel Peironcely (1818-1884), Bilbao, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco, 2007.
- LARRINAGA, C.: “Raíles en San Sebastián: Trenes y tranvías en una ciudad media del siglo XIX”, TST, 15, pp. 76-110, 2007.
- LAWTON, R. & LEE, R. (eds.): Population and Society in Western European Port Cities, c. 1650-1900, Liverpool University Press, Liverpool, 2002.
- MARTÍN RAMOS, Á.: Los orígenes del ensanche Cortázar de San Sebastián, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 2004.
- MENDIZÁBAL, A.: José Goikoa, arquitecto, autor de San Sebastián, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 2003.
- MIGUEL LÓPEZ, I.: El comercio hispanoamericano a través de Pasajes-San Juan (1778-1795), Grupo Doctor Camino, San Sebastián, 1990.
- RODRÍGUEZ SORONDO, M. C.: Arquitectura Pública en la ciudad de San Sebastián (1813-1922), San Sebastián, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1885,

- SAUPIN, G. (dir.): *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XXe siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- SETIÉN, K.: "Planeamiento de "ensanche": creación y gestión del Ensanche Cortázar de San Sebastián, 1864", en Bonet Correa, A. (coord.): *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano*, Universidad Complutense Madrid, t.II, pp. 1.243-1.260, Madrid, 1985.
- O'FLANAGAN, P.: *Port Cities of Atlantic Iberia, c. 1500-1900*, Alderhot, Ashgate Publishing Limited, 2008.
- PALOU, S.: "'Maritimidad reinventada". Patrimonio y turismo en los puertos de Roses y Palamós", en Nadal i Farreras, J. (ed.): *La ciudad y el mar*, ICRPC, pp. 259-280, Girona, 2017.
- PASTORIZA, E. Y TORRES, J. C.: *Mar del Plata. Un sueño de los argentinos*, Edhasa, Buenos Aires, 2019.
- PÉREZ NÚÑEZ, J.: *La Diputación Foral de Vizcaya*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales y Universidad Autónoma de Madrid, 1996.
- PONTÓN ARICHA, T. Y VÁZQUEZ FARIÑAS, M. (coords.): *Cádiz: del Floreciente S.XVIII al Port of the Future del S.XXI*, Dykinson, Madrid, 2018.
- Registro de las Juntas Generales que esta M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa ha celebrado en la N. y L. villa de Segura el año de 1861, Tolosa, Imprenta de la Provincia.
- SOTO IBÁÑEZ, M. C., VERGARA RUIZ, G. Y GARCÍA SANTILLÁ, A.: "Cultura turística en el puerto de Veracruz", *TURYDES. Revista de investigación en Turismo y Desarrollo Local*, vol. 2, 6, 2009. En: <http://www.eumed.net/rev/turydes/06/irs.htm> (Fecha de consulta: 12-03-2020).
- SUÁREZ BOSA, M. (ed.): *Atlantic Ports and the firsts globalisation, c.1850-1930*, Basingstoke, Palgrave-Macmillan, 2014.
- TATJER, M.: "La construcción del espacio costero, siglos XIX-XX: del mundo portuario al mundo del ocio: el caso del puerto de Barcelona, 1856-1936", en Guimerá, A. y Romero, D. (eds.): *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX) : actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español*, Madrid, Ministerio de Fomento, pp. 371-391, 1996.
- VALERO, A.: "Chemin de fer et tourisme. L'exemple de Norte Principal (1877-1930)", *Mélanges de la Casa Velázquez*, XXVII (3), pp. 5-46, 1991.
- VINCENT, J.: "La transformation des communes littorales en stations balnéaires: projets et conflits en Bretagne (fin XVIIIe siècle-milieu XXe siècle)", en Gigase, M.; Humair, C. et Tissot, L.: *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIXe-XXe siècles)*, Neuchâtel, Alphil et Presses Universitaires Suisses, pp. 91-106, 2014.
- WALTON, J. K.: "Railways and resort development in Victorian England: the case of Silloth", *Northern History*, n. 15, pp. 191-209, 1979.
- WALTON, J. K.: *The English seaside resort: a social history 1750-1914*, Leicester University Press, Leicester, 1983.