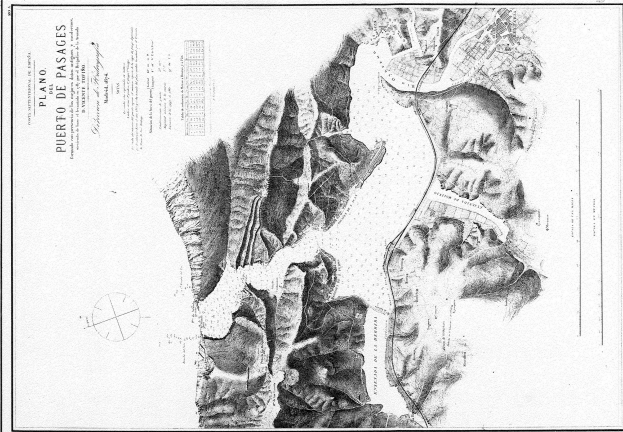


PLANO GENERAL DE LA CIUDAD Y PUERTO DE SAN SEBASTIAN CON LA APLICACION DE LA NUEVA POBLACION. ANTONIO CORTAZAR, 1856.



PLANO DEL PUERTO DE PASAJES. DIRECCION DE HIDROGRAFIA, 1874.



PLANO DEL PUERTO DE PASAJES. DISEÑO HIDROGRAFICO, 1895.

LA COMUNA EN 1900

EL PERIODO 1850-1900 SE INICIA CON UN ACOMETIMIENTO IMPORTANTE. SAN SEBASTIAN ES NOMBRADA CAPITAL DE GOBIERNO LOCAL Y A SER EL CENTRO ADMINISTRATIVO Y POLITICO DE LA PROVINCIA.

ESTA DETERMINACION, Y EL TRUQUE CONSIGUIENTE DE UNA ADMINISTRACION DESCENTRALIZADA E IGUALITARIA A OTRA CENTRALISTA Y STIGMATIZADORA, VAN A SER FUERTES DE CONTINUAS REPERCUSIONES DE CARACTER URBANO EN ESTA PARTE DEL TERRITORIO PROVINCIAL, CON EFECTOS DIFERENTES Y DILATADOS EN EL TIEMPO.

EFFECTOS INMEDIATOS FUERON LA DECISION FUNDAMENTAL DE DERROBAR LAS MURALLAS DE SAN SEBASTIAN, LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL MURAD-PARIS CON PASO POR SAN SEBASTIAN Y LA PLANIFICACION CIUDANA DE LA AMPLIACION Y ENRANQUE DE LA CIUDAD.

LA CLASE CONSERVADORA DE LA CAPITALIDAD SE ACTIVARON, SIN DUDA, POR LOS FAVORES OBTENIDOS DE LA ELECCION REAL DE SAN SEBASTIAN COMO LUJAR DE VERANO.

ENTRAS TANTO, ERA COMPLETADA LA RED GENERAL DE CARRETERAS QUE PONA EN COMUNICACION A TODOS LOS NUCLEOS URBANOS DE LA COMUNA ENTRE SI: CARRETERA DE USUBIL, DE USUBIL A SAN SEBASTIAN, DE SAN SEBASTIAN A SAN SEBASTIAN, DE LEZOA A SAN JUAN DE EREIZUOLA, ETC.

EL PROCESO DE INTERRELACION Y ACOMETIMIENTO ENTRE AQUELLOS NUCLEOS URBANOS SE CONSOLIDO, ESTABLECIENDO SOBRE EL TERRITORIO UNA ESTRUCTURA PROPIA: SE TRAZAN CARRETERAS SEGUN LAS LINEAS DE LAS VEGAS DE LOS RIOS - SAN CARRETERAS QUE SE TRAZAN POR LOS RIOS - ESTOS CUATRO EJES DE FORMACION REAL, ATRAVESAN SOBRE ESTOS LA COSTA DEL PIONERO CARLINO REAL, ALREDEDOR DE ELLA, Y LA NUEVA CARRETERA DE IRON, MAS CERCA, UNIENDO LA VEGA DEL OYAZUON CON LA DEL IRONIA, Y LA VEGA DE MOROA CON LA DEL OYAZUON. OTROS DOS CARRETERAS UNEN POR EL MONTE HERMANI ESTE IMPORTANTE DESARROLLO INDUSTRIAL.

EL AVANZAMIENTO DE LA PRIMER INDUSTRIALIZACION EN LA COMUNA, LOS ASERTAMIENTOS PROXIMOS AL PUERTO DE PASAJES Y LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL MURAD-PARIS, QUEDANDO EN RESERVA EL ENRANQUE DE SAN SEBASTIAN PARA PERMITIR EL ENRANQUE DE LA CIUDAD.

LAS IMPORTANTES PERSPECTIVAS QUE SE AURABAN YA EN SIGLOS ANTERIORES PARA LA RIA Y CANAL DE PASAJES PRAGIAN, CON LA INDUSTRIALIZACION, EN LA CONSTRUCCION DE LOS PRIMEROS PUERTOS DE PASAJES, EN LA UTILIZACION INDUSTRIAL DEL PUERTO DE PASAJES, EN LA CONSTRUCCION DE PASAJES POR EL DEFINITIVO ADAMORO DE LA IDEA DE CONCRETAR A SAN SEBASTIAN EN CIUDAD PORTUARIA.

A SU VEZ, EL COMPLEJO INDUSTRIAL QUE LA EXPLOTACION DEL PUERTO GENERA LLEVA A PLANIFICAR SU CORRESPONDIENTE CIUDAD PARALELA EN PASAJES ANCHO, DE LA MISMA MANERA QUE LA UTILIZACION PRIMARIA COMO PUERTO DE PECADORES ORIGINO LA CIUDAD DOBLE DE LOS PASAJES (SAN PEDRO Y SAN JUAN) EN LOS SIGLOS XVIII Y XIX.

TRAS EL ABANDONO DE LA CARRERA CABLESA, SAN SEBASTIAN, UNA VEZ ESTABLECIDAS LAS BASES INFRAESTRUCTURALES DE SU ENRANQUE, INICIA EL PROCESO DE SU CALIFICACION COMO CIUDAD-CAPITAL, CENTRO ADMINISTRATIVO, DE SERVICIOS Y CIUDAD DE VERANO, CON LA CONSTRUCCION CONSECUTIVA DE UN IMPORANTE COMPLEJO DE EDIFICIOS: PALACIO DE LA DIPUTACION, HOSPITAL CIVIL DE SAN SEBASTIAN, PALACIO DE LOS REYES DEL ANTIGUO, GROS Y DEL BUEN PASTOR, PALACIO DE SAN SEBASTIAN, LA NUEVA CIUDAD DEL ENRANQUE DE LA CIUDAD DE LA EPOCA, DUPLICA EN POCOS AÑOS AMPLIAMENTE LA ANTIGUA CIUDAD.

EN LA NUEVA CAPITAL, QUE VA TIENDE UNA CIUDAD URBANA IMPORTANTE Y UN FUERTE OPTIMISTA FAVORECIDO POR LA ESTANCIA ESTIVAL DE LA CORTE DE MADRID, SE VA A DESARROLLAR UN PROCESO PARALELO A LOS DE LA CIUDAD INDUSTRIAL Y LA CIUDAD MERCANTIL INDICADOR: LA OCUPACION SISTEMATICA DE LOS TERRENOS DEL ENTORNO DE LA CIUDAD POR OBRAS DE CONSTRUCCION, LAS OPERACIONES DE LAS OBRAS DE TRANSFORMACION ECONOMICA INELAN LA SOLICITACION DE TERRENOS PROXIMOS, EN UN FENOMENO COMPLEJO DE VALORACION DEL USO Y DE CAPITALIZACION DEL SUELO.

EN EL FINAL DE SIGLO, SIEMPRE LOS PUEBLOS DE LA COMUNA SE TAMBIEN EN PROCESO DE INDUSTRIALIZACION PROGRESIVA, COMO EN EL CASO DE USUBIL, DONDE SE DESARROLLAN, COMO EN LAS CIUDADES GRANDES, SE EMPRENDE CON UN PLAN DE FABRICA DE GAS, TRAILIA DE AGUAS DEL RIO (MARBRE, SANEAMIENTO DE LA CIUDAD) Y SE PLANTEA CON ALCANCE COMARCAL LA ASERTACION DEL TRANSPORTE PUBLICO TRAMVIAS DE BENERIA Y HERNERIA.

EL PROCESO URBANIZADOR DE LA COMUNA, A FIN DE EMPREZAR EL NUEVO SIGLO, HA TOMADO CARACTERISTICAS CLARAMENTE DIFERENTES: SIEMPRE SE TRIPULICA LA SUPERFICIE URBANIZADA DE 1850 SOLAMENTE CHECA LA POBLACION EN UN 80%.

MUNICIPIO	SECTOR	(*) POBLACION (94)
USUBIL	ADUANA ESTACION ZUBIETA (USUBIL)	1.330 H.
SAN SEBASTIAN	ISUELDO IMBERTA/EL ANTIGUO ZUBIETA (S.S.) P. VIEJA CENTRO LOYOLA/PARTUTENE GROS EDUIA ATEORRETE/ILLIA	37.312 H.
URNETA	LASARTE (URNETA) URNETA	2.084 H.
HERNERIA	LASARTE (HERNERIA) HERNERIA	3.072 H.
ASTIGORROGA	ASTIGORROGA/EROSIBA	1.285 H.
ALZA	S. Pedro Ancho S. JUAN	2.107 H.
PASAJES	S. Pedro Ancho S. JUAN	2.956 H.
BENERIA		4.031 H.
LEZO		1.198 H.
OYAZUON	ERIZALDE/TURBOZU ALCIAR	3.960 H.
POBLACION TOTAL DE LA COMUNA.		60.890 H.
(*) CENSO MUNICIPAL 1-900.		

MUNICIPIO	SECTOR	HECTAREAS URBANIZADAS POR SECCIONES	HECTAREAS URBANIZADAS POR MUNICIPIOS
USUBIL	USUBIL	4 Ha.	4 Ha.
SAN SEBASTIAN	LASARTE (ZUBIETA)	1 Ha.	152 Ha.
	MOROA	16 Ha.	
	EL ANTIGUO	38 Ha.	
	ALDEA/VIETE	72 Ha.	
	P. VIEJA	1 Ha.	
	AMARA	13 Ha.	
	ALDEA/VIETE	11 Ha.	
	ZORROAGA/IRAMON	1 Ha.	
	LOYOLA	1 Ha.	
	PARTUTENE	5 Ha.	
	ILLIA	2 Ha.	
INTAYARROUNDO	2 Ha.		
BENERIA		9 Ha.	
ALZA		1 Ha.	
HERNERIA	HERNERIA	15 Ha.	15 Ha.
URNETA	LASARTE (HERNERIA)	2 Ha.	5 Ha.
	LASARTE (URNETA)	3 Ha.	
PASAJES	S. PEDRO	3 Ha.	11 Ha.
	S. JUAN	4 Ha.	
LEZO		20 Ha.	20 Ha.
BENERIA		15 Ha.	15 Ha.
OYAZUON		7 Ha.	7 Ha.
TOTAL			245 Ha.