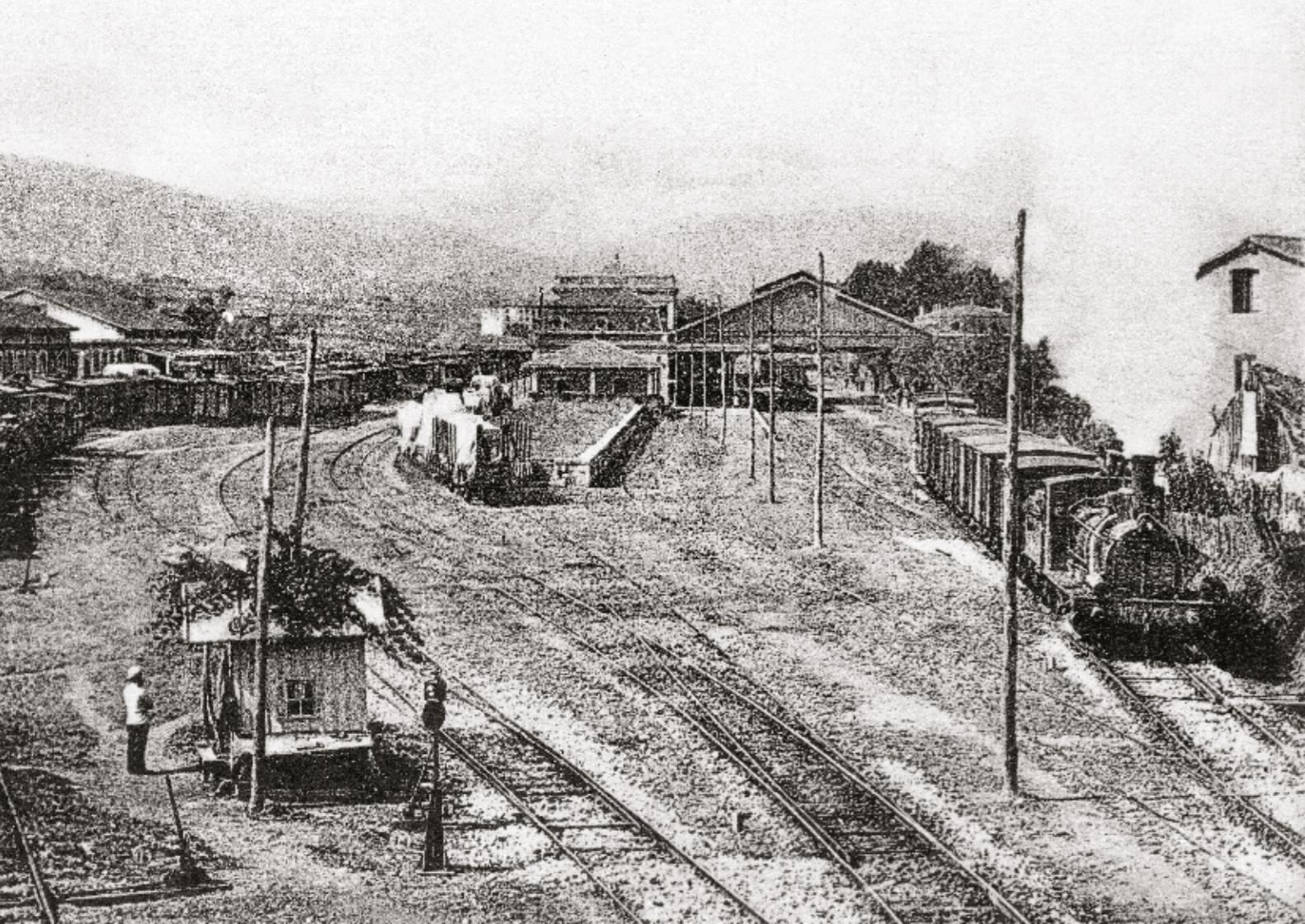


IRÚN

DESAPARECIDO



HAUSER Y MENET / AM-IUA - COLECCIÓN DE POSTALES 29242

IRÚN

DESAPARECIDO

Pedro Barruso Barés

 efadós®

IRÚN

DESAPARECIDO

Colección «Desagertutako Euskal Herria»
Primera edición: noviembre de 2025

© de los textos: Pedro Barruso Barés
© del prólogo: Aitor Puche
© de las fotografías: varios autores
© de la edición: Editorial Efadós
© de la colección: Editorial Efadós

EDITORIAL EFADÓS

Calle de Edison, 3 - Nave A
Polígono industrial les Torreneres
08754 El Papiol (Barcelona)
Teléfono: 93 673 12 12
efados@efados.cat
www.efados.cat

Idea original y diseño:
Editorial Efadós

Asesoramiento lingüístico:
M. Neus Doncel Saumell

Fotografía de la portada:

Autoría desconocida / AMI-IUA - Colección
Gorka Alvarez Aranburu 57699

Archivos:

Archivo Municipal de Irún / Irungo Udal
Artxiboa (AMI-IUA)
Kutxa Fundazioa Fototeka
Archivo Fotográfico Centro Excursionista
de Cataluña (AFCEC)
Biblioteca Nacional de España (BNE)

ISBN 979-13-87658-34-2
DL B-19443-2025

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede realizarse con la autorización de sus titulares, salvando la excepción prevista por la ley. Si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra, dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) - www.cedro.org

Índice

Pág. 6

PRÓLOGO

La trascendencia de la Guerra Civil

Pág. 8

INTRODUCCIÓN

Una ciudad en continua transformación

Pág. 13

IRÚN HASTA 1936

El intenso desarrollo de la ciudad

Pág. 117

EL INCENDIO DE IRÚN

La destrucción de la ciudad en 1936

Pág. 139

EL DESARROLLO DE IRÚN

Reconstrucción y expansión de la ciudad

Pág. 184

ÍNDICE ALFABÉTICO

Prólogo

LA TRASCENDENCIA DE LA GUERRA CIVIL

Aitor Puche, historiador

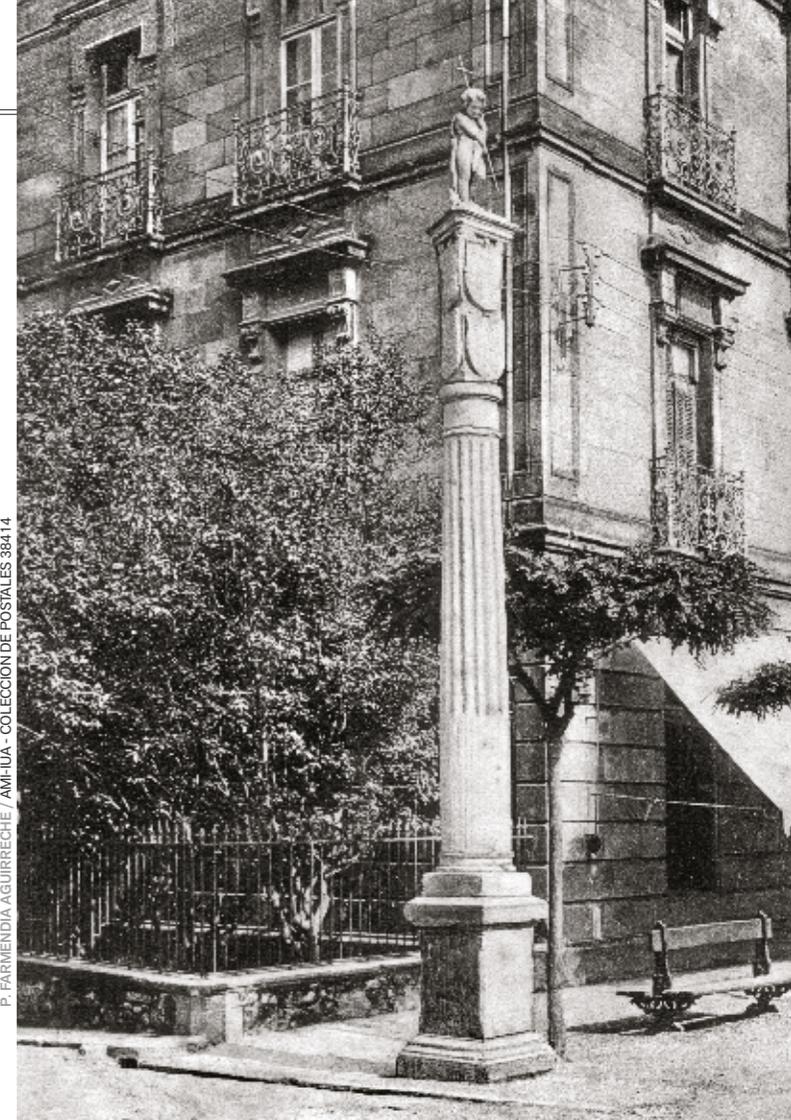
Para Irún, la Guerra Civil empezó y acabó en aquel mismo verano de 1936. Irún era un paso vital hacia la vecina república francesa, desde donde venían apoyos de diversa índole para el bando gubernamental. Por ello, la gran urbe del Bidasoa se convirtió pronto en un destacado bastión del frente populista. El interés del general Mola por controlar la frontera hizo que emplease su maquinaria bélica hasta límites no conocidos hasta entonces, con ataques combinados por tierra, mar y aire.

En Irún se produjo la aparición de mujeres combatiendo en primera línea junto a los primeros voluntarios

extranjeros que aportaron sus conocimientos en tácticas de guerra y manejo de armamento moderno a los milicianos de los sindicatos de izquierdas en apoyo de la Junta de Defensa Local presidida por el socialista Iracheta. De ahí, el empleo a fondo por el bando atacante de todas las fuerzas aportadas por las columnas procedentes de Navarra, a base principalmente de soldados profesionales, guardias civiles, milicianos carlistas y falangistas, que, a diferencia de los defensores, fueron sometidas a una férrea disciplina castrense y a una mejor coordinación entre sus facciones, motivo añadido a su éxito final. En esas circunstancias, la batalla por Irún atrajo la atención mediática de toda Europa, preocupada por los destinos de la guerra y la intervención internacional en la misma.

En la memoria local ha quedado el mayor desastre demográfico y urbanístico de su historia: el incendio del 4 de septiembre a manos de los últimos resistentes ante la imposibilidad de defender la ciudad. Con el éxodo republicano, Irún perdió una parte importante de su población. La llegada de la dictadura supuso la desaparición de ese poso liberal-republicano y de pluralismo ideológico que desde hacía años había caracterizado su particular cultura política dentro de Gipuzkoa.

El franquismo hizo una gran propaganda de la conquista. El nombre de Irún estuvo entre los seis municipios más emblemáticos en el arco de triunfo levantado en Madrid con motivo del «Desfile de la Victoria» de mayo de 1939.



P. FARMENDIA AGUIRRECHE / AMH-IUA - COLECCIÓN DE POSTALES 38414

Introducción

UNA CIUDAD EN CONTINUA TRANSFORMACIÓN

Pedro Barruso Barés, profesor de la Universidad Complutense de Madrid

La llegada del ferrocarril a Irún supuso un cambio radical en la comarca del Bidasoa. El desarrollo de Irún como ciudad comercial, situada en la frontera con Francia, fue paralelo a la pérdida de influencia de la antigua plaza fuerte de Hondarribia, que había quedado casi destruida en la Guerra de la Convención a finales del siglo XVIII.

El ferrocarril se convirtió en el motor económico de Irún. El desarrollo del comercio fronterizo hizo que se creasen numerosas agencias de aduanas que colaboraron en el crecimiento de una zona donde las limitaciones defensivas no permitían

el establecimiento de industrias. Paralelo al desarrollo económico vino el desarrollo urbano, con la puesta en marcha, a finales del siglo XIX, del ensanche de Irún.

Este desarrollo y prosperidad, no exentos de problemas, como el acceso a la vivienda, la demanda de mejoras laborales de los trabajadores y las posibilidades de que el régimen aduanero se alterase, se interrumpieron bruscamente en septiembre de 1936.

La Guerra Civil afectó de manera destacada a Irún. El cierre de la frontera era uno de los objetivos de los sublevados, lo que provocó que la ciudad fuese bombardeada desde los primeros días del conflicto. La resistencia de las fuerzas leales a la República hizo que fuera necesaria una



AUTORIA DESCONOCIDA / AMI-LUA - COLECCIÓN JORGE BEHOBIDE 48947

IRUN. — Fiestas de San Marcial

FUERTE DE BEHOBIA

Esta es posiblemente una de las fotografías más antiguas que se conservan de Irún. Corresponde al período de la Tercera Guerra Carlista (1872-76), que afectó directamente a la ciudad. Irún quedó en manos de las tropas liberales y se fortificó. Se levantaron varios puntos fuertes y uno de ellos se situó en el puente de Behobia, que sufrió un ataque por parte de los carlistas el 12 de octubre de 1874. En la imagen se observa a soldados en el lado francés del puente de Behobia en el periodo de la Tercera Guerra Carlista. Se aprecia el cuerpo de guardia francés, que, a diferencia del de la otra orilla, ha desaparecido.

AUTORIA DESCONEGUDA / AMHUA - COLECCIÓN JAIMÉ RODRÍGUEZ 40439



dura campaña para la ocupación de Irún, que se produjo en las primeras jornadas de septiembre de 1936. En esos días, y de manera simultánea a la retirada de las tropas republicanas, gran parte de la ciudad fue incendiada.

Las destrucciones producidas por el incendio, que afectaron de manera destacada a la plaza de San Juan y su entorno y gran parte del paseo de Colón, supusieron la desaparición de algunos de los edificios más notorios de la ciudad.

El Proyecto de Reconstrucción de Irún, aprobado por el Ayuntamiento en 1938, planteó un nuevo desarrollo urbanístico de la ciudad, que en poco tiempo se iba a parecer a la que existió antes del incendio. En el proyecto se prestó una especial atención a los edificios oficiales, como la Jefatura de Fronteras del Norte (actual comisaría) o el edificio de Correos en la plaza del Ensanche. Planificó grandes monumentos conmemorativos –que

no se llegaron a realizar– y prestó una especial atención a la cuestión de la vivienda, cuya escasez seguía siendo un problema en Irún.

El desarrollismo de los años sesenta supuso un gran crecimiento de la ciudad. La frontera y el desarrollo industrial, una vez desaparecidas las restricciones, hicieron que se produjera un intenso desarrollo en el que el ferrocarril siguió siendo un elemento destacado. Este crecimiento propició el desarrollo urbanístico de nuevas zonas en las que se construyeron numerosas viviendas para albergar a la población que llegaba a Irún.

La ciudad de los años sesenta y setenta, cuando termina este recorrido por el «Irún desaparecido», ha continuado evolucionando. Se ha seguido transformando en una ciudad más equilibrada y habitable de modo paralelo al proceso de terciarización de la ciudad, que ha sentado las bases del Irún del futuro.



IRÚN HASTA 1936

El intenso desarrollo de la ciudad

El fin de la Guerra Carlista en 1876 supuso el comienzo de un intenso desarrollo en Irún. La conclusión del conflicto permitió poner en marcha el Proyecto del Ensanche, que iba a unir el casco antiguo con la zona del ferrocarril. Una gran avenida, que primero se llamó «del Ferrocarril» y luego adquirió su nombre actual, iba a ser el eje vertebrador que uniría ambos núcleos, el tradicional en torno a la plaza de San Juan y la parroquia del Juncal, y el nuevo desarrollo urbano en torno a la estación de ferrocarril.

El traslado de las aduanas, aprobado en 1841, fue el otro pilar del desarrollo de Irún. Su situación privilegiada a orillas del Bidasoa y el establecimiento de la conexión con Francia por ferrocarril y por carretera hicieron que se desarrollase una intensa actividad comercial en torno a la aduana.

Pero del mismo modo que se desarrollaba la ciudad, se produjo un intenso crecimiento demográfico de población, que llegaba de zonas rurales cercanas atraída por la posibilidad de lograr un mejor empleo. Esto iba a generar un importante problema de vivienda en Irún, al que se buscaron diversas soluciones a lo largo de los años veinte y treinta.



AUTORÍA DESCONOCIDA / AM-HUA - COLECCIÓN FAMILIA GALDÓS 40604



GARCÍA-CONDE / AM-HUA - EXPEDIENTE 775/12 (38714)

IMPORTACIÓN DE AUTOMÓVILES

Automóviles en la calle de Fermín Calbetón, ante el edificio sede de la Agencia de Transportes y de Aduanas Vda. de A. Fernández e Hijo, en torno a 1920. En las primeras décadas del siglo xx se popularizó el transporte por carretera e Irún era uno de los puntos de entrada en España de productos, como, en este caso, coches.

EL NUEVO HOSPITAL

A comienzos del siglo xx, Irún se empezaba a dotar de una serie de servicios destacados. Entre ellos estaba el nuevo Hospital de Irún, cuyos pabellones vemos en esta imagen de principios del siglo xx tomada desde el alto de Ibaieta, desde el que se domina el casco urbano de la ciudad.