

EXPOSICION

DEL

PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANISTICA

DE LA

PROVINCIA DE GUIPUZCOA



AGOSTO 1951

PLAN URBANISTICO DE GUIPUZCOA

AL visitar el claustro nos enfrentamos con la maqueta que representa con toda fidelidad el antiguo poblado de San Sebastián, tal y como era antes del año 1813, en que fué casi totalmente destruído por el asedio y el incendio famosos.

De todo aquello sólo quedaron las casas de la calle 31 de Agosto entre las iglesias de Santa María y San Vicente, ante el monte Urgull, donde se asentaba el castillo de Santa Cruz de la Mota.

Esta maqueta tiene el interés de hacernos reflexionar sobre la rapidez con que se ha fabricado nuestra capital.

En casi sólo cien años se han aprovechado al máximo todas las zonas no muy accidentadas, a pesar de ser preciso antes de edificar relizar obras de urbanización costosísimas y complicadas, de canalización, rellenos y muros de costa y contención de tierras para los ensanches.

Esto demuestra que el plazo de cincuenta años hasta el año dos mil, para el que se estudia este nuevo Plan, no es nada remoto para lo que es la vida de una ciudad, donde debe preverse todo con un horizonte mínimo de este tamaño.

* * *

Si pasamos a la derecha contemplamos en primer término los planes de Fuenterrabía, Irún y Zarauz bajo el título «Las playas y el aeropuerto como base del turismo».

Se trata de representar la solución a los problemas de dos zonas importantes de la provincia, que presentan cierta analogía y tienen intereses comunes entre ellas y con la capital.

El tema no necesita explicación. La zona Fuenterrabía-Irún es un acuerdo en el que mientras en la primera ciudad se desarrolla la zona residencial de verano, Irún acapara el crecimiento comer-

cial e industrial. Son conceptos opuestos que se complementan y armonizan perfectamente. Destaca en el Plan el aeropuerto y su autopista de unión con San Sebastián y Francia.

Entre tanto Zarauz resuelve sus problemas separando convenientemente la zona industrial del perímetro residencial y alejándola de su playa renombrada, e incluso estableciendo la separación en el tráfico ferroviario de viajeros y mercancías.

* * *

Todo el lado derecho del claustro se dedica al Plan de la capital.

Siguiendo el orden de exposición, primeramente el proyecto del nuevo Ondarreta, barrio de lujo en su nueva concepción, abierto al gran turismo internacional en verano, con su centro de espectáculos, piscinas y demás deportes, e incluso la posibilidad de una universidad de verano. Todo ello resuelto con el sentido más moderno.

Es interesante detenerse ante este panel de Ondarreta y pensar durante unos minutos en el tono y categoría de esta nueva pequeña ciudad de verano, cuyo planteamiento responde a los deseos del más exigente turismo.

Tras Ondarreta se presentan sendas reformas a los vigentes ensanches de Gros y Amara, anticuados por las nuevas disposiciones en cuanto a comunicaciones. Así, Gros se prepara, con la desaparición de la plaza de toros, a ser el ingreso del tráfico turístico de la frontera y el aeropuerto por la autopista de Jaizquíbel, y Amara tendrá en su nueva plaza circular el punto neurálgico del tráfico entre Irún y Madrid y entrada de la ciudad.

En el centro, el fotoplano de lo que llamamos zona de influencia entre Rentería, Usúrbil y Hernani.

Completan este lado de la Exposición esquemas y gráficos del Plan Comarcal.

* * *

El desarrollo industrial de la zona de la capital se hace en la vega del Urumea, por lo que se prepara a Hernani para albergar 30.000 habitantes y se dispone allí la más amplia zona industrial de la provincia.

Por el contrario, en Lasarte, barrio perteneciente en parte a Hernani, se localiza la industria con límites definitivos y miras a defender golf, hipódromo y circuito automovilista, sin menoscabo de marcar a la actual industria prudentes ampliaciones.

* * *

Ya en el lado del frente y junto a los planes de Hernani y Lasarte se presentan los planes de Escoriaza, Arechavaleta, Mondragón y Vergara, conocidos por «Cuenca alta del río Deva», de importante futuro industrial para la provincia, cuyo mejoramiento de comunicaciones con otras zonas vitales preocupa y recoge el Plan.

Por último, Zumárraga-Villarreal, en un solo panel, demuestran haber llegado a formar una unidad común. Este poblado está emplazado en el valle del Urola y el presentarlos conjuntamente con los planes de la «Cuenca alta del Urola» obedece al importante proyecto, en el Plan general de la provincia, consistente en enlazar con un nuevo ramal ferroviario de vía ancha estas dos zonas separadas por la divisoria conocida por «La Descarga».

Al conseguirse esta nueva comunicación, los beneficios que obtendrá la zona Vergara-Mondragón serán fundamentales desde el punto de vista de su unión con el tráfico nacional ferroviario y puerto de Pasajes.

* * *

En el pórtico de entrada a la antigua iglesia de la abadía de San Telmo se ha colocado un maqueta del puerto de Pasajes, y rodeando a la misma cuatro paneles que representan el crecimiento del puerto y los límites de sus posibilidades el año 2000, justificación de que el actual puerto puede servir, con las obras proyectadas, para atender el movimiento de cinco millones de toneladas o sea cinco veces el movimiento actual.

* * *

Continuando la visita a la Exposición, hacia el lado izquierdo del claustro, en primer término, vemos el plan general de Legazpia, cuya vecindad con el poblado Zumárraga-Villarreal, último de los presentados al otro lado del pórtico, nos depara la ocasión

de pensar en la unión de estos tres municipios por la parte de sus zonas industriales al tener contacto la ampliación de sus respectivas factorías.

Es importante observar, llegando a este tema, que entre Legazpia y Zumárraga existe solamente una faja de un kilómetro de largo por 300 metros de ancho libre, donde habrá de pensarse inmediatamente en el establecimiento del enlace ferroviario de la Renfe con el nuevo ramal de la zona de la «Cuenca alta del río Deva».

A continuación de Legazpia se presentan Oñate y Azcoitia, villas guipuzcoanas de singular e interesante arquitectura, donde por esta circunstancia cualquier transformación industrial en la zona urbana debe evitarse y en cuyos planes se ha tenido en cuenta la localización industrial con este especial interés.

Cestona se presenta con características peculiares en su planeamiento local, basado únicamente en el florecimiento de la industria de hostelería. Considerando que sería de lamentar la industrialización de otro tipo, que cambiaría el carácter de esta villa balneario, se tiene especial cuidado en el desarrollo de su plan de que solamente sean establecidos aquellos servicios industriales que sirvan a estos intereses balnearios.

* * *

En el tercer lado del claustro, a mano izquierda, en primer lugar el plan de Azpeitia, donde se atiende al desarrollo industrial de la villa localizándolo en las proximidades de la estación del ferrocarril del Urola, siguiendo su tendencia actual, para liberar todos los alrededores del Santuario de Loyola de actividades industriales que perturbarían el ambiente propio de esta zona tan importante para la provincia desde el punto de vista espiritual. Por ello, desde el casco de Azpeitia hasta el principio de la zona urbana de Azcoitia se ha considerado el valle del Urola como zona residencial donde únicamente existirán conventos, hospederías y residencias particulares, tolerándose únicamente aquellos establecimientos que requieran el creciente turismo y las frecuentes peregrinaciones.

Seguidamente, Beasain-Villafranca de Oria, y a continuación Tolosa, a cuyos planes locales afectan importantes obras para la desviación del tráfico nacional por carretera, debido a que su desarrollo urbano e industrial se ha efectuado en el fondo del valle del río Oria, con el consiguiente peligro de taponar definitivamente el paso de las futuras comunicaciones exigidas por el creciente tráfico rodado.

El primer proyecto de la variante de la carretera nacional entre Beasain y Villafranca se halla en ejecución, lo que hace más de actualidad la consideración de este problema.

* * *

En el centro del lado del claustro que se visita, se presenta un amplio panel con reducciones de los planes locales representados en fotografías a escala 1 : 5.000, manchadas en rojo o azul y por separado las nuevas zonas de viviendas y las superficies industriales totales del año 2000, con el fin de dar con claridad una impresión general del tamaño que estos problemas tienen en cada localidad y ante eso establecer comparaciones que sirvan para orientar a las Autoridades sobre las obras de urgencia y medida en que deben abordarse los problemas de construcción de viviendas y zonas industriales en la provincia.

A la escala que se presenta, una hectárea es un cuadrado de dos centímetros de lado; así, con facilidad y del primer golpe de vista puede deducirse la superficie que ha de entrar en juego en una política de suelo inmediata.

* * *

Después de presentar un resumen de los planes de vivienda e industria, en un panel conjuntamente se presentan los planes de Andoain, Villabona, Eibar, Elgóibar y Placencia, con el fin de contrastar en el mismo dos grupos o posibilidades opuestas. Andoain y Villabona, con buenas perspectivas para el establecimiento de nuevas industrias, y, por el contrario, la zona del río Deva, constituida por Eibar, Elgóibar y Placencia, con escasas posibilidades de crecimiento y próxima a la saturación.

Este tema nos invita a la reflexión que se deriva de considerar las difíciles circunstancias de algunas zonas de Guipúzcoa para el establecimiento de nuevas industrias e incluso para la amplia-

ción de las ya existentes, lo que originará movimientos emigratorios de población industrial que han sido tenidos en cuenta en los planes de las villas industriales, preparando superficies adecuadas en determinadas zonas que permitan recoger los excedentes de otras saturadas.

* * *

En el último lado del claustro, al completar la visita en torno al mismo, se presenta el panel de las villas portuarias de Guipúzcoa, comenzando por Orio, puerto en el que, superadas en un futuro próximo las dificultades marítimas con la construcción del puerto de refugio, se proyecta una colonización a base de pescadores que verán irremisiblemente agotada su expansión en otros pueblos de la costa, completándose este asentamiento de población pescadora con industria de tipo conservero, sin olvidar la buena disposición de un poblado veraniego con vistas a los beneficios de su playa.

Motrico y Deva presentan la exposición y resolución de sus problemas. Se dispone modificar el trazado ferroviario en Deva y el mejoramiento de la travesía y disposición de zonas industriales en Motrico, donde se pretende, igualmente que en Oñate y Azcoitia, conservar el carácter del poblado antiguo.

En Zumaya se han dispuesto las zonas industriales convenientemente, en lugares que no molesten, y la posibilidad de establecer una colonia de villas residenciales junto a donde hoy se asienta la casa del pintor Zuloaga, que podría ser muy adecuada a los deseos de veraneantes que, asiduamente, concurren atraídos por las aguas medicinales de Cestona y fijarían su residencia junto al mar.

Y, por último, Rentería con Pasajes y Lezo, unidos prácticamente por el obligado nexo del puerto comercial y sus consecuencias, y Guetaria, se prestan a discutir despacio si deben o no volcarse las iniciativas y el dinero en el primer puerto, hasta su máximo rendimiento, reservando el segundo para plazos más largos que este del Plan, que solamente abarca hasta el año 2000, o con fines distintos.

En el interior de la iglesia de la antigua abadía se presenta, entre el conjunto de 500 fotografías obtenidas para formar el archivo histórico-artístico de los edificios de la provincia, la maqueta provincial y, sobre ella, el PLAN GENERAL DE LA PROVINCIA DE GUIPUZCOA, A ESCALA 1 : 10.000.

* * *

Subiendo a la plataforma preparada para su observación, nos damos cuenta inmediatamente de la importancia de cuidar los valles de los ríos Urumea, Oria, Urola y Deva, que ya los planes de las localidades ordenadas y las nuevas comunicaciones casi colman.

Estos planes locales aparecen sobre la maqueta, que es de madera, en fotografías a escala, reducciones de los planes en colores que se exponen en el claustro.

En pocas líneas, el Plan General es lo siguiente:

Estudios profundos del futuro industrial de la provincia obligan a fijar las futuras zonas industriales en los siguientes puntos: valle del Urumea, junto a Hernani; valle del Oria, entre Andoain y Beasain, continuando hasta Legazpia, y cuenca alta del Deva, con su centro en Vergara y Mondragón.

El puerto de Pasajes deberá servir de centro de llegada y salida de productos y la estación de clasificación de Astigarraga se proyecta que sea como el corazón del sistema ferroviario entre el puerto y las zonas industriales.

Si los ferrocarriles son el sistema circulatorio, el sistema nervioso son las autopistas, marcadas en color rojo, entre Irún y Beasain la primera, como médula de la provincia, discurriendo por el valle del Oria, y entre Irún y Zumaya, la segunda, con doble trazado entre Rentería y Orio, para separar el turismo del tráfico pesado.

El aeropuerto de Fuenterrabía queda unido a la capital brillantemente por la autopista, que al mismo tiempo va a Francia.

Se proyectan varias reformas de trazado de gran importancia en las actuales comunicaciones de Zumaya y el río Deva y Zumárraga-Vergara, cortando el muro de Descarga, y todo ello de acuerdo y como consecuencia de los problemas industriales, demográficos y sociales que interesan a la provincia como unidad urbanística.

NA 136529
CP 271529

SANTELNO 1954-2

282



EXPOSICION
DEL
PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANISTICA
DE LA
PROVINCIA DE GUIPUZCOA
AGOSTO 1951

PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANISTICA DE LA PROVINCIA DE GUIPUZCOA

E

El Consejo del «Plan de Ordenación Urbanística de la Provincia de Guipúzcoa», tras *siete años* de funcionamiento, culmina los trabajos de información y planeamiento con su exposición en el Museo Municipal de San Telmo de San Sebastián.

Obedece ello a dos motivos principales e igualmente importantes. Recoger la asistencia y opinión de cuantos todavía *quieran decir algo interesante* sobre el porvenir urbanístico de Guipúzcoa y dar a conocer a los rectores del Estado español inquietudes provinciales que por su *carácter nacional* necesitan de su aliento y atención.

El «Proyecto de Ordenación Urbanística Provincial» se ha preparado para un plazo de *cincuenta años*, con el fin de ser planteado en etapas de *diez a cinco años* a base de planes concretos de *realización inmediata*. Así, las corporaciones locales y departamentos administrativos del Estado, con *objetivos comunes*, podrán disponer de *bases técnicas permanentes* en su actuación futura, y a buen seguro las importantes



Maqueta de la provincia de Guipúzcoa, a escala 1:10.000 y tallada en madera, conteniendo el proyecto de PLAN GENERAL al mismo tiempo que los PLANES PARCIALES LOCALES de las ciudades y villas cuyos problemas urbanísticos han sido tratados conjuntamente. Las alturas se han aumentado un cincuenta por ciento de la realidad, con el fin de facilitar su contemplación.

inversiones en obras de todo orden, ferrocarriles, puertos, carreteras, industria y viviendas, se harán con verdadero sentido de armoniosa *visión de conjunto*.

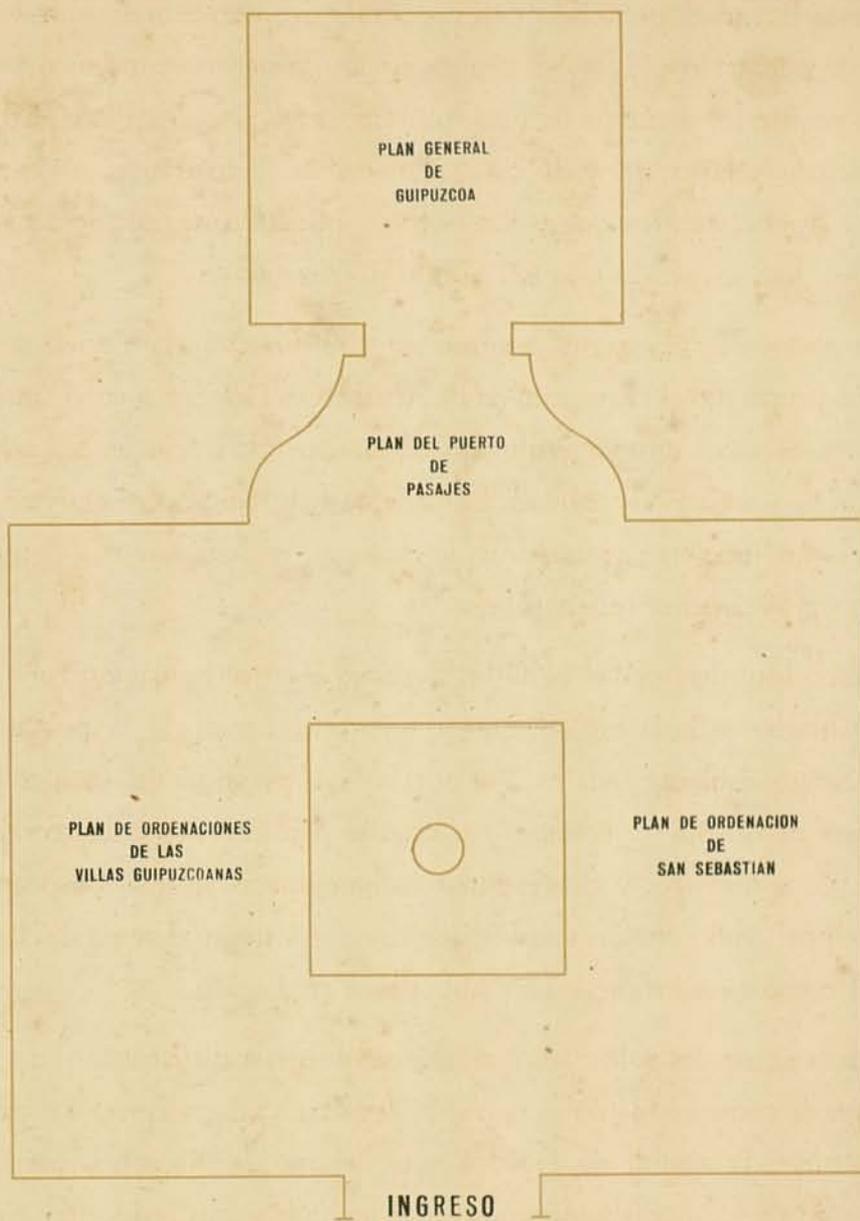
Con esta finalidad, partiendo de prudentes consideraciones sobre los índices de aumento de población y posibles contingencias de orden económico, se han redactado, tras profundos estudios de información, uno a uno, los PLANES LOCALES de ordenación de la capital y de las treinta villas industriales, costeados por sus respectivos ayuntamientos que, solamente en planos topográficos de sus términos municipales, han invertido más del millón de pesetas.

Sobre esta base y con un sentido de coordinación, la Ponencia Técnica del Consejo ha preparado el «Proyecto de PLAN PROVINCIAL» con la *intención* de que los problemas locales tengan evolución adecuada en la nueva *unidad urbanística*, que se presenta con recia personalidad: La provincia de Guipúzcoa, cuyas condiciones topográficas que la aislan violentamente de las provincias vecinas determinan una realidad geográficamente independiente.

Es interesante destacar el equilibrio existente entre población rural, urbana en villas industriales y de la capital, que se reparten el total de la población en tres tercios aproximadamente iguales. Por otro lado, el prestigio urbanístico de la capital, la existencia de un puerto comercial suficiente para muchos años, comarcas industriales en plena madurez y el crecimiento demográfico normal respecto del nivel medio nacional, son consideraciones que invitan a tratar el tema de la ordenación provincial como circunstancia favorable única en España.

Las ideas generales sobre comunicaciones futuras, distribución de población y localización de zonas industriales han sido llevadas a una maqueta a escala 1 : 10.000 que constituye la visión de la Provincia del año 2.000, con la particularidad de que cada uno de los núcleos urbanos en él incluidos, son reducción fotográfica de los planos originales que a escala 1 : 2.000 se presentan como solución de los problemas particulares de cada población de acuerdo con el PLAN GENERAL.

Y así, en el bello claustro de San Telmo, hoy Guipúzcoa siente la satisfacción de dar a conocer el primer «Plan Provincial de Ordenación de España» del que espera incontables beneficios, bajo la siguiente disposición:



Complemento de la exposición son *500 fotografías* que constituyen el *catálogo histórico-artístico* de edificios oficiales, urbanos y rurales de la Provincia, que ha sido realizado por el Consejo Provincial del Plan.