

CONCEPTOS FUNDAMENTALES

El extraordinario desarrollo industrial que ha experimentado la provincia de Guipúzcoa en estos últimos años ha puesto de manifiesto la necesidad de proceder a una ordenación de las actividades particulares para evitar los males producidos por la imprevisión existente.

Se señalan como causas principales de este estado de cosas las siguientes:

1. DESARROLLO INDUSTRIAL.—*El guipuzcoano, laborioso y muy hábil para la pequeña industria y apoyándose en una red de comunicaciones eficaz, ha ido creando en su provincia una potente industria, compuesta, en su mayor parte, de pequeños talleres, con algunos núcleos de gran envergadura.*

Este crecimiento, favorecido por la posición de neutralidad española en la guerra pasada y la actual y por la rápida liberación de la provincia en nuestro Movimiento, ha adquirido en estos momentos un ritmo peligrosamente vertiginoso.

2. CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN.—*Con la marcha de la industria la población ha aumentado de 162.547 habitantes en el año 1860 a 331.753 habitantes en el año 1940.*

Este incremento, por las razones apuntadas en el apartado 1., se distribuye en un crecimiento desmesurado de San Sebastián, de 14.111 a 103.979 habitantes, y de Pasajes, de 1.266 a 10.024 habitantes, en los años 1860 y 1940, respectivamente; un crecimiento grande de las villas industriales y estabilización de los pueblos agrícolas.

3. DIFICULTADES TOPOGRÁFICAS.—*Esta industria y estos habitantes van exigiendo cada vez más superficie donde emplazar las nuevas fábricas y las nuevas viviendas. Pero la topografía guipuzcoana ofrece pocas llanuras para esos planes. Y así vemos cómo San Sebastián, Pasajes, Eibar, Elgóibar, Plasencia y Mondragón han encontrado en el terreno un tope tan se-*

rio a su ensanche que está dando lugar a tendencias y hábitos funestos urbanísticamente, como, entre otros, la elevación de altura de los edificios, con perjuicio de la sanidad; la indebida utilización como calles de las vías de comunicación, para valorizar los terrenos lindantes; el inadecuado emplazamiento de industrias en el interior de los pueblos y los daños producidos a los edificios y barrios de carácter histórico-artístico.

•
¿Se puede seguir en actitud pasiva el desarrollo en anarquía de la provincia? Si así se hiciera:

— *Las comunicaciones se inutilizarían, al convertirse las carreteras en calles de suburbios.*

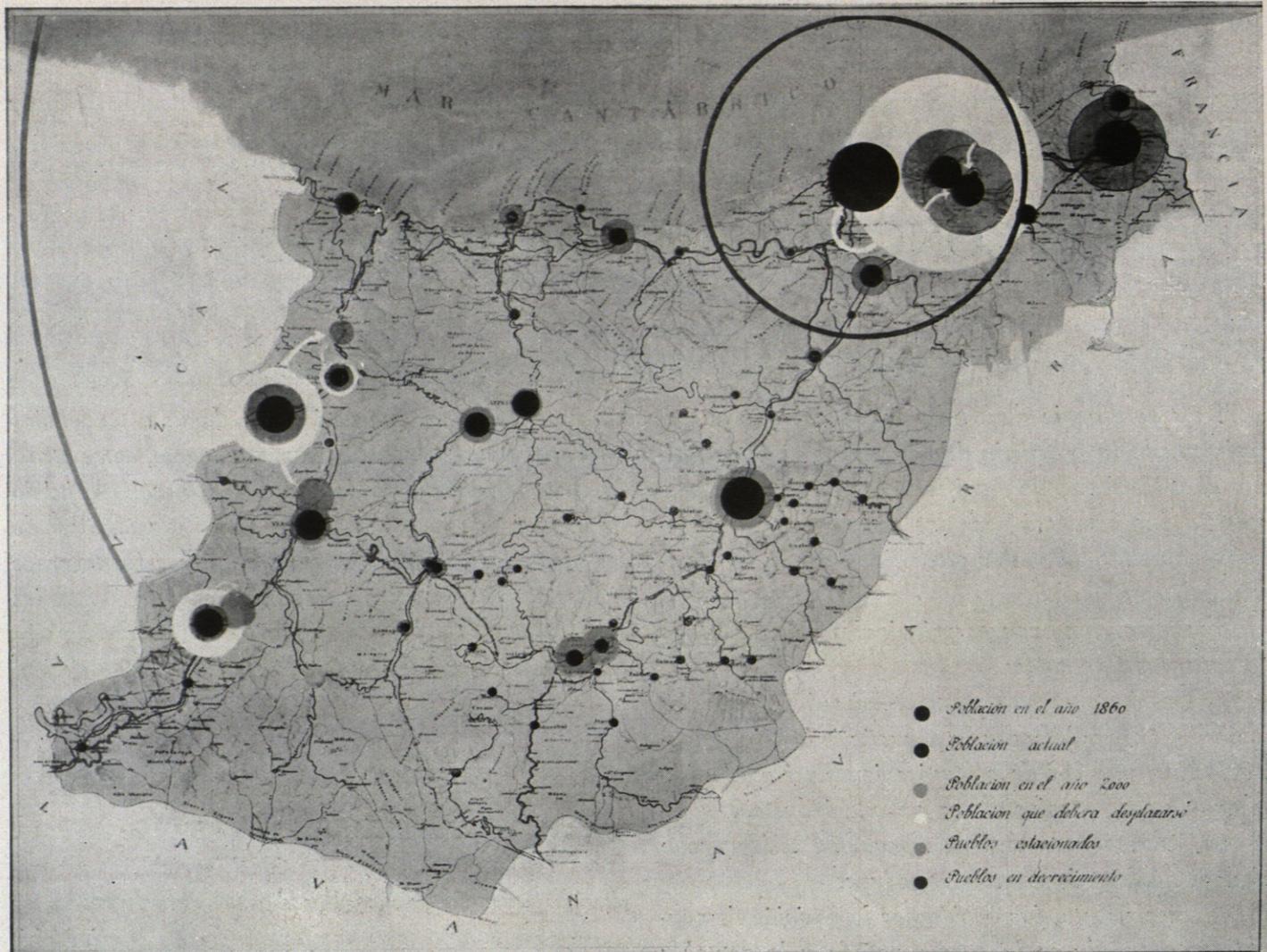
— *Los pueblos se transformarían en barrios chinos, como los de Trincherpe, Matadero y Amara, con sus repercusiones sociales y sanitarias: tuberculosis-revolución.*

— *La industria quedaría embotellada por la inutilización, sin sentido, de los pocos espacios estratégicos disponibles.*

— *El turismo sufriría por la pérdida de carácter del paisaje, por el descendimiento de tono en el aspecto general, por los atentados contra la riqueza monumental: Deva; las casas antiguas con elevación de nuevos pisos; el anuncio de una industria de muebles en Loyola.*

Ha llegado el momento oportuno para encauzar todas estas diversas actividades dentro de las líneas de un plan que evite los daños inherentes al desorden, sin que por ello se detengan el ímpetu y la iniciativa de los industriales y los constructores guipuzcoanos.

Los planes de ordenación provincial son materia de estudio en todas las principales naciones del mundo, pues en todas partes el problema del desorden y la ordenación consiguiente se ha presentado con síntomas análogos y se ha encauzado de análoga manera. Son especialmente conocidos los estudiados en Nueva York y Londres, en sus grandes zonas de influencia; el de la cuenca del Ruhr, el plan comarcal de Hamburgo, los de Sheffield y Bristol-Bath, en Inglaterra, etc. En España han de ser motivo de estudios de esta natura-



Distribución de la población.

leza las zonas de influencia de Madrid y Barcelona, la vega de Valencia, las cuencas mineras e industriales de Vizcaya y Asturias, y la provincia de Guipúzcoa. Ninguna otra presenta, como Guipúzcoa, una unidad natural tan perfecta, en la que los límites geográficos coinciden exactamente con los económicos y administrativos, y en la que el equilibrio de actividades industrial, agrícola, comercial, turística y administrativa la distingue como característica. Las anteriores razones y las reducidas dimensiones de la región, ya dominadas por la facilidad de comunicaciones, hacen que la provincia constituya un ejemplo de unidad urbanística orgánica, que evidencia la necesidad de un planteamiento común.

La naturaleza nueva de los planes de ordenación provincial o comarcal se sale de las medidas previstas en la legislación vigente, que no ha tenido en cuenta más que las posibilidades de ordenación en los ensanches de las poblaciones y refiriéndose siempre especialmente a las grandes ciudades. Esto quiere de-

cir que la puesta en marcha del plan exige condiciones legales, administrativas y económicas nuevas, que han de ser recabadas del Gobierno, y que serán precedentes de los trabajos deanáloga índole que necesariamente se presentarán en otras provincias, por lo menos en las anteriormente citadas.

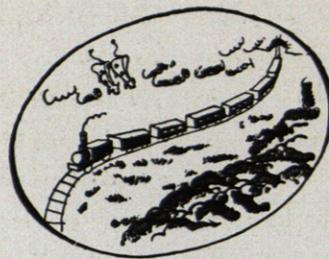
La materia del plan de ordenación urbanística provincial comprende los siguientes temas:

- a) Las comunicaciones.
- b) La industria.
- c) La vivienda.
- d) Las poblaciones.
- e) Capital.
- f) El campo.
- g) La división administrativa.

Es fundamental establecer criterios claros sobre la orientación a seguir en la ordenación sistemática de cada tema, para su debida armonización.

PLANO FOTOGRÁFICO DE LA CUENCA DEL DEVA
Y POSIBLE EMPLEAZAMIENTO DE NUEVOS PUEBLOS.



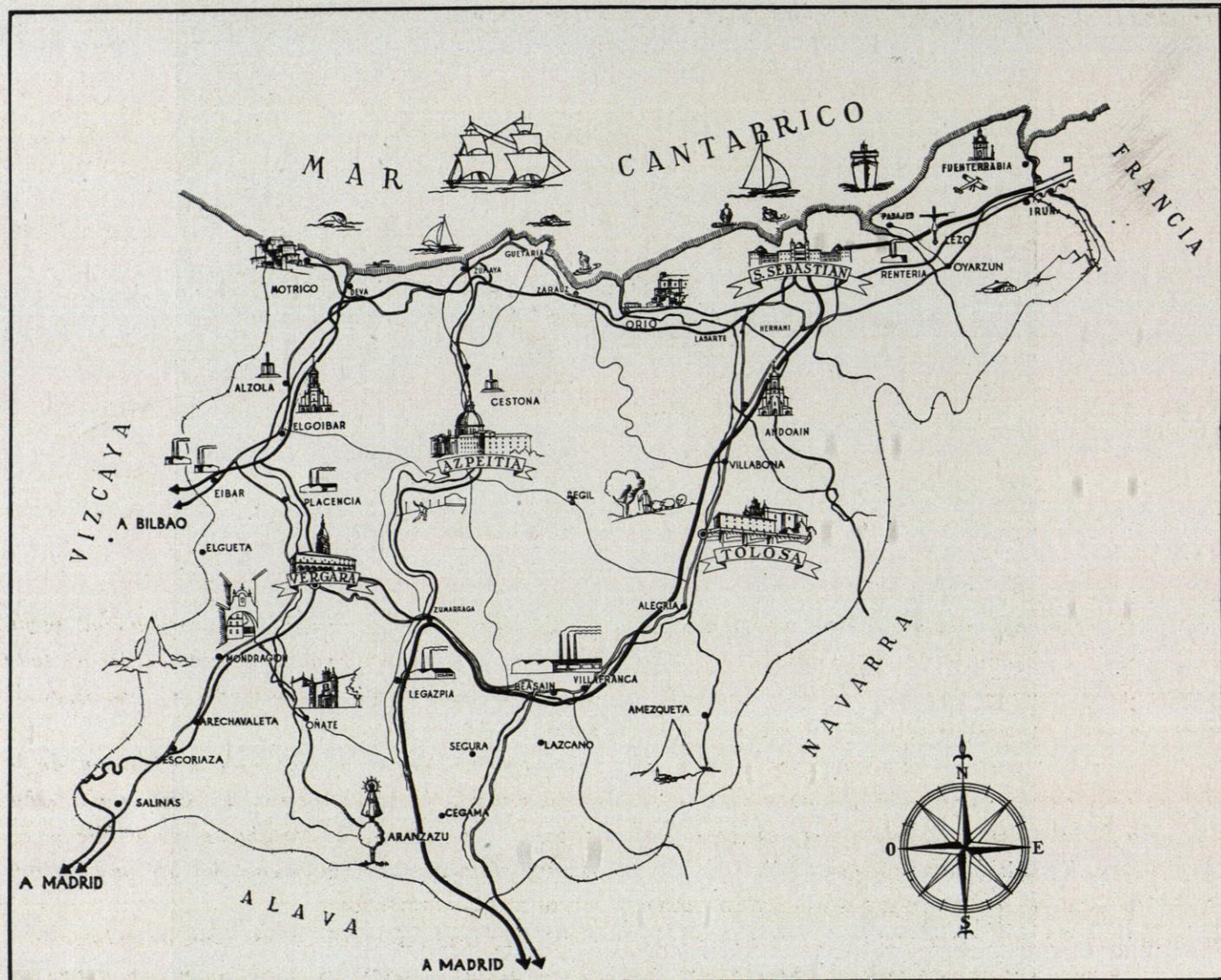


I. COMUNICACIONES

Los elementos de las comunicaciones son: ferrocarriles, carreteras, puertos marítimos y aeropuertos. La red de ferrocarriles de la provincia es muy completa y no requiere ninguna nueva línea; las modificaciones a introducir son las de mejoras naturales al servicio que prestan y, en general, no afectan a los demás intereses de orden urbanístico provincial. Algo análogo puede decirse de los puertos, cuyas mejoras afectan exclusivamente, en el orden técnico, al servicio de Puer-

tos. En cambio, merecen una atención especial los aeropuertos y las carreteras.

Guipúzcoa carece de aeropuertos, y por su movida topografía tiene unas posibilidades limitadísimas en este orden. Debe de ser preocupación vital y urgente definir el plan de aeropuertos provincial, en relación con las comunicaciones nacionales e internacionales; es inconcebible que todavía no se haya determinado nada en este sentido y que se estén comprometiendo las



posibilidades existentes (caso de Irún-Fuenterrabía). Desde luego, la provincia no cuenta con ninguna posibilidad de campo de aviación que cumpla los requisitos exigidos a un campo moderno, para toda clase de aparatos. En el plan se propone conservar las dos posibilidades próximas a la capital: la de Astigarraga, como más próximo, aunque muy deficiente, y la de Irún-Fuenterrabía, algo más apartado pero de mejores condiciones.

Las carreteras se clasifican en dos grupos: las que sirven de acceso a los pueblos y las que tienen por objeto establecer comunicaciones generales de orden nacional o comarcal. Las primeras se acomodan a las necesidades locales; pero las segundas deben servir fundamentalmente para el tráfico de lejanía y de rapidez. Para ello, habrán de liberarse de todo obstáculo, evitando las travesías de los pueblos, los pasos a nivel y las edificaciones en el borde.

La misión de la carretera es completamente distinta de la de la calle. La carretera ha de pasar fuera de los pueblos y quedar libre de edificación, para que no se convierta en calle.

Si ha de permitirse la edificación se convertirá en "Avenida" que, además del perfil transversal de tránsito de la carretera, tenga el correspondiente al servicio de la edificación (tráfico lento, estacionamiento,

aceras de peatones) y regulando los cruces transversales (distancia mínima de 200 a 500 metros, según los casos).

Los pasos a nivel son temas bien conocidos de todos. Su supresión, así como la de todo carril (travías dentro del perfil de la carretera) es una de las mejoras más esenciales de las carreteras.

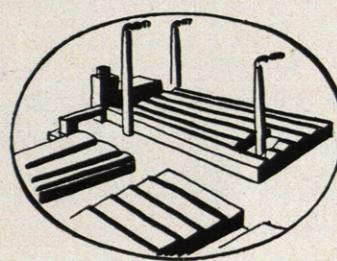
Las edificaciones al borde de las carreteras suponen entorpecimiento y peligro, al originar salidas constantes y maniobras de los coches, si son garajes, y por el riesgo para los niños que juegan y los animales que se desemandan, si son viviendas.

Toda edificación en la carretera habrá de satisfacer las limitaciones siguientes:

1.^a Dejar espacio para las posibles ampliaciones futuras.

2.^a Los cruces y accesos a la carretera estarán separados, al menos, 500 metros.

3.^a Todo acceso garantizará la posibilidad de estacionamiento fuera de la carretera, la maniobra de entrada y salida, si es de tráfico rodado, y la separación de 20 metros a la puerta de casa más próxima, si es de peatones.



II. LA INDUSTRIA

El gran crecimiento de las edificaciones industriales, el desorden frecuente de su emplazamiento y las posibilidades limitadas que la topografía impone a la provincia de Guipúzcoa obligan a prever una ordenación general que reserve y disponga para el uso industrial los terrenos convenientes, prohibiendo, en cambio, su instalación en los lugares perjudiciales.

La ordenación industrial supone:

1.^o La determinación con arreglo a las comunicaciones de las zonas de gran industria, fijando el contorno correspondiente a cada una, y la declaración pú-

blica y oficial de interés nacional o provincial, según los casos, y, en consecuencia, la prohibición de toda edificación que pueda comprometer el futuro de la zona.

Lo práctico es acompañar esta declaración de la compra o expropiación forzosa de los terrenos señalados, o al menos de la fijación del valor que se les asigna, con vistas a la regulación del precio en el momento de la adquisición.

2.^o La determinación de las zonas de industria correspondientes a todas las poblaciones que tienen ca-

rácter industrial y cuyos edificios, por su volumen, sus emanaciones o sus ruidos, resulten perjudiciales o molestos a la vivienda.

La fijación de la zona es motivo de proyecto de urbanización, con su ordenanza correspondiente, y debe ser llevado a cabo por el respectivo municipio, con autoridad robustecida por apoyo e inspección superior (Diputación y Dirección General de Arquitectura).

3.º La determinación de superficies, más o menos diseminadas dentro de los cascos urbanos, para la instalación de pequeñas industrias en general, y en par-

ticular de las de servicio a las viviendas (tales como garajes, talleres de reparación, etc.).

Corresponden al proyecto de urbanización:

4.º La determinación de las zonas urbanas en las que se considera compatible, en ciertas condiciones, la vivienda y la industria.

Exige la clasificación de las industrias por su potencia, superficie ocupada, número de obreros y grado de molestia, para determinar las que se consideran compatibles, según las circunstancias propias de cada zona.



III. LA VIVIENDA

La construcción de viviendas reservada a la iniciativa particular ha atendido, en las últimas generaciones, más a la especulación que al cumplimiento del fin social correspondiente. El abandono de las más elementales normas de ordenación urbana y rural, el anacrónico de estilos, tipos y composiciones arquitectónicos y el olvido de la satisfacción de las mínimas condiciones técnico-sanitarias, obligan a señalar los límites dentro de los que la iniciativa particular puede cumplir sus fines propios con garantías para el buen orden social.

Las viviendas son diferentes, según la profesión a que se dediquen sus moradores: agricultores, pescadores, obreros, funcionarios. Su situación, tipo y programa son variables y se adaptan a las necesidades de los grupos profesionales.

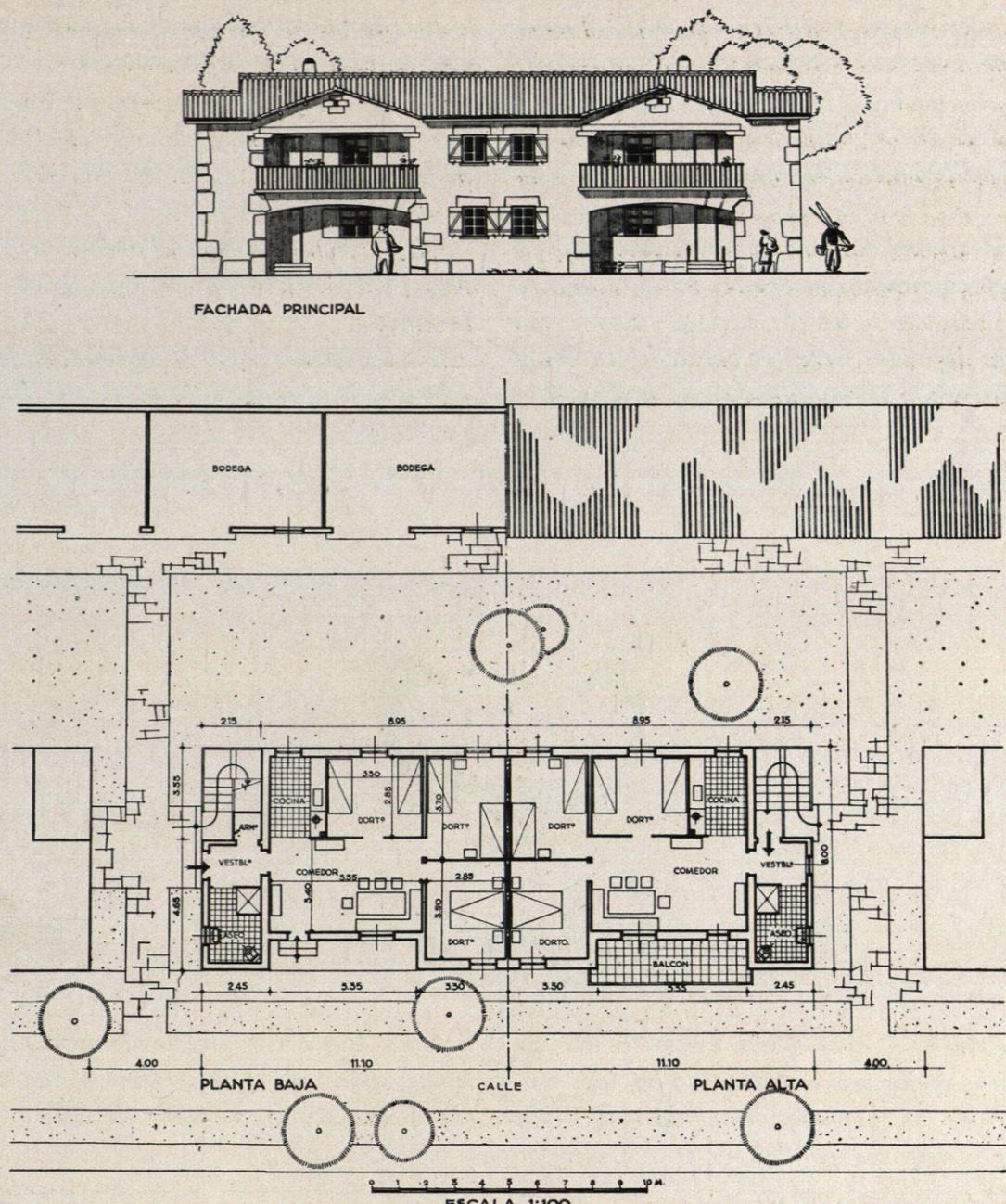
A. La vivienda del agricultor guipuzcoano se sitúa diseminada en el campo, inmediata a su tierra respectiva. La constituye el típico caserío, cuya composición arquitectónica ha de conservarse, mejorando sus condiciones sanitarias y estableciendo la separación de personas y animales.

B. La vivienda del pescador se concentra en la vecindad inmediata del puerto del que depende, donde tiene los locales auxiliares —pósitos, secaderos, almacenes, bodegas—. Los emplazamientos vienen muy fijados por las condiciones naturales y deben ser reservados, prohibiéndolos a todo otro uso.

C. La vivienda obrera va ligada a las zonas de trabajo y es la base de los pueblos industriales. Cada fuente del trabajo debe prever, desde el comienzo de su desarrollo, la organización urbana de la residencia de sus operarios, y los centros de porvenir industrial deben proteger estas zonas de vivienda paralelamente a las zonas reservadas para la propia industria.

D. La vivienda del funcionario constituye el corazón de las poblaciones administrativas y debe formar la parte de mayor representación y personalidad.

E. Puede añadirse a estos cuatro tipos la vivienda propia para el descanso, que en la provincia constituye un núcleo importante, por el turismo y la colonia veraniega. Naturalmente, se situará en los lugares más agradables por sus elementos naturales, en contacto con poblaciones existentes.



Vivienda de pescador

IV. LAS POBLACIONES

A parte de las aldeas agrícolas de insignificante y estacionado desarrollo, las poblaciones guipuzcoanas responden, en su razón de vida, a fines industriales combinados con el comercio, la administración y el turismo, y en el litoral con la pesca. Para el desarrollo ordenado de las poblaciones es preciso prever en los planes de urbanización y vigilar, mediante el oportuno mecanismo de autorización e inspección, los puntos siguientes:

1. *El acondicionamiento decoroso y estético de los*

elementos representativos: Iglesia, Ayuntamiento, edificios y plazas de carácter público.

2. *La conservación, en su integridad y ambiente, de los edificios, calles y barrios de carácter tradicional, por su valor histórico o artístico.*

3. *La ordenación de los diferentes barrios, según su uso, aplicando a cada uno la ordenanza conveniente. Así se distinguen barrios de edificación en bloques y en casas aisladas de vivienda unifamiliar; en aquéllos se tienen en cuenta la mayor o menor altura y la*

supresión o admisión de patios y su superficie; en éstas, la mayor o menor superficie de terreno unida a la vivienda.

Nada produce mayor impresión de desorden que la mezcla de los diferentes tipos, dejando medianerías al descubierto.

4. *La disposición de los ensanches, estudiando al mismo tiempo que las alineaciones y rasantes su zonificación, su ordenanza y las etapas de ejecución, señalando recintos definidos, antes de cubrir los cuales no ha de permitirse la construcción de tipo urbano en el exterior.*

5. *El emplazamiento de los servicios públicos (escuelas, asilos, mercados, mataderos, etc.).*

6. *La reserva de espacios libres dedicados a jardines de reposo (juegos de niños, campos de deportes, paseos y praderas de fiestas, etc.).*

En especial, los campos de fútbol requieren protección, por su extensión reglamentaria y la escasez de superficies horizontales en los estrechos valles de la provincia.

7. *Las condiciones de instalación de los servicios urbanos de suministro de agua, alcantarillado, iluminación, etc.*



V. LA CAPITAL

San Sebastián es la ciudad que cuenta en España con un ensanche mejor proyectado y que ha sido realizado sin suprimir los elementos de suntuosidad —plazas, jardines y edificios públicos— en él previstos. Una vez concluido, la expansión se ha continuado a base de proyectos parciales de ensanche —Gros, Amara, Ondarreta—, buscando las superficies llanas, dejándose los montes a una amplia iniciativa privada y perdiéndose el sentido de unidad urbana de la ampliación.

No hay más remedio que proceder a definir los límites naturales de la expansión en curso y prever las líneas generales que han de servir de norma a los proyectos parciales para que éstos queden como elementos de una organización general.

Los problemas fundamentales que se prevén en el esquema de ordenación propuesto son:

1. **FERROCARRILES.**—a) *Enlace de Martutene en el valle del Urumea con el puerto de Pasajes, mediante túnel, para evitar el paso de las mercancías por la estación de San Sebastián, reservada a viajeros, haciendo posible una estación de clasificación en Astigarraga, para el servicio del puerto.*

b) *Como obra más remota, cabe suprimir el paso del ferrocarril por Atocha, pasando en túnel desde*

Eguía a Ategorrieta y alejando unos 200 metros la estación actual. Sería conveniente elevar la vía para evitar el corte del ensanche de Amara.

2. **AVIACIÓN.**—*El único campo posible en las cercanías de la ciudad es el valle de Ergobia, próximo a Astigarraga. Es sólo apto para aterrizajes en una dirección. De no reservarse este espacio, el campo más próximo posible será en Irún o Zarauz.*

3. **CARRETERAS.**—a) *La travesía de la carretera de Madrid a Irún se estrangula en varios puntos, tales como el casco de la ciudad, la calle de Miracruz en el barrio de Gros y, sobre todo, el recorrido de Pasajes. Se propone un doblado de esta vía desde Añorga hasta más allá de Rentería, que sería, además, el eje de los núcleos a urbanizar en los montes. Esta vía tiene fáciles enlaces con el puerto.*

b) *Normalmente a ella se propone mejorar la vía del Urumea, liberándola del paso de Loyola, para obtener un fácil acceso al campo de aviación y a las zonas industriales de Hernani.*

4. *El límite normal de la ciudad se marca en un amplio semicírculo señalado por montes y valles, desde Igueldo a la carretera de Ayete, siguiendo por los*

montes en donde están situados el Hospital Nuevo y el Asilo, para alcanzar Ametzagaña, y desde aquí el alto de Miracruz y las laderas de Ulía. Esta línea debe fijarse mediante reservas arboladas que formen una cintura verde. El recinto se amplía mediante bolsas que cubren los núcleos edificados junto al puerto de Pasajes (Alza, Pasajes, Ancho y Rentería).

5. Dentro del límite marcado procede redactar los oportunos proyectos parciales de urbanización de montes y colinas estableciendo núcleos autónomos, preferentemente en las partes altas y laderas meridionales, reservando las laderas septentrionales y terrenos abruptos para fincas grandes y repoblación forestal. Se señalan dos ejemplos de posible trazado en las colinas próximas al cementerio y a Ayete. En ellos se

prevén, igual que en cualquier otro tipo de ensanche, los centros vitales que han de ser el corazón de los núcleos (plazas, paseos, edificios públicos).

6. Se establece una zonificación general con el criterio de reservar a la industria las zonas llanas inmediatas a los servicios fundamentales de transportes: puerto y ferrocarriles. Se prevén zonas industriales importantes en Lezo, Rentería, Loyola y Hernani. La de Loyola debe contener las industrias propias para el servicio de la ciudad. Se señala junto a los cuarteles el emplazamiento más adecuado para la nueva Canal, nuevo Matadero y servicios análogos.

En la proximidad de cada zona se prevé la disposición del poblado correspondiente y las líneas verdes de separación.



VI. EL CAMPO

En un plan urbanístico de tipo comarcal la protección del campo es tan importante como la sistematización de las poblaciones.

La conservación y mejora del paisaje en general y de algunos determinados en particular, el establecimiento de normas para la edificación en el campo y la reserva de grandes superficies de condiciones especiales para uso de turismo y deportes constituyen las bases de la protección.

A. Alteran profundamente el paisaje y deben vigilarse la desforestación y las canteras.

Sería conveniente declarar parques provinciales a zonas que por su valor pintoresco tienen gran interés y porvenir turístico, siguiendo el precedente de los parques nacionales. Conviene asimismo vigilar y ordenar las rutas nacionales, especialmente en aquellos tramos (como la entrada de Francia) de interés internacional.

B. La edificación en el campo debe ser la propia del campo, es decir, la rural, la industrial que vaya ligada a determinadas condiciones naturales y la de descanso, realizada con el decoro que debe caracterizarla. De ninguna manera puede admitirse la edificación de tipo urbano utilizando carreteras y caminos como calles y convirtiéndolas en suburbios lineales.

Toda otra edificación ha de requerir permiso especial de un organismo provincial, tras la justificación correspondiente.

C. Condiciones especiales de orden de turismo, comunicaciones, militar, deportes, etc., exigen reservas de terrenos extensos que han de reunir características muy especiales. El porvenir de la provincia exige su declaración de interés nacional o provincial, según los casos. Tales son los aeropuertos, hipódromos, playas, fortificaciones de frontera, etc.



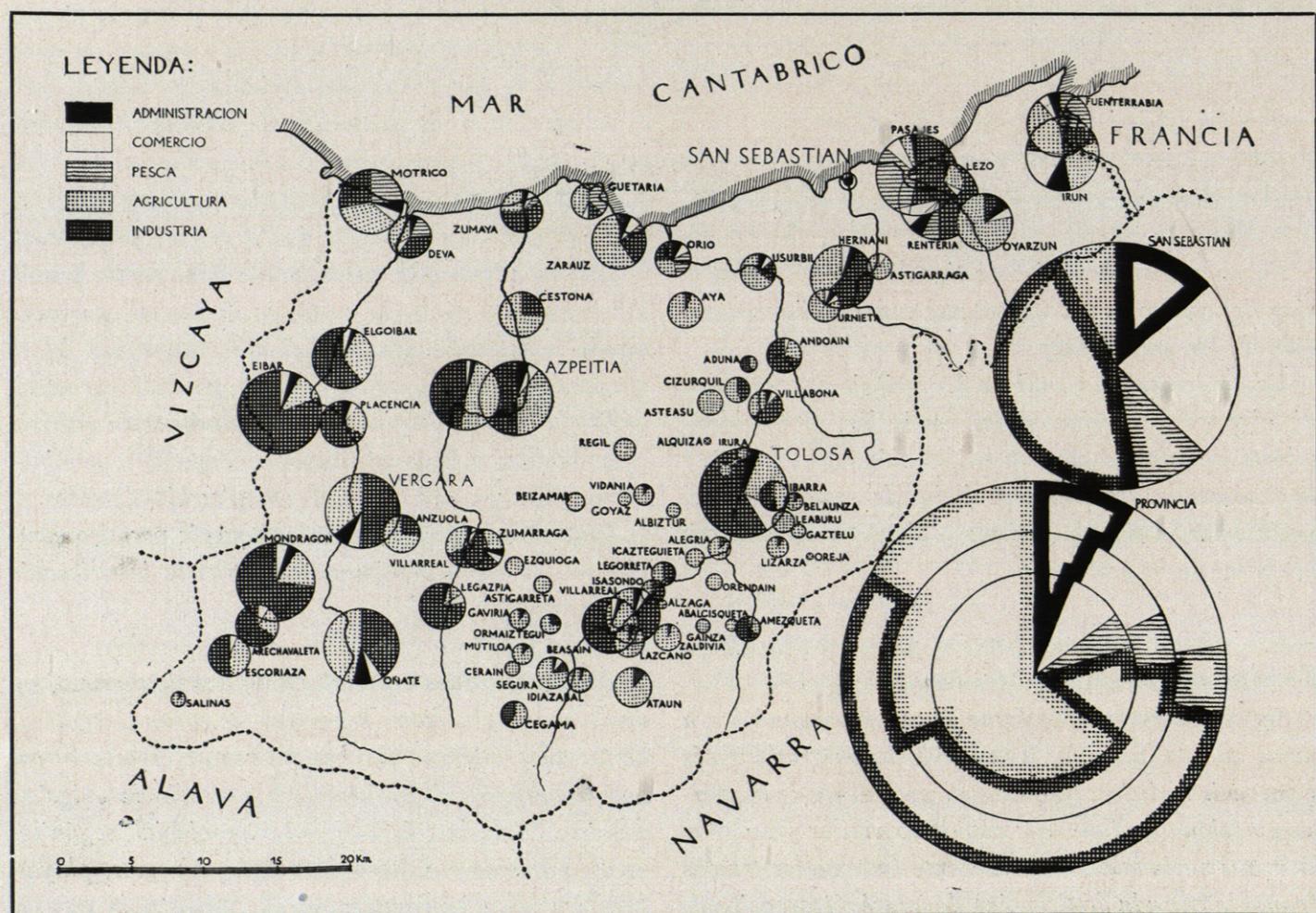
VII. LA DIVISION ADMINISTRATIVA

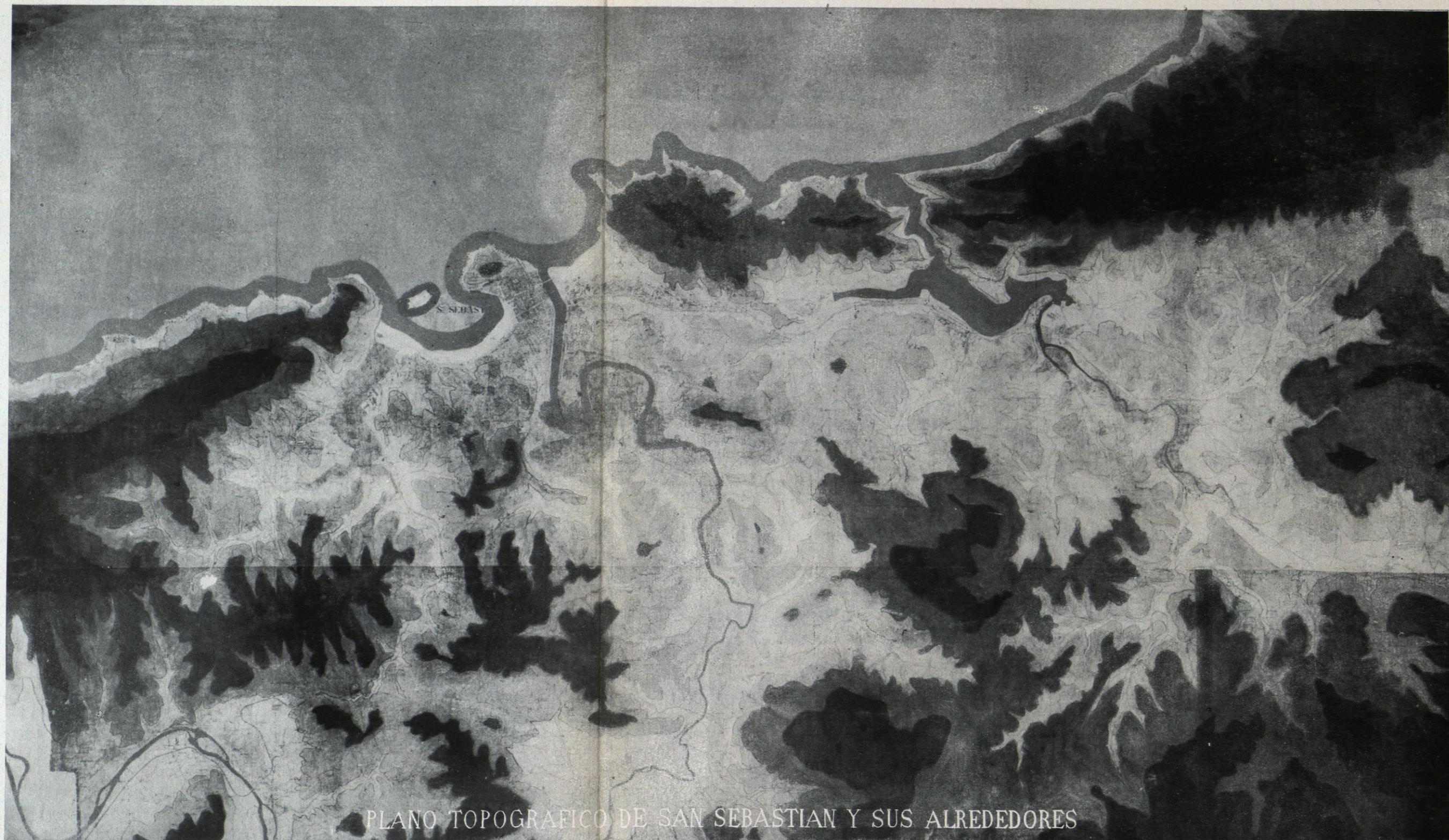
Existen dos criterios diferentes de separación de Municipios dentro de la provincia: uno consiste en dotar de Ayuntamiento a las pequeñas entidades de población agrícola, tales como Arana, Oseja y Biliarraín, que no alcanzan 200 habitantes, y otro en agrupar estas entidades dentro de Municipios más importantes, como ocurre en Elgóibar, Vergara, Mondragón y Tolosa.

Es evidente que si se desean Municipios fuertes, capaces de disponer de servicios desarrollados y de cooperar a una organización provincial conforme a un plan, conviene disminuir el número de Ayuntamientos, suprimiendo todos aquellos que por su pequeñez no puedan tener vida administrativa fecunda o estableciendo mancomunidades que centren algunos servicios en un Municipio que actúe como cabeza de grupo.

Teniendo en cuenta que la agrupación normal que colma perfectamente un grado de servicios colectivos

urbanos es la constituida por 20.000 habitantes, y que la agrupación normal que hace posibles los más elementales servicios se puede cifrar en 4.000 habitantes, conviene pensar en las posibilidades de reducir los 88 Ayuntamientos existentes en la actualidad aproximadamente a la mitad, ya que en el censo de 1940 existen 37 Municipios que no alcanzan los 1.000 habitantes, y por otra parte, si clasificamos los Ayuntamientos en crecientes, estacionados y decrecientes, nos encontramos con que en tanto que 40 crecen, 21 permanecen estacionados y 27 decrecen. Los puntos de concentración de la población creciente, la agrupación en valles de la población diseminada de los caseríos y la tradición histórica, que manifiesta que en la Edad Media, por razones de defensa, se unieron muchos pueblos a sus naturales cabezas de valle (Tolosa, Villafranca, Segura), señalan con claridad los Municipios que han de robustecerse y los que han de agruparse.





PLANO TOPOGRAFICO DE SAN SEBASTIAN Y SUS ALREDEDORES

Mar

Cantábrica

Leyenda

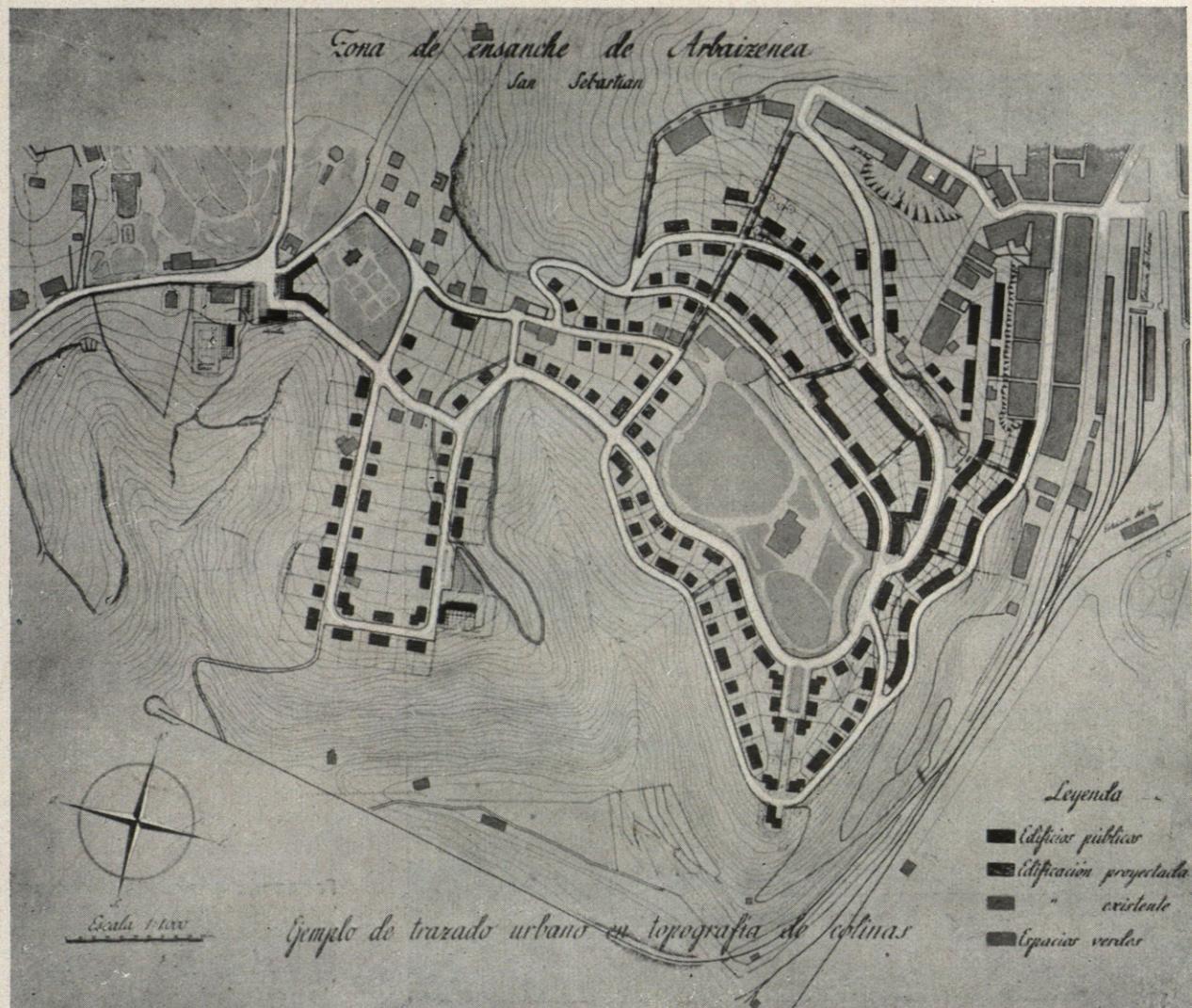
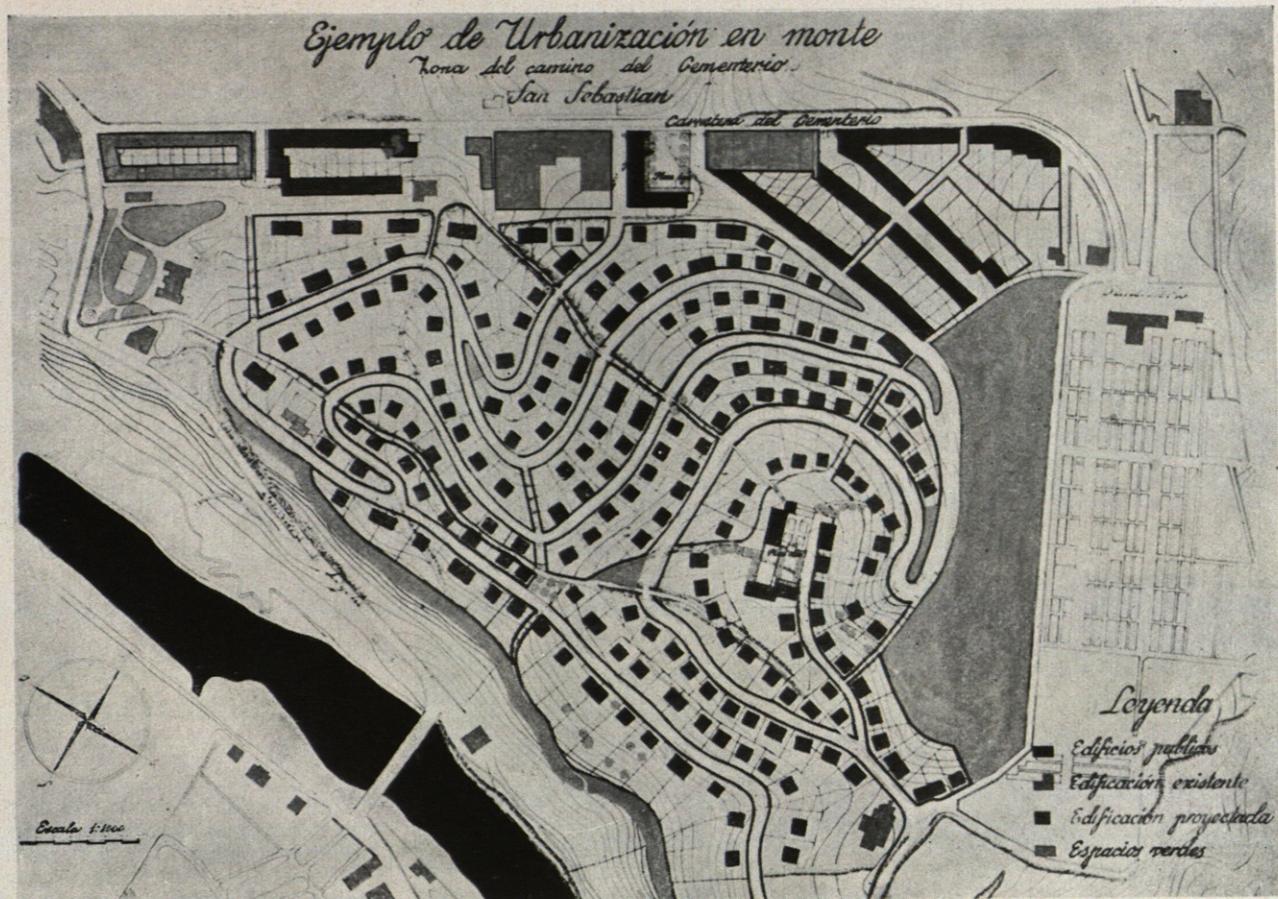
- Recinto antiguo
- Edificación de altura
- Edificación baja
- Zonas de reserva
- Espacios libres con destino a parques
- Zonas industriales
- Zonas forestales
- Centros de barrio

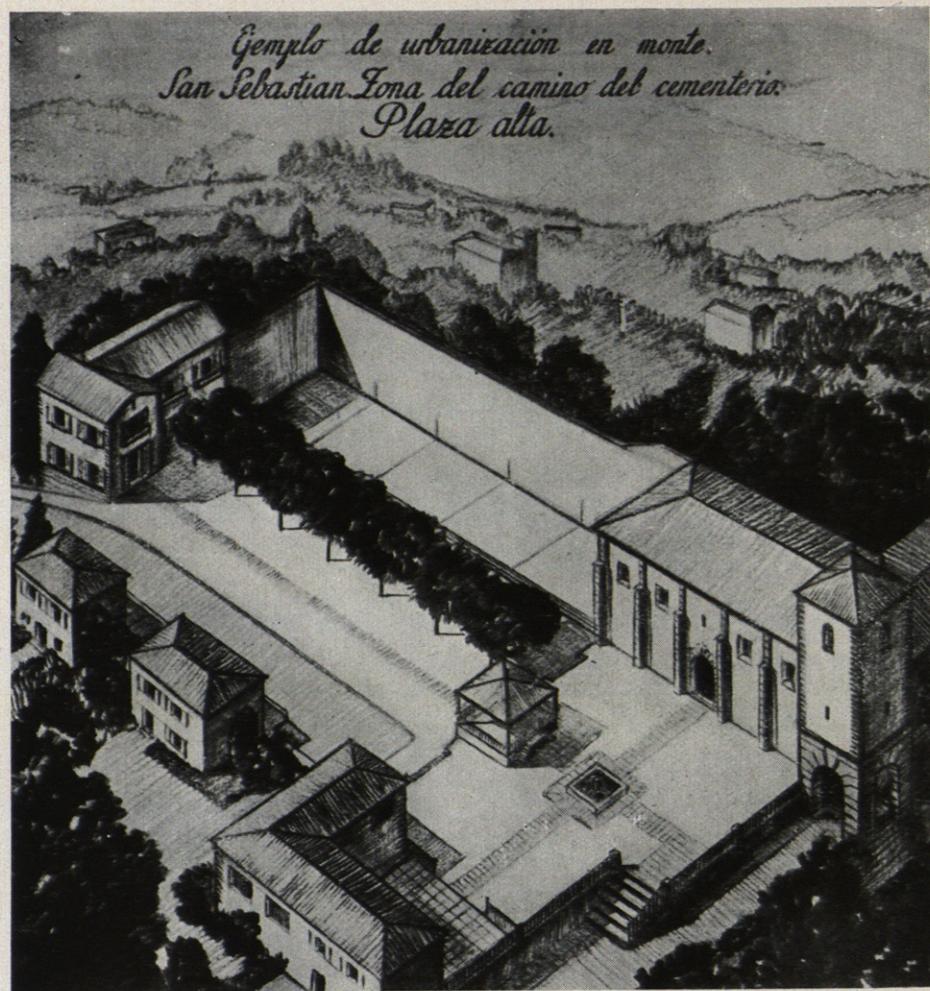
- Edificio histórico
- Edificio público
- Ferrocarriles de 1º orden
- Ferrocarriles secundarios
- Carreteras principales
- Carreteras secundarias
- Caminos
- Cortas principales

Escala 1: 5000

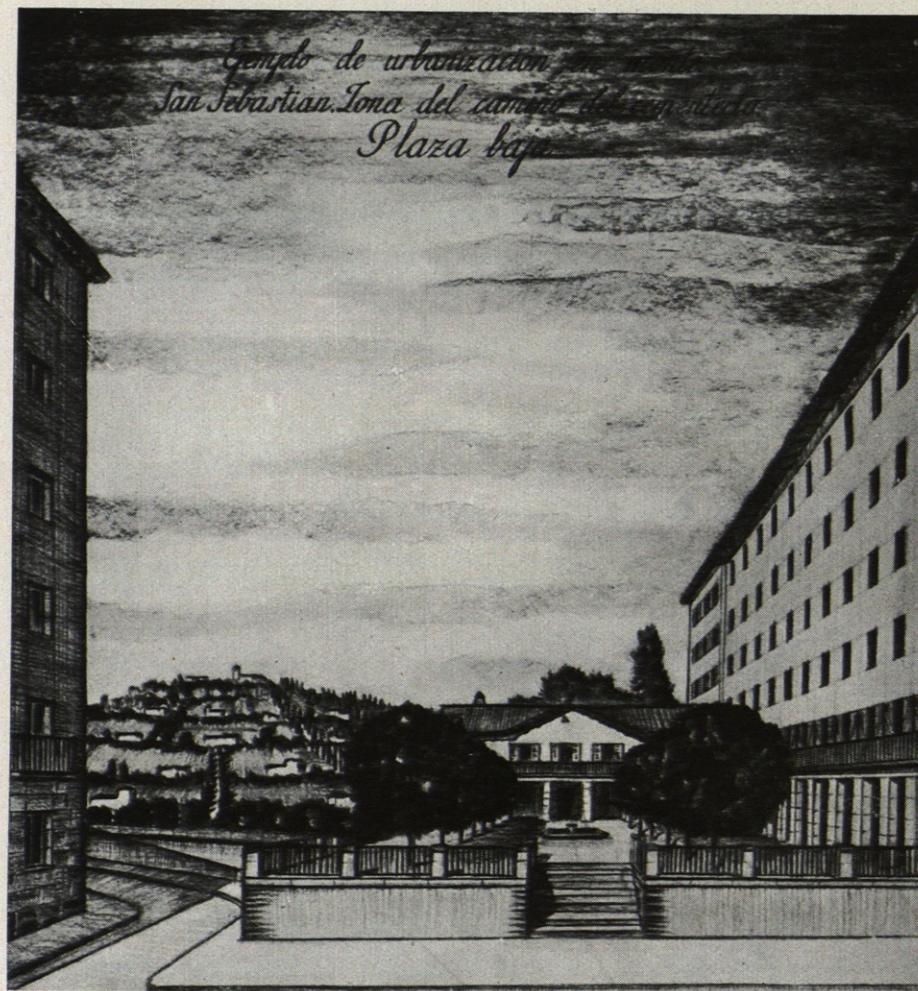
PLAN DE ORDENACION DE IRUN Y FUENTERRABIA







Situado en lugar dominante se proyecta un pequeño centro de Barrio, en el que se agrupan la Iglesia, el Frontón, algunos comercios, un quiosco para la música próximo a la alameda o paseo, merendero con terraza mirador y demás elementos característicos de estos Centros urbanos.



Formando una plaza de acceso al nuevo barrio se proyecta un grupo de edificaciones de cinco plantas, con tiendas en la planta baja, dejando libre la vista al conjunto del barrio que se extiende por la ladera del monte.