



Ordenación urbana del territorio comprendido entre Amara, Loyola y Eguía en San Sebastián

Angel Martín, Teodoro Cacho, Iñaki Albisu, Víctor Martínez, José Luis Gómez y Miguel Iparraguirre



Fotografía de estado actual. La vega ordenada se aprecia a la derecha, en primer término. Al fondo, el centro y la costa urbana. (Foto: "Paisajes Españoles").



El estado actual. La vega, objeto de ordenación, junto al río Urumea, ocupada por las vías rápidas; al fondo, tras el ferrocarril, el área denominada Apéndice de Amara, urbanizada. (Foto: "Paisajes Españoles").

El crecimiento urbano de San Sebastián en la segunda mitad del siglo ha tenido en el Ensanche de Amara su objetivo principal. Como la ciudad del XIX limita con territorios de accidentada topografía, las marismas de la vega de Amara, cuya desecación se inició tras el encauzamiento del río Urumea, se convirtieron en valioso suelo apto para la urbanización, dada su posición contigua al Ensanche Cortázar.

Desde 1922 (a punto de colmatarse el primer ensanche de la ciudad) se disponía de plan de ordenación urbana para esta vega, pero las dificultades planteadas por las condiciones del territorio dilataron el inicio de la urbanización y edificación en el área.

En 1940 fue reformada la ordenación, mediante un nuevo Plan, ganador de un concurso en el que participaron siete equipos de prestigiosos profesionales y que suscitó grandes debates, ampliamente difundidos por los medios de comunicación de la época.

El Plan, adaptándose a la legislación entonces en vigor, fijaba una densidad máxima de población de 200 habitantes por hectárea y una dotación de parques y jardines de 4 m² por habitante.

Entre 1940 y 1975 se desarrolla un proceso degenerativo y escandaloso que, de forma casi subrepticia, multiplica por cuatro y hasta por cinco la referida densidad, reduce hasta límites intolerables los equipamientos y conlleva grandes inversiones públicas que benefician a los propietarios del suelo, inhibidos de todo esfuerzo y beneficiarios de complicidades con sectores del poder municipal. Además, fragmenta la ordenación espacial y jerarquiza en exceso la categoría de vías y zonas.

Este proceso degradante había llegado a límites insostenibles en 1979. Sólo entonces el Ayuntamiento decide aplicar unas drásticas medidas correctoras que impidan la consumación de unos inhumanos programas aprobados y la consolidación de obras de vialidad que, formando una barrera infranqueable, inutilizan un extenso territorio indispensable para dar continuidad al Ensanche, relacionándolo con otras partes de la ciudad.

Ello obliga a promover la renovación de la segunda parte del Ensanche de Amara, que comprende el área ribereña del Urumea conocida como "Apéndice de Amara" y la vega de Loyola.

La existencia de Planes y Proyectos Urbanísticos definitivamente aprobados, las cuantiosas inversiones económicas que, con base en las determinaciones de los mismos, habían efectuado numerosas empresas inmobiliarias, comprando terrenos y ejecutando obras de urbanización, han suscitado explicable conflictos a lo largo de todo el proceso regenerador.



Nueva ordenación de la vega del Urumea, entre Amara, Loyola y Eguía.

En el orden físico, las preexistencias más destacables son las siguientes:

- la línea del ferrocarril Madrid-Irún, que cruza de parte a parte la vega objeto de ordenación;
- en el área más próxima al ensanche construido (el sector denominado "Apéndice de Amara") se encuentra ejecutada buena parte de la urbanización y ejecutados tres grandes edificios;
- al construir la Autopista-Variante de San Sebastián, en torno a 1970, sobre el suelo de la vega de Loyola se desplegaron amplios desarrollos de algunos ramales para la conexión de aquella con las vías urbanas de San Sebastián, quedando otros pendientes de ejecución.

Como el Plan General de Ordenación Urbana vigente es aún el de 1962, y gran parte de las determinaciones de éste han quedado superadas por la realidad (o, incluso, modificadas de hecho durante su vigencia), en la propuesta de ordenación urbana de un ámbito de tal importancia relativa para el proceso de ampliación de los ensanches centrales de la ciudad, se ha tenido que recurrir a ordenar también ciertos enclaves o territorios próximos, de manera que resultaran garantizadas y, definitivamente resueltas, cuestiones que afectaban fundamentalmente a las relaciones con las áreas urbanas o urbanizables más próximas, y que vinculan a importantes espacios que, en algunos casos, ocupan posiciones estratégicas en la ciudad.

La ordenación urbana propuesta contempla el territorio a ordenar como ámbito mínimo necesario para el adecuado desarrollo de una secuencia más del proceso de ampliación de las áreas centrales de la ciudad por ensanches, con la particularidad de que, en este caso, la ampliación no se produce sobre uno de los radios que parten del centro antiguo, como ha sido hasta ahora, sino que se emplaza en situación intermedia entre la parte del ensanche de Amara ya construida y los barrios urbanos de Eguía y Loyola, cerrando el círculo en torno al Parque de Cristina-Enea y los equipamientos docentes de Mundaiz.

Para ello, la nueva ordenación se apoya en la continuación del sistema viario fundamental que ofrece el Ensanche de Amara construido, según las tres vías transversales a la avenida radial que conduce al centro.

En el área colindante con Amara la ordenación cuida de garantizar la continuidad de la ciudad hacia la vega de Loyola, a pesar de los obstáculos formados por la barrera del ferrocarril y la excesiva proximidad a la misma a la que se habían implantado algunos nuevos edificios. Para ello, además del trazado del sistema viario, se ordena un parque, "a caballo" del tendido ferroviario y cubriendo el mismo. De esta forma, se trata de convertir en

elemento de atracción para las áreas vecinas aquel espacio que, precisamente por la existencia del tren, tiende a separarlas, aprovechando la versatilidad de su arquitectura para camuflar la obligada elevación de la rasante. Además, se consolida así la alternancia entre zonas de usos privados y de usos públicos cuya pauta proporcionada se advierte en el Ensanche de Amara construido.

La edificación en este área se ordena en manzanas formadas entre calles de anchura menor y con densidades de usos mucho menos exageradas que las anteriormente previstas, de manera que puedan resultar espacios libres en el interior de las manzanas aptos para su uso público, y alturas de edificación no superiores, en su mayor parte, a 19 metros, o seis plantas sobre la rasante, frente a los edificios de hasta diecisiete plantas del planeamiento parcial aprobado. Se disponen también ciertos usos de equipamiento sobre la plaza circular o en proximidad al barrio ya existente.

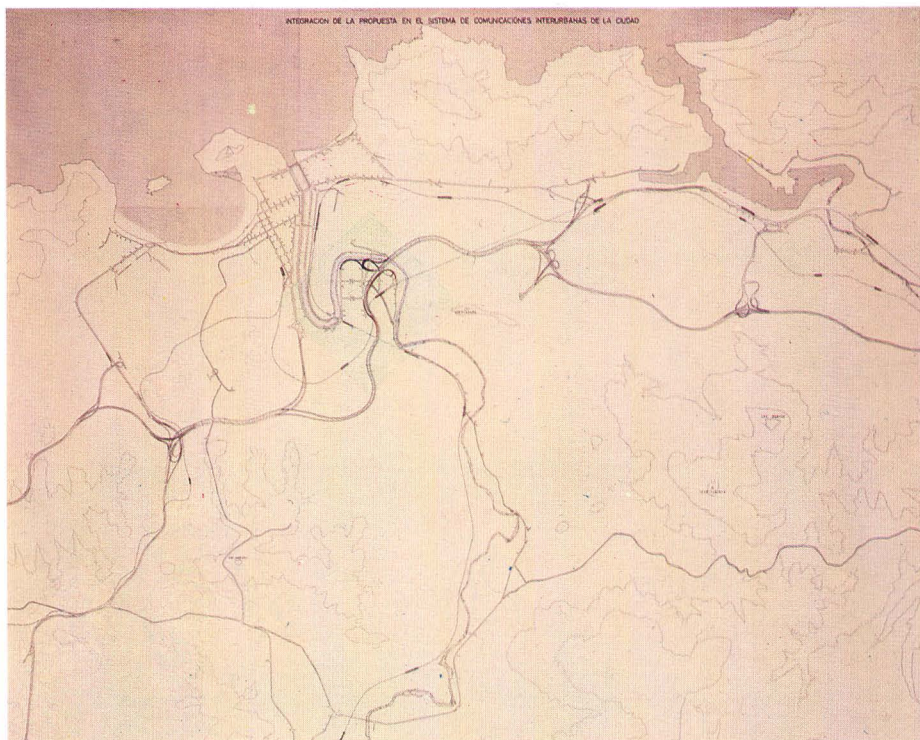
En la vega de Loyola, se reconsidera en gran parte el diseño de las vías rápidas existentes y previstas para la relación con su autopista vecina, eliminándose extensos tramos de carretera organizadas en viaductos entrecruzados. Tal planteamiento, transformador del estado actual del territorio, permite la continuación de los barrios urbanos, cohesionando sectores centrales o próximos a la ciudad que en la actualidad están afectados de importantes problemas de incomunicación.

La ordenación de usos se establece según un orden regular de manzanas residenciales casi cerradas que flanquean los equipamientos de barrio alineados entre las mismas. El lado Este, que da sobre la Variante y la vía de comunicación con los barrios de Eguía y de la vega media del Urumea, se destina a la implantación de usos terciarios. La transición hacia los barrios urbanos de Eguía y Loyola se efectúa por medio de áreas dedicadas a equipamientos públicos de servicio conjunto a los barrios ya existentes, e infradotados en aspectos importantes, y al de nueva creación.

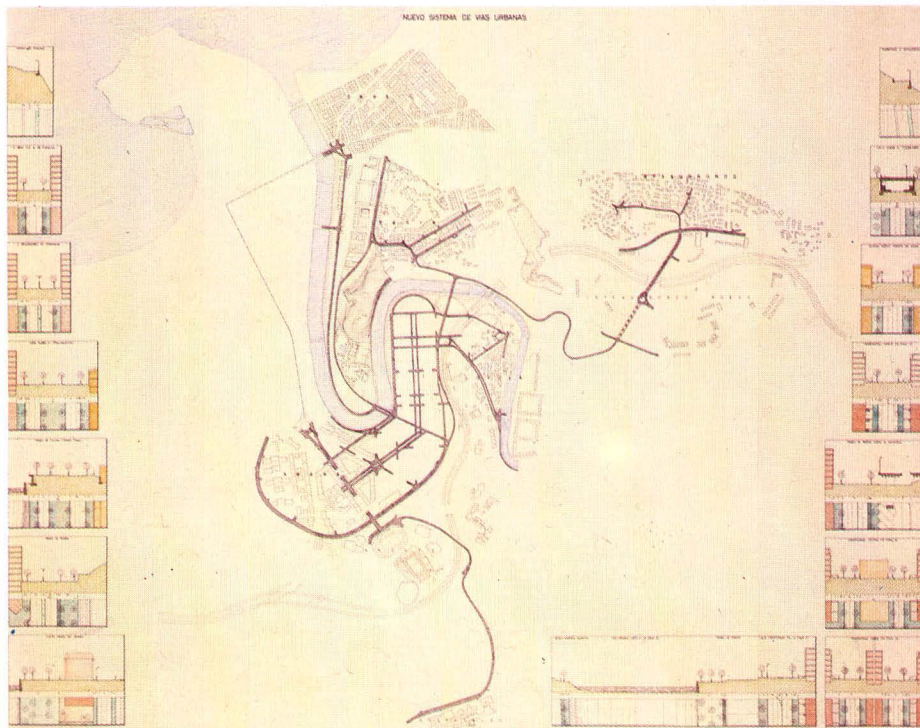
En la ordenación de los territorios implicados próximos a la vega, se resuelven el paso elevado ante Anoeta del ferrocarril de la Frontera ("Topo"), las relaciones con Eguía, Loyola, la meseta de Intxaurre y el barrio de Gros y, en consecuencia, la definitiva solución a las conexiones entre ambos márgenes del Urumea aguas arriba del Puente de María Cristina.

Angel Martín Ramos. Arquitecto
Teodoro Cacho Nazábal. Abogado
Iñaki Albisu Aparicio. Arquitecto
Victor Martínez Segovia.
Ingeniero de Caminos
José Luis Gómez Ordóñez.
Ingeniero de Caminos
Miguel Iparraguirre Irigoyen.
Arquitecto Técnico

1



2



1. Integración de la propuesta en el sistema de comunicaciones interurbanas de la ciudad.

2. Nuevo sistema de vías urbanas.

RESUMEN DE CARACTERISTICAS: Superficie del área afectada por el proyecto: 69,76 Has. Superficie de la vega residencial: 43,26 Has.

	Apéndice de Amara	Vega de Loyola
Usos ordenados	1.102 viviendas nuevas 16.000 m² de locales y 1.700 plazas de aparcamiento (Se consolidan además 468 viviendas, locales y aparcamientos)	1.602 viviendas 48.000 m² de usos terciarios y aparcamientos en sótano (De estos usos, los derechos de 400 viviendas y 3.180 m² de locales se asignan a los propietarios del Apéndice)
Altura de la edificación	Máxima de planta baja más cinco plantas altas (19 m.)	Máximo de planta baja más cuatro plantas altas (16 m.) (En ambos casos, se admiten algunos excesos sobre esta altura máxima en ciertos casos singulares)
Espacios reservados para equipamientos	Mercado 3.277 m² Centro de E.G.B. 8.059 m² Centro Preescolar y Guardería 2.285 m² Jardines, áreas de juego y deporte 30.991 m² Otros equipamientos sociales construidos 2.750 m²	Usos docentes 20.520 m² Jardines 33.028 m² Áreas de juego 16.700 m² Deportivo 13.157 m² Otros equipamientos 8.464 m² Áreas de aparcamiento en superficie (78 grandes vehículos y 210 automóviles)