

A

Información urbanística de los Polígonos 10' y 10'' (Intramuros - Miracruz) del Plan General de Ordenación Urbana de Su Su.

Donostiako Udala.

Teodoro Cacho Narbalo
Abogado
Miguel Salaverria Mufort
Ingeniero de Caminos.

Dujel Markin Ramos
Itziaki Bolibar Gamendia
Mikel Lasa Iturbide
Arquitectos.
Su Su, 1980

Indice general

0000

- 0. Introducción (Delimitación del área de estudio).
- 1. Proceso de formación.
 - 1.1. Proceso de formación urbana de las áreas de Intramuros y Miracruz.
 - 1.2. La actuación urbanística reciente en dicha áreas.
 - 1.2.1. Los precedentes de los años 50.
 - 1.2.2. La gestión del Plan General de la zona 10' (Intramuros)
 - 1.2.3. La gestión del Plan General en la zona 10'' (Miracruz)

MO. AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIAN.

OSTIAKO UDALA.

ICE GENERAL.

INTRODUCCION.

PROCESO DE FORMACION.

- 1.1. Proceso de formación urbana de las áreas de Intxaurreondo y Miracruz.
- 1.2. La actuación urbanística reciente en las áreas de Intxaurreondo y Miracruz
 - 1.2.1. Los precedentes de los años 50.
 - 1.2.2. La gestión del Plan General en la zona 10' (Intxaurreondo)
 - 1.2.3. La gestión del Plan General en la zona 10" (Miracruz).

ANALISIS URBANISTICO DEL ESTADO ACTUAL DE LAS AREAS DE INTXAURREONDO-MIRACRUZ.

- 2.1. El suelo.
 - 2.1.1. La topografía. Estado actual.
 - 2.1.2. La parcelación.
- 2.2. Las funciones urbanas.
 - 2.2.1. Población. Estado actual.
 - 2.2.2. Distribución de las viviendas. Estado actual.
 - 2.2.3. Distribución de los usos no residenciales. Estado actual.
 - 2.2.4. Distribución de los equipamientos. Estado actual.
- 2.3. Las relaciones con la ciudad y el entorno próximo.
 - 2.3.1. Situación de Intxaurreondo-Miracruz en el sistema urbano de San Sebastián y área de influencia. Estado actual.
 - 2.3.2. Relaciones del sector con el resto de la ciudad. Estado actual y futuro previsto.
 - 2.3.3. Servicios en el entorno próximo al sector. Estado actual y futuro previsto.
 - 2.3.4. Servicios de transporte público existente.
- 2.4. Las condiciones físicas.
 - 2.4.1. Patrimonio edificado. Estado actual.
 - 2.4.2. Red viaria construida. Estado actual.
 - 2.4.3. Red peatonal construida. Estado actual.
 - 2.4.4. Aparcamiento. Estado actual.
 - 2.4.5. Organización del tráfico. Estado actual.
 - 2.4.6. Red de abastecimiento de agua. Estado actual.
 - 2.4.7. Red de abastecimiento de gas. Estado actual.
 - 2.4.8. Alumbrado público. Estado actual.
 - 2.4.9. Red de saneamiento. Estado actual.

CONCLUSIONES DEL ANALISIS URBANISTICO.

PROPUESTAS.

- 4.1. De orden normativo interno.
- 4.2. Otras propuestas.

O. INTRODUCCION.

El Pleno del Ayuntamiento de San Sebastián de 9-XI-79 aprobó un dictamen de la Comisión de Urbanismo por el que se encargaba la redacción del estudio de Información Urbanística de los Polígonos 10' y 10" del Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián.

La actualidad de las zonas 10' y 10" del P.G. presenta una situación urbanística degradada en algunos sectores y con síntomas de degradación en otros.

El Plan General estableció para ambas áreas unas determinaciones que se han incumplido. Y sin embargo, el desarrollo urbano experimentado ha sido, en ambas zonas, muy importante, y en lo que se refiere a Intxaurreondo ha llegado a ser espectacular.

Con el fin de conocer con precisión la situación actual, y sentar las bases de resolución de una realidad insatisfactoria se plantea este trabajo, realizado con la urgencia y premura de tiempo que la situación requería.

El marco legal creado por la Ley del Suelo de 1976 y sus Reglamentos introducen nuevos elementos a considerar, haciendo más complejas las características del problema a resolver.

Delimitación del área de estudio.

El plano N°27 del Plan General de Ordenación Urbana indicaba con el número 10 las zonas de Intxaurreondo y Miracruz, si bien (debido a su escala 1:10.000) sin una delimitación precisa.

El desarrollo urbanístico experimentado en los últimos años ha afectado a esta delimitación fundamentalmente con dos actuaciones.

Por una parte, la gestión y posterior construcción de la Autovía-variante de San Sebastián incidió en el borde Este de la zona 10' y de la zona 10" concretando la posición de un límite que en el Plano del Plan General quedaba sólo insinuado.

Por otra parte, la gestión, por el procedimiento de expropiación, en las zonas n°11 vecinas por el Sur, de un Polígono residencial del Instituto Nacional de la Vivienda, determina claramente el ámbito que en la zona 10' se encuentra afectado por iguales circunstancias. En la situación actual de desarrollo del Polígono vecino, se advierten, sin embargo, algunas incongruencias que pueden derivar en la necesidad de modificar el límite del área expropiada

*fuera
zona*

ampliando el ámbito de la zona 10'.

Por el oeste, esta zona (Intramuros) limita
con el Plano del Plan General, con un
"área comercial" ligada a un acceso viario.
Sin embargo, gran parte de este área se
encuentra ordenada sobre suelo ocupado y
construido en Municipio e Intramuros,
en el cual con posterioridad al Plan,
se han concedido licencias de edificación a
conjuntos residenciales.

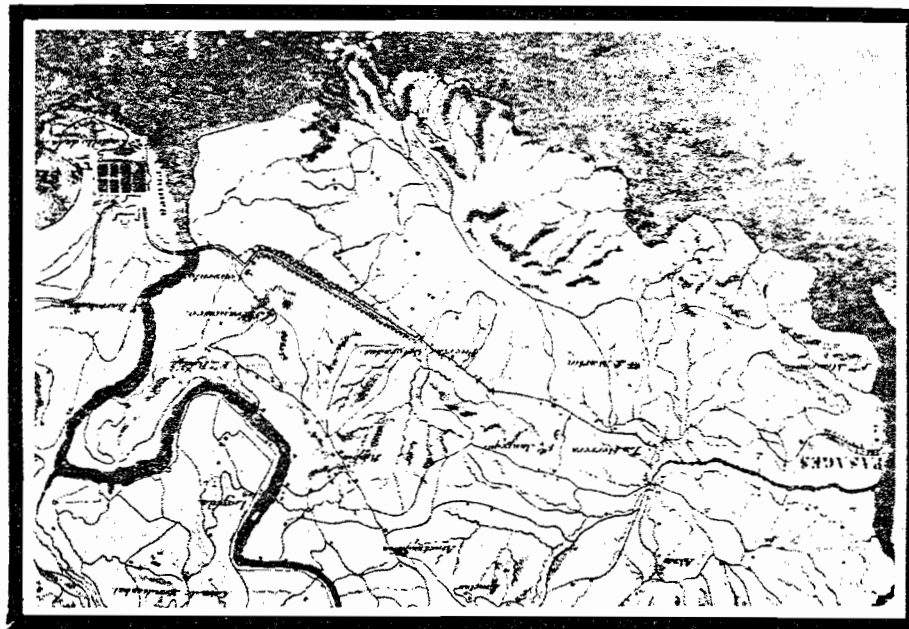
Todas estas apreciaciones fueron recogidas ya en 1978 por los Servicios Técnicos Municipales con motivo de la adopción de un acuerdo plenario de suspensión de licencias que hacía referencia a las zonas. La delimitación allí realizada del ámbito de las zonas 10' y 10" era una interpretación lógica y realista de las determinaciones del Plan General.

Esta ha sido pues la delimitación adoptada para el área del estudio urbanístico. Por el Norte: el eje de la Avda. José Elósegui entre el inicio de la subida a Ulía y Herrera, el eje del vial que une el primer punto con la calle Intxaurreondo, de esta calle por el linde que separa Intxaurreondo-zar de su finca vecina por el Oeste al eje del tendido del ferrocarril, siendo este eje límite hasta el paso a nivel de Ategorrieta. Por el Oeste, el límite del ámbito de expropiación de la gestión del I.N.V. Por el Sur, este mismo límite (Plano 0.3) y la línea de borde Norte del desarrollo de la Variante hasta alcanzar el ferrocarril, donde por su eje sigue hacia el Este hasta tomar el eje del ramal que desemboca en la Avda. de José Elósegui, que hace de límite por el Este.

Quedo reflejado en los mapas con líneas ---

5

① Proceso de formación



N° 1.1 Detalle del "Mapa de los contornos de San Sebastián hasta Pasajes".
Anónimo. Hacia 1805.

PROCESO DE FORMACION URBANA DE LAS AREAS DE INTXAURRONDO Y MIRACRUZ.

Antes de la urbanización. La situación rural de Intxaurreondo y Miracruz.

El área ocupada actualmente por los barrios de Intxaurreondo y Miracruz en San Sebastián, era a principios del siglo XIX las lomas de terreno que en la ladera de Ulía permitían un paso más cómodo en el acceso a San Sebastián desde el Este. Por ello tenían un importante significado en la estrategia defensiva de la Ciudad amurallada. En la primera guerra carlista, incluso, dos fuertes de la línea defensiva de San Sebastián se localizaban en el área de Intxaurreondo: el Fuerte Cristina y el Reducto de Jauregui.

Dos caminos principales atravesaban la zona de Oeste a Este: entre Ategorrieta (o Puertas Coloradas) y Pasajes por Miracruz, y entre aquel mismo

① Proceso de formación



Nº 1.2 Detalle del "Plano de San Sebastián y alrededores. Ataque del 15 de Marzo de 1837 sobre Oriamendi".

Anónimo. 1837.

punto y Herrera por Zarategui y Garro. Transversalmente varios caminos menores unían estos dos entre sí y, a su vez, ambos con el camino de Ametzagaña situado más al Sur.

El suelo estaba ocupado por terrenos de caseríos y casas solares, en su mayor parte pertenecientes a la jurisdicción de Alza.

8

Nº 1.2 Detalle del "Plano de San Sebastián y alrededores. Ataque del 15 de Marzo de 1837 sobre Oriamendi".

Anónimo, 1837.

punto y Herrera por Zarategui y Garro. Transversalmente varios caminos menores unían estos dos entre sí y, a su vez, ambos con el camino de Ametzagaña situado más al Sur.

El suelo estaba ocupado por terrenos de caseríos y casas solares, en su mayor parte pertenecientes a la jurisdicción de Alza.

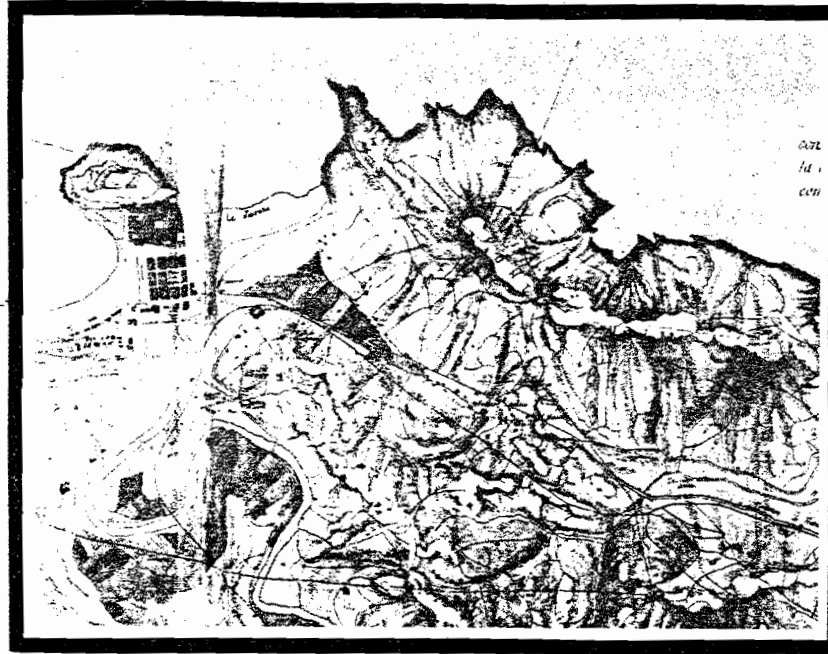
Casas solares de este área son las de Intxaurreondo y Parada. Caseríos cuyas propiedades componían el sector considerado de Intxaurreondo y Miracruz serían los de Garro, Julimasene, Zarategui, Marrutxipi, Navasene, Lizardi, Siustegui, etc. junto a las propiedades de las casas ya mencionadas de Intxaurreondo y Parada.

Intxaurreondo y Miracruz en la organización de la ciudad moderna en San Sebastián. Siglo XIX.

El afianzamiento urbano de Donostia con la Revolución Industrial desencadenada tras la primera guerra carlista va a generar importantes novedades en la configuración de estas tierras.

En primer lugar, será la obra de construcción de la carretera de Andoain a Irún por San Sebastián, inaugurada en 1847.

San Sebastián había quedado ligado al Camino Real del siglo XVIII que pasaba por Hernani y Oyarzun, por medio de la carretera de Oriamendi. Por tanto, la Ciudad se mantenía al margen de las circulaciones que atravesaban por carretera la Provincia. Por ello, esta obra se planteaba para cubrir esa necesidad doble de comunicación (con la Provincia y el interior, y con la Frontera de Irún) a la vez que se mejoraban las relaciones con el Puerto de Pasajes.



Nº 1.4 Detalle del "Plano de la ciudad de San Sebastián y sus contornos con indicación de las obras construídas para su defensa" Anónimo. ¿Cuerpo de Ingenieros Militares? Hacia 1874

La nueva Carretera de Irún, entre Ategorrieta y Herrera se desarrollaba en tres tramos. El primero, entre Ategorrieta y el Alto de Miracruz, es una recta de nueva planta que continuaba el trazado que se había tomado desde el Puente de Santa Catalina y que enfilaba la dirección Este en línea recta desde Chofrene.

Detalle del "Plano de la ciudad de San Sebastián y sus contornos con indicación de las obras construídas para su defensa"

Anónimo. ¿Cuerpo de Ingenieros Militares?
Hacia 1874

La nueva Carretera de Irún, entre Ategorrieta y Herrera se desarrollaba en tres tramos. El primero, entre Ategorrieta y el Alto de Miracruz, es una recta de nueva planta que continuaba el trazado que se había tomado desde el Puente de Santa Catalina y que enfilaba la dirección Este en línea recta desde Chofrene, aproximadamente. Sustituía así, a la antigua carretera que pasaba junto a la Casa Intxaurreondo (actual calle Intxaurreondo). El segundo, entre el Alto de Miracruz y Bidebieta en que la nueva carretera se superpone al camino preexistente que llevaba a Pasajes de San Pedro. El tercero, entre Bidebieta y Herrera, forma parte del trazado que en aquel punto tomaba la carretera nueva para salvar la Bahía de Pasajes por el Sur; de esta manera es como se crea el paso por Herrera a nivel superior al de la importante en crucijada de caminos que allí se formaban (actual Plaza de San Luis).

A los pocos años, una nueva obra va a iniciarse en el ámbito de Intxaurreondo y, si cabe, de mayor entidad y trascendencia que la anterior: la construcción del Ferrocarril Madrid-París se hace con paso por San Sebastián y por lo tanto, al cruzar en dirección Este, al Sur del Monte Ulía, atraviesa las lomas de Intxaurreondo. Eran los años anteriores a 1864 en que se inaugura la línea,

Para entonces el número de casas y propiedades en el área de Intxaurreondo se había incrementado. Las nuevas casas se habían colocado, fundamentalmente, en relación a la carretera vieja de Pasajes, como continuación de la pequeña aglomeración que se formaba en "Puertas Coloradas" o Ategorrieta. Las casas Alapunta, Algarbe, Pellizar, ... pueden ser casos de estos. Aunque la línea atravesase terrenos vacíos, la introducción del ferrocarril

en trinchera profunda por estos terrenos de Intxaurrondo tuvo que causar importantes trastornos. Buena prueba de ello es el abundante número de servidumbres de paso mantenidas por la Compañía constructora. Pero además, el ferrocarril en su trazado en Intxaurrondo tuvo otros inconvenientes:

- en un terreno tan irregular como éste el ferrocarril ocupó, atravesando por enmedio, dos vaguadas de importante capacidad potencial: la que se formaba tras el caserío Intxaurrondo (hacia San Sebastián) y la que se formaba tras el Caserío Parada, entre los dos caminos transversales (de Garro y de Zubiaurre).

- al cortar a nivel el antiguo camino de Ategorrieta a Zarategui, anulaba casi totalmente la función de unión con Herrera y Alza que antes cumplía, unificando excesivamente las directrices del desarrollo futuro en torno a la carretera nueva de Irún.

- asimismo, por el Este, el ferrocarril segregó del entorno de Julimasene un sector de terreno de la vertiente hacia Herrera, de buenas condiciones físicas.

Y aún dentro del siglo XIX, otra intervención urbana se materializará con incidencia fundamental en el sector de Intxaurrondo-Miracruz. A partir de 1884 se comienza a atender...

12
cupó, atravesando por enmedio, dos vaguadas de importante capacidad potencial: la que se formaba tras el caserío Intxaurrondo (hacia San Sebastián) y la que se formaba tras el Caserío Parada, entre los dos caminos transversales (de Garro y de Zubiaurre).

al cortar a nivel el antiguo camino de Ategorrieta a Zarategui, anulaba casi totalmente la función de unión con Herrera y Alza que antes cumplía, unificando excesivamente las directrices del desarrollo futuro en torno a la carretera nueva de Irún.

asimismo, por el Este, el ferrocarril segregó del entorno de Julimasene un sector de terreno de la vertiente hacia Herrera, de buenas condiciones físicas.

↓
Y aún dentro del siglo XIX, otra intervención urbana se materializó con incidencia fundamental en el sector de Intxaurrondo-Miracruz. A partir de 1884 se comienza a tender entre San Sebastián y Rentería la línea de un tranvía de tracción animal. En 1890 se termina el tendido total de la línea, y en 1897 el tranvía eléctrico sustituye al de tracción animal.

En el tramo comprendido entre Ategorrieta y Herrera, el tranvía se

14
construcción se refiere, probablemente quedaría reducida a una proporción mínima en una comparación con la tajante incidencia que en la estructuración territorial y urbana ha tenido y tiene el obstáculo de la trinchera del ferrocarril en Garro.

Desde 1879, Alza se había constituido en Ayuntamiento independiente y por lo tanto gran parte del área de Intxaurreondo y Miracruz quedaba en su jurisdicción.

A finales de siglo, la normativa urbanística que afecta al sector es el "Reglamento Provincial de Caminos vecinales" en lo que se refiere al territorio que ocupa los bordes de las carreteras.

Además, las "Ordenanzas de edificación de casas de la Ciudad de San Sebastián" de 1889 son las primeras de carácter municipal que tienen incidencia con sus reglamentaciones sobre territorio de Intxaurreondo. (Transcripción del articulado al margen).

Ambas reglamentaciones tienen como principal sentido el proteger los caminos y posibilitar futuras reformas de los mismos. En relación a ellos se establece la ordenación de los cerramientos de las fincas y ligeras determinaciones sobre los edificios que se pudieran construir.