

# El nuevo mar de Errenteria

Ángel Martín Ramos

**Q**ue Errenteria tiene costa es algo que no se percibe fácilmente ni se ha hecho presente en la vida cotidiana de las últimas generaciones. Estamos acostumbrados a asomarnos a la bahía de Pasaia para percibir la vecina presencia del mar en el tráfico portuario o a subir a Jaizkibel si lo que queremos es captar la impresión de la masa oceánica, tan inmensa y tan bella, gozando así del privilegio de tenerla tan cerca. Sí percibimos cada día la proximidad del mar cuando el movimiento de las mareas río arriba nos lo recuerda o vemos el vuelo de las gaviotas que se atreven a acompañarla. Pero, desafortunadamente, aquella población que naciera como barrio marino del valle de Oiartzun y ejerciera esa condición durante siglos parece ser cosa de otro tiempo.

Sin embargo, esto no tiene porqué ser así. Necesariamente, lo será en las formas en que se produjera ya que no en vano el crecimiento urbano alcanzado por la población ha tomado un desarrollo muy crecido respecto al cuerpo de la ciudad medieval y sus añadidos premodernos. Todo renteriano tiene como patrimonio propio la histórica vista de las aguas de la bahía aproximándose a las casas de la actual Plaza de los Fueros, tan difundida cuando la industrialización avanzaba transformando la Villa para asombro de quienes vivíamos una realidad tan aparentemente distinta. Pero la relación de Errenteria, como ciudad, con la costa, de cualidades tan degradadas desde entonces, sí que es de algún modo reversible o, al menos, no está condenada a empeorar, ni es causa perdida. Por el contrario, puede recuperar atributos que pongan de relieve cualidades potenciales que la Villa posee pero que han permanecido excesivamente privatizadas durante la industrialización.

El ciclo de la sociedad industrial asociado a unos modos concretos muy gravosos sobre las ciudades y el territorio, en el que han vivido varias generaciones de renterianos entre fábricas sórdidas y toda suerte de subproductos justificados en la industria, está acabando. Y en ese cambio de ciclo se ofrecen ocasiones para las ciudades de encontrar un lugar más confortable en este mundo interrelacionado del que forman parte. Ahora bien, sabiendo que su destino no es incorregible sino que muchas de sus variables dependen de lo que

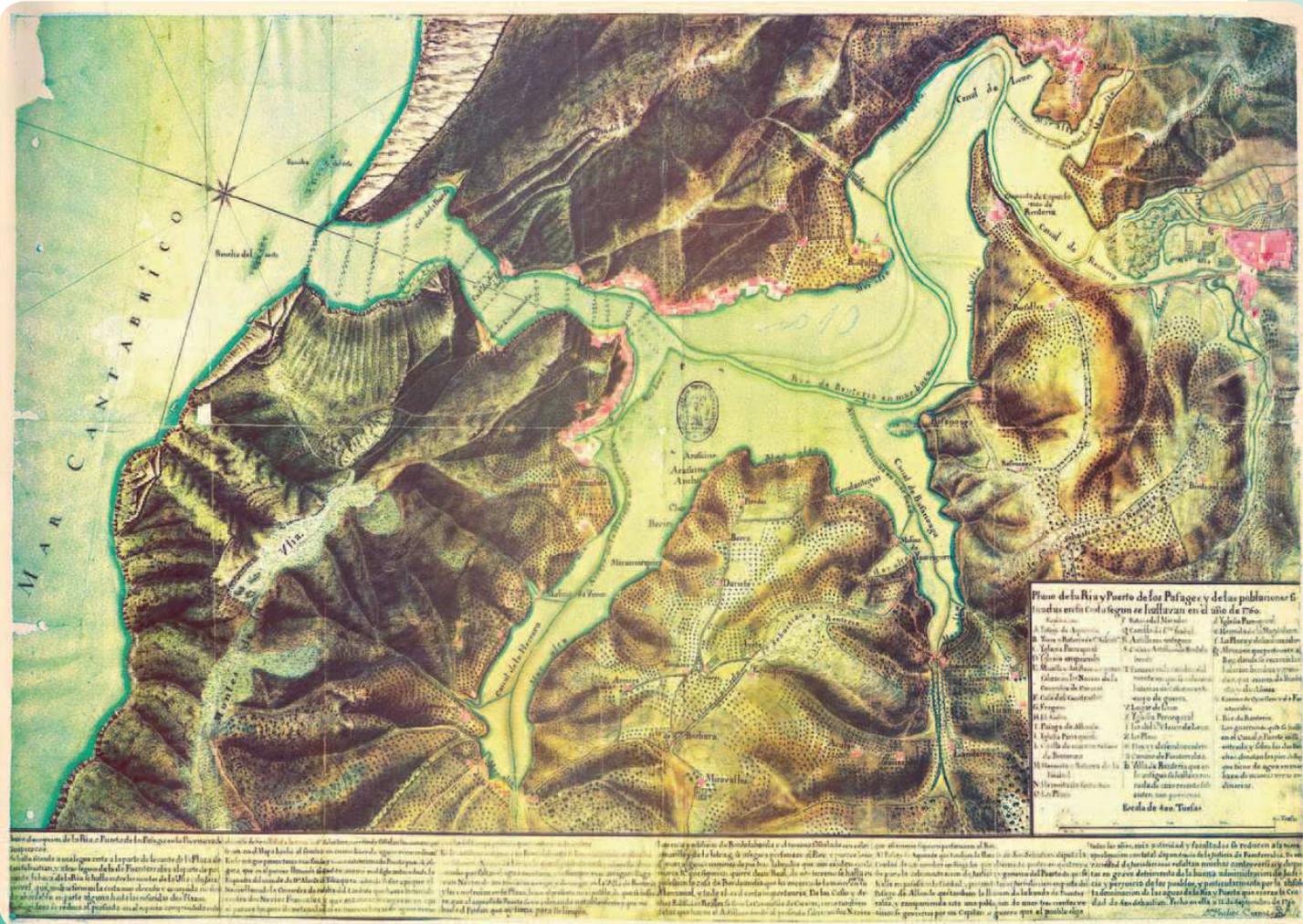
cada ciudad quiera o sepa convertir en protagonista de su futuro.

## La recuperación de la bahía de Pasaia

La bahía de Pasaia, como refugio natural en una costa agitada y nada pródiga en tales recursos, fue desde antiguo un apreciado puerto, subrayado con la formación de los Pasajes (de San Juan y de San Pedro) a ambos lados de la bocana, como pintorescas formaciones urbanas de borde marino. Y desde 1869 en que fue designado puerto de interés general forma parte del conjunto de puertos comerciales de mayor relevancia de España. Su presencia en la línea intermarina más corta de Europa, entre Mediterráneo y Atlántico, señalaba entonces una de sus cualidades geográficas estratégicas. Pero, además, la intensa industrialización en ciernes del territorio vasco próximo tenía allí una eficaz plataforma para el tráfico de mercancías, lo que se veía favorecido por el hecho de que la línea del ferrocarril internacional Madrid-París establecía contacto directo con los muelles.

Desarrollando el proyecto del puerto del ingeniero Francisco Lafarga, se iniciaron en 1870 las obras de formación de muelles comerciales y de dragado de los arenales que anegaban la bahía y quedaban al descubierto en bajamar. El puerto de Pasajes dió inmediatamente la razón a lo afortunado de su elección iniciando un proceso de incremento de su actividad, década tras década, a medida que se iban ganando tierra adentro, en torno a la bahía, longitud de muelle y superficies útiles para actividades relacionadas, en un proceso discontinuo y prolongado finalmente durante más de un siglo.

Sin embargo, en Pasaia la carrera de la ampliación del puerto nació con un límite definido. El abrigo de la bahía ofrecía una superficie acotada y los importantes asentamientos urbanos de las proximidades desarrollaban, por su parte, procesos de extensión que asediaban la lámina de agua reduciendo la posibilidad de ampliar ésta aún más con el objeto de ensanchar la capacidad del puerto. El proceso de construcción del puerto comercial, que había ido consolidando poco a poco como superficies de agua tierras húmedas, ofre-



Plano de la Ría Y Puerto de los Pasajes y de las poblaciones situadas en su costa según se hallaban en el año de 1760.

En el siglo XVIII, la actividad portuaria de Pasaia se encontraba en un momento de declive. La situación extrema que puso fin al crecimiento de aquel puerto ideado el siglo XIX llegaría al final del siglo XX cuando dos crisis simultáneas manifiestan su cara más degradada: por un lado, la amenazante decadencia que venía afectando a viejas instalaciones fabriles del entorno de la bahía desbarata definitivamente su aletargada subsistencia, y por otro lado, la acumulada crisis urbanística de los tejidos urbanos intensos del entorno del puerto acusa cada vez de peor modo esa vecindad con los usos portuarios incorporada a sus numerosas contradicciones.

Unas y otras circunstancias contribuyeron a definir una situación en la que la necesidad de cambiar algunas premisas fundamentales de la realidad se presentaba más inminente. No cabía resignarse a ver cambiar el ciclo de crecimiento de la actividad portuaria por otro que condujera a la reducción paulatina de una actividad comercial ahogada por la falta de espacio y las carencias en eslora y calado máximos que imponía el puerto natural. Tampoco era aceptable condenar a densos barrios y núcleos urbanos abocados sobre la bahía a soportar las crecientes secuelas de la actividad portuaria y a aplazar por generaciones la natural quejencia de las ciudades a relacionarse con el mar hoy vallado de la bahía.

De ahí que la suma de conflictos esté conduciendo a la preparación de un cambio histórico en el devenir del Puerto de Pasaia en un momento en que no solo mantiene su sentido el tráfico comercial de mercancías sino que se vaticinan importantes innovaciones funcionales al transporte marítimo en el Atlántico europeo que renuevan la valía de la posición estratégica de Pasaia. El marco geográfico no ayuda, precisamente, en la búsqueda de una solución a la oportuna intensificación de la actividad del puerto que, de otro modo, se hubiera suscitado antes de llegar a una situación límite como la actual, tal como se ha efectuado en tantos otros casos de puertos crecientes. La abrupta costa al pie de la cadena costera guipuzcoana y el régimen del Cantábrico todavía marcan un determinismo geográfico no fácilmente superable. Ha sido necesario el hecho de que a una manifestación cruda de los conflictos se sumen las posibilidades que provienen de la evolución de las técnicas para poder alumbrar vías de solución adaptadas a las exigencias de los tiempos en todos los órdenes: en la relación coste-beneficio, en el impacto ambiental recuperable, o en la repercusión social favorable, cuando menos.

La Diputación Foral de Gipuzkoa encargó la ordenación de las pautas directoras del proceso a seguir, incluidas en el Esquema Director de Ordenación



a) **La preservación de las favorables cualidades paisajísticas identitarias del marco morfológico heredado y la recuperación, en lo posible, de las propias del particular biosistema de desembocadura.**

En Pasaia resulta singular su condición de bahía interior separada de forma radical de la costa aparente sobre el Cantábrico. La realidad de una lámina de agua en reposo rodeada de tierra firme, aunque unida al mar, se produce aquí con la presencia de las masas verdes de los montes Ulía y Jaizkibel interpuestas y la pervivencia del canal de acceso con su apariencia poco transformada. La proyectada construcción del puerto exterior, en solución de isla próxima a la costa, puede acentuar lo crítico de esta posición de la cordillera litoral entre dos realidades urbanas, lo que pudiera poner en cuestión su condición verde y no urbanizada. Pero se ha de proteger el mantenimiento de tal carácter para garantizar la pervivencia de la peculiaridad del paisaje verde sobre la bahía interior como valioso atributo identitario del lugar y contrapunto a la tendencia expansiva de la urbanización.

La recuperación de la bahía puede representar también una ocasión para enriquecer el biosistema de desembocadura que se manifestaba en el pasado tierra adentro, recomponiendo contactos con el agua y riberas mareales que daban profundidad a la manifestación de la riqueza del medio con activos muy valiosos.

b) **El enriquecimiento de las infraestructuras para la accesibilidad entre áreas urbanas de entorno de la bahía.**

Al diluirse la artificial separación entre barrios y pueblos que impone la presencia del territorio acotado para las instalaciones portuarias, se permite el trazado de nuevas vías de comunicación que acorten recorridos y creen alternativas a las congestionadas vías más alejadas de la línea de agua. Pero también es el momento de reservar suelos para líneas de transporte público que, en un medio territorial tan irregular, puedan aprovechar la estratégica posición de los suelos de borde de la bahía para tender sistemas urbanos de comunicación sobre vía propia de proyección urbana general, tales como un nuevo ramal del Topo desde Herrera a Lezo y Hondarribia.

c) **La elevación de las cualidades urbanas de la capital de Guipúzcoa con nuevos atributos dotacionales y de equipo.**

La vecindad de la Bahía de Pasaia a San Sebastián y su renombrado litoral urbano ha motivado que en la historia moderna de la urbanización ambos emplazamientos hayan evolucionado de forma interrelacionada. Cuando en la Bahía de Pasaia se abren las oportunidades de regeneración urbana, se ha de



Vista aérea de la costa guipuzcoana en el fondo del Golfo de Bizkaia, con la Bahía de Pasaia en primer término.



advertir que algunas de ellas son de tal calibre que su influencia supera su entorno más próximo y puede contribuir a calificar la entidad del sistema urbano del que forma parte. Y ahí es donde destaca entonces el rango de la ciudad de San Sebastián, como capital principal de este territorio.

Así, junto a la redistribución más conveniente de las instalaciones del puerto pesquero, cabe incluir una importante capacidad como puerto para la pesca deportiva y la navegación de recreo. Disponiendo estas nuevas áreas del agua junto a los núcleos urbanos de los Pasajes históricos, éstos pueden recibir el impulso favorable de esta nueva forma de relacionarse con el mar, sucesora de aquella original que dio fundamento a tan delicados asentamientos urbanos. Aunque también hay lugar para, con la ayuda de atributos de este tipo, contribuir a cambiar la cara del encuentro con el mar de ciudades como Lezo y Errenteria.

Pero en las superficies mayores y mejor emplazadas que vienen a quedar liberadas de usos portuarios es donde se abre la posibilidad de formar un centro de servicios de rango urbano principal. Es en el borde Sur de la bahía, en el frente de Antxo, donde la subsistencia de los principales muelles para usos ligados al transporte de pasajeros, o escala de cruceros, ofrece la oportunidad de apreciar las posibilidades del suelo llano público de una extensión considerable y de una

regularidad ventajosa. De ahí el proyecto de formar una gran explanada polifuncional equipada de la que San Sebastián carece y puede enriquecer singularmente la oferta de servicios de la capital. Lo valioso de tal patrimonio se acentúa por el hecho de encontrarnos en un medio físico de muy irregular configuración, donde el suelo llano, de por sí escaso, se encuentra ya ocupado o vinculado a actividades y propiedades. Que en Antxo se encuentre esa explanada de 900 m. de longitud y 80-100 m. de anchura rodeada de áreas urbanas intensas es una oportunidad excepcional para situar al borde del agua un espacio apto para acoger grandes eventos ocasionales, ferias multitudinarias y otras actividades de grande y mediano formato a las que resulta imposible acoger en el suelo urbano y, sin embargo, cada vez con mayor frecuencia se presentan asociadas a las ciudades nucleadas. En situación anexa, se proyectan edificios de servicios en módulos menores y un núcleo terciario localizado en torno al edificio de la actual Aduana, en Buenavista, con la nueva Estación Marítima, otros usos terciarios y un hotel con salas de convenciones que hagan de eficaz complemento a la explanada abierta.

El papel de segunda bahía que ha de ejercer la de Pasaia en el sistema urbano de San Sebastián quedará también subrayado con la acogida a destacados centros culturales en su borde, tales como el Museo

Marítimo y Naval de Guipúzcoa que ampliando al hoy existente en San Sebastián, trasladaría aquí su sede.

**d) Atención a los complementos necesarios de los núcleos urbanos de borde.**

En este capítulo se responde con medidas urbanísticas de órdenes muy variados. Unas de ellas se refieren a la implementación de un sistema de relaciones, eficaz para restablecer el contacto con la línea de agua en las distintas posiciones de su perímetro. Destaca por la dificultad que reúne la situación actual, el caso del borde Sur, en el que la irregularidad del medio y los accidentes interpuestos conducen a una solución apoyada en tres enclaves destacados (Buenavista, Sorgintxulo y Altamira), separados entre sí 900 m. aproximadamente, allí donde el intercambio de tránsitos encuentra argumentos para desplegar tres nuevas plazas urbanas funcionalmente complejas y de alta eficacia en la accesibilidad.

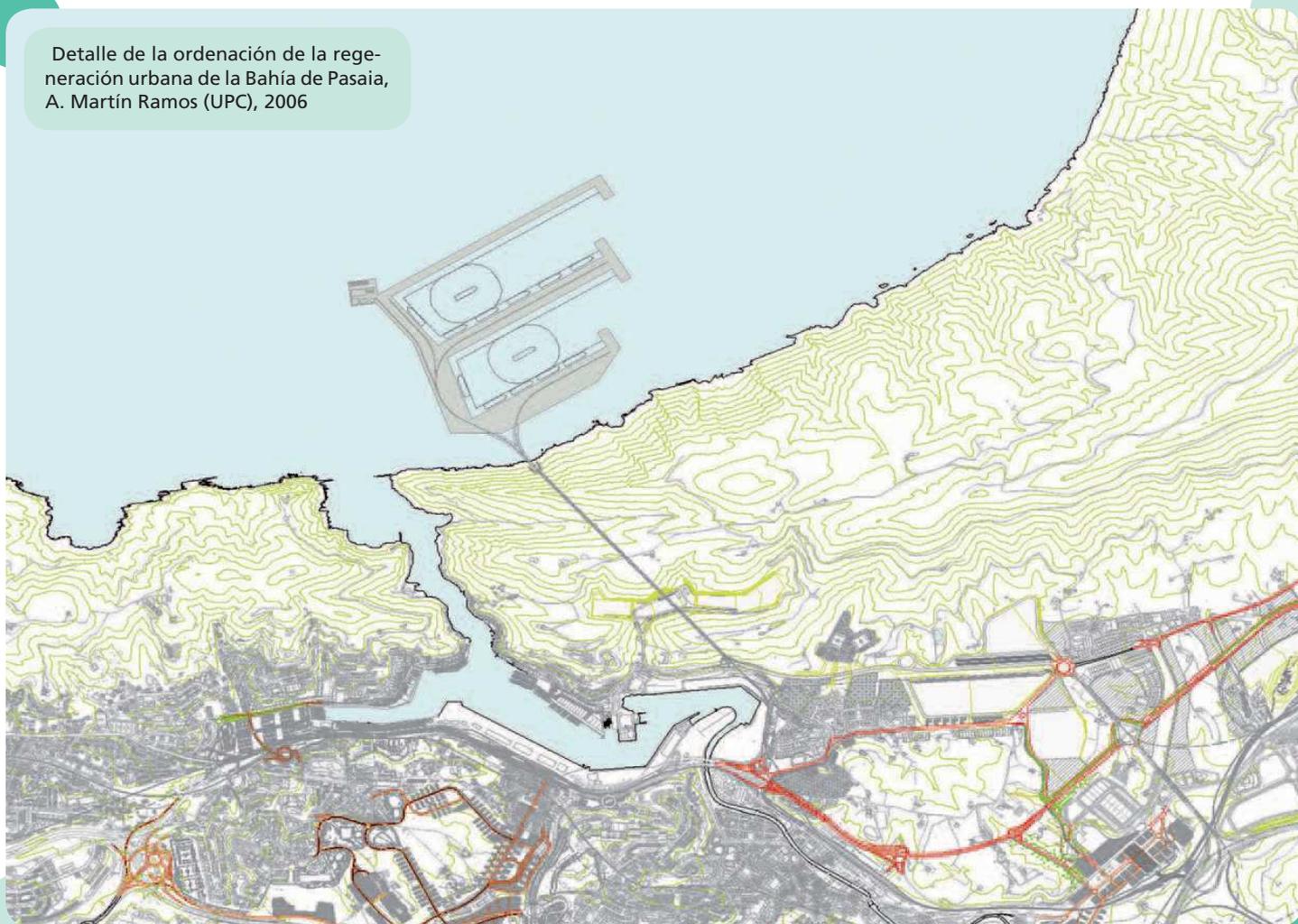
Otra serie de medidas se refiere a la disposición de algunos nuevos usos en la transición entre ciudad y bahía, bien para aprovechar la oportunidad de dar cohesión a las áreas urbanas de borde (en la Herrera),

para renovar la nueva cara marina (en Antxo), o para ligar desarrollos hasta ahora obstaculizados por instalaciones portuarias (entre Antxo y Erreterria, bajo el Alto de Capuchinos, o entre Lezo y San Juan).

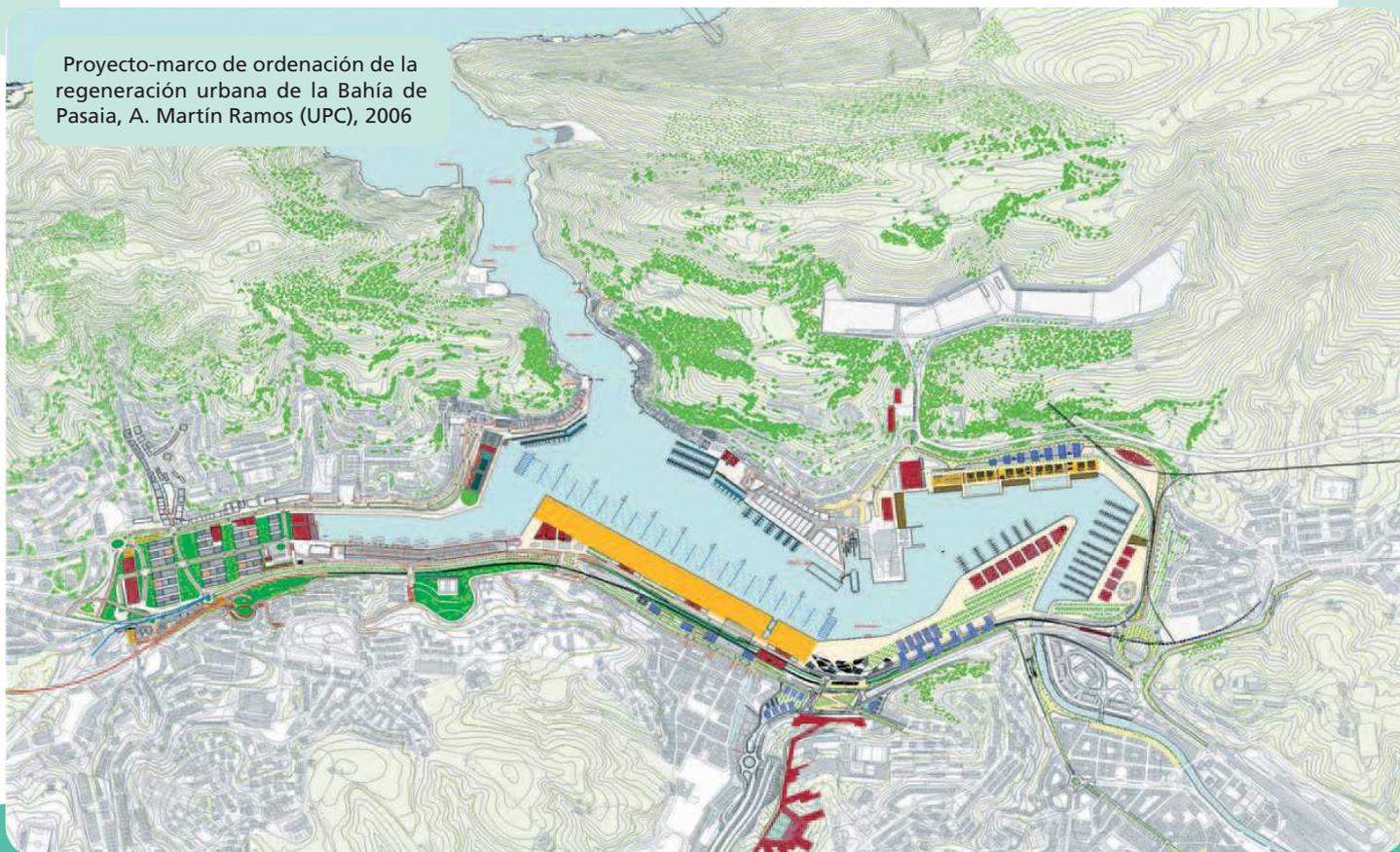
Y una tercera serie de intervenciones atiende a la ubicación de nuevos equipamientos de gran proyección y diferente naturaleza. Así, importantes centros deportivos ligados a actividades acuáticas al Oeste, en San Pedro (natación) y al Este, junto a San Juan (remo); o centros de ocio destacados, en el nuevo balneario de Lezo, sobre la orilla orientada al Sur, o en el nuevo centro de ocio de Erreterria, en la península de Capuchinos, junto a las instalaciones del puerto deportivo proyectado. En conjunto, y en términos aproximados, se advierte una capacidad de acogida para nuevos usos edificados del orden de 450.000 m<sup>2</sup>(t), de los que un tercio serían equipamiento público, un cuarto para diferentes usos residenciales, y el resto para diversos usos terciarios de actividades privadas.

En definitiva, un nuevo puerto urbano con amplias y generosas oportunidades para la reestructuración urbana del Este de la capital de Guipúzcoa, basada en el protagonismo del contacto con el agua de su segunda bahía.

Detalle de la ordenación de la regeneración urbana de la Bahía de Pasaia, A. Martín Ramos (UPC), 2006



Proyecto-marco de ordenación de la regeneración urbana de la Bahía de Pasaia, A. Martín Ramos (UPC), 2006



## Una nueva relación con el mar para Errenteria

De las pautas de recuperación de la bahía de Pasaia en su conjunto se derivarán importantes consecuencias favorables para todas las áreas urbanas de su entorno. Y esas ventajas no harán distinciones entre términos municipales ya que, encontrándose éstos tan entremezclados, configuran en su conjunto una misma ciudad. Sin embargo, son varias las medidas proyectadas que inciden particularmente en barrios renterianos o en el patrimonio urbano de la Villa. Entre otras menores, cabe destacar las dos siguientes:

### a) Nueva inserción urbana para el barrio de Capuchinos

En el acceso principal al barrio de Capuchinos, ante el Centro Dom Bosco, se proyecta formar una gran plaza urbana con equipamientos que sustituya a la actual barrera creada con el trato preferente ofrecido a las circulaciones viarias. Señalaría el origen del nuevo paseo de borde Sur de la bahía, por Antxo, en dirección Donostia, además de que, prolongándose sobre el ferrocarril, ofrecería una generosa comunicación directa con los muelles reconvertidos y los paseos al borde del agua, tan cercana a Sorgintxulo y Capuchinos.

### b) Nuevo equilibrio urbano para el área central de la Villa

La trascendental reforma que se plantea en el fondo Este de la bahía, entre San Juan, Lezo y Errenteria, tiene capacidad para transformar la forma de funcionamiento de la vega llana de Errenteria que acoge al centro urbano. Y ello, porque ofrece la posibilidad de abrir la ciudad hacia la bahía sin ascender al Alto de Capuchinos, añadir nuevas actividades enriquecedoras y contar con los servicios de la nueva línea de transporte pública proyectada. La importante extensión del puerto deportivo y de recreo que ahí cabe acoger cambiará radicalmente el contacto de Errenteria con el mar. Pero también lo harán las ricas potencialidades que por ahí se abren a un nuevo equilibrio urbano al permitir la creación de una importante área de actividades de servicios y de ocio, diurno y nocturno, que exploten la circunstancia de su proximidad al borde del agua, tal como en tantos otros puertos urbanos lo hacen de forma favorable para las cualidades de la ciudad.

Sería éste el nuevo puerto de Errenteria, ligado al centro con la prolongación de la línea de paseo de la calle Viteri aguas abajo, pasando bajo la glorieta de Alaberga, hasta llegar al mar, el mar interior de la bahía que sería el felizmente recuperado mar de Errenteria, ahora abierto al uso público de toda la ciudadanía. ■