

PUERTO DE PASAJES

Propuestas para la ordenación de la dársena de La Herrera

En el corazón de la comarca de Donostialdea, muy próximo a la ciudad de San Sebastián, el puerto de Pasajes y su entorno viven años dramáticos debidos al hundimiento de los sectores naval y pesquero y al decaimiento social y urbanístico de la zona. La propuesta de nueva ordenación que aquí se expone intenta aplicar un enérgico tratamiento que contribuya a la recuperación de la vitalidad del área.

Texto: ANGEL DE LA HOZ DE LA ESCALERA

Arquitecto, San Sebastián

CARLOS DE LA HOZ DE LA ESCALERA

Ingeniero de Caminos, Santander

La dársena de La Herrera del puerto de Pasajes comprende una superficie total de 190.787 m² situada al fondo del brazo este del puerto. Abarca los muelles de Trintxerpe, Hospitalillo y Herrera, hasta el almacén nº 3 inclusive, y la zona industrial portuaria de La Herrera, limitada por la calle Euskadi Etorbidea, el ramal de conexión con la variante de San Sebastián junto a Bidebieta 1, y la carretera Nacional I, en el tramo de acceso a San Sebastián desde Pasajes Antxo.

Situación actual y entorno

Esta zona forma parte del puerto de Pasajes, y se encuentra enclavada en el entorno próximo de San Sebastián, en la confluencia de los términos municipales de San Sebastián y Pasajes.

Su situación dentro de la comarca de Donostialdea resulta altamente estratégica, y su relación con las actividades del eje de San Sebastián-Irún (Hendaia),

determinante en la futura planificación, y en la definición de los usos futuros.

En primer lugar, hay que considerar su posición central en el entorno industrial de Donostialdea, a medio camino entre el centro de San Sebastián y los núcleos urbanos de Pasajes, Lezo y Rentería.

Incrustada en el centro del cinturón de residencia popular de San Sebastián, la zona puede presentarse en el futuro como la localización de actividades industriales de cierta cualificación y calidad, capaces de mejorar la actividad económica de la zona, superando el hundimiento económico producido por la remisión de la actividad pesquera y del sector naval.

En segundo lugar, su relación con el puerto de Pasajes, del que forma parte, supone la consideración de una zona industrial perfectamente llana y en contacto directo con la lámina de agua del puerto. El despunte de la actividad pesquera y la reducción, de hecho, de la flota de pesca liberan gran parte de la dársena, que queda así en situación de albergar nuevos usos capaces de suponer por sí mismos un nuevo motor económico.

Por último, hay que considerar su relación con los ejes viarios comarcas y provinciales para abundar en la centralidad de la zona, no sólo desde el punto de vista comarcal, sino también regional.

Así, la zona se sitúa sobre el eje de la carretera Nacional I, entre Pasajes Antxo y el centro de San Sebastián, con acceso directo desde el nudo de Contadores, frente al barrio de Bidebieta. Además, el área tiene una conexión directa con la autopista Bilbao-Behobia y con la variante de San Sebastián. Esta centralidad proporcionada por los ejes viarios se refuerza por la existencia del ferrocarril San Sebastián-Hendaia, que cuenta con una estación en el ángulo suroeste del área.

Se trata, por tanto, de un área de cierta importancia territorial, incrustada en zonas que el desarrollo reciente ha convertido en urbanas, de uso preferentemente residencial. El entorno inmediato lo constituye el núcleo urbano de Trintxerpe, que constituye una de las zonas de residencia popular en el entorno próximo de San Sebastián, apoyándose en el núcleo original de Pasajes de San Pedro y en la infraestructura viaria de acceso al puerto de Pasajes. Situado sobre el límite municipal de San Sebastián y Pasajes, puede considerarse una unidad claramente diferenciada, que abarca desde la zona del polígono de La Paz de Bidebieta hasta el casco histórico de Pasajes en San Pedro.

Esta gran unidad territorial, de topografía compleja y de grandes desniveles en algunas zonas, constituyó el área de

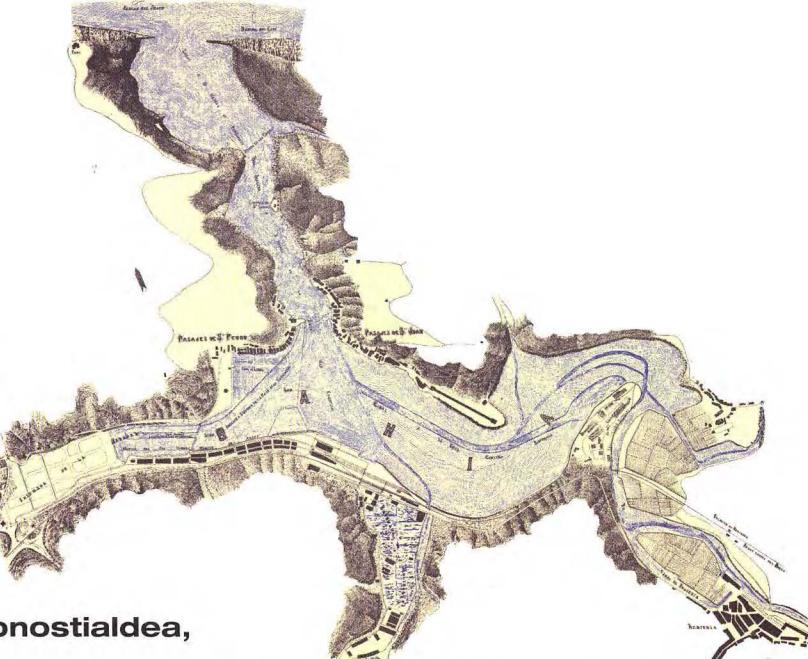
PROPOSAL FOR THE PLANNING OF THE LA HERRERA INNER HARBOR

The La Herrera Inner Harbor in Pasajes Greater Harbor is a strategic area in the

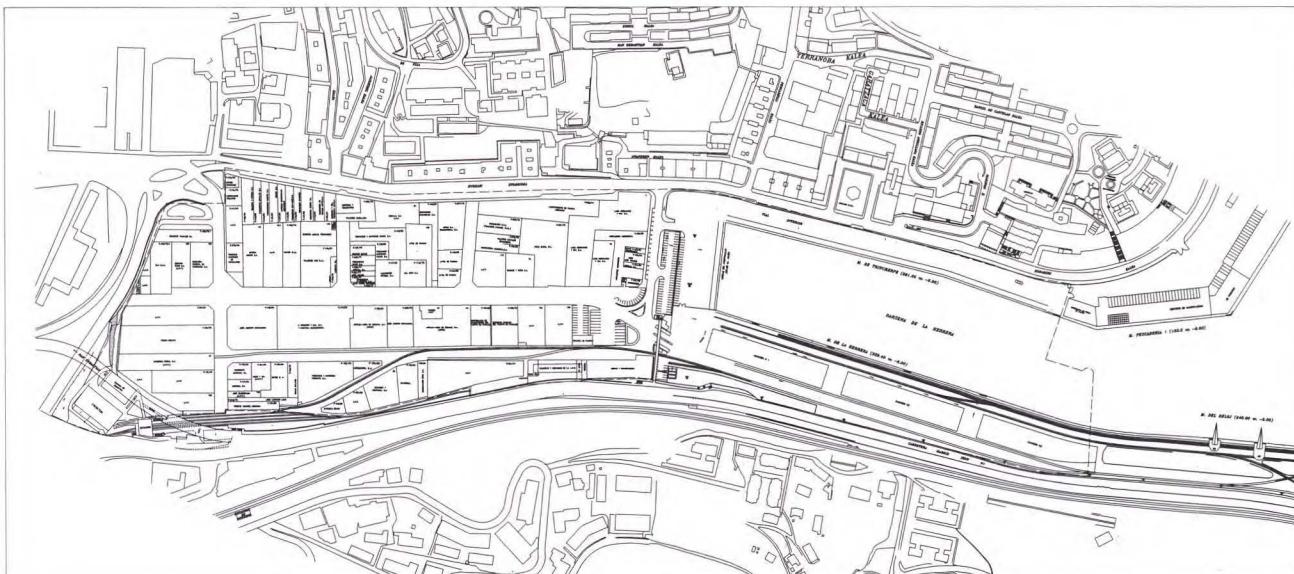
locality of Donostialdea. Thanks to its privileged position, it can give the area the push forward that it needs for its fishing and shipbuilding industries to climb out of their slump. The proposed

planning uses the inner harbor's location as its starting point in order to "requalify" the area and its surroundings. The inner harbor is located at the bottom of the Greater Harbor's arm. Its 190,787 square

meters cover two clearly differentiated areas, the Trintxerpe docks along with Hospitalillo and Herrera, and the industrial area of La Herrera. The former is mainly unbuilt and devoted to direct



PLANO DE PASAJES



Junto a estas líneas, plano en el que se aprecia la situación actual de la dársena. En la otra página, proyecto sobre La Herrera del siglo XIX.

asentamiento residencial de la gran expansión migratoria de los años sesenta y setenta, producida por el desarrollo de la actividad pesquera y de la industria naval. Tal desarrollo situó aquí una importante masa de población perteneciente al propietario industrial y pesquero, pero donde las grandes plusvalías de la actividad económica proporcionaron un buen nivel de renta generalizado.

Desde el punto de vista urbanístico, las dificultades topográficas de la zona, por una lado, y el ímpetu desarrollista de aquellos años, por otro, propiciaron la construcción de un área con fortísimas densidades de población y edificación, y con una ausencia casi total de dotaciones y espacios públicos cualificados. A este nivel, la presencia del puerto, los muelles y la lámina de agua constituyen la única expansión visual y de espacio libre.

Este panorama inicial se ha modificado sustancialmente con el hundimiento de la actividad pesquera, en primer lugar, y con las dificultades del sector naval, más recientemente, que han supuesto una importante merma en el substrato económico del barrio. A los problemas de congestión, altas densidades y carencia de espacios libres y dotaciones, se han sumado los efectos producidos por el hundimiento económico de la zona, traducidos urbanísticamente en un descenso de la actividad del barrio, con la clausura de numerosos comercios en Euskadi Etorbidea y el cierre o deterioro de numerosas industrias en La Herrera.

El borde este de la zona de estudio está formado por el polígono de Bidebie-

ta 1, que constituye un barrio residencial desarrollado sobre una gran parcela unitaria situada entre la carretera Nacional I y los accesos a Trintxerpe y puerto de Pasajes. Este barrio de densidad media fue ocupado en sus orígenes por clase media procedente de San Sebastián y está configurado por una zona preferentemente residencial con edificios aislados en un entorno ajardinado con importante presencia de arbolado urbano, que apoya una imagen de calidad de urbanización que se completa con una cierta calidad en la construcción de los edificios (aplaclados de piedra, etc...).

La zona ha servido también como asentamiento de oficinas en entresuelos (despachos de profesionales, oficinas de importación, etc...) y en ella se construyó uno de los primeros edificios para uso terciario de San Sebastián, con una superficie comercializable de 6.000 m².

Su situación topográfica, en una cota muy superior al puerto, y la construcción de la salida de la variante al puerto de Pasajes, que actúa como barrera urbana, hacen que su relación con la zona de estudio, contrariamente a lo que pasa con el barrio de Trintxerpe, no sea directa, sino casi visual, produciendo un corte en la actividad urbana.

Por último, el límite sur del área está constituido por el barrio de Alza, nuevo polígono de expansión periférica de San Sebastián, de vocación eminentemente residencial, construido en los años sesenta y setenta. Desarrollado en torno a un pequeño núcleo de origen rural (Alza), la construcción en torres o bloque abierto

fue ocupando las laderas que descienden en dirección norte hacia el puerto de Pasajes, produciendo un barrio dormitorio popular donde se asentó buena parte del proletariado industrial de San Sebastián, que ocupó los territorios comprendidos entre la capital y Pasajes Antxo.

Sin embargo, su relación con el área de La Herrera es indirecta y funcional, ya que el continuo urbano se halla interrumpido por las barreras urbanas de la carretera Nacional I, y por los trazados del ferrocarril del Topo y de los Ferrocarriles Nacionales. Estos obstáculos se superponen con la barrera topográfica, que se traduce físicamente en la aparición del gran muro de contención que limita los terrenos del puerto por el sur.

Las conexiones funcionales se solucionan mediante la pasarela peatonal sobre los accesos al puerto, que permite el paso peatonal desde Alza (Herrera) a Trintxerpe y La Herrera.

Son de destacar las relaciones visuales sobre la zona de La Herrera, que resulta dominada en este sentido desde la parte alta del barrio de Alza y Herrera.

Características físicas y funcionales

El área de La Herrera está formada por terrenos ganados al mar, en el brazo oeste del puerto de Pasajes, mediante la desecación del fondo de la lámina de agua, que inicialmente penetraba hacia la zona de Gomistegui. Topográficamente se trata de terrenos llanos situados entre las cotas 4,20 y 4,60. El conjunto del área presenta dos zonas claramente diferenciadas por su uso y edificación.

services for the harbor while the latter is completely built up and taken up by a hodgepodge of low quality buildings in decay. The presence of both the regional and national railways and of a sports area

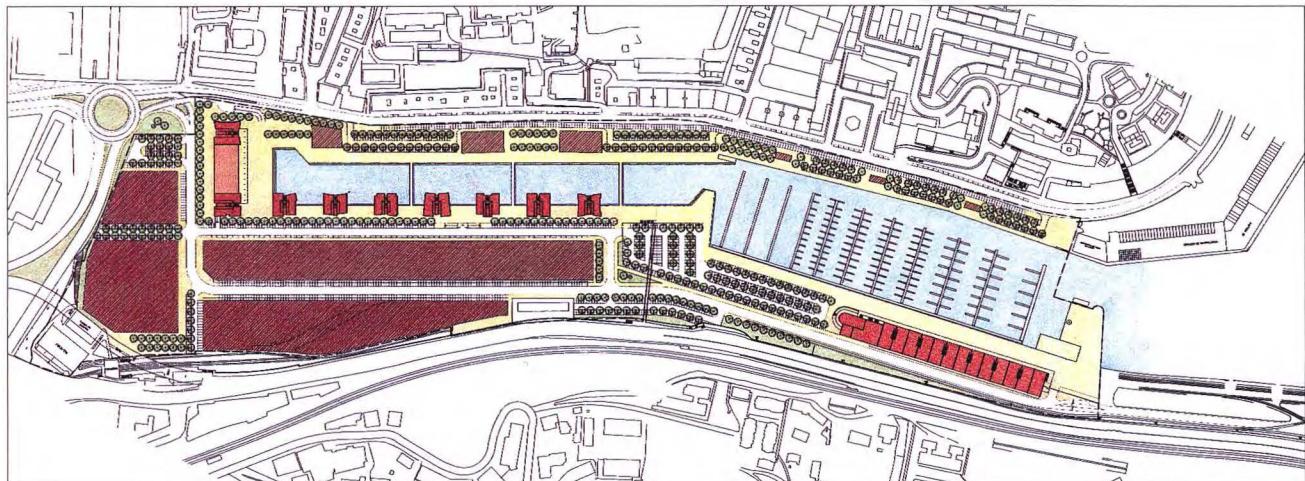
must be underscored. The area is nestled in the center of San Sebastian's working class residential belt, between Trintxerpe, the Bidabietza industrial complex and the neighborhood known as Alza. Only

Trintxerpe, particularly hard hit by the economic depression, has a direct relationship with La Herrera. The planning scheme includes furnishing this area with the public areas and services it

has been lacking. The port authority set out several planning objectives including preparing land in order to build covered warehouses for harbor traffic and also to

PLANTA GENERAL DE LA DARSENA DE LA HERRERA

La zona requiere una remodelación urbanística urgente. Junto a estas líneas, el estudio de ordenación diseñado en 1995.



Las zonas en contacto con la lámina de agua correspondientes a los muelles de Hospitalillo, Trintxerpe y Herrera están en general libres de edificación, y se presentan como áreas de servicio directo del puerto. Ocupadas por viales de circulación rodada y aparcamiento de servicio del puerto, cuentan con la presencia de vías de ferrocarril, o de carriles para el desplazamiento de grúas móviles.

El resto del área está constituido por la zona industrial de La Herrera, un polígono organizado en torno a dos viales longitudinales de acceso al puerto y otro transversal de conexión con el nudo de Gomistegui, de acceso al conjunto.

La zona se encuentra construida en su totalidad y ocupada por edificaciones industriales de una altura entre seis y nueve metros de diferente factura y grado de conservación. La falta de uniformidad produce una imagen caótica y desordenada, agravada por el deterioro y la escasa calidad de muchas construcciones. El resultado es un área industrial degradada con un alto grado de deterioro de las edificaciones e insuficiente actividad industrial de gran parte de las industrias allí asentadas, soportada por una urbanización deficiente.

En el área se encuentran dos infraestructuras relevantes que inducen importantes flujos peatonales: por el lado sur, los tendidos de ferrocarril, tanto del Topo como de los nacionales.

Objetivos

Los objetivos que la autoridad portuaria del puerto de Pasajes ha marcado para llevar a cabo la ordenación de esta zona

se pueden sintetizar en los siguientes:

- Preparar superficies para la construcción de almacenes cubiertos que atiendan a los tráficos del puerto y la logística asociada a los mismos.
- Mejorar la calidad arquitectónica y las condiciones de urbanización de la zona.
- Ordenar los tráficos portuario y urbano en el interior del polígono.
- Estudiar la viabilidad y, en su caso, planificar la implantación de una instalación náutico-deportiva.
- Considerar la posible definición de una franja comercial y de oficinas paralela a Euskadi Etorbidea.
- Aumentar la permeabilidad peatonal.

Criterios

En consonancia con los objetivos, los criterios empleados para la definición de la ordenación han sido los siguientes:

- Crear tres ambientes específicos: el de empresas innovadoras y terciarias, el náutico deportivo y el de industrias y almacenamiento portuario, articulados en un esquema sencillo, dentro del cual:

– cada ambiente forme una unidad espacial que pueda desarrollarse y gestionarse autónomamente;

– el espacio terciario y de innovación se abra al entorno urbano de Euskadi Etorbidea, mediante una zona de usos cívicos y de servicio público, para articularse al casco urbano e irradiar hacia él las mejoras ambientales del nuevo espacio;

– la dársena deportiva y el espacio terciario e innovador constituyan un conjunto coherente y alcancen la suficiente masa crítica como para crear un nuevo ambiente, que se imponga al existente;

– el espacio industrial y de almacenaje se localice junto a las barreras funcionales del ferrocarril y las carreteras.

- Concebir y desarrollar una idea de diseño de nuevo ambiente, con fuerza para contrarrestar la deteriorada imagen del área y constituir un atractivo capaz de estimular la localización de empresas y actividades terciarias.

● Separar lo más posible el tráfico de vehículos ligeros, generado por las áreas terciaria y deportiva, del tráfico de pesados generado por los almacenes, el puerto comercial y, esporádicamente, el deportivo.

● Adecuar el diseño interno del puerto deportivo a las dimensiones y características de la demanda de embarcaciones de esta clase de la comarca. Garantizar la posibilidad de un cierre de seguridad para el conjunto de la dársena deportiva y sus instalaciones asociadas.

- Concretar la idea de diseño en una urbanización y edificaciones que, sin perder su atractivo, afronten su desarrollo en varias etapas y garanticen la viabilidad económico-financiera del proyecto.

Descripción

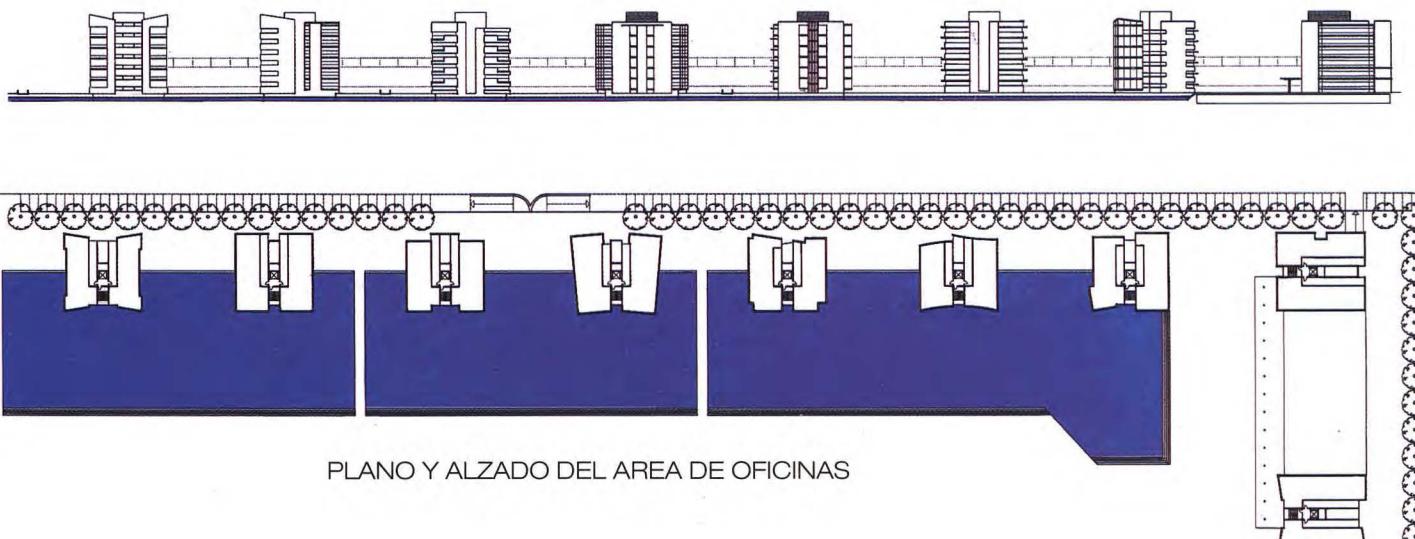
La propuesta de ordenación se basa en la centralidad del área en el entorno urbano de San Sebastián, y en su relación con los ejes comarcales, para proponer un cambio de usos que suponga una recualificación de la zona de La Herrera en sí misma y de las condiciones urbanas del entorno próximo. Se propone una diversificación de usos, de forma que se planteen unos complementarios, tratando de crear un efecto de sinergia económica.

provide the associated logistics. Improving architectural activities and conditions for development and building a recreational marina are also featured in the scheme. In order to meet these

objectives, several criteria were laid down, including zoning into separate areas, one for innovative and tertiary sector business, another for a recreational marina, and a third for

industries and sports. The proposal aims to generate a new environment serving as an economic springboard. The most significant component of the scheme is the elimination and

demolishing of three square blocks of industrial facilities that border an urban area and Euskadi Etorbidea street to make way for tertiary use. In addition, a 40m wide film water would be extended



La implantación en la dársena de La Herrera de un puerto deportivo supone por un lado, una importante mejora de las condiciones ambientales de la misma, y por otro, la generación de una demanda de actividades económicas ligadas al puerto deportivo.

Con esta idea se diseña este puerto, planteado como un recinto cerrado en torno a la dársena de La Herrera. Este recinto se ciñe a los muelles de La Herrera y Hospitalillo, liberando el de Trintxerpe, para el que se plantean nuevos usos.

El éxito del puerto deportivo viene condicionado por una modificación en profundidad de toda la zona de La Herrera, que afecte, por un lado, a las condiciones ambientales del acceso al puerto, y por otro, a una mejora de la actividad económica. Este cambio debe servir para producir una mejora sustancial del entorno urbano próximo, dotando al barrio de Trintxerpe de unos espacios públicos y de servicios de los que carece en la actualidad.

Para ello, la modificación más contundente consiste en la supresión y derribo de las instalaciones industriales y su conversión en área de usos terciarios, compuesta por comercios y oficinas.

Con este nuevo programa se afronta una reordenación del área en base a la recuperación de la imagen inicial del puerto que puede verse en planos antiguos, y que consiste en la prolongación de la lámina de agua actual, hasta alcanzar la zona de Gomistegui.

Esta nueva lengua acuática, con una anchura de 40 metros, proporciona un potente elemento paisajístico de gran calidad ambiental, que sirve de base a la nueva ordenación. Al sur de la lengua de

agua se dispone la nueva zona administrativa, con una serie de nueve edificios de uso terciario. Estos están montados sobre la lámina de agua y sobre el vial de acceso al puerto deportivo, que coincide con el principal existente.

Al comienzo de esta serie de edificios en el área de Gomistegui se disponen dos paralelos, que están unidos entre sí mediante una importante dotación de espacios comerciales en dos plantas, que suponen un polo de actividad en el extremo opuesto al puerto.

Esta lámina de agua produce, por tanto, una separación entre la zona de La Herrera y la urbana de la calle Euskadi Etorbidea, doblando el actual frente urbano al mar, que hasta el momento se reducía al muelle de Trintxerpe.

Se dispone así de un espacio urbano, peatonalizado, de 35 metros de anchura, prolongación del actual muelle a lo largo de todo el tramo de la calle Euskadi Etorbidea, con vocación de paseo marítimo, o gran alameda lineal al borde del mar. En este espacio se mantendrán los edificios de servicio existentes, tales como el de Correos, o la tenencia de Alcaldía.

El carácter de edificio cívico, o de alameda arbolada, se prolonga hasta las instalaciones de la pescadería en el muelle de Trintxerpe, que se convierte en un gran paseo peatonal, en medio del cual se disponen tres reducidos edificios exentos capaces de albergar pequeños bares o restaurantes, con terrazas laterales.

La zona de espacios cívicos del muelle de Gomistegui-Trintxerpe resulta conectada peatonalmente con el área de usos terciarios mediante tres pasarelas peatonales dispuestas a intervalos regulares entre los edificios de oficinas. Estos, plan-

teados con fachadas de acero y cristal, emergiendo directamente de la lámina de agua, durante el día, o reflejándose en ella con las luces interiores durante la noche, proporcionan un cambio radical de la imagen paisajística y ambiental existente en la actualidad, y una nueva lectura del recorrido de acceso al puerto deportivo.

El resto del área conserva el uso industrial, si bien se propone el mantenimiento de determinadas industrias ligadas a la actividad portuaria o al puerto deportivo, o la implantación de otras nuevas, que se distingan por su mayor calidad.

Para ello se establecen unas nuevas alineaciones que aumentan la sección actual de las calles de acceso, y, sobre todo, una modificación y mejora de las condiciones de la urbanización.

Además, su construcción deberá estar regulada por unas estrictas condiciones de diseño y materiales de edificación, con el fin de proporcionar una nueva imagen homogénea, unitaria y de mayor calidad arquitectónica.

Esta nueva área industrial se desarrolla, por tanto, en torno a una calle central, que dispone de edificaciones a ambos lados y acceso exclusivo desde la misma, produciendo así una especialización de los tráficos rodados.

Por último, a nivel de ordenación se trata de resolver la conexión peatonal con el apeadero del Topo y la zona deportiva. Para ello se propone un eje peatonal paralelo al ferrocarril, ajardinado y arbolado, con 22 metros de anchura, que proporciona una salida directa al vial principal de acceso al polígono, conectando mediante amplias aceras con la cabeza comercial y de oficinas situadas en el área de Gomistegui.

La reordenación supone el derribo de industrias y su sustitución por oficinas y comercios.

out to the Gomistegui area, and new government buildings would be located just south. The film of water would separate La Herrera from Euskadi Etorbidea street. The dock would also be

extended to run along the entire length of this street, with buildings such as the post office. The Gomistegui-Trintxerpe part of the docks would be linked to the tertiary use zone by pedestrian bridges.

The rest of the area would remain zoned for industrial use, both for harbor related industries and recreational port activities as well as for other higher quality industries which will have to comply with

strict building codes. A footpath shaded with trees and plants running parallel to the railways is included in the scheme as an axis for pedestrians using the metropolitan railways.