

1.1. Los factores naturales que condicionan el paisaje

El corredor sublitoral que se extiende entre Zarautz y Zumaia constituye el elemento más destacado del relieve de la unidad de paisaje Litoral de Urola Kosta. En el frente costero, pequeños cordales paralelos a la línea de costa definen tramos acantilados mientras que las desembocaduras del Inurritza y el Urola dan lugar a sectores de costa baja.

En dirección sur el corredor está limitado por pequeñas elevaciones que corresponden a los extremos de cordales que desde los grandes macizos interiores descienden hacia el mar.

Este corredor se ha modelado sobre materiales en facies de *flysch* y relativamente blandos, margas y areniscas dispuestas en estratos de poca potencia muy basculados, con edades geológicas que desde el interior hasta la costa abarcan el Cretácico, el Paleoceno y el Eoceno. En Zarautz el corredor se abre al mar y da lugar a una pequeña depresión que ha sido ocupada por el mar al menos en dos períodos transgresivos, y hoy aloja el núcleo urbano de la ciudad. Entre Zarautz y Zumaya la depresión se presenta como una superficie de erosión colgada a casi doscientos metros sobre el nivel del mar que los cursos fluviales actuales, el Urola y sus afluentes, se encargan de diseccionar.

Al oeste de Zumaia, el *flysch* terciario da lugar a una morfología costera espectacular de acantilados y rasas mareales.



Figura 4: Sector este del núcleo de Zarautz. Se observa el Real Club de Golf de Zarautz y la ría del Inurritza, biotopo protegido.



Figura 5: Acantilados y rasa mareal en Zumaia.

La vegetación natural se encuentra muy fragmentada debido al predominio de los usos agrícolas, los asentamientos humanos y la red de infraestructuras. Del bosque atlántico original solo quedan retazos de pequeñas dimensiones en el fondo de algún barranco o en vertientes con mucha pendiente. Es destacable la presencia de fragmentos de bosque mediterráneo constituido por encinares que en algún punto se mezclan con alcornoques y que se desarrollan sobre suelos pedregosos y secos. Los mejores ejemplares de encinar cantábrico se encuentran en las proximidades de Zumaia, en una vertiente que cae sobre el margen derecho del Urola, también en la vertiente sur de la modesta sierra que forman el Garatamendi, y un poco más hacia el interior, en el promontorio de Etxabe. El resto de las masas forestales corresponde a plantaciones de pino insigne.

Hay un biotopo protegido en el ámbito de esta unidad de paisaje, se trata del Biotopo Protegido de Inurritza (decreto 40/1997, de 11/03/97), ubicado en el término municipal de Zarautz, el cual abarca las formaciones dunares existentes en el extremo oriental de la playa de Zarautz, junto con la marisma desarrollada en el estuario del río Inurritza. El PTP extendió bajo la figura de área de interés naturalístico este espacio hasta la ría del Oria.

También se encuentra protegido e incluido en la Red de Espacios Naturales como Árbol Singular el alcornoque de Getaria, (*Quercus suber*) (decreto 265/1995, de 16/05/95), situado en el alcornocal de Gárate-Santa Bárbara. El alcornoque es especie protegida desde 1990 en el Territorio Histórico de Gipuzkoa por su interés ecológico y cultural y por su escasa presencia.

El PTP de Urola Kosta, en línea con las orientaciones de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), estableció diversas áreas de interés naturalístico, debido a su singularidad, fragilidad o elevado interés. En esta unidad de paisaje se encuentran las siguientes: desembocadura del Urola: arenal y marisma de la anteplaya de Santiago y entorno de Bedua; franja del litoral de Zumaia: rasa y ensenada de Aitzuri; conjunto Gárate-Santa Bárbara y el promontorio costero de San Antón de Getaria.

El inventario de zonas húmedas de la CAPV incluye a la marisma de Inurritza (Zarautz) como espacio a proteger. Así mismo esta unidad de paisaje alberga diferentes espacios de interés geológico: todos los sectores de costa alta acantilada; la rasa de Arkizu en Getaria; los pliegues en calizas danienses en Zumaia; la desembocadura del Urola, los pliegues sinsedimentarios de Etzandi, un «nick point» en Barrio Bentas; los procesos de erosión-acumulación visibles en Aramburu; las dolinas de Ibarrola-Erreka; las superficies erosivas de casa Zuazo; la depresión de Zarautz; las dolinas de Ibarrola-Erreka y la cueva de Altxerri y los diques naturales de Almizarro-Erreka.

1.2. Los factores humanos: colonización e influencia en el paisaje

Los primeros datos sobre la colonización humana del espacio perteneciente a esta unidad de paisaje se remontan a los restos hallados en la cueva de Altxerri. En ella se conservan pinturas rupestres y graba-



Figura 6: El palacio de Narros en Zarautz.

dos que han sido datados en el Paleolítico Superior. Su estilo artístico forma parte de la denominada escuela franco-cantábrica, caracterizada por el realismo de las figuras representadas. Forma parte del conjunto de cuevas denominado «Cueva de Altamira y arte rupestre paleolítico del Norte de España», que fue declarado Patrimonio de la Humanidad por parte de la UNESCO en 2008.

En el yacimiento de Herriko Barra en Zarautz se ha encontrado polen de cereal al que se le atribuye una antigüedad de alrededor de 6.000 años BP, ya en el Neolítico, el cual atestigua la presencia de las prácticas agrícolas en esa zona.

Los túmulos de Arriaundi en Getaria, pertenecientes a la edad del Bronce, muestran una continuidad en el establecimiento de grupos humanos en la zona. Sin embargo fue en la época de dominación romana cuando el litoral de Urola Kosta pasó a formar parte de la ruta marítima comercial que los romanos establecieron en la costa cantábrica.

Están documentados varios asentamientos que confirman la importancia de la franja costera en aquel período. Hay noticias de un *oppida* (lugar fortificado) llamado Menosca, que se cree se localizaba en algún punto de la costa situado entre Getaria y Zarautz, que parece ser que comerciaba con las conser-



Figura 7: La casa-torre Luzea en Zarautz.



Figura 8: Ermita de Elkano (Aia). Destaca el impacto del cartel fluorescente de la parada de autobús.

vas de pescado que allí se producían. En la colina de Arbiun, una pequeña elevación que domina la ensenada de Zarautz, hubo un poblado ligado a la industria del hierro y datado en el siglo IV dC.

Hay noticias de un asentamiento de época romana en Urtiaga Zahar (Zumaia), y de otro en Elkano, mientras que en yacimientos situados en el mismo casco urbano de Zarautz se han localizado monedas y otros restos de la misma época. Todos estos hallazgos son una muestra de la intensa ocupación del litoral de Urola Kosta en esa época.

La decadencia posterior al periodo de dominación romana no hizo desaparecer los asentamientos de población en la zona. Las necrópolis alto-medievales halladas en excavaciones realizadas en la iglesia de San Salvador (Getaria) y de Santa Maria la Real (Zarautz) presuponen una continuación del antiguo poblamiento romano.

Ya en la baja edad media Getaria y Zarautz serian las primeras poblaciones de Urola Kosta en conseguir la carta-puebla que las reconocía como villas bajo la jurisdicción real. Getaria la obtuvo del rey Alfonso VIII en 1209, y Zarautz en 1237 de Fernando III. La importancia que estos centros tuvieron en ese período histórico ha quedado plasmada en numerosos edificios que se han conservado hasta la actualidad: iglesias, casa-torre, palacios, hecho que ha motivado que los cascos históricos de Getaria y Zarautz estén catalogados como conjuntos monumentales.

Durante los siglos XVI y XVII, Zarautz vio levantarse edificios como la parroquia de Santa Maria la Real,

los conventos de los Franciscanos, las Carmelitas y de Santa Clara, que muestran el papel del poder eclesial en la configuración del paisaje histórico del municipio.

En el siglo XIX el palacio de Narros fue lugar de veraneo de la reina Isabel II, años en los que se inició un aumento continuado de la población junto con el desarrollo del proceso de industrialización. En este período se superaron las antiguas murallas medievales, en Getaria y Zarautz, y se desarrollaron barrios extramuros con morfologías de ensanche urbano.

A comienzos del siglo XX, el proceso industrializador avanzó notablemente con nuevas inversiones y creación de empresas pertenecientes a casi todos los ramos de actividad económica pero con un predominio del sector metalúrgico. También algunos recursos mineros fueron explotados, como ocurrió con el hierro de las minas de Asteasu (Zarautz) donde desde 1906 a 1923 estuvo en funcionamiento un cargadero en el islote de Roca Mollarri donde iba a parar el mineral extraído de las minas. Durante un recorrido de 11 kilómetros, el hierro se transportaba en vagonetas que circulaban a través de un tendido de cable aéreo sostenido con 112 postes.

1.3 El paisaje actual

El paisaje de campiña atlántica predomina en el ámbito rural del litoral de Urola Kosta. Un paisaje de campiña que en las tierras más cercanas al mar, entre Zumaia y Zarautz, es presidido por el viñedo



Figura 9: Paisaje de campiña en Getaria caracterizado por los viñedos.



Figura 10: Ermita de San Telmo y punta del Algorri en Zumaia.

destinado a la producción de txacoli, que en el entorno de Getaria desplaza al resto de usos agrícolas y se convierte en el elemento que dota de carácter propio al paisaje.

Más hacia el sur, al otro lado de la autopista A-8 el viñedo prácticamente desaparece del paisaje y la campiña adquiere su fisionomía habitual: un mosaico de prados limitados por setos vivos y manchas forestales pertenecientes a plantaciones de pino insigne, con retazos de bosque atlántico ocupando el fondo de los barrancos.

En Zumaia, el encinar cantábrico está bien representado sobretodo en el entorno del promontorio coronado por la ermita de Artadi, cuyas vertientes que caen sobre el Urola que aquí dibuja un amplio meandro están recubiertas por el encinar.

El núcleo urbano alberga varios edificios que forman parte del catálogo de monumentos de la CAPV. Son los siguientes: ermita de San Telmo, ermita de Arritokieta, la iglesia de San Pedro, la ermita de Santiago, la casa-museo de Zuloaga, la casa Olazabal y la torre Ubillos.

En el paisaje del entorno de Zumaia destacan los astilleros contiguos al nuevo puerto deportivo y dos grandes polígonos desarrollados en las terrazas del Urola, el polígono Estación y el polígono X. M. Korta en el meandro de Artadi, en un recodo del río fuera de la vista desde la población. También se han producido crecimientos urbanos de tipo ensanche formado por bloques densos y elevados, a lo largo del Narrondo.

Por su parte el centro histórico de Zarautz consta de un conjunto de calles apiñadas y de edificación continua, en torno a la calle Nagusia, que alojan palacetes de especial relevancia: la torre Luzea, la casa Portu, la casa Makatza y la casa Dotorekua. Este conjunto está rodeado por un cinturón de usos institucionales de los siglos XVI y XVII. En las afueras se localiza el templo de San Martín de Ibañeta incluido en el catálogo de monumentos de la CAPV.



Figura 11: La playa de Zarautz en verano, con los toldos característicos.

Al sur del casco histórico se ha construido un ensanche moderno caracterizado por la presencia de bloques de manzana con una topología historicista. Más allá de la línea del tren, se sitúan diversos polígonos de vivienda de las décadas de 1960 y 1970 formados por calles y avenidas amplias donde hay bloques de alta densidad. Entre la línea del ferrocarril y los citados barrios residenciales se alojan los polígonos de Salberdín y Hegoalde, donde las actividades industriales en funcionamiento alternan con otras obsoletas y de perfil degradado.

El paisaje urbano de la playa de Zarautz, definido por un paseo marítimo seguido de un ensanche de tipo residencial-turístico, queda interrumpido por la presencia de un gran campo de golf que se asienta sobre un sistema dunar desarrollado en el costado este de la playa.

Actualmente las dunas activas y los hábitats dunares solo están representados en un estrecho talud que desciende desde el campo de golf a la playa seca y que se corresponde con el frente de una primera alineación dunar, cuya cresta está ocupada por el propio campo de golf y por un sendero habilitado para la observación de las mismas y que permite el paso hacia la desembocadura del Inurritza, en el marco de un itinerario de pequeño recorrido (PR) muy frecuentado.

Al otro extremo de la playa se inicia un paseo de ronda que resigue la fachada costera entre Zarautz y Getaria y que es muy frecuentado por los viandantes.

Por lo que se refiere a la red de vías de comunicación, la principal infraestructura que atraviesa la unidad es la autopista A-8. Esta discurre siguiendo un perfil este-oeste, en su recorrido entre Donostia y Bilbo. Después de atravesar el puerto de Talaimendi se aboca sobre Zarautz donde hay un acceso. La A-8 delimita el casco urbano de Zarautz y ejerce un fuerte efecto barrera, aunque un cinturón verde la separa visualmente el espacio urbano. El trazado prosigue y atraviesa el puerto de Meaga por un túnel, al salir del cuál tiene un impacto notable sobre la terraza del Urola y el perfil del núcleo de Oikia (Zumaia), donde coincide con el trazado del ferrocarril. Más al oeste, un segundo enlace ubicado a la altura de Arroa (Zestoa) y Zumaia marca el final de su trayecto por Urola Kosta.

La carretera N-634 (eje de la costa), en su trazado sobre el litoral entre Zarautz, Getaria y Zumaia, actúa como mirador privilegiado tanto sobre el perfil del mar como de los citados municipios. Por lo que se refiere a la red secundaria hay que destacar la carretera GI-2633 (Zarautz-Iraeta) por el puerto de Meaga y sus derivaciones hacia Getaria y Zumaia por el interior. Un conjunto de vías de menor importancia comunican la costa con los valles diseminados interiores.

El ferrocarril Donostia-Bilbo discurre por el interior de la unidad y tiene estación en sus principales núcleos urbanos (Zarautz, Zumaia y Arroa-Bekoa). Ejerce un importante efecto barrera, especialmente en Zarautz, donde discurre por en medio del casco urbano.

La proliferación de antenas de telecomunicaciones en la mayoría de promontorios y picos que separan los valles es un elemento fuertemente impactante en el paisaje. Así mismo, la presencia de torres de alta tensión ejerce un gran impacto visual un muchos valles principales y laterales.



Figura 14: la carretera N-634 resigue la costa entre Zarautz y Zumaia.



Figura 13: «Bajo el toldo. Zarautz», obra del pintor impresionista Joaquín Sorolla.

1.4 Expresión artística del paisaje

La playa de Zarautz ha sido sin duda uno de los elementos que más han inspirado el trabajo de artistas plásticos. La atmosfera y luminosidad de la playa y el colorido introducido por sus carpas han estado plasmados en diferentes obras pictóricas, entre las que destaca el cuadro 'Bajo el toldo', de Joaquín Sorolla donde aparecen retratadas su mujer e hija bajo un toldo en la playa de Zarautz.

1.5 Dinámicas en el paisaje

La unidad ha sido, junto con el resto del litoral, el territorio más intensamente urbanizado en los últimos dos decenios. La transformación del paisaje ha tenido, principalmente, un sentido inmobiliario-residencial.

En el año 2010 el suelo residencial ocupaba 160 Ha, el primer componente del suelo urbano, de manera que la dinámica de transformación del paisaje urbano ha tenido un carácter principalmente residencial. Destacan tres piezas básicas. En primer lugar, un nuevo ensanche, ubicado en el lado sur del centro histórico, caracterizado por la presencia de bloques de manzana de tipología historicista. En segundo lugar, las diversas operaciones que han ocupado los vacíos existentes entre la calle Nafarroa y la línea del ferrocarril con bloques de perfil ecléctico. En tercer lugar, el gran ensanche que ha colmatado el último vacío urbano existente entre el casco urbano y la autopista A-8, y donde los bloques densos alternan con viviendas de baja densidad. Así pues, el planeamiento ha tendido a colmatar los vacíos existentes en el

interior del casco urbano a través de modelos de edificación caracterizados por el mix tipológico (la vivienda plurifamiliar ha ido dejando paso a tipologías menos densas: unifamiliar en hilera y aislada) y una estética marcada por los eclecticismos postmodernos. Así mismo, hay que destacar también la consecución de nuevos equipamientos y espacios libres en el interior de la trama urbana.

El espacio para actividad económica ocupa actualmente 56 Ha., situándose, por lo tanto, a una distancia considerable del espacio residencial. Durante esta fase se ha asistido a un doble proceso. En los espacios industriales situados en el interior del casco urbano (Salberdín y Hegoalde), desarrollados hace décadas, las actividades tradicionales han quedado obsoletas y han ido siendo substituidas por actividades comerciales y de servicios.

Más allá de los límites del casco urbano, al otro lado de la A-8, han aparecido los polígonos de Abendaño y Buztinzurri, nuevas promociones de carácter más desagregado, que han consolidado antiguas industrias dispersas. Estos últimos polígonos marcan la frontera de las franjas periurbanas que circundan el casco urbano, donde naves y almacenes alternan con caseríos residenciales.

En Zumaia la principal área de expansión residencial ha sido el ensanche que se extiende hacia el sureste, principalmente al otro lado del río Narrondo, formado por bloques densos y elevados. Se trata de un área ya consolidada que durante los últimos años ha experimentado una notable expansión y donde hay que destacar la mejora de la fachada a la ría. Al norte, en la zona que se ubica entre la ría y



Figura 14: Edificio de altura sobredimensionada en el casco de Zarautz.



Figura 15: Vista de Zumaia desde Artadi. En primer término el polígono Estación y una massa de encinar cantábrico en la vertiente que cae sobre el Urola.

el *flysch* se han desarrollado pequeñas actuaciones de menor densidad, con un carácter de tipo más bien residencial-turístico.

Por lo que respecta a la industria Zumaia es, con 63 ha, el municipio de costa con un mayor volumen de suelo para actividad económica del litoral. Durante esta última fase, se han desarrollado cuatro espacios industriales. En primer lugar, destaca la nueva zona del puerto deportivo, situada en la margen derecha de la ría, y los astilleros adyacentes. En segundo lugar hay que destacar sendos polígonos industriales ubicados a lo largo del curso del Urola, el primero, situado al este del casco urbano, más allá de la línea de ferrocarril, ha dado continuidad a algunas actuaciones dispersas preexistentes; el segundo, denominado Jose Mari Korta, está ubicado más al interior, a lo largo de una terraza sobre el Urola. Finalmente, en el núcleo diseminado de Oikia, hay diversas naves industriales dispersas preexistentes que durante los últimos años han ampliado sus instalaciones. Dichas implantaciones, sus ampliaciones y los trazados de la A-8 y del ferrocarril, han acrecentado el perfil periurbano, un poco desestructurado, de esta área.

En Getaria también se han dado crecimientos, especialmente en el lomo de los montes que rodean el casco urbano. Las actuaciones, de pequeño tamaño, han tendido a situarse alrededor de las zonas ya consolidadas. En general, se han mantenido las tipologías de densidades medias, aunque algunas actuaciones con jardín y piscina hacen latente el peso del segmento residencial-turístico. Por otra parte, el suelo para actividad económica ha ascendido a 31Ha., hecho al cuál ha contribuido tanto el nuevo polígono de actividad económica de San Prudentzio, ubicado en su entorno periurbano, como la construcción de nuevas instalaciones en la zona del puerto. A excepción del citado polígono, un tanto

desagregado, Getaria es el núcleo del litoral que ha mantenido mejor conservada la estructura tradicional, compacta, de su casco urbano. Ello no es óbice para que más allá no se hayan formado algunos filamentos residenciales periurbanos en SNU.

1.6 Evolución del paisaje

La crisis económica ha tenido un impacto importante en la unidad. El futuro próximo va a estar marcado tanto por la coyuntura de ralentización del crecimiento urbano imperante como por las directivas de ordenación marcadas por el Plan Territorial Parcial (PTP).

Por lo que se refiere a la unidad, el PTP apuesta por intervenciones de consolidación y fortalecimiento de la trama urbana en Zarautz y Getaria, y la potenciación de Zumaia. En esta línea se propone la potenciación urbana del núcleo de **Zarautz**, la regeneración tanto de su casco histórico como de algunos de sus barrios contemporáneos, la transformación de las áreas industriales ubicadas en el centro (Salberdin y Egoalde) en residenciales y la orientación de los nuevos desarrollos en dirección este, entre la N-634 y la A-8, lo cuál permitirá reordenar la fachada oriental. Este proyecto implica la ordenación de nuevo suelo industrial al sur de Zarautz (Munantxo), junto a las zonas ya existentes, con el objeto de dar respuesta a las necesidades tanto endógenas como a los realojos de las actividades que se proyectan sacar del centro urbano. Análogamente se propone la consolidación interna del núcleo de Getaria a través de la regeneración urbana y complementariamente su pequeña extensión de ensanche hacia el sur. El modelo elegido plantea la orientación hacia la alta densidad.



Figura 16: Polígono industrial obsoleto en el centro urbano de Zarautz.



Figura 17: Paisaje periurbano en el sector este de Zarautz.

Zumaia se considera, proporcionalmente, como el área con mayor gran capacidad de acogida de nuevos crecimientos. Se propone la potenciación urbana del núcleo (2.100 nuevas viviendas) proyectando su extensión hacia el sur, en a las vegas del Urola y el Narrondo, formando un continuo urbano que incorpore a los desarrollos aislados de Txikierdi, Narrondo y Arroa-bekoa. Este planteamiento supone la reconversión en el tiempo de determinados asentamientos industriales al uso residencial, con altas densidades, compatible con el uso terciario. Se consolidará y regenerará un antiguo corredor urbano con un paisaje un tanto desestructurado aunque el resultado será la creación de un gran continuo urbanizado lineal que tal vez no sea muy coherente con el objetivo de apostar por la compacidad y el fomento de la escala humana.

También en Zumaia y sus inmediaciones, se plantea la ordenación del polígono de Sansinenea (35 ha), ubicado en la zona de Arroa-bekoa (unidad del Bajo Urola), y la posibilidad de ampliar el polígono de Oikia. Ambos proyectos van a consolidar algunas de las zonas periurbanas más intensamente urbanizadas del litoral, por lo que su implantación requerirá de un cuidado específico en relación a la integración con el paisaje circundante.

El modelo atiende asimismo a la demanda alternativa de desarrollos de baja densidad, para lo cual se propone la ordenación de nuevos desarrollos residenciales en los núcleos de Elkano (Aia-Zarautz), la ladera sur de Talai-mendi en Zarautz y Oikia (Zumaia), orientándose a la oferta de segunda residencia. En este sentido, si bien es necesario promover una oferta específica de residencia de baja densidad en la costa para evitar la presión sobre las zonas periurbanas, parece que la desviación de una parte consiente de esta hacia los núcleos diseminados de interior (Elkano, por ejemplo) podría tener efectos perniciosos en la alteración de la identidad paisajística de sus cascos históricos y paisajes (con perspectivas de radio amplio) circundantes, especialmente por su situación cercana al Parque natural de Pagoeta. En todo

caso, a corto plazo la crisis va a implicar una ralentización en la dinámica de transformación del paisaje e implica grandes incertidumbres sobre su evolución futura.

Por lo que se refiere a la dinámica de las infraestructuras, el paisaje de la unidad experimentó un cambio substancial a mediados de la década de 1970, cuando se puso en servicio la autopista Donostia-Bilbo. Por lo que respecta a los impactos directos, hay que destacar que su trazado ha tenido un impacto destacable en Zarautz, donde delimita el casco urbano y ejerce un fuerte efecto barrera; y en Oikia (Zumaia) donde discurre sobre la terraza del Urola. Así mismo, hay que hacer referencia al impacto de sus dos accesos, el primero ubicado en Zarautz y el segundo en Zumaia-Zestoa. Por lo que respecta a los efectos urbanísticos inducidos. Sin duda los accesos han tenido un impacto importante en la ordenación de las entradas de dichos municipios. El caso más relevante es el del acceso Zumaia-Zestoa, que ha servido de área para la construcción de un gran polígono de actividad económica a su entorno.

La red de carreteras ha experimentado una importante mejora en los últimos años. Por lo que respecta a la N-634 (eje de la costa) hay que destacar la construcción de un *bypass* en Zumaia para evitar el paso de la N-634 por el centro. Destaca también la rectificación y/o mejora de los ejes Azkoitia-Elgoibar (GI-2634) a través el túnel de Azkárate, Azpeitia-Nuarbe (GI-2635) y en el litoral el vial de enlace entre Orio y su playa, que ha anticipado su expansión urbana reciente. Un proceso paralelo ha sido la construcción de rotondas, con un efecto importante en la ocupación de suelo, principalmente periurbano, y, en general, en la redefinición del paisaje de la entrada de los núcleos urbanos. En este sentido destaca por su dimensión la rotonda del acceso este a Zarautz. Por lo que respecta a la red secundaria, las carreteras locales y las que comunican zonas diseminadas y caseríos siguen presentando, por lo general, un perfil orgánico, bien adaptado a la topografía.



Figura 18: Polígono industrial en Oikia.

Por lo que se refiere a la evolución de las infraestructuras el PTP prevé la construcción de un tercer carril de la A-8 en todo su recorrido por el Área Funcional, afectando así en buena medida la unidad. No hay duda de que una eventual ampliación de la A-8 va a tener un impacto importante en el consumo de suelo y en hacer su trazado mucho más visible en el paisaje.

En el ámbito de la red viaria principal, se prevé la mejora del eje del litoral, tanto en su trazado costero (N-634) como en su trazado interior, por el puerto de Meagas (GI-2633). Esto implicaría la construcción de una variante de Zarautz por el sur, paralela a la A-8, incluyendo una penetración en forma de túnel que resuelva la continuidad de la carretera N-634 por la costa hacia Getaria; la mejora del paso de Meagas (GI-2633) mediante la ejecución de un túnel y su descenso a Oikia mediante un puente sobre el Urola paralelo a la A-8; la variante sur de Zumaia, donde esta vía ha de confluir con la N-634, y un nuevo trazado hasta Arroa-bekoa, dejando la traza actual como eje urbano. La apuesta por la mejora la derivación interior del eje litoral, por Meaga, puede contribuir a la transformación del traspais litoral en la línea de acentuar las zonas de perfil periurbano.

Por lo que respecta a la red secundaria, se contempla la mejora de los trazados de las carreteras GI-2633 mediante la rectificación de sus trazados entre Oikia (Zumaia) e Iraeta (Zestoa) y la mejora de la carretera GI-3391 entre Meaga y Getaria.

Por lo que se refiere al ferrocarril, en el eje norte (Euskotren), se prevé el desdoblamiento de la red con el objeto de mejorar el servicio. También se prevé la mejora de la integración urbana en el casco de



Figura 19: Desmontes en el trazado de la A-8 a su paso por Orio. Se prevé la ampliación mediante un tercer carril.

Zarautz, para lo que se apunta la alternativa del soterramiento del trazado, la remodelación de la estación de Zumaia y la previsión de nuevas estaciones en Basusta Sur y Narrondo (Zumaia). Pero sin duda, una de las propuestas más destacadas es la recuperación completa del eje ferroviario del valle del Urola, desde Zumaia hasta Zumárraga (tanto para mercancías como viajeros). En este sentido se plantea la ejecución de una estación intermodal en Zumaia, poniendo en relación la red ferroviaria Donosti-Bilbo, el ferrocarril del Urola que se proyecta volver a poner en servicio y el transporte en autobuses por carretera.

Se incorpora también la creación de una red alternativa para el transporte y la movilidad no motorizados. En este sentido, se contempla un itinerario que recorra las lomas costeras desde Kukuarri e Igeldo (unidad Costa del Oria), al este, hasta Punta Endata y Deba, al oeste, ajustado preferentemente al camino de Santiago costero. Además, se plantea la mejora del itinerario Zarautz-Getaria por la costa y el itinerario de borde de la ría de Narrondo desde Arroa-bekoa hasta el faro de Zumaia.

En materia de puertos, se proyecta desarrollar las posibilidades de los dos puertos pesqueros y deportivos existentes en la unidad (Zumaia, Getaria) optimizando sus prestaciones y mejorando sus dotaciones, y posibilitando la integración en los mismos de otros usos terciarios diversos que dinamicen dichos entornos aprovechando su localización urbana.



Figura 20: Trazado del Euskotren a su paso por Orio. Se prevé un desdoblamiento de la vía férrea.

1.7. Amenazas

- La presión por la implantación de actividades en suelo no urbanizable, adquiere en este ámbito unas características específicas fruto de la demanda de infraestructuras ligadas al turismo: ampliación del camping, demanda de campings con bungalows, alojamientos turísticos en medio rural no ligados a explotación agraria, etc.
- Si bien el viñedo constituye uno de los elementos más singulares del paisaje de esta zona, su extensión más allá de los núcleos originarios (Asquizu, San Prudentzio...) genera problemas diversos (tratamiento de los bancales en otoño-invierno que ha estado en el origen de algunos desprendimientos de tierras, abundante utilización de fitosanitarios, etc.). Se podría considerar que la situación actual roza el límite de la extensión admisible de este cultivo y que su crecimiento podría tener un efecto invasor.
- El desarrollo excesivo de los actuales puertos deportivos o la creación de otros nuevos constituye una amenaza para esta unidad de paisaje. El PTS de puertos de titularidad de la CAPV, que sería el instrumento para la planificación de estas infraestructuras, aún no ha visto la luz, con lo que no se puede evaluar el grado de amenaza que, de momento, es potencial. En este sentido, el PTP hace una apuesta estratégica por esta actividad apoyada en los puertos existentes, aunque resulta preocupante la mención que hace en su Memoria respecto a que no descarta la posibilidad de un nuevo puerto deportivo en la ensenada de Ubiri (Zarautz-Getaria).
- Los instrumentos de planificación de carreteras (PTP, Plan General de Carreteras, PTS de Carreteras de Gipuzkoa...) recogen una amplia batería de actuaciones en materia de carreteras que afectan a esta unidad de paisaje, siendo el PTP el que plantea un mayor número de actuaciones. Todas las actuaciones en materia de carreteras pueden tener un importante impacto paisajístico en función de cómo se aborden. Entre todas las intervenciones previstas cabe reseñar algunas por su especial incidencia en el paisaje:
 - Mejora de la carretera GI-3391 de Meagas a Getaria, mediante la ejecución de un nuevo vial que facilite la conexión entre el eje estructurante norte (N-634 mejorada entre Orio y Zumaia) y el acceso a Getaria. El trazado de esta carretera se sitúa en un entorno con elevados valores paisajísticos y productivos correspondientes al paisaje de campiña atlántica formado por un mosaico de viñedos, prados, setos y bosques, recorrido por itinerarios peatonales con gran atractivo turístico.
 - La segunda fase de la variante de Zarautz prevé la conexión con la N-634 por la costa, discurriendo en túnel, con la consiguiente necesidad de rellenos, e implica un enlace complicado con la N-634 en una zona de gran fragilidad.
 - La remodelación integral de la de Meagas supone la búsqueda de una vía de mayor capacidad en un entorno topográficamente desfavorable e implica la construcción de un túnel para salvar el paso de Meagas y un nuevo puente sobre el Urola paralelo a la A-8.
 - Los desarrollos urbanísticos residenciales previstos al noreste del municipio de Zarautz suponen un cerco sobre el Biotopo protegido de Inurritza. Cabe destacar a modo de ejemplo el impacto paisajístico de los desarrollos en baja densidad ubicados en la falda de Talaimendi actualmente en construcción.

- Uno de los rasgos característicos de este entorno es la generalización de un paisaje periurbano desestructurado que se extiende por las márgenes de las vías de acceso a los núcleos urbanos. Ejemplos de esto los tenemos en la salida de Zarautz hacia Orio por la N-634; en barrio de San Isidro en Zumaia en el entorno del enlace de la N-634 con la GI-3760; el entorno de Oikia e Iraeta, etc. La mejora de la red de carreteras existentes y la generación de nuevos enlaces podría extender este fenómeno.
- La extensión del núcleo urbano de Zumaia mediante su prolongación hacia el suroeste hasta la zona de Arroa-Bekoa, tiene un elevado riesgo de generar un periurbano desestructurado que difumina la relación ciudad-campo sin poder albergar funciones netamente urbanas por su carácter periférico.
- En el caso puntual de Zarautz, la falta de concreción de los plazos para la ejecución de la variante de Zarautz impide abordar un tratamiento adecuado e integral a su entorno periurbano, muy condicionado por la reserva de suelo para dicha infraestructura.
- Las dos Estaciones Depuradoras de Aguas Residuales recogidas por el PTP en esta unidad, se sitúan en ámbitos de gran atractivo paisajístico. Por un lado la regata de Inurritza (Zarautz) junto al biotopo protegido y, por otro, la zona contigua al monte San Antón (Getaria) que constituye un hito paisajístico especialmente singular en toda la franja litoral.

1.8.Oportunidades

- El Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV, además de ser una fortaleza ya que aporta mecanismos de protección del litoral, constituye una oportunidad para la mejora del entorno a través de las medidas de acción positiva que plantea como la regeneración de la playa de Inpernupe (Zumaia) o el equipamiento de sendas interpretativas para uso y disfrute del litoral, entre Punta Aizturi (Deba) y Zumaia y en San Antón (Getaria).
- El Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la CAPV constituye a la vez una fortaleza y una oportunidad para la protección y mejora de las zonas húmedas costeras como la ría del Urola (Zumaia).
- La existencia de varios espacios naturales protegidos en esta unidad de paisaje supone una fortaleza y una oportunidad para la mejora de su calidad paisajística. Estos espacios serían los LICs de Gárate-Santa Bárbara (Zarautz-Getaria) e Inurritza (Zarautz-Aia) y los Biotopos protegidos de Inurritza (Zarautz) y el tramo litoral Deba-Zumaia, todos ellos con instrumentos de planificación y protección en vigor. Entre los ejemplos de acción positiva en estos entornos estaría la rehabilitación del cargadero de Mollarri y del camino litoral de acceso al mismo en el biotopo protegido de Inurritza (Zarautz) o la propia restauración de la parte del biotopo situada junto a la playa de Zarautz.
- Además de la preservación, recuperación y mejora de los valores naturales y paisajísticos existentes en el ámbito de estos espacios, su carácter singular debería extenderse hacia su entorno cercano en actuaciones de mejora complementarias a los mismos. Algunos ejemplos:
- La intervención llevada a cabo en el biotopo de Inurritza se completaría con la mejora del cauce de

dicha regata, con actuaciones de desencauzamiento, entre otras, y con un cuidado tratamiento del borde urbano en la confluencia con este espacio protegido.

- El entorno de la ría de Narrondo (Zumaia) constituye una oportunidad para la mejora ambiental integrando el barrio homónimo, junto con actuaciones como el desarrollo de un paseo en el entorno de la ría, propuesta por el PTP, reforzado por la proximidad al humedal de la anteplaya de Santiago que remataría la actuación.

- En el entorno de Bedua en la ría del Urola, confluyen una serie de valores y de circunstancias que constituyen una oportunidad para la mejora ambiental y paisajística, a través de un tratamiento integrado de los valores naturales y del paisaje urbano.

- La figura del Geoparque de la Costa Vasca entre Zumaia y Mutriku constituye una oportunidad para poner en valor el medio natural y la cultura del territorio, con una importante proyección turística. Del éxito de la iniciativa dependerá su extensión hacia otras unidades de paisaje contiguas, enriqueciendo su contenido y planteamientos.

- Los planes de dinamización turística de la Costa Vasca, liderados por Basquetour, constituyen una oportunidad para la mejora del atractivo de este entorno (accesos, imagen, miradores...) y para el incremento de los visitantes. La potenciación de la actividad y turismo ligada al surf tiene un elevado potencial en esta unidad paisajística.

- La implementación de las propuestas del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa permitiría generar un eje ciclable a lo largo de la franja costera que conectara Donostia-San Sebastián y Zumaia para continuar desde este punto hasta Mutriku y enlazar con el eje del valle del Urola. Esta nueva infraestructura permitirá una mejor comunicación interurbana no motorizada y un mejor disfrute del paisaje como recurso para el ocio y el tiempo libre.

- La puesta en valor del Camino de Santiago ligada a su declaración como Conjunto Monumental a su paso por la CAPV, constituye una oportunidad para generar un recorrido costero a modo de senda litoral. El propio PTP recoge la propuesta de desarrollar un itinerario peatonal que se ajuste preferentemente al trazado de dicho Camino, atravesando esta unidad de paisaje en paralelo a la costa. A este recorrido se vincularían múltiples elementos de valor histórico como los conjuntos monumentales de Getaria y Zarautz o el casco histórico de Zumaia, playas y espacios naturales como las dunas y marisma de Inurritza en Zarautz, el ámbito de San Antón en Getaria, o la franja costera entre Zumaia y Mutriku (Geoparque).

- La puesta en valor del patrimonio histórico-arquitectónico y cultural constituye una gran oportunidad para la mejora del atractivo de esta unidad de paisaje. Entre los muchos ejemplos posibles, citamos algunos: la recuperación del torreón-mirador de Santa Barbara (Zarautz) permitiría potenciar el carácter de atalaya de esta zona y la implantación de nuevos contenidos como un centro de interpretación del txakoli; el Palacio de Narros, constituye un hito emblemático en la fachada costera de Zarautz y permitiría la mejora y potenciación de esta parte del municipio, si bien se trata de un edificio privado; la recuperación del astillero de Bedua (Zestoa) permitiría la conservación de la memoria de los astilleros de ribera y contribuiría, junto a otras medidas, a la mejora de un entorno emblemático como es la ría de

Zumaia. En esta línea cabría también la recuperación de la memoria histórica de la minería de Andazarrate y el recorrido del mineral hasta el cargadero de Mollarri (Zarautz).

- La construcción de las variantes de Zarautz y Zumaia supone una oportunidad para abordar un tratamiento más urbano del viario interno que venía canalizando los tráficos de paso, a través de medidas como la reducción de la sección de la calzada, la ampliación de aceras y carriles bici, introducción de arbolado, etc.

- El incremento de la sensibilidad respecto a la integración ambiental y paisajística de las infraestructuras ya existentes, junto con la reducción del ritmo de construcción de nuevas carreteras, supone una oportunidad de mejora en este sentido. La revisión del II Plan General de Carreteras del País Vasco para el periodo 2005-2015 apunta leves avances en esta línea con actuaciones como la permeabilización y conectividad ecológica en el área de la trinchera de Talaimendi (Zarautz) en la A-8; la integración paisajística de la N-634 de Deba a Zumaia o el diagnóstico y mejora de la habitabilidad e intermodalidad en el área de la trinchera de la A-8 en Azken kalea (Zarautz).

- La mejora del trazado de la red ferroviaria de ancho métrico (Euskotren), prevista en el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV, constituye una mejora para la articulación interna y la conexión con Donostia-San Sebastián mediante transporte público, potenciando un recorrido con un innegable valor paisajístico. Actuaciones relacionadas como la integración del trazado ferroviario a su paso por Zarautz podrían contribuir a reducir el efecto barrera que produce esta infraestructura y a mejorar el atractivo urbano a lo largo de su recorrido.

- La propuesta del Plan Territorial Parcial de desarrollar un ámbito central en la comarca bajo la figura del Parque Central de Ezkabaso supondría una oportunidad para generar un espacio público de carácter periurbano que equilibre el predominio de los ámbitos costeros y contribuya a la ordenación de este entorno en el que confluyen múltiples infraestructuras y desarrollos urbanísticos poco articulados.

- La creación de una estación intermodal en Zumaia que uniera las líneas ferroviarias Bilbao-Donostia-San Sebastián con el ferrocarril del Urola y las líneas de autobuses, tal como plantea el PTP, supondría la generación de un espacio de nueva centralidad que podría contribuir a la regeneración de las áreas de Torreaga.

- La puesta en servicio del futuro Centro de Gestión de Residuos de Gipuzkoa, previsto en el Plan Territorial Sectorial de Residuos Urbanos de Gipuzkoa, supone una oportunidad para la restauración ambiental del vertedero de Urteta y para la mejora ambiental y paisajística de su entorno.