

2.1. Los factores naturales que condicionan el paisaje

El paisaje de la unidad Costa del Oria se estructura en torno a dos elementos principales, el cordal del Kukuarri-Mendizorrotz y el curso bajo del Oria. La pequeña cadena montañosa y paralela a la costa tiene sus cimas principales en el Talaigaina (363 m) y el Mendizorrotz (414 m), este último en el límite del ámbito de este Catálogo, y en su extremo más oriental llega hasta el monte Igueldo, a las puertas de San Sebastián.

Es un relieve modelado en los materiales del *flysch* terciario, caracterizado por estratos poco potentes y muy basculados de calizas arenosas, areniscas y lutitas. Alternando con los anteriores se encuentran bancos potentes de areniscas silíceas que al ser más resistentes a la erosión constituyen las cimas de los relieves citados.

A continuación y en dirección hacia el sur afloran unas capas de margas y margocalizas que han sido excavadas con mayor facilidad por parte de los agentes erosivos, dando lugar a una pequeña depresión que es aprovechada por el trazado de la autopista A-8. Al otro lado de la pequeña depresión e inmediatamente antes de llegar al curso del Oria se levanta un estrecho cordal de altitud muy modesta, formado por el Txarako-Aitza (180 m) y el Agiñagamendi (273 m), en un sector donde afloran de nuevo areniscas silíceas pero en este caso pertenecientes al periodo Cretácico.

Finalmente, se encuentra el curso bajo del Oria el cual mantiene un trazado meandriforme abierto entre los materiales margosos y calcoarenosos de un *flysch* detrítico-calcáreo formado en el Cretácico supe-



Figura 4: La ría del Oria es uno de los elementos articuladores del paisaje.



Figura 5: Los acantilados de la costa de Orio están modelados en el *flysch*.

rior. El lecho del río en este tramo es muy amplio y el lado interno de los meandros ha sido rellenado con depósitos aluviales sobre los cuales se asienta el ensanche urbano de Orio.

En el frente costero predominan los sectores de acantilados altos, con el desarrollo de estrechas rasas mareales. Las dos únicas playas existentes son la de Antilla en el costado derecho de la desembocadura de la ría del Oria, abierta al mar, y la pequeña ensenada de Oribarzar, formada en el margen izquierdo de la ría, en el término municipal de Aia.

El paisaje vegetal del cordal costero está protagonizado por los brezales de *Erica vagans* que ocupan superficies considerables al colonizar la parte alta de los acantilados, donde la pendiente es más reducida y permite la formación de suelos, así como los rellanos más inmediatos y abiertos a los vientos de procedencia marina.

Fragmentos dispersos de bosques jóvenes de caducifolios pertenecientes al bosque atlántico, como los que colonizan las vertientes del alto de Orio, y parcelas ocupadas por plantaciones de coníferas completan un paisaje en mosaico con las superficies de pastos que se alojan en las áreas más llanas del cordal.

Por lo que se refiere a la presencia de espacios protegidos, la ría del Oria y el tramo final del Santio-Erreka, donde se conservan varios enclaves de marismas, han pasado a ser Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) e incluidos en la red Natura 2000. También el sector de acantilados que bordea la



Figura 6: Las marismas del Santiago-Erreka forman parte del L.I.C. de la ría del Oria.

desembocadura del Oria por la izquierda, al estar incluido en el espacio protegido del biotopo de Inurritza, goza de la figura de LIC y está incluido en la red Natura 2000.

El PTP de Urola Kosta, de acuerdo con las orientaciones de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), estableció los arroyos de Mendizorrotz, en la margen izquierda de la regata Arkumetegi y los enclaves de marisma situados en la confluencia del Santia-Erreka con el Oria, como espacios naturales de interés, debido a su fragilidad.

Por otro lado, el inventario de zonas húmedas de la CAPV incluye dentro del ámbito de la unidad de paisaje a la charca de las dunas de Orio, el embalse de Orio-Aguinaga, la charca de Anoko y la charca de Arkumetegi.

Los espacios naturales de interés geológico son los siguientes: los pliegues de Beastegui, el estuario del Oria y los acantilados situados en el sector oriental de su desembocadura.

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

Los túmulos de Tontortxiki, situados muy cerca de la cima de Mendizorrotz constituyen los testimonios más antiguos de la ocupación humana del espacio de la Costa del Oria.



Figura 7: Los túmulos de Tontortxiki constituyen los testimonios más antiguos de la colonización humana del paisaje de la Costa del Oria.

El núcleo de Orio tomó gran desarrollo a partir de la edad media cuando se constituyó en un enclave portuario independiente de Donostia, al conseguir la carta-puebla que la reconocía como villa en 1379, otorgada por Juan I.

Muestra de la pujanza que la villa tomó a partir de esa época es el centro histórico de Orio, articulado en torno a la iglesia de San Nicolás, situada como en forma de proa sobre la ria y desde donde parte la calle Nagusia, donde se sitúan un grupo de palacetes renacentistas vinculados a los antiguos armadores. El núcleo histórico de Orio está incluido en la lista de conjuntos monumentales de la CAPV.

Otro elemento importante para la villa fue el formar parte del camino de Santiago por la costa. La ermita de san Martín de Tours, situada en las afueras del pueblo, en el camino de descenso que desde el Kukuarri lleva a Orio era uno de los puntos de paso. La ermita de san Pablo, perteneciente al municipio de Aia y situada al otro lado de la ría, formaba parte también del itinerario del camino jacobeo.

La pesca de la ballena fue un elemento central para la actividad pesquera del puerto oriotarra a partir del siglo XVI, las ballenas se pescaban tanto en las proximidades de la costa de Orio, la última avistada fue en el año 1901, como en expediciones de grandes barcos balleneros que se desplazaban hasta las costas de Terranova.



Figura 8: La ermita de San Martín de Tours es un punto obligado de paso en el itinerario del camino Jacobeo por la costa.

2.3 El paisaje actual

La ría del Orio es el elemento principal y característico del paisaje de la unidad Costa del Oria. La amplia lámina de agua afectada por los movimientos mareales condiciona con su trazado, primero paralelo luego perpendicular a la línea de costa, la disposición zonal tanto de la vegetación como de las instalaciones materiales.

El paisaje de Costa del Oria presenta en el tramo final de la ría un marcado carácter urbano. El núcleo de Orio está situado en el punto en el que el río Oria da un giro de noventa grados en dirección norte para encarar su desembocadura, en el mar Cantábrico. Justo en ese enclave hay el promontorio donde se asienta el casco antiguo que culmina en un saliente con la iglesia de San Nicolás en forma de proa sobre la ría.

Desde este punto parte la calle Nagusia, eje vertebrador que atesora un destacado conjunto de palacetes renacentistas vinculados a los antiguos armadores y un conjunto de calles laterales en pendiente. En la parte baja, en la fachada a la ría, se extiende la plaza Herriko, un pequeño ensanche histórico con algunas actividades comerciales y portuarias, estas últimas en un fuerte estado de degradación. El citado conjunto urbano, la ría y el puente de la N-634 completan la fachada sur del casco urbano, de un perfil bastante equilibrado. Un conjunto de viviendas en hilera, claramente desagregado, completa otro tramo de la fachada a la ría en dirección este.



Figura 9: El casco histórico de Orio es conjunto monumental protegido.

Una amplia terraza acoge un ensanche moderno, de perfil ortogonal y manzanas con la edificación alineada sobre el vial, soldado al núcleo histórico a través de la calle Eusko Gudarien. Se trata de un espacio bien organizado aunque su gran dimensión y regularidad contrasta enormemente con el perfil orgánico, adaptado a la topografía, de su núcleo histórico.

Las actividades de camping tradicionales se han visto acompañadas recientemente por sendas promociones de viviendas. La primera, de edificación plurifamiliar, ha ocupado la fachada costera, junto con una instalación hotelera, y aunque aparece bien separada de la playa por un parque, se antoja un tanto dura en relación a su escenario. La segunda, de edificación unifamiliar en hilera, ha completado un espacio interior que linda con un nuevo puerto deportivo ubicado en la ría y presenta una escasa ocupación a causa de la crisis. En conjunto la zona de la playa aparece como un núcleo desagregado del casco urbano y sobredimensionado en relación a su perfil residencial-urbano.

El trazado de la autopista A-8, construida en la década de los 70, cruza la ría de Oria mediante un viaducto que genera un fuerte impacto visual y paisajístico. Antes ha atravesado los materiales del *flysch* generando una profusión de desmontes y taludes.



Figura 10: Desembocadura de la ría del Oria. Son visibles los desarrollos residenciales de la playa de Antilla, el nuevo muelle y el dique de abrigo.

En la margen izquierda, la yuxtaposición del trazado elevado del ferrocarril con la carretera N-634 ha generado un paisaje periurbano poco agraciado y un tanto caótico donde alternan diversas actividades económicas, el viaducto y la estación del ferrocarril, el pequeño barrio residencial de Olazkoegia y el polígono de actividad económica Ubegun. Se trata de un conjunto variado, un tanto desordenado, de perfil periurbano.

En la desembocadura de la ría del Oria se terminó en 1995 un largo espigón de abrigo que protege la entrada y salida de embarcaciones del oleaje de dirección norte y noroeste y que alberga un gran muelle portuario. El puerto deportivo de Orio por su parte se ha construido en la parte derecha de la ría, en la trasplaya de Antilla. Entre el puerto deportivo y el núcleo histórico se extiende una gran zona de huertos urbanos.

También en la margen izquierda del tramo final de la ría del Oria, perteneciente al municipio de Aia, se han instalado últimamente diversas infraestructuras portuarias como un pequeño astillero de reparación de barcos y una zona de carga, tratamiento y posterior descarga de las arenas resultantes de la draga de la ría, pero sin que se aprecie la existencia de un proyecto tendente a ordenar globalmente el tramo.

En la zona oriental de la unidad predomina el poblamiento diseminado a excepción del eje de la carretera N-634, que sigue curso del río, donde los caseríos alternan con algunas edificaciones de carácter periurbano.



Figura 11: Cuadro de Íñigo Manterola sobre el trabajo de los pescadores.

2.4. Expresión artística del paisaje

El paisaje humano del puerto de Orio, de gran tradición pesquera, ha inspirado la composición de alguna obra pictórica de Íñigo Manterola, un autor que dedica muchas de sus obras al tema de las actividades marineras.

2.5 Dinámicas en el paisaje

Las dinámicas que tienen lugar en el espacio no urbano se desarrollan principalmente en el sector del cordal costero Tontortxiki-Mendizorrotz. En esta zona las antiguas actividades rurales llevadas a cabo por algunos caseríos dispersos han ido cambiando en favor de un uso residencial y terciario del espacio, articulado en torno al eje de la pista asfaltada que desde Orio se dirige al barrio de Igeldo, ya en Donostia, siguiendo la línea de cumbres. Desde la cima del Tontortxiki, donde una gran antena de telecomunicaciones afea el paisaje, hasta la cima del Mendizorrotz se encuentra un área con centro en una zona recreativa que se ha habilitado recientemente, de concentración de edificios dispersos desvinculados del aprovechamiento agropecuario (uso residencial, actividades de restauración, residencia canina, etc.). Otro sector de crecimiento difuso es el que se ha producido en torno al vial que desde Orio asciende hasta la ermita de San Martín de Tours, con usos claramente residenciales y terciarios.

Las dinámicas urbanas se concentran en el núcleo de Orio, el cual entre 1991 y 2006, ha más que doblado el número de viviendas edificado. En este sentido, hay que destacar dos ejes de crecimiento



Figura 12: El barrio desagregado de Txanca, en la margen derecha de la ría.

urbano. Por un lado, el ensanche de perfil ortogonal que se ha desarrollado en la terraza ubicada junto a la fachada oeste del núcleo histórico. Por otra banda, el crecimiento en la playa de Antilla, de perfil residencial-turístico, sin duda la operación de este tipo más importante que se ha desarrollado en los últimos años en toda el área funcional. Se trata de un nuevo núcleo formado por sendas promociones de viviendas. La primera, de edificación plurifamiliar, ha ocupado la fachada costera. La segunda, de edificación unifamiliar en hilera, ha completado un espacio interior que linda con un nuevo puerto deportivo ubicado en la ría y presenta una escasa ocupación a causa de la crisis. En conjunto la zona de la playa aparece como un núcleo desagregado del casco urbano y su urbanización ha significado la transición de un modelo de ocupación del litoral suave, a través del alojamiento en campings, a un modelo más duro y sobredimensionado.

En la fachada sur de la ría el crecimiento también ha sido notable. La principal actuación es el polígono de actividad económica de Ubegun, que ha colmatado diversas implantaciones dispersas preexistentes. Así mismo, el pequeño barrio residencial de Olazkoegia ha visto algunos pequeños crecimientos. Finalmente, en dirección este, sobre el eje de la N-634, se ha desarrollado un conjunto de viviendas en hilera, claramente desagregado, que completa otro tramo de la fachada oriental de Orío y deja paso a una zona periurbana que resigue su trazado.

La dinámica reciente de las infraestructuras has estado marcada por la apertura de un tercer acceso de la A-8 a su paso por el Área Funcional, ubicado en Orío-Aia. Aunque sólo está en servicio para los vehículos que proceden de Donostia su construcción ha implicado la consecución de un nuevo vial de enlace a la N-634 y hacia la playa, así como una nueva rotonda de entrada este a Orío. Por lo que se



Figura 13: El viaducto de la autopista A-8 sobre la ría del Oria.

refiere al ferrocarril Donostia-Bilbo el viaducto a su paso por la ría de Orio ha sido la operación de mejora más destacada de los últimos años.

2.6 Evolución del paisaje

La crisis económica ha tenido un impacto importante. 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).

El Plan propone la potenciación del núcleo urbano de Orio, su rehabilitación interna y la extensión de su ensanche en el frente de la ría del Oria con tipologías de densidad alta. Se prevé también el desarrollo de actividades terciarias preferentemente relacionadas con la playa, el puerto deportivo, el ocio y el turismo, y una oferta de segunda residencia. En este sentido, el PTP propone para la zona de Orio un crecimiento máximo, importante, de 1.000 viviendas. En el frente sur de la ría, en el municipio de Aia, se propone orientar los desarrollos hacia un modelo de baja densidad.

La potenciación y la atribución de tamaños crecimientos parecen ajustados a la realidad aunque la medida y escala propuestas pueden tener impactos en la pérdida de identidad de su casco urbano y en

la posible alteración del perfil de sus escenarios marítimo-fluviales. En todo caso, la crisis va a implicar una ralentización en la dinámica de transformación del paisaje y abre una fase de grandes incertidumbres sobre su evolución futura.

Por lo que se refiere a la posible evolución del paisaje destaca el proyecto de construcción de un tercer carril en todo el recorrido de la A-8 a su paso por el área funcional. Una eventual ampliación de la A-8 puede tener un impacto importante, especialmente a su paso elevado sobre la ría. Su efecto puede estar vinculado tanto a las obras como a un posible aumento de su peso en el perfil visible del paisaje.

En el caso de la N-634 se prevé la variante de Orio con un nuevo puente sobre la ría del Oria a partir del enlace de la A-8. A pesar de su posible impacto paisajístico esto va a suponer una descongestión del tráfico que discurre por el casco urbano.

En materia de puertos, se proyecta desarrollar las posibilidades del puerto de Orio, optimizando sus prestaciones y mejorando sus dotaciones, y posibilitando la integración en el de usos terciarios diversos.

Se plantea también la construcción de un paseo peatonal de borde de la margen derecha de la ría del Oria, desde Txanka, al este, hasta la playa.



Figura 14: Crecimiento reciente en la trasplaya de Antilla.

1.7. Amenazas

- La presión por la implantación de actividades en suelo no urbanizable, con un alto componente de hostelería, turismo, vivienda unifamiliar con buenos accesos a las carreteras, etc., se suma en un territorio geográficamente tan reducido a un paisaje periurbano desordenado y desestructurado, constituyendo una amenaza para la degradación paisajística del área.
- La construcción de la variante de Orio en la N-634, prevista en el Plan General de Carreteras del País Vasco y en el PTP, supone la construcción de un puente sobre la ría de Orio, en un entorno de gran valor ambiental y paisajístico que hace que se trate de una intervención muy delicada que habrá que afrontar con el máximo cuidado.
- La confluencia del trazado de la variante de Orio con el trazado del ferrocarril de ancho métrico al sur de la ría del Oria, puede generar un efecto barrera y un impacto paisajístico negativo.
- 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.

1.8. Oportunidades

- 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 de Orio (Aia y Orio).
- La existencia del LIC de la ría de Oria constituye una oportunidad para la preservación y mejora de este entorno, si bien, el hecho de que carezca de instrumentos de planificación y regulación de usos constituye una fragilidad. El reto de la preservación y mejora de la ría del Oria es importante ya que está sometida a diversas presiones que han ido haciéndole perder parte de su atractivo ambiental, paisajístico y turístico.
- El entorno de la ría del Oria aguas arriba del viaducto de la A-8 presenta signos de paisaje periurbano motivado por la diversidad de usos, la presión generada por diversas infraestructuras y la ubicación de determinados usos en el ámbito que discurre desde los barrios de Andatza y Santio Erreka en Orio y el barrio de Olazkoegia y el polígono industrial de Ubegun en Aia. Este ámbito se presenta como una oportunidad, motivado por el interés paisajístico de la ría del Oria y la necesidad apuntada por el Plan Territorial de recuperar los valores ecológicos de las marismas del Oria, para la planificación conjunta y la compatibilización de planeamientos en ambas márgenes de la ría.
- 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 construcción del eje ciclista Donostia-San Sebastián-Mutriku, previsto en el Plan Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa permitiría articular en entorno de Orio con Usurbil y el oeste de Donostia-San Sebastián, por un lado, y con Zarautz y el resto de la franja litoral, por el otro. Todo ello, discurriendo por un entorno paisajísticamente muy atractivo que permitiría disfrutar del atractivo de la ría del Oria.

- 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. En este itinerario Orio constituye un jalón importante entre Donostia-San Sebastián y la franja litoral Zarautz-Zumaia con elementos de interés como el casco histórico de Orio y parte de la ría del Oria.

- La construcción de la variante de Orio supone una oportunidad para abordar un tratamiento más urbano del antiguo trazado de la N-634 que canalizaba los tráficos de paso, con 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 incluyendo actuaciones como la mejora de la integración de la N-634 con el medio hídrico entre Orio y Usurbil.

- Los recientes desarrollos residenciales en el entorno de la playa de Orio, junto con instalaciones hoteleras y el puerto deportivo no han terminado de consolidar un paisaje urbano en consonancia con los valores paisajísticos del entorno de la ría en su desembocadura. Esta situación se percibe como una oportunidad para mejorar la recuperación ambiental de la ría del Oria de manera integrada con el paisaje urbano.