

BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL



Las bahías presentes en el ámbito de estudio integran un conjunto de Unidades de Paisaje caracterizadas por la singularidad y valores de sus componentes físicos y biológicos y, especialmente, porque en ellas se localizan algunos de los paisajes urbanos más destacados del Área Funcional.

Flankeadas por relieves montañosos que forman las *Alineaciones costeras*, su topografía plana, la presencia del mar, el clima atlántico, suave y húmedo, son causa de intensos desarrollos urbanos en los que se concentra una parte importante de la población. Así, el paisaje urbano enfrentado al mar, es el rasgo más definitorio de estas unidades: el paisaje urbano-industrial y portuario que define la Bahía de Pasaia, en contraste con la armonía paisajística de la Bahía de Donostia y la Bahía de Txingudi en las que sus playas, puertos pesqueros y deportivos constituyen, junto con sus cascos históricos (Donostia-SS, Hondarribia y Hendaya), conjuntos de gran singularidad.

En estas unidades, además de la desembocadura de las rías presentes, muy artificializadas en su recorrido hacia el mar a través de los cascos urbanos, se han incorporado laderas de lomas o zonas basales de los relieves que las delimitan, profundamente transformadas, con un carácter que ha pasado de lo forestal a lo urbano por extensión del tejido de la ciudad. Como caso particular, el *Cinturón periférico de Donostia*, localizado en su totalidad en los relieves suavemente alomados que bordean la bahía, se ha integrado en este ámbito por su estrecha relación visual con la unidad de la Bahía de Donostia con la que forma el continuo urbano de la ciudad de Donostia/San Sebastián.

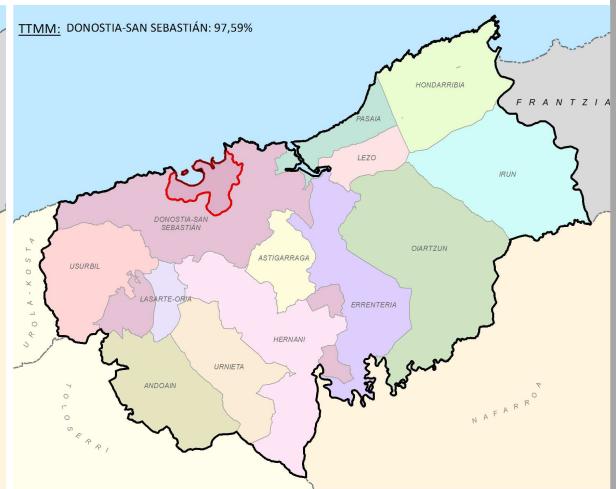
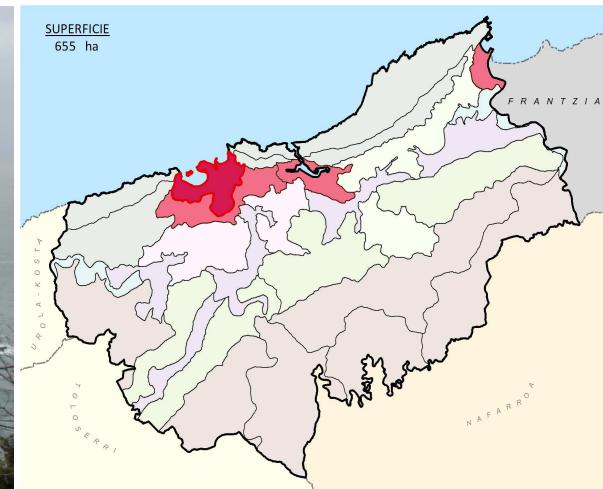
UNIDADES DE PAISAJE: (4): BAHÍA DE DONOSTIA, CINTURÓN PERIFÉRICO DE DONOSTIA, BAHÍA DE PASAIA Y BAHÍA DE TXINGUDI

UNIDAD DE PAISAJE BU.1

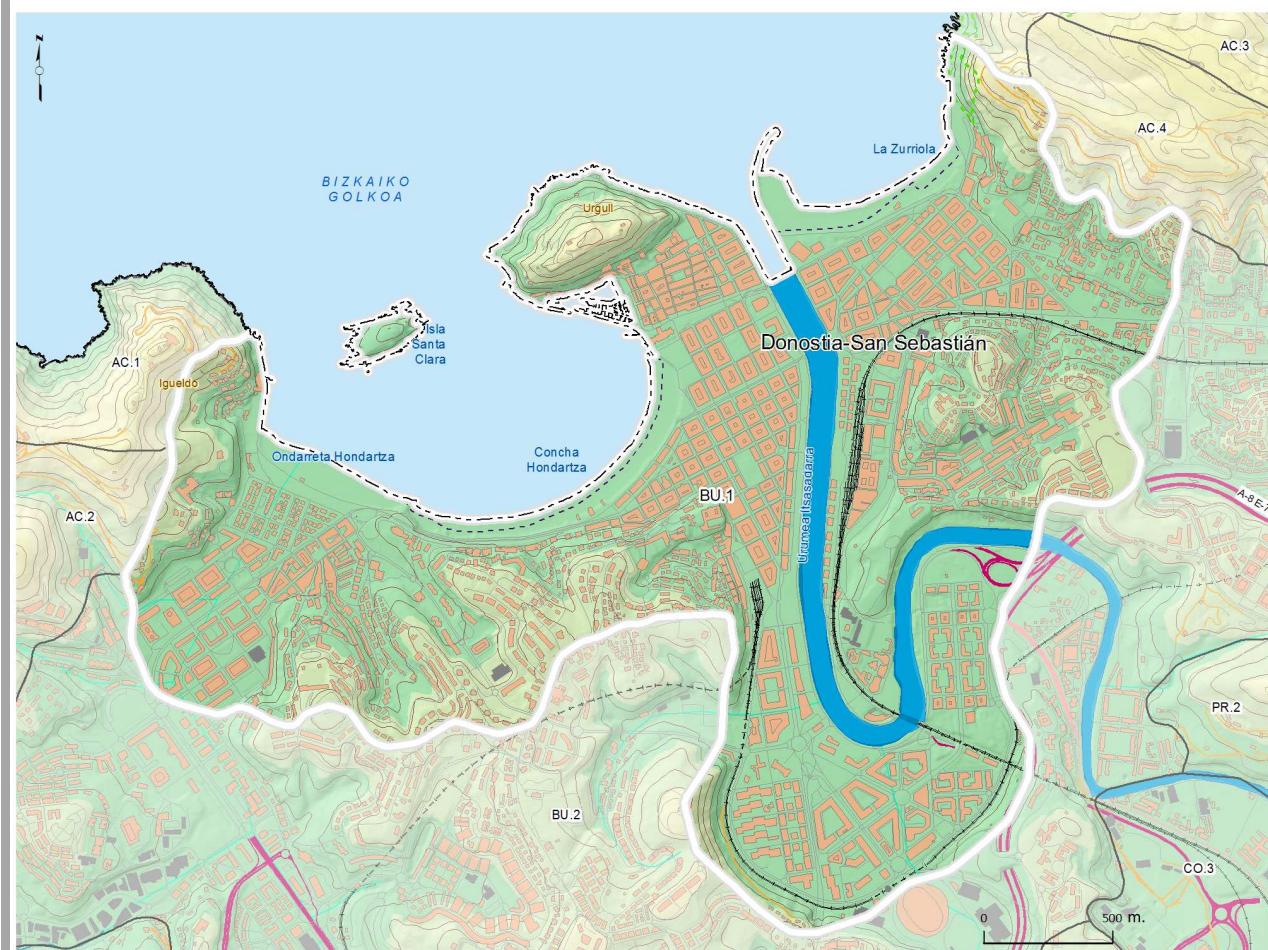
BAHÍA DE DONOSTIA



BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL



Sin duda uno de los paisajes más famosos del Área Funcional, del que probablemente más se haya escrito, representado por dos bahías urbanas separadas por la desembocadura del río Urumea y el pequeño monte Urgull, enmarcadas en sus extremos por las estribaciones de los acantilados de Igeldo y Ulia. El perfil urbano de Donostia-San Sebastián se dispone a modo de gradas sobre las playas, frente al paisaje marítimo. El tejido urbano íntimamente relacionado con el mar se adentra hacia el interior siguiendo la ría del Urumea. El frente litoral, la cuidada arquitectura, el pequeño puerto al abrigo del monte Urgull, los paseos marítimos y fluviales...forman en su conjunto un paisaje marinero urbano-natural cuyo valor le ha merecido ser un foco de atracción de visitantes, reconocido a escala internacional.



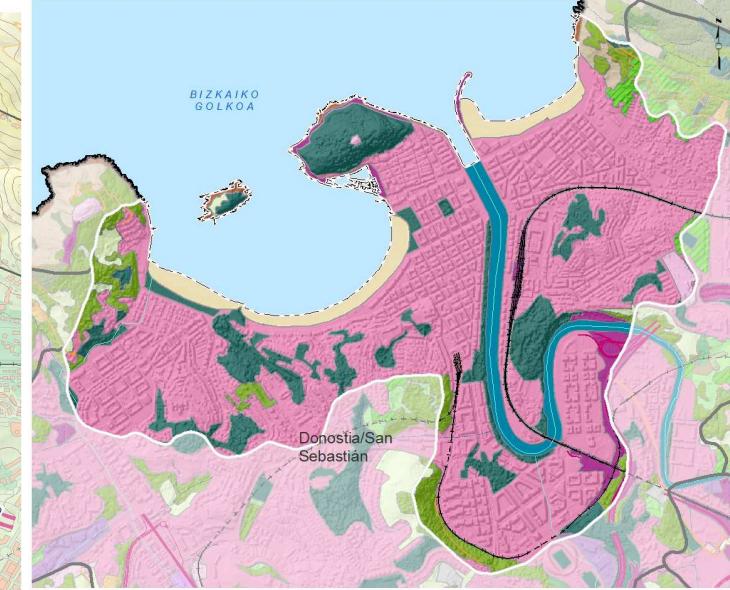
Altimetría (UP)

0 - 50 m
50 - 100 m
100 - 150 m
150 - 200 m
200 - 250 m

UP BU.1

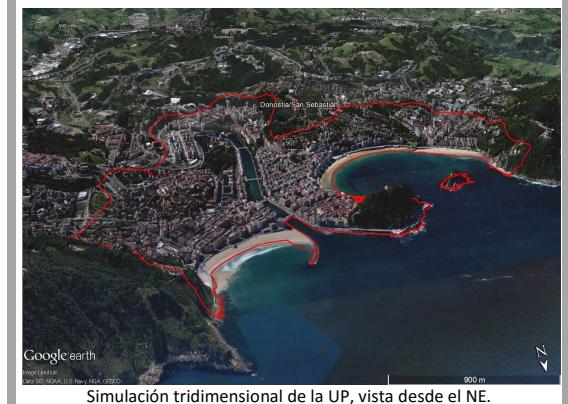
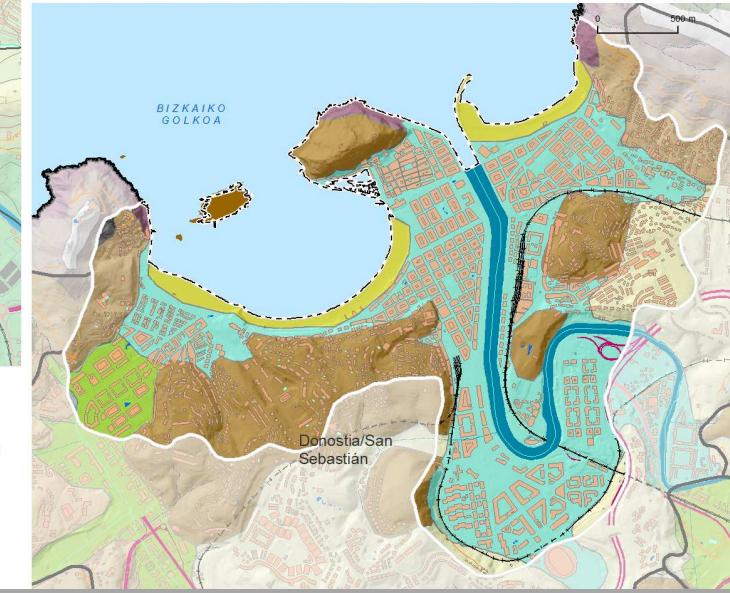
LEYENDA GENERAL

Unidades de Paisaje	Edificaciones	Autopistas y autopistas
Límite del Área funcional	Naves industriales	Carreteras principales
Términos municipales	Ríos principales	Otras vías con firme
PN y Red Natura	Embalses	Ejes de corrientes
	MAR	Vías ferreas
	Curvas de nivel (20 m)	



RELIEVE

LADERAS MEDIAS (10º-25º)
RELEYES SUAVEMENTE ALOMADOS
CERROS Y LOMAS
ACANTILADOS
PLAYAS
RIAS, ESTUARIOS Y MARISMAS
FONDOS DE VALLE



UNIDAD DE PAISAJE

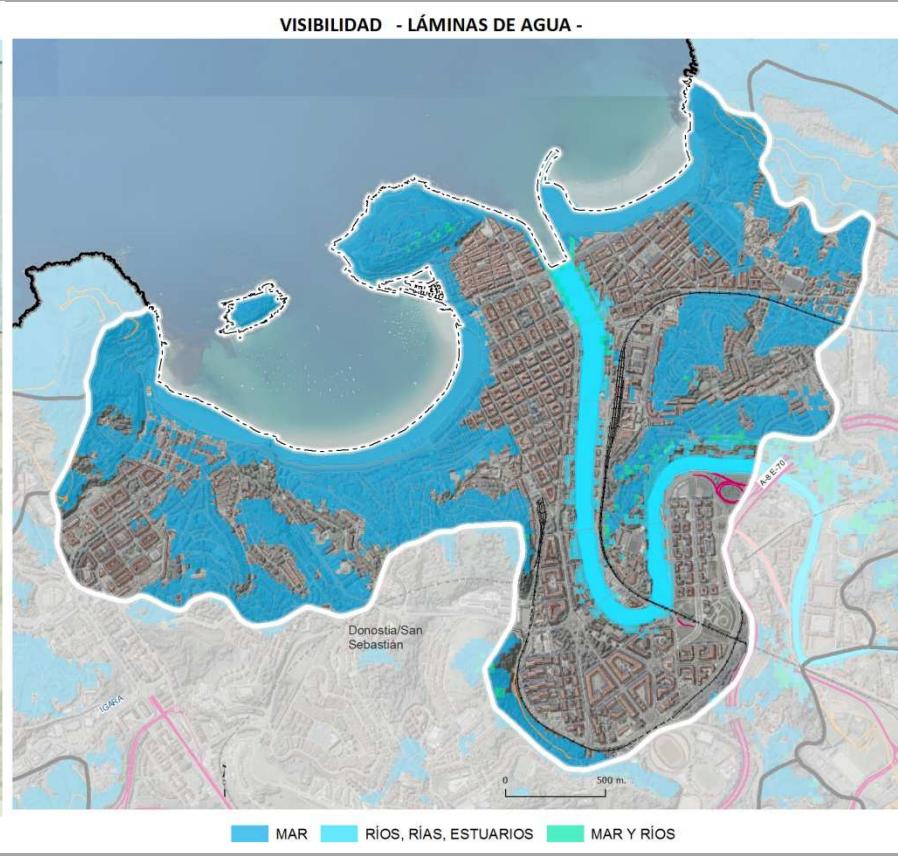
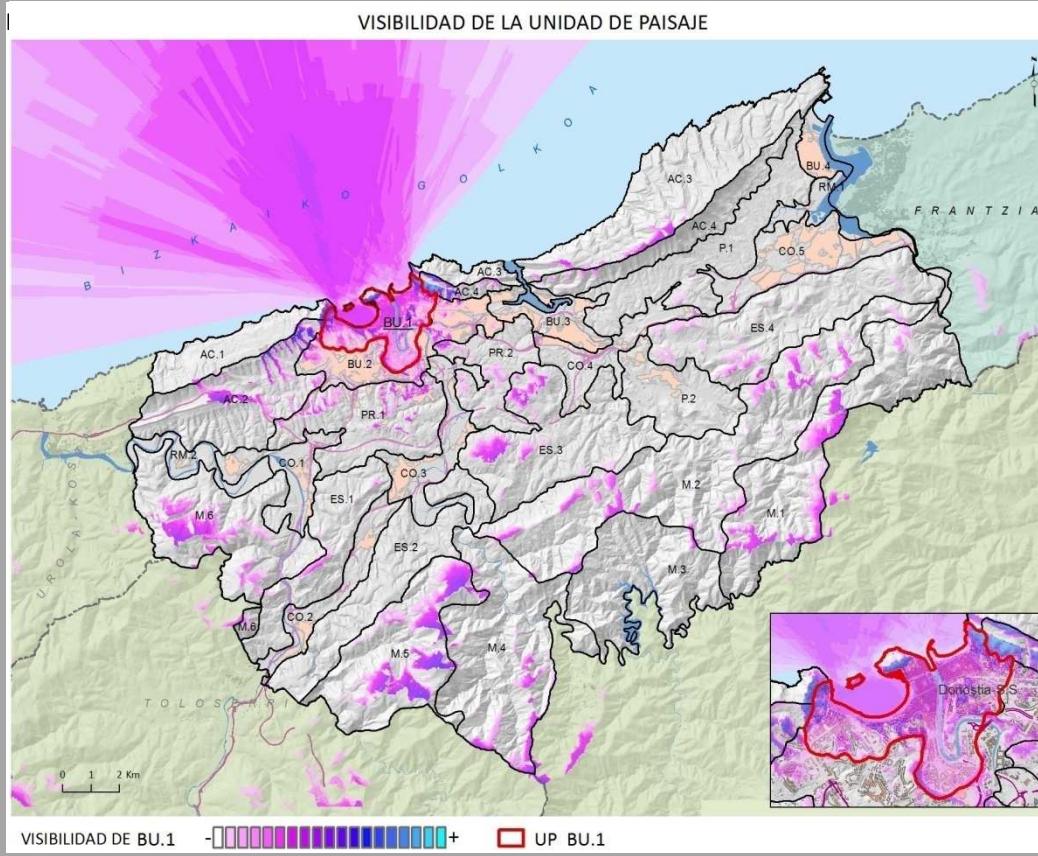
BAHÍA DE DONOSTIA

BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL



La bahía se extendía originalmente desde Igeldo hasta Ulia. Entre estas alineaciones costeras el río Urumea desembocaba dando lugar a una extensa superficie llana de zonas húmedas. La dinámica fluviomarina generó un tóbolo arenoso que unió Urgull, que hasta entonces emergía como islote dentro de la bahía, con la costa, modelando la actual fisonomía en dos entradas de mar diferenciadas: al oeste la bahía de La Concha queda separada por la península que forma el monte Urgull de la bahía de Zurriola, donde desemboca el Urumea junto al tóbolo que contribuyó a formar. La Concha, estructura geomorfológica ovalada por cuyo aspecto recibe el nombre, queda pues enmarcada en sus extremos por las estribaciones de los acantilados de Igeldo y Urgull. Entre ambos, emerge casi equidistante la Isla de Santa Clara, dominando las vistas hacia el mar desde las playas de la Concha y Ondarreta. En la bahía de Zurriola, al este entre el monte Urgull y el monte Ulia, desemboca la ría de Urumea, que gracias al espigón en su margen derecha ha permitido el desarrollo de la playa, abierta y con el más fuerte oleaje de la ciudad. Este paisaje natural configurado por el mar, los islotes, acantilados y playas arenosas, contrasta de forma armoniosa con el paisaje construido que ofrece la ciudad de Donostia-San Sebastián. En el siglo XII Sancho el Sabio, rey de Navarra, otorga a la villa el primer fuero, comenzando desde entonces un lento crecimiento hasta el siglo XIX, principalmente en torno al pie del monte Urgull. Su estratégica localización geográfica, la convirtió en un activo centro mercantil y plaza defensiva de casco amurallado. A lo largo de este periodo sufrió devastadores incendios, hecho que explica porqué solo quedan prácticamente de esta época las iglesias de S. Vicente y Sta. María, y el convento de San Telmo. A partir del siglo XIX cambia la configuración, la ciudad dejó de tener la condición de plaza militar, se derribaron las murallas, se reconstruyó la Parte Zaharra y se llevaron a cabo una serie de sucesivos ensanches hasta mediados del siglo XX, cuando se produjo una segunda expansión de la ciudad. Es en este periodo, entre el siglo XIX y la entrada a la segunda mitad del siglo XX, cuando se edifica la mayor parte del paisaje urbano que presenta la unidad. Se trata de las zonas más llanas localizadas a ambos lados de la desembocadura del Urumea y en la línea de costa. Gracias al encauzamiento de este tramo del río se ganaron terrenos tanto al mar, como a las zonas aluviales.

Comprende la Parte Vieja, o Parte Zaharra, barrio más antiguo de la ciudad, el frente litoral formado por el Paseo de la Concha, el Paseo Nuevo y los principales desarrollos de la ciudad acaecidos antes de la segunda mitad del XX: centro de la ciudad, barrio Antiguo, Amara y Gros, y parte de los primeros ensanches posteriores (Amara Berri). Presenta una población aproximada de 100.00 habitantes, repartida en zonas residenciales de cuidada y homogénea arquitectura, donde se intercalan áreas de residencias de lujo con otras más modestas, en un entramado urbano plano íntimamente relacionado con el mar y con el Urumea donde destacan especialmente los puentes que salvan la ría. La unidad completa su delimitación empleando precisamente este criterio de relación visual con el mar y la ría, también de 'pertenencia', incorporando las primeras lomas conectadas visualmente con éste y con el conjunto de la trama urbana anteriormente definida. Por el Este, abarca las laderas que ascienden por el Ulia, prolongación del barrio de Gros hasta la frontera visual marcada por el cementerio de Polloe. Por el Oeste, desde la estación de tren de Amara, integra los barrios de San Roque, Miraconcha y las villas prolongación de Ondarreta localizadas en las laderas del Monte Igeldo al final de la playa, frente al Peine de los vientos. Estas laderas de Igeldo y Ulia, al igual que Monte Urgull y la Isla de Santa Clara son elementos muy particulares de esta unidad, no sólo porque son los relieves que la delimitan, sino también por la percepción, a veces intangible, del patrimonio militar defensivo o de elementos como el antiguo tranvía eléctrico que ascendía desde Ategorrieta hasta Ulia o el aun activo funicular de Igeldo.



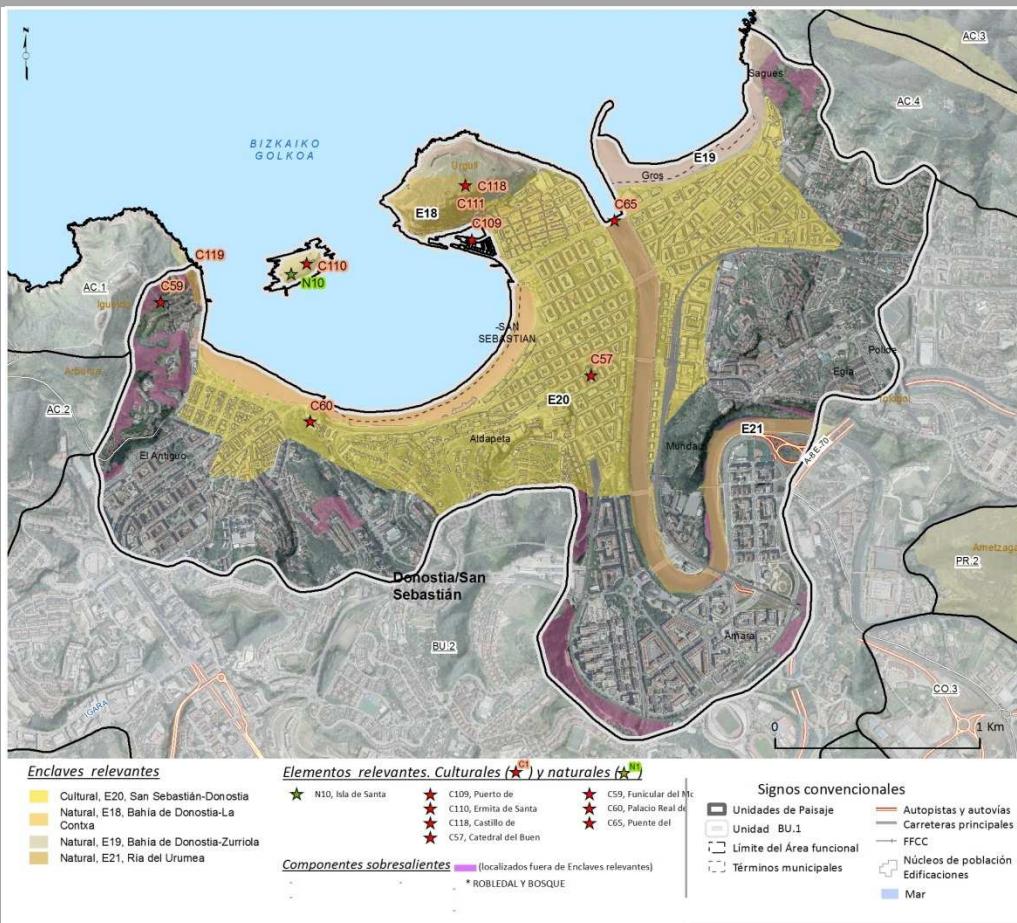
La Intervisibilidad visual se puede considerar alta si el análisis es relativo a la propia UP. En cambio, su visibilidad con el conjunto del AF es baja, con la excepción de los acantilados y laderas de Ulia, Urgull, Santa Clara e Igeldo y las primeras lomas tras el fondo plano de la línea de costa y llanada de la desembocadura del Urumea, visibles desde las zonas elevadas del AF. La visibilidad de estos elementos marca el paisaje de la unidad, su fondo escénico. El contacto visual con el mar es otro rasgo común de la unidad aunque se ve interrumpido en las zonas más planas y deprimidas de la desembocadura del Urumea, en las que es más notable el efecto de la barrera visual que ejercen los edificios.



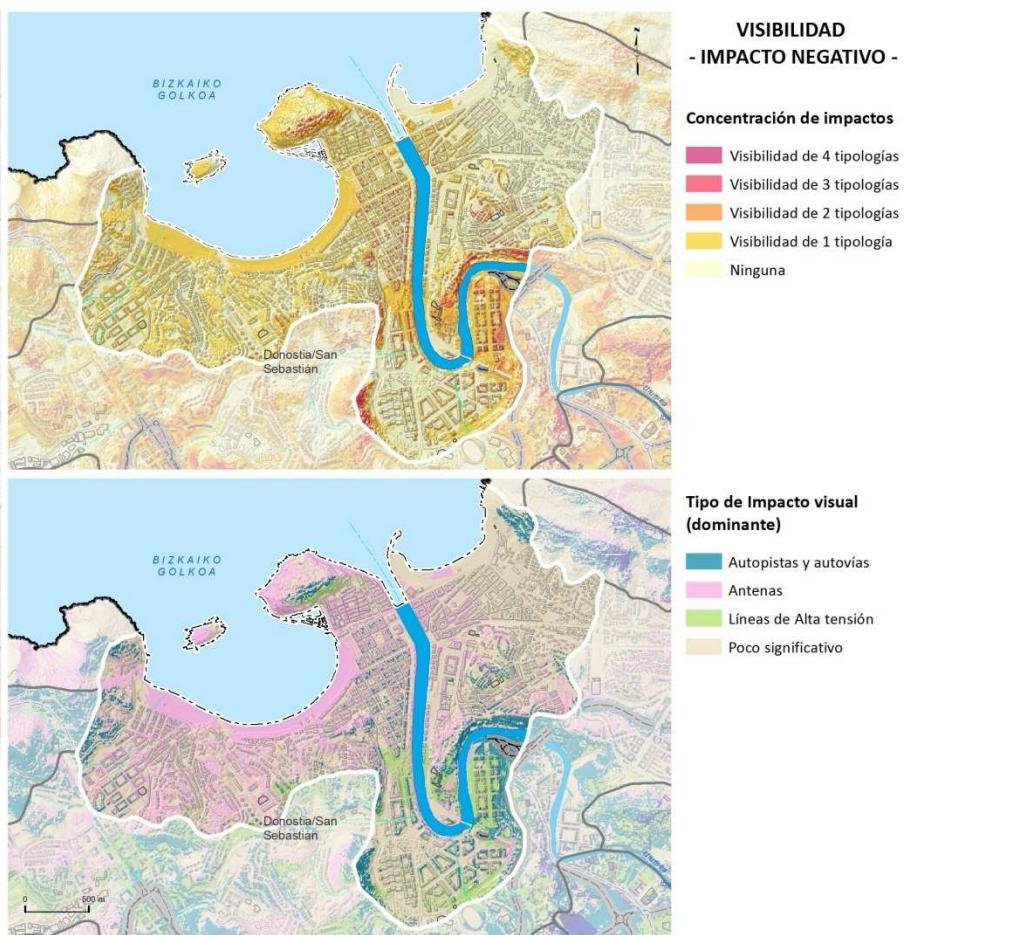
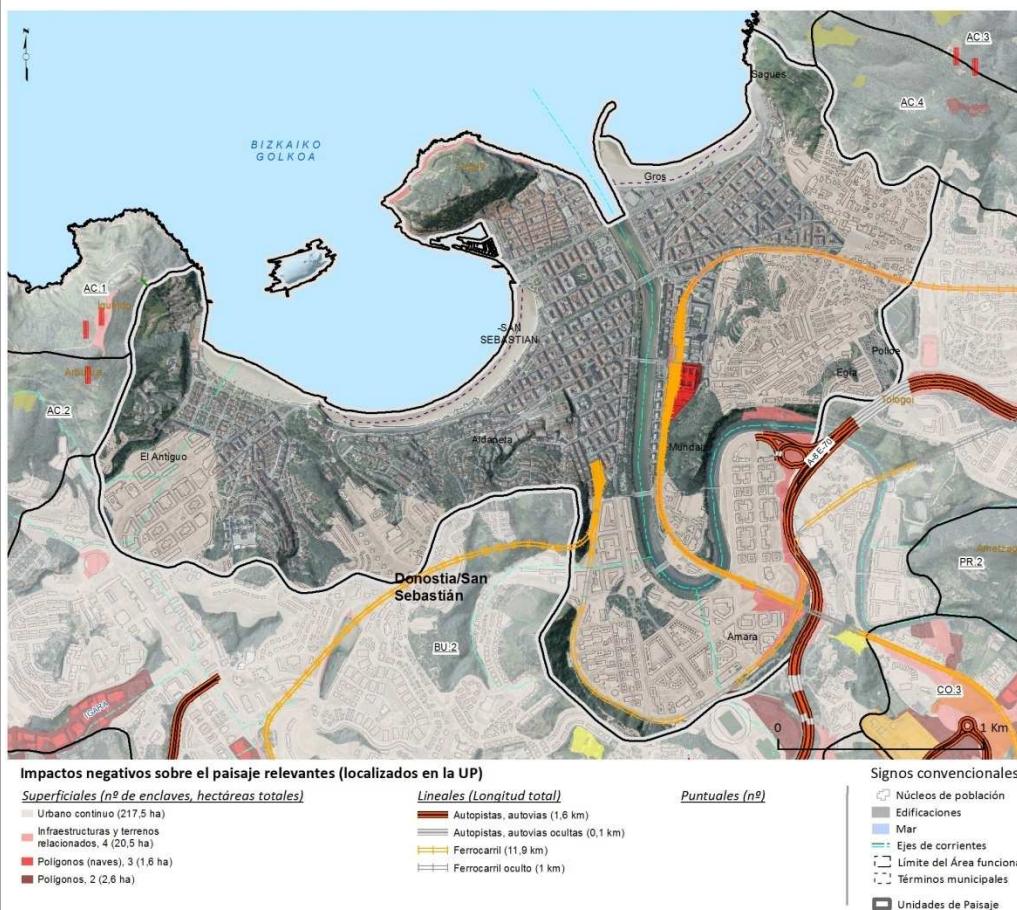
UNIDAD DE PAISAJE

BAHÍA DE DONOSTIA

CAUDAL POSITIVA DEL PAÍS AF / INTRÍNSECA -17011ERDA-Y ADOLIRIDA DERECHA-)



CAJAD NEGATIVA DEL PAÍS A EF (INTRÍNSECA -170) ERDA- Y ADOLIRIDA DEBECHA)



BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL

CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE

Enclaves paisajísticos naturales relevantes	Muy relevantes
Enclaves paisajísticos culturales relevantes	Muy relevantes
Elementos paisajísticos naturales relevantes	No relevantes
Elementos paisajísticos culturales relevantes	Muy relevantes
Componentes sobresalientes (fuera de enclaves relevantes)	Presentes
Vistas positivas	Muy relevantes

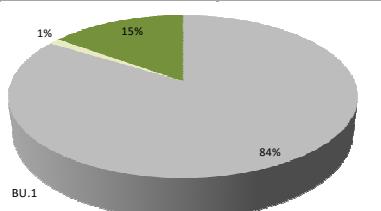
CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE

Superficies con impacto visual negativo	Presentes
Elementos lineales con impacto visual negativo	Presentes
Elementos puntuales con impacto visual negativo	No relevantes

CALIDAD ADQUIRIDA POR VALORES INTANGIBLES

Valores ecológicos	<i>No relevantes</i>
Valores intangibles (histórico-culturales)	<i>Muy relevantes</i>
Valores sociales	<i>Muy relevantes</i>

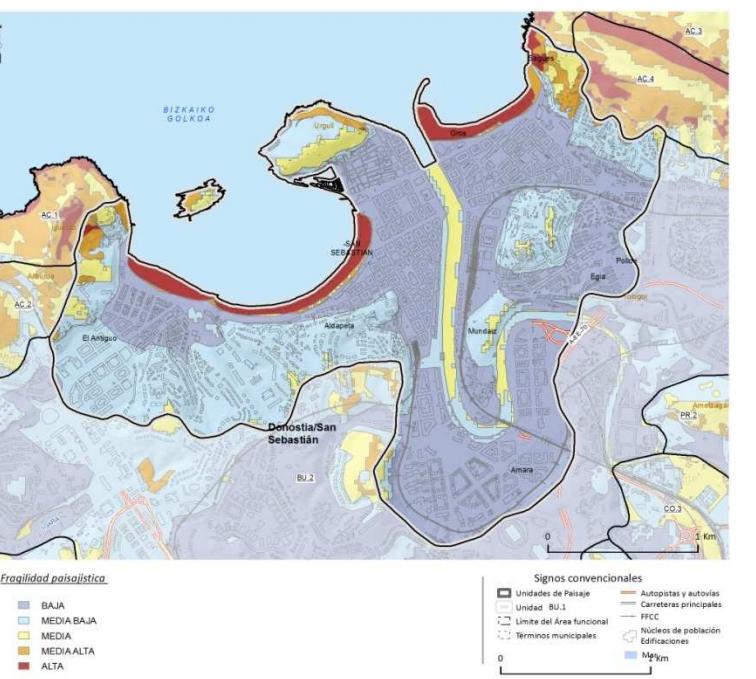
VALORES NATURALES VS VALORES PRODUCTIVOS



FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA

Fragilidad intrínseca	<i>Presentes</i>
Accesibilidad visual cotidiana	<i>Muy relevantes</i>
Accesibilidad visual contemplativa	<i>Muy relevantes</i>

FRAGILIDAD EN TRINSECA



BAHÍA DE DONOSTIA

ACCESSIONALIDAD VISUAL COTIDIANA



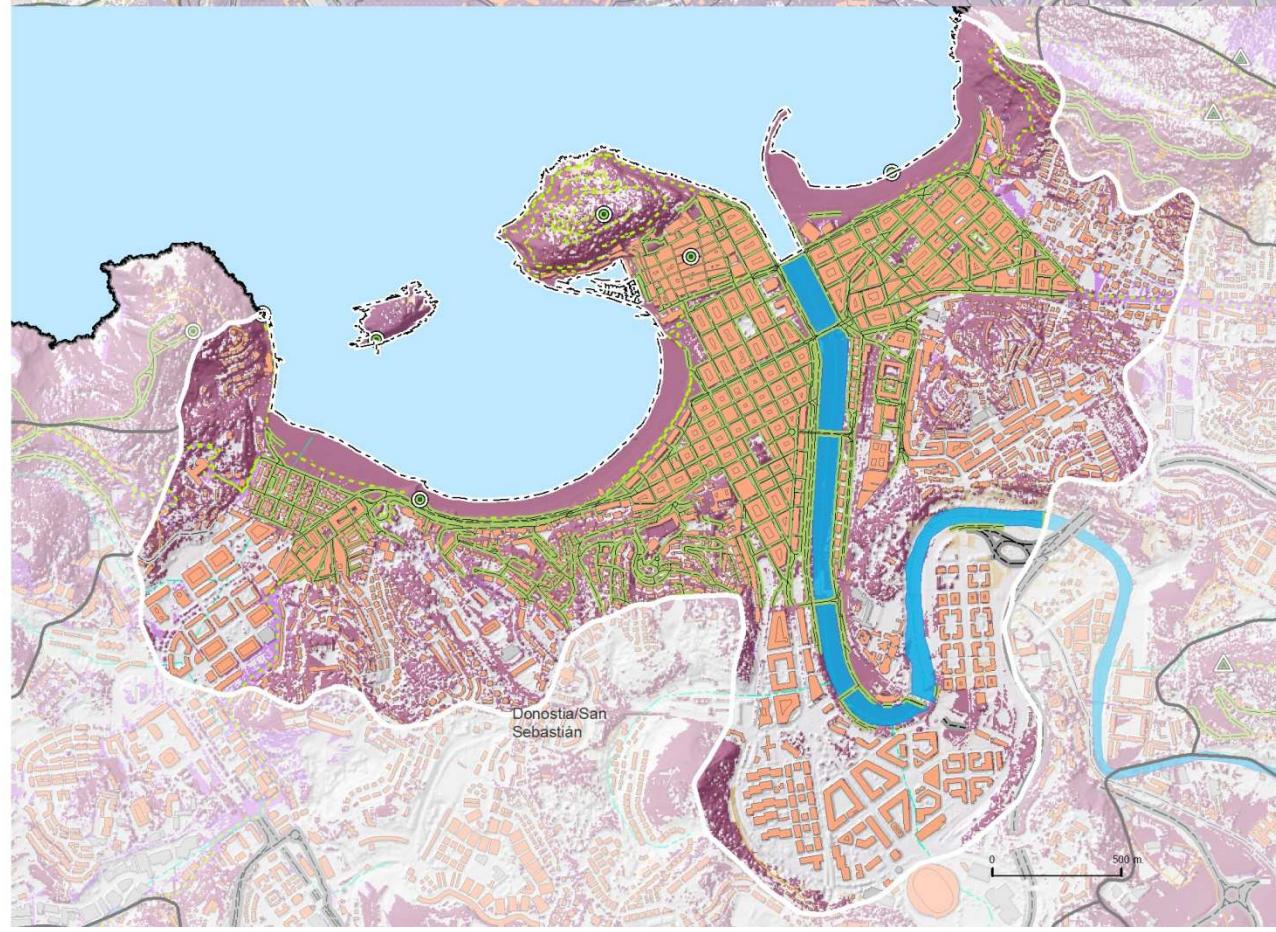
ACCESIBILIDAD VISUAL -COTIDIANA-

- Muy Alta
- Alta
- Media
- Baja
- Muy Baja
- Poco significativa

PUNTOS DE OBSERVACIÓN

- Autopistas y autovías
- Carreteras principales
- Otras vías revestidas
- FFCC
- Núcleos de población
- Edificaciones
- Naves industriales, terciario

ACCESSIONALIDAD VISUAL CONTEMPLATIVA



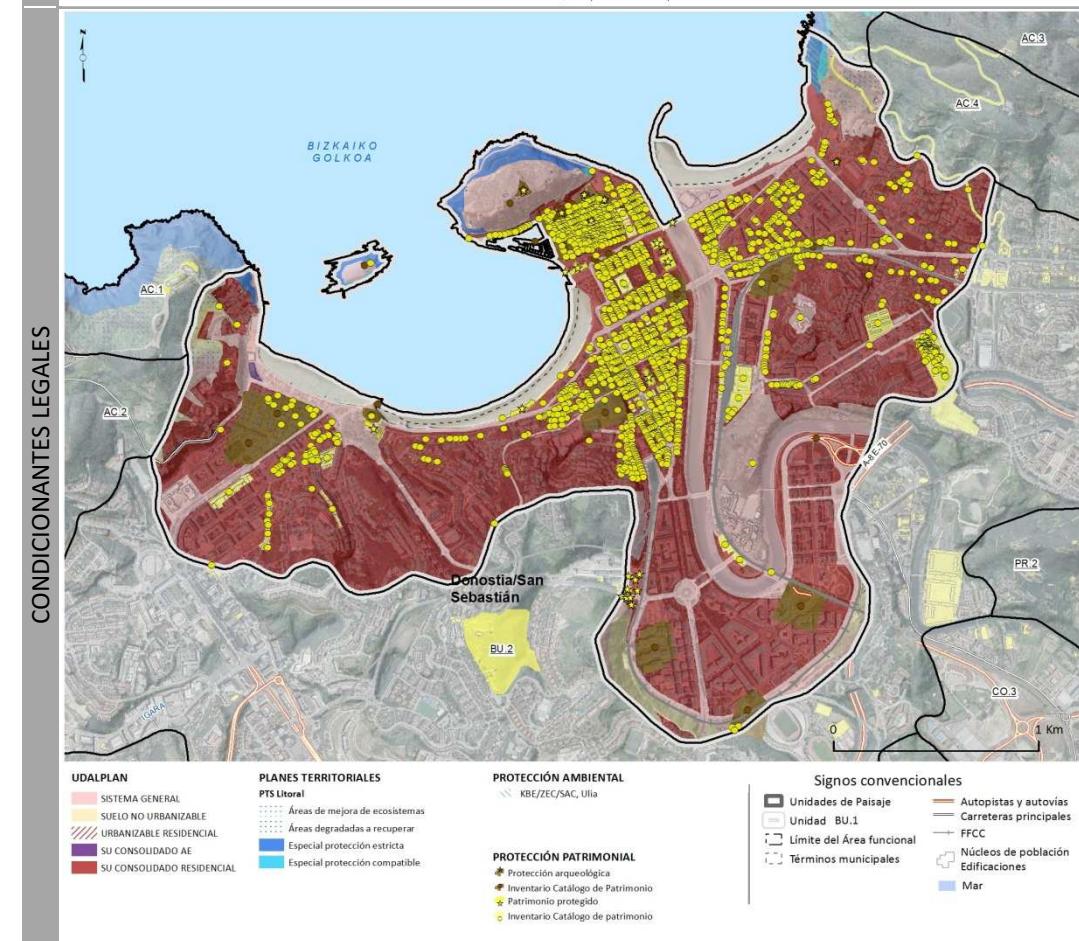
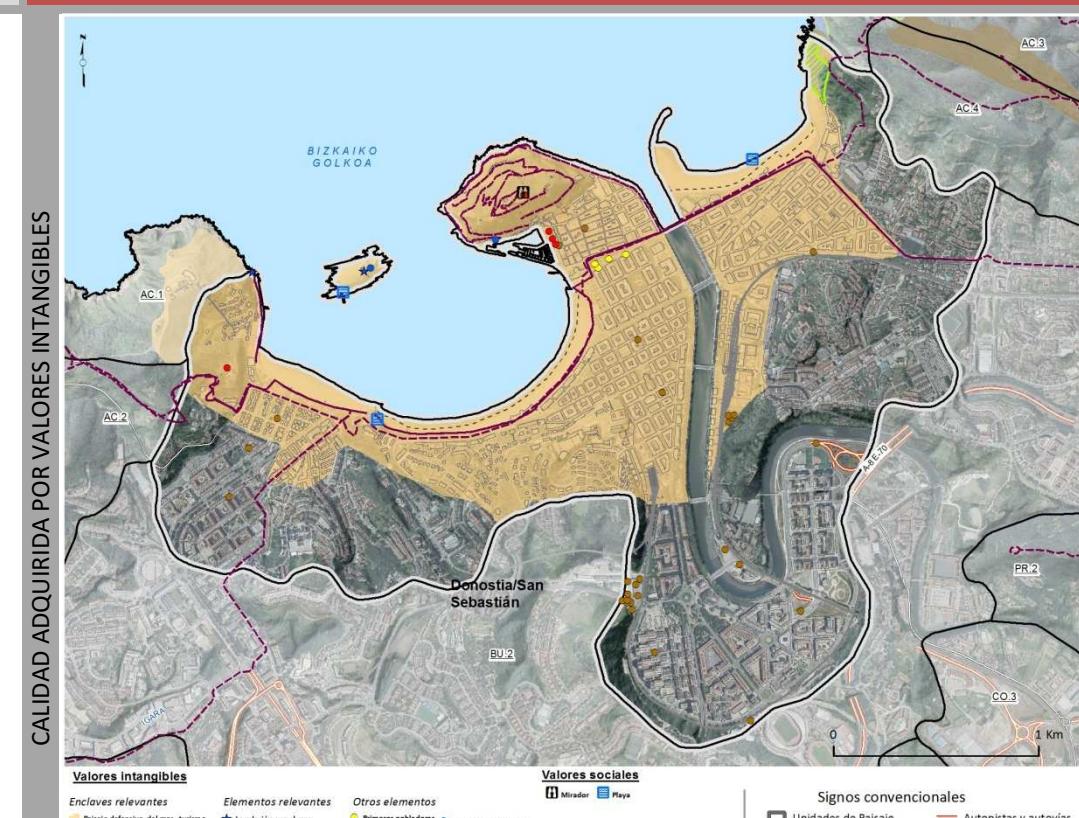
ACCESIBILIDAD VISUAL -CONTEMPLATIVA-

- Alta
- Media
- Baja
- Poco significativa

PUNTOS DE CONTEMPLACIÓN

- Punto principal
- Punto secundario
- Carreteras paisajísticas
- Itinerarios a pie o bicicleta

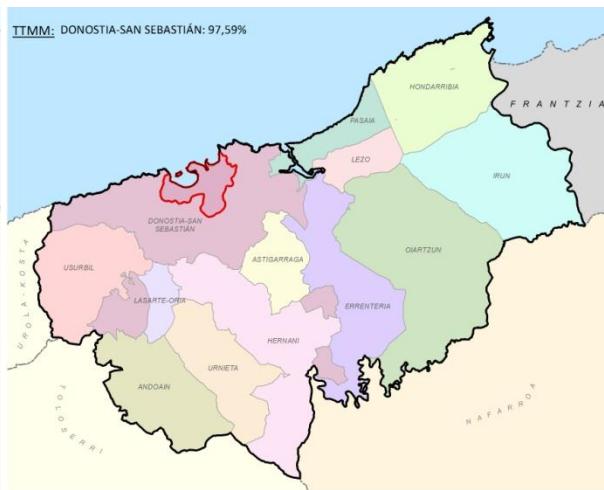
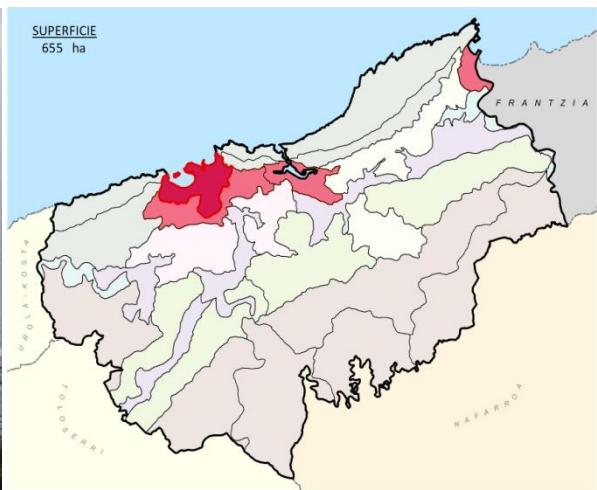
BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL



BAHÍA DE DONOSTIA



BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL



El frente litoral de Donostia/San Sebastián, y la bahía en la que desemboca el Urumea entre los montes Igeldo Urgull, forman en su conjunto un paisaje marinero urbano-natural cuyo valor le ha merecido ser un foco de atracción de visitantes, reconocido a escala internacional. Este paisaje natural configurado por el mar, los montes que lo enmarcan, los islotes, acantilados y playas arenosas, contrasta de forma armoniosa con el paisaje construido que ofrece la ciudad de Donostia/San Sebastián. A esto hay que sumar la cuidada arquitectura del frente litoral, el pequeño puerto al abrigo del monte Urgull, los paseos marítimos, los paseos fluviales y el tejido urbano íntimamente relacionado con el mar que se adentra hacia el interior siguiendo la ría del Urumea.

Estas laderas de Igeldo y Uria, al igual que Monte Urgull y la Isla de Santa Clara son elementos muy particulares de esta unidad, no sólo porque son los relieves que la delimitan, sino también por la percepción, a veces intangible, del patrimonio militar defensivo o de elementos como el antiguo tranvía eléctrico que ascendía desde Ategorrieta hasta Uria o el aún activo funicular de Igeldo.

El objetivo general para esta unidad es su mejora, para lo que se proponen medidas concretas que incluyen la conservación de componentes y elementos sobresalientes.

OCP con carácter general:

Conservación y mejora

AEIP

Conservación general del carácter y sus principales valores, mediante la protección de componentes y elementos sobresalientes. Requiere la mejora visual de componentes y elementos concretos.

OCP ESPECÍFICOS:

G.1. Incorporar el recurso paisaje con un mayor peso dentro del análisis de alternativas a lo hora de localizar futuros desarrollos. Área de carácter estratégico del Urumea.

OCP en relación a asentamientos urbanos. (U).

U.C.1 Conservar los cascos urbanos singulares.

- Antiguo y fachada litoral de Donostia/San Sebastián.

OCP en relación a infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones

I.M.1 Mejorar (elementos y vistas) de infraestructuras de transporte.

- Vías férreas.
- Autopistas, autovías y vías de doble calzada.

I.M.2. Integración paisajística de depósitos e infraestructuras de transporte de energía y telecomunicaciones.

- Depósitos.

OCP en relación a patrimonio cultural. (P).

P.C.1 Conservar y mantener el patrimonio: militar, religioso, industrial, civil, etnográfico así como los caminos históricos como ejes vertebradores del paisaje.

- Camino de Santiago (recorrido costa).
- Castillo de Urgull. (Donostia/San Sebastián).
- Catedral del Buen Pastor. (Donostia/San Sebastián).

- Ermita de Santa Clara. (Donostia/San Sebastián).
- Funicular del Monte Igeldo. (Donostia/San Sebastián).
- GR-121 (Vuelta a Guipuzkoa).
- GR-34.
- Palacio Real de Miramar. (Donostia/San Sebastián).
- Paseo Nuevo. (Donostia/San Sebastián).

- Peine de los vientos (Donostia/San Sebastián).

• Puente del Kursaal. (Donostia/San Sebastián).

• Puerto de Donostia.

• Torre de telegrafía óptica de Donostia/San Sebastián.

• Urgull. (Donostia/San Sebastián).

P.M.1 Mejorar, restaurar, y poner en valor el Patrimonio Cultural paisajísticamente relevante.

- Torre de telegrafía óptica de Donostia/San Sebastián.
- Iglesia de Santa María (Donostia / San Sebastián)
- Iglesia de San Vicente (Donostia / San Sebastián)
- Museo de San Telmo (Donostia / San Sebastián)

N.C.3. Conservar el paisaje de las principales láminas de agua y su vegetación asociada.

- Ría del Urumea.

N.C.4 Conservar los recursos fisiográficos.

- Bahía de Donostia-La Concha
- Bahía de Donostia-Zurriola

N.R.1 Restaurar paisajes naturales, actualmente degradados o desaparecidos.

- Márgeles con infraestructuras de comunicación. Rio Urumea, (PTS de Márgeles de Ríos y Arroyos).

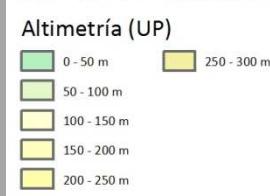
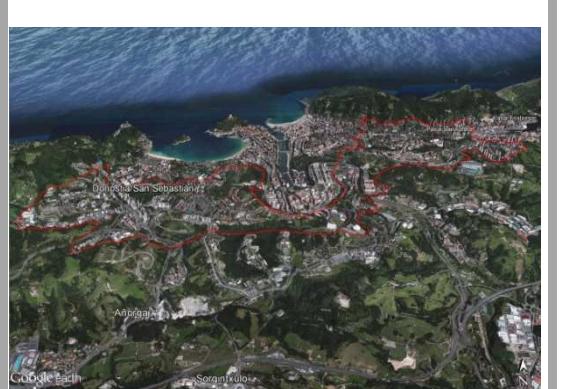
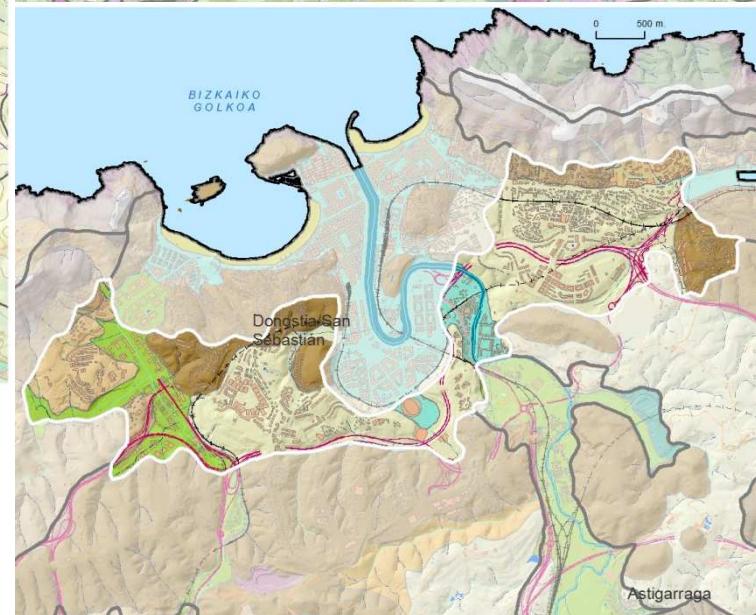
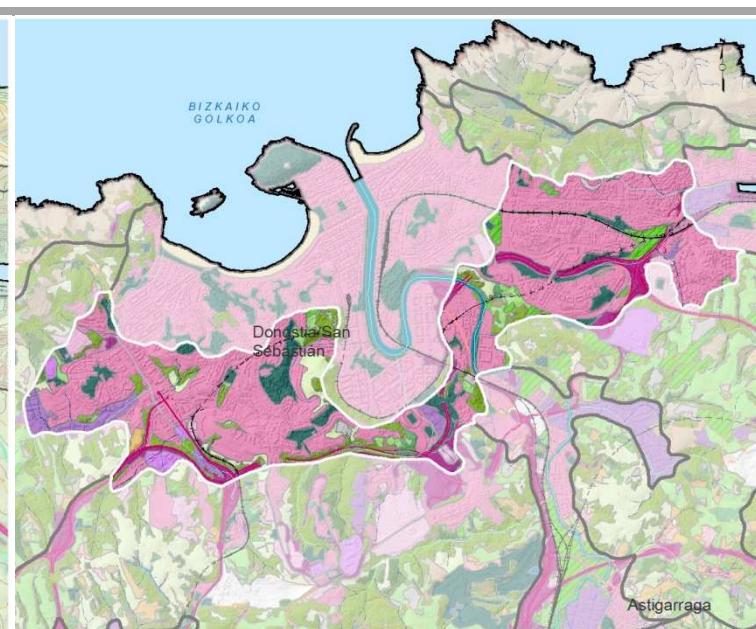
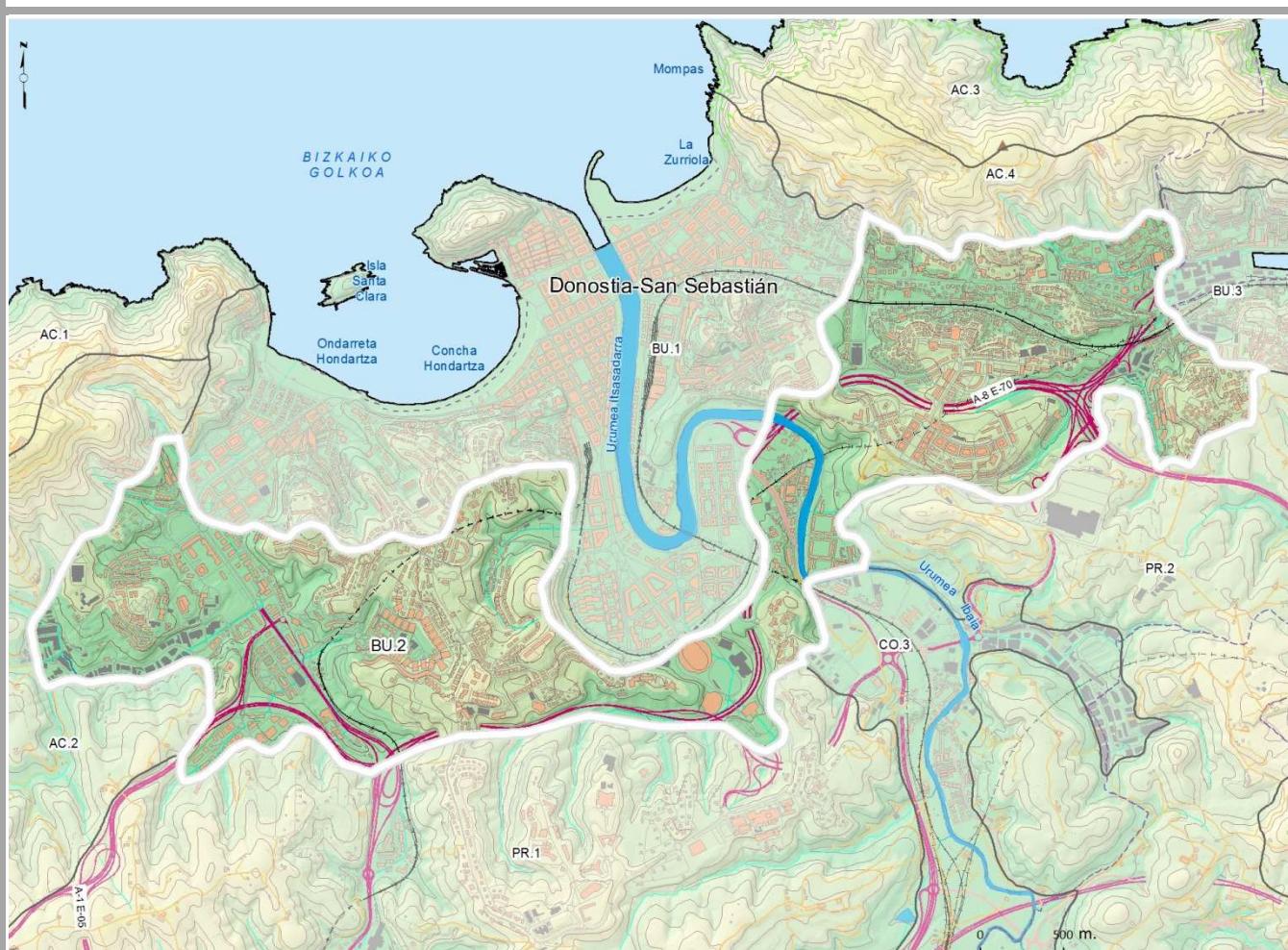
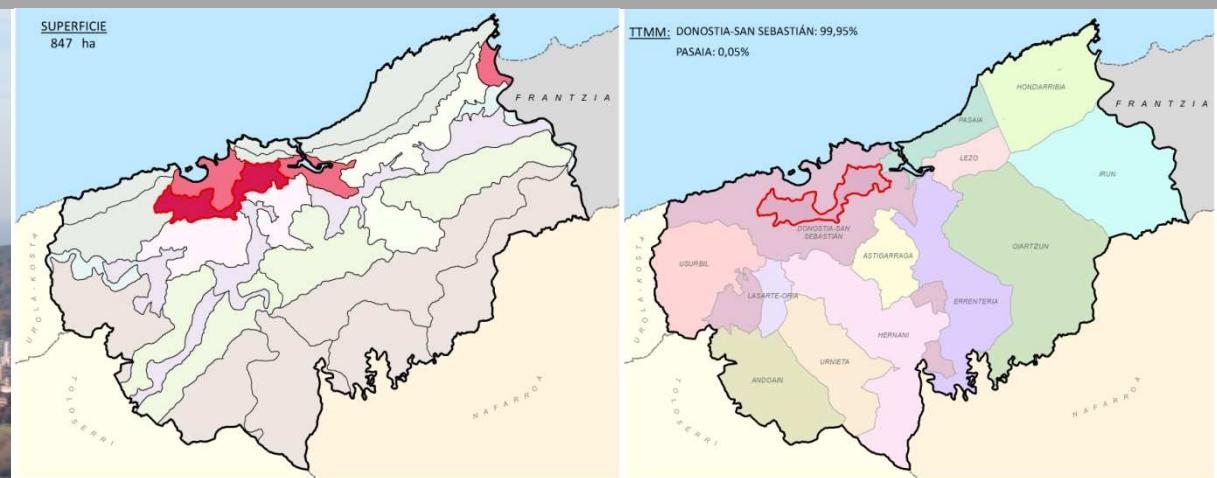
UNIDAD DE PAISAJE

CINTURÓN PERIFÉRICO DE DONOSTIA



Comprende el tejido urbano que bordea el centro de la ciudad, Unidad *Bahía de Donostia*. Se percibe como una banda de relieve alomado con cerros dispersos, con carácter urbano, formada por un paisaje heterogéneo de barrios obreros, urbanizaciones de unifamiliares, grandes zonas de equipamientos y servicios, atravesado por numerosas infraestructuras, que configuran el paisaje de la ciudad más desconectado del mar. A medio camino entre los ámbitos paisajísticos de *relieves alomados del prelitoral* y *Bahías y áreas urbanas del litoral*, se incluye en éste último por su intensa urbanización y su fuerte conexión con el resto de la ciudad, de la que forma parte.

BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL



LEYENDA GENERAL

- | | | | | | |
|--|---------------------------|--|------------------------------|--|---------------------------|
| | Unidades de Paisaje | | Edificaciones | | Autopistas y autovías |
| | Límite del Área funcional | | Naves industriales | | Carreteras principales |
| | Términos municipales | | Ríos principales
Embalses | | Otras vías con firmamento |
| | PN y Red Natura | | MAR | | Ejes de corrientes |
| | | | Curvas de nivel (20 m) | | Vías ferreas |

UNIDADES DE PAISAJE: BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL

UNIDAD DE PAISAJE

BU.2

CINTURÓN PERIFÉRICO DE DONOSTIA

BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL

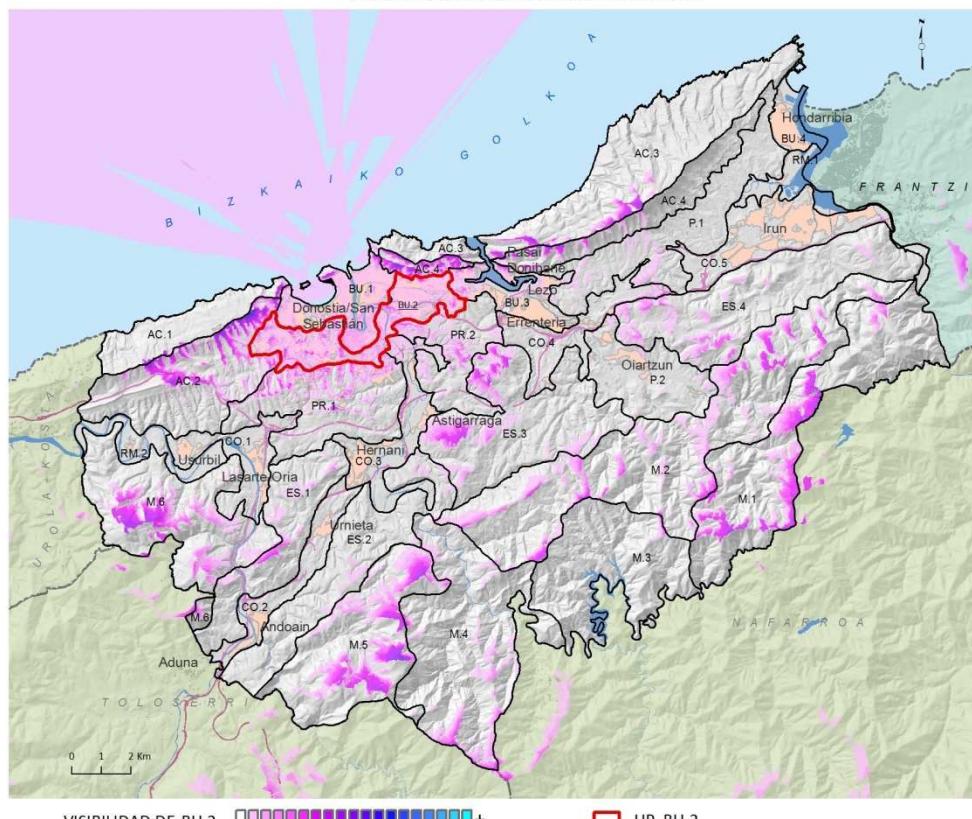


Zona situada entre los corredores perimetrales a la costa, estructurada por lomas suaves y pequeñas vaguadas, entre las que emergen cerros de baja cota. Espacio de expansión natural de la ciudad de Donostia-San Sebastián, en el que viven algo menos de la mitad de sus habitantes (80.000), su tejido urbano se ha ido configurando en diversas zonas caracterizadas por sus contrastes morfológicos, funcionales y sociales: barrios residenciales, barrios obreros y áreas de equipamiento.

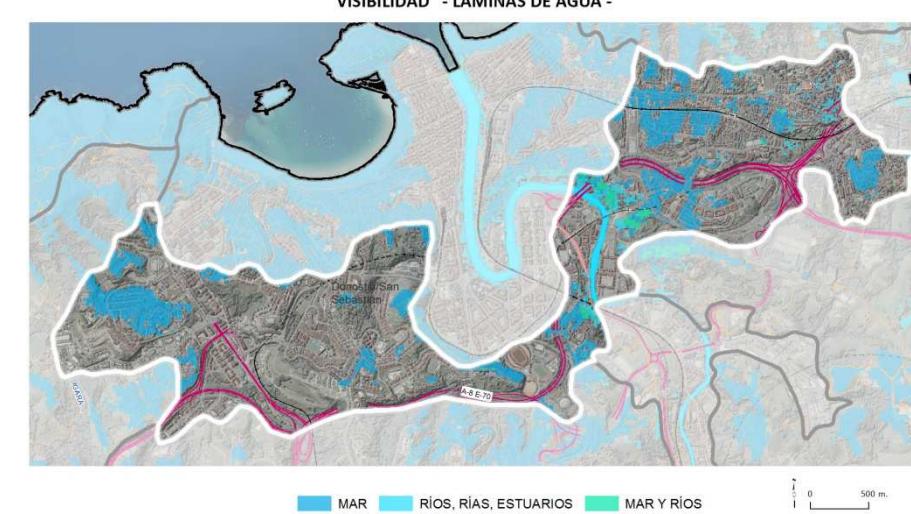
Comenzó su desarrollo urbano en la segunda mitad del siglo XX una vez agotado el suelo más favorable para la expansión de la ciudad. La protección oficial y la subvención a la construcción de viviendas en la década de los sesenta, generó un fuerte proceso de expansión urbana que afectó especialmente a lo que ahora es el *Cinturón periférico de Donostia*. Hacia el este, en el eje que enlaza con Pasaia y Errenerria, se desarrolló una masa urbana prácticamente continua de edificaciones residenciales e industriales, entre las que destacan, por su densidad y altura de edificios, los barrios de Ulia-Ategorrieta, Intxaurrendo, Bidebieta y Larratxo. Tras su primer desarrollo y de forma paulatina se fue urbanizando el conjunto del cinturón en un crecimiento de sectores que comenzó a aprovechar para su expansión las mayores pendientes de los relieves limítrofes. En el sector suroccidental y occidental, se fue desarrollando una amplia gama de tejidos urbanos heterogéneos, con diferentes grados de transformación, consolidación y deterioro, en los que quedaron retazos de áreas rurales, sin un grado tan elevado de continuidad, pero sujetas a grandes cambios en las últimas décadas, como el desarrollo del Campus y facultades universitarias, el parque empresarial de Zuatzu y urbanizaciones residenciales.

En definitiva, la estructura y el aspecto de las edificaciones, en contraposición a *Bahía de Donostia*, y el relieve, que a su vez explica las condiciones de visibilidad, más desconectado del mar, son aspectos que la caracterizan y la distinguen como unidad propia. Entre las fronteras paisajísticas que la limitan por su exterior, son relativamente claras la separación con las laderas abruptas del Mendizorrotz por el oeste y con las propias de la alineación del Monte Ulia por el norte. También con la *Bahía de Pasaia*, donde las populares torres de 15 pisos de la zona conocida como "La Paz", ejercen de frontera visual entre el cinturón y el espacio urbano de Pasaia. Esta frontera es además límite entre los términos municipales, al que va asociado a un cambio de un factor intangible como es el sentimiento de pertenencia, que aquí presenta un aspecto muy diferenciado. De igual forma, la delimitación con *Bahía de Donostia*, pese a estar identificada por otros criterios paisajísticos, puede estar igualmente sujeta a una valoración subjetiva de 'pertenencia' a la 'almendra central' o a su más inmediata periferia. La distinta configuración respecto a las formas y distribución de las edificaciones industriales se hace patente en el límite con el *Corredor del bajo Urumea*. Sin embargo, los límites con las unidades de claro carácter periurbano integradas en *Relieves alomados del prelitoral*, están sujetos a dinámicas muy activas. La autopista de circunvalación GI 20 ofrece una frontera visual estable por el oeste hasta la zona de carácter deportivo donde se localizan el estadio y velódromo de Anoeta, identificadas dentro del cinturón, al igual que el acuartelamiento de Loyola, a los pies del enclave Lau Haizeta dentro ya de *Espacios periurbanos entre el Urumea y el Oiartzun*. El límite continúa hacia el noreste, incorporando Buztintxulo hasta Larratxo, que al igual que Mirakruz, se identifica separado de la *Bahía de Pasaia*.

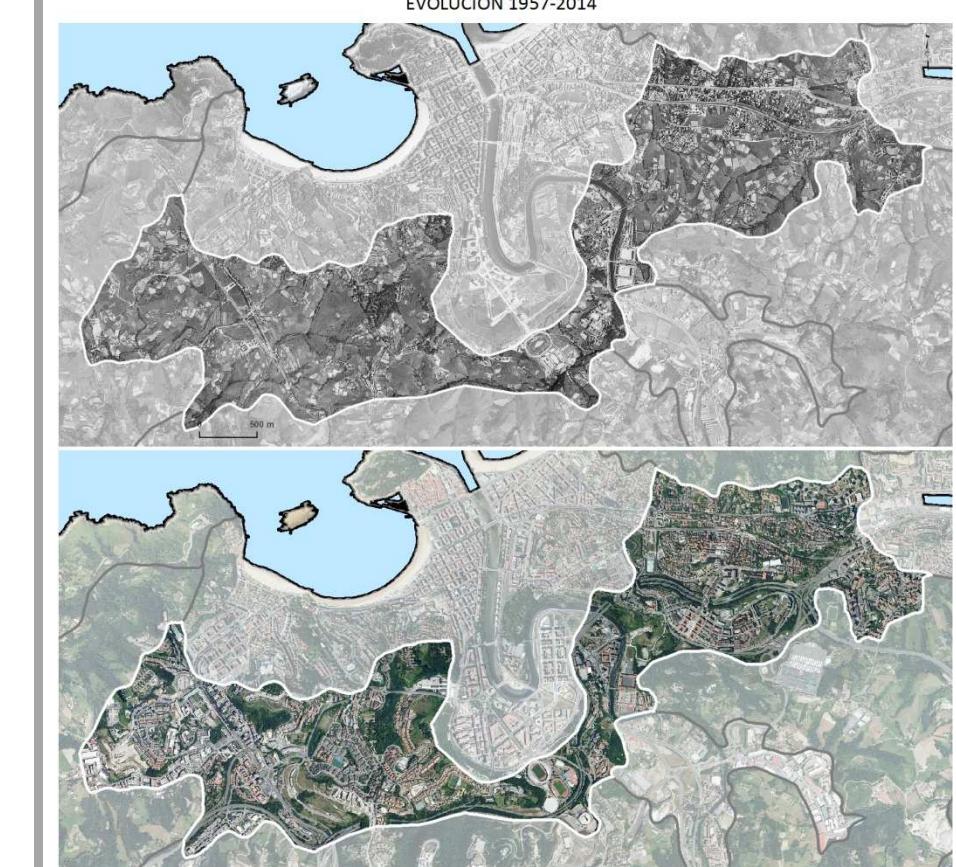
VISIBILIDAD DE LA UNIDAD DE PAISAJE



VISIBILIDAD - LÁMINAS DE AGUA -



EVOLUCIÓN 1957-2014

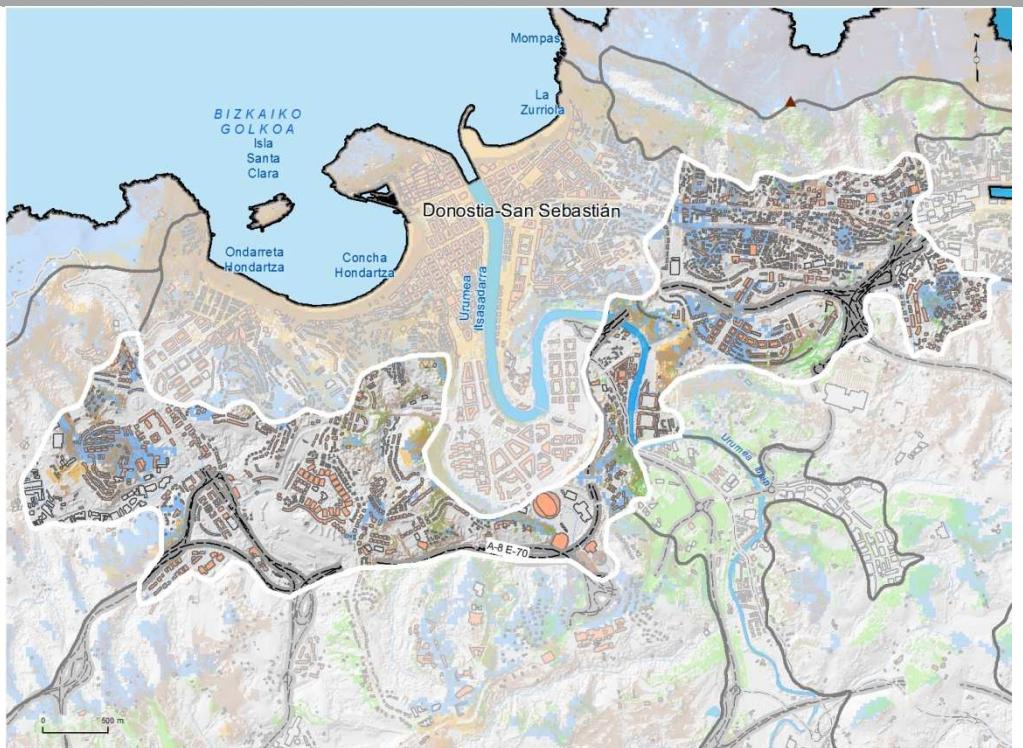
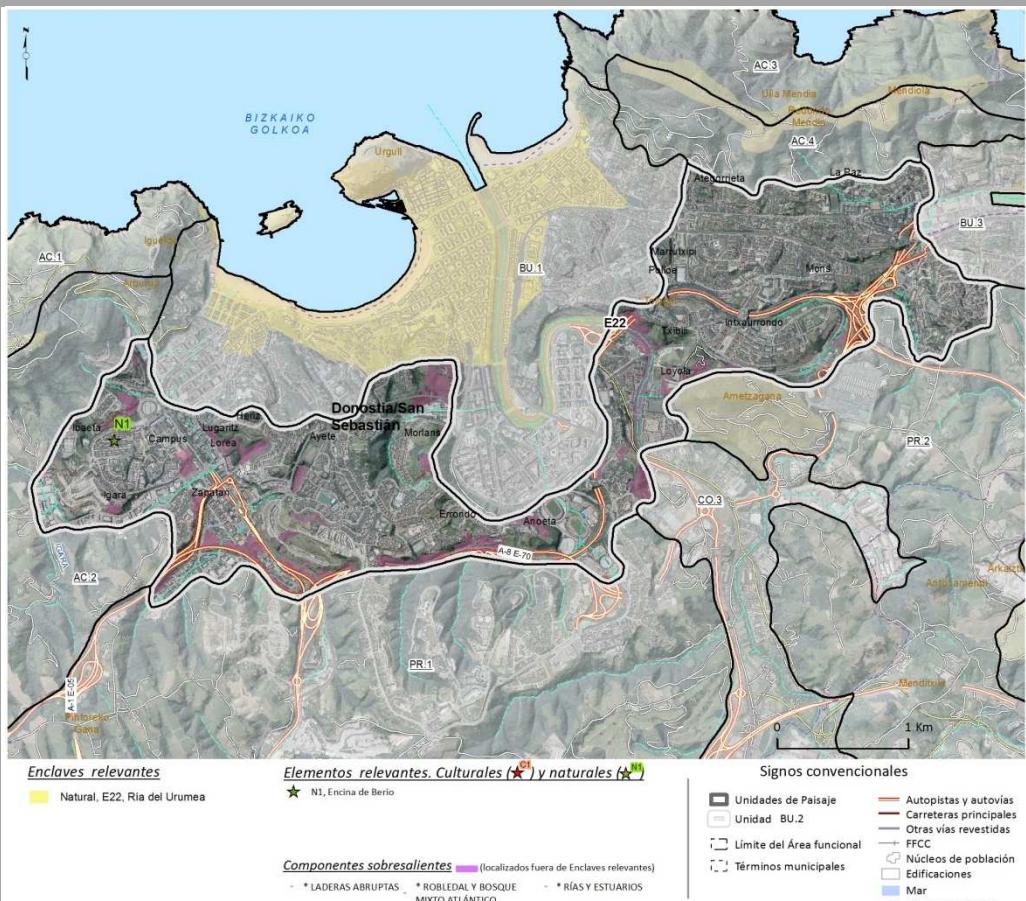


La intervisibilidad visual en el interior de la UP es baja en las zonas deprimidas constituidas por las vaguadas, y media en la coronación de las lomas. Presenta una orientación general de 'espaldas' al mar a excepción de las mencionadas lomas. En relación con el resto de AF, mantiene cierta conexión con la unidad de la *Bahía de Donostia* y es especialmente visible desde las laderas y cimas próximas de las alineaciones costeras del Mendizorrotz y del Ulia, al oeste y este respectivamente, así como desde Santiagomendi y San Marcos, al sur.

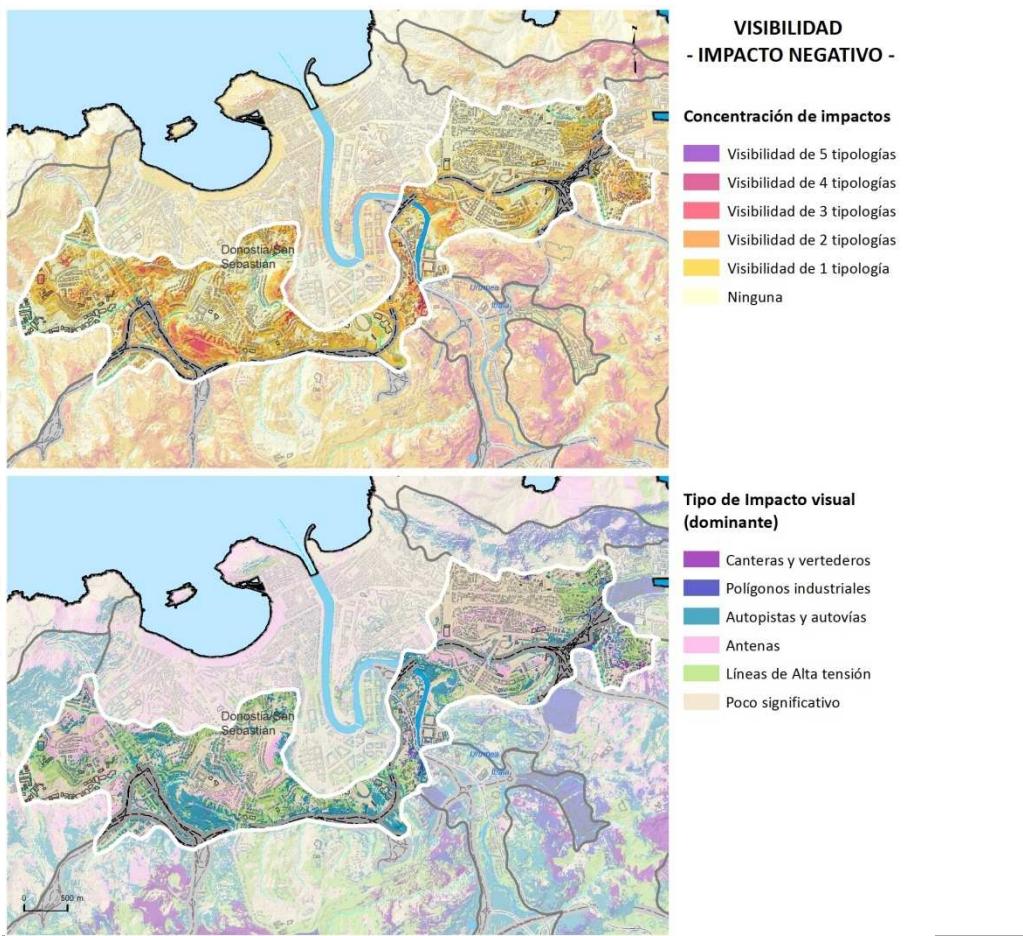
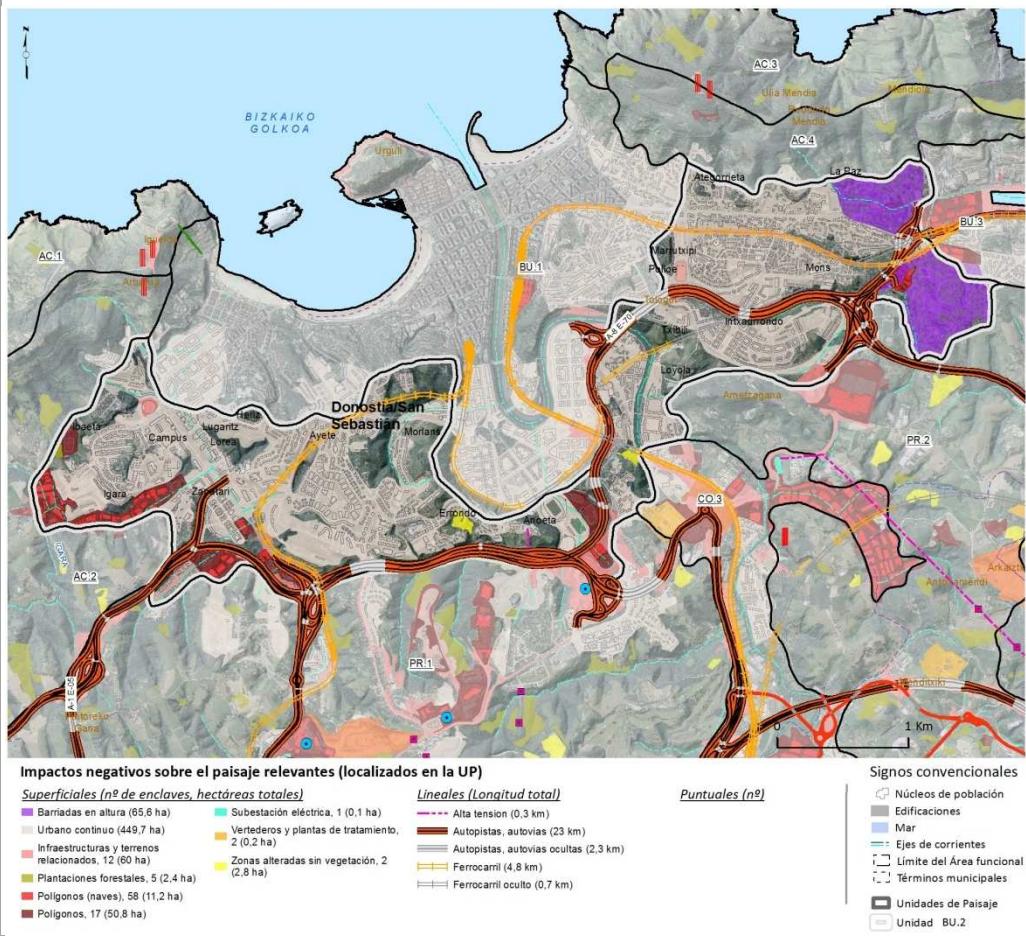
UNIDAD DE PAISAJE BU.2

CINTURÓN PERIFÉRICO DE DONOSTIA

CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE (INTRÍNSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE (INTRÍNSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)

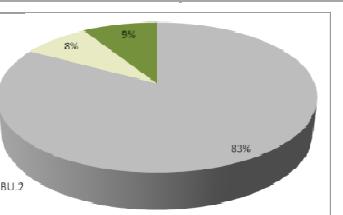


UNIDADES DE PAISAJE: BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL

BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL

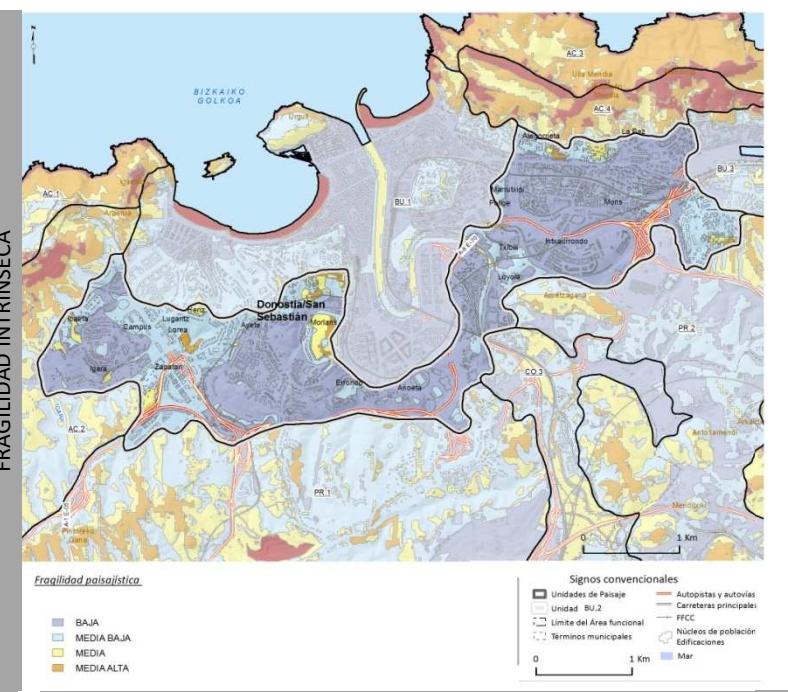
EVALUACIÓN	
CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE	
Enclaves paisajísticos naturales relevantes	Presentes
Enclaves paisajísticos culturales relevantes	No relevantes
Elementos paisajísticos naturales relevantes	Presentes
Elementos paisajísticos culturales relevantes	No relevantes
Componentes sobresalientes (fuera de enclaves relevantes)	Presentes
Vistas positivas	No relevantes
CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE	
Superficies con impacto visual negativo	Presentes
Elementos lineales con impacto visual negativo	Muy relevantes
Elementos puntuales con impacto visual negativo	No relevantes
Vistas negativas	Muy relevantes
CALIDAD ADQUIRIDA POR VALORES INTANGIBLES	
Valores ecológicos	No relevantes
Valores intangibles (histórico-culturales)	No relevantes
Valores sociales	Presentes

VALORES NATURALES VS VALORES PRODUCTIVOS



FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA

Fragilidad intrínseca	Presentes
Accesibilidad visual cotidiana	Muy relevantes
Accesibilidad visual contemplativa	Muy relevantes

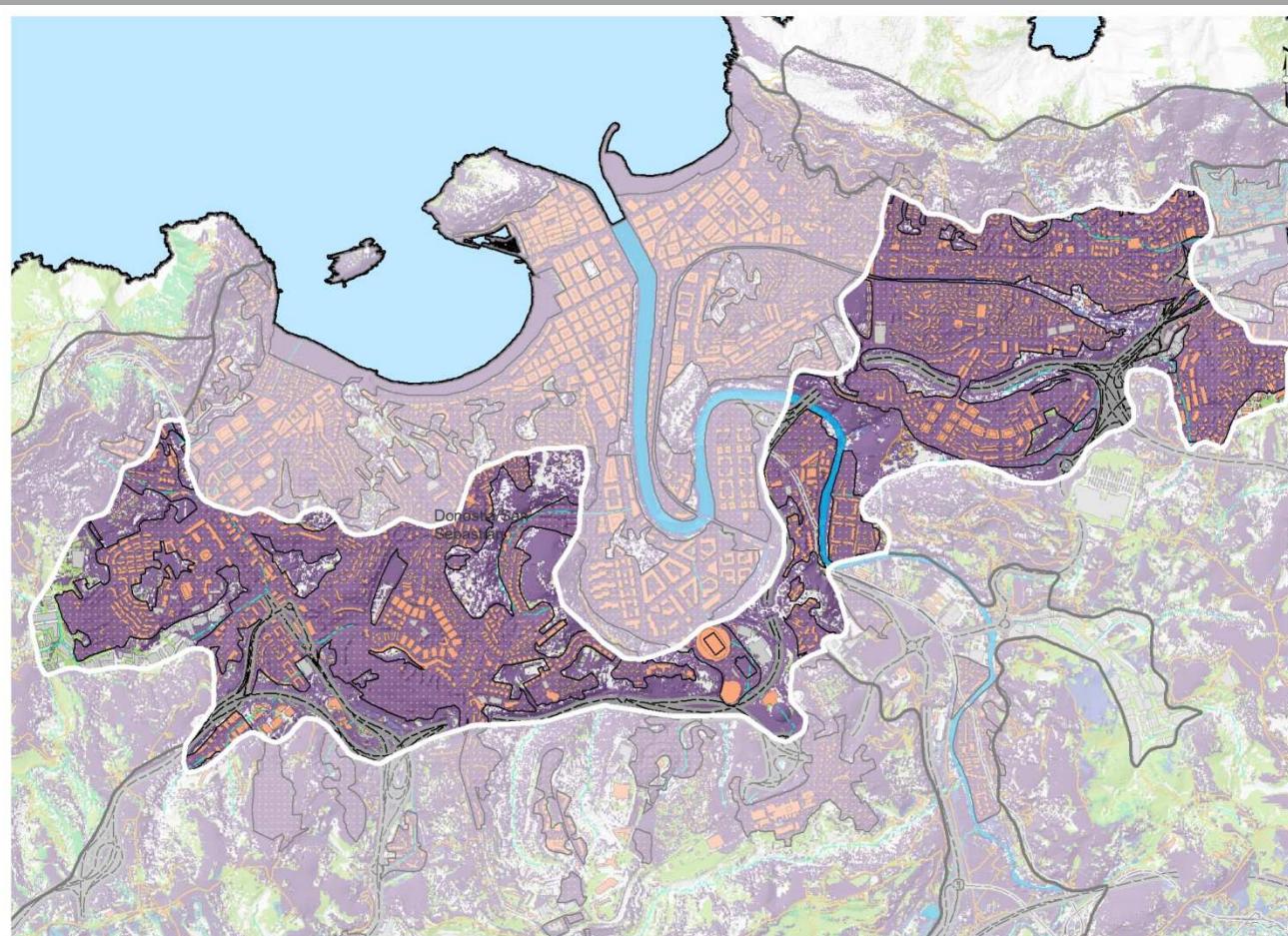


UNIDAD DE PAISAJE

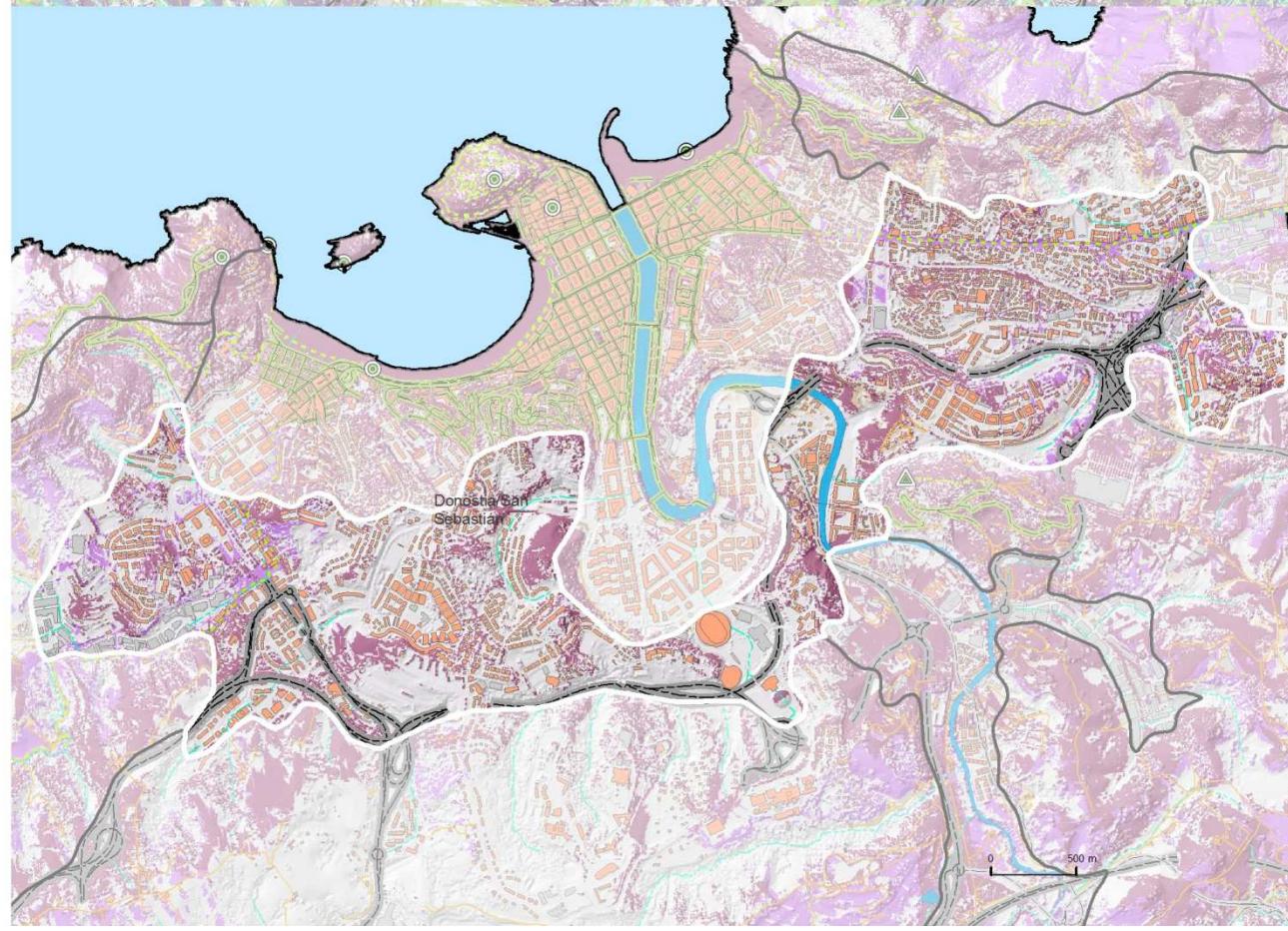
BU.2

CINTURÓN PERIFÉRICO DE DONOSTIA

ACCESSIONAL VISUAL COTIDIANA

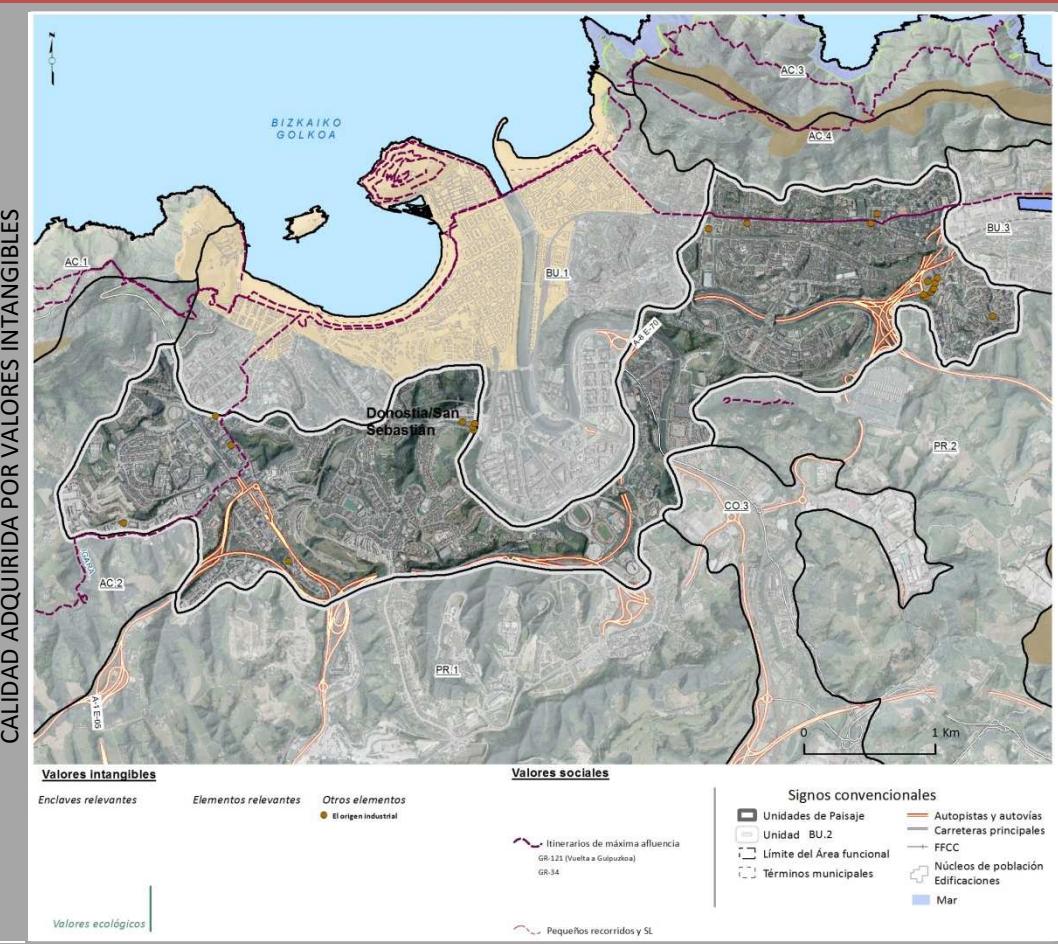


ACCESSIONAL VISUAL CONTEMPLATIVA

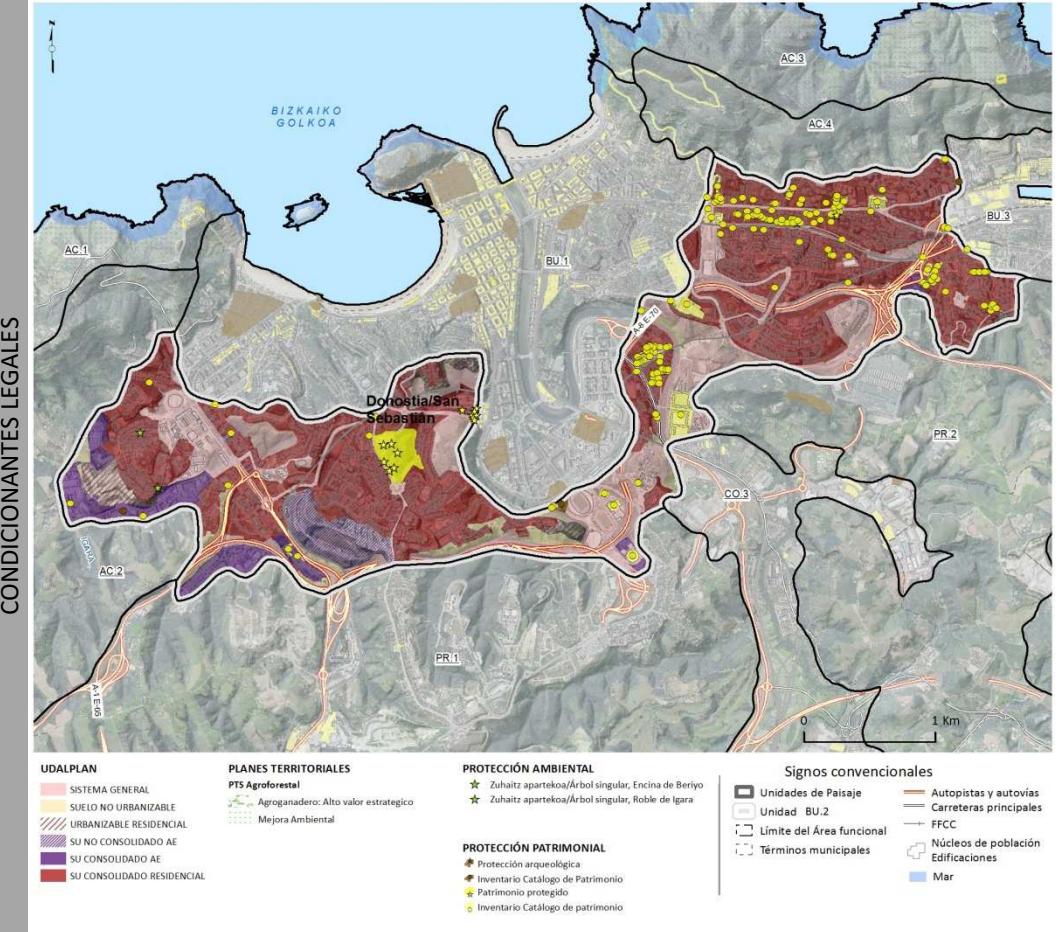


BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL

CALIDAD ADQUIRIDADA POR VALORES INTANGIBLES



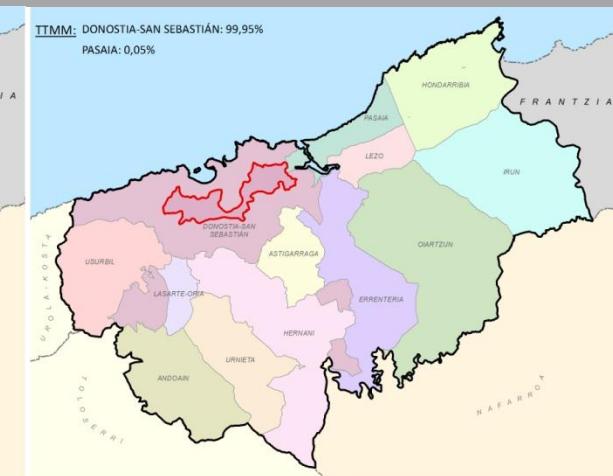
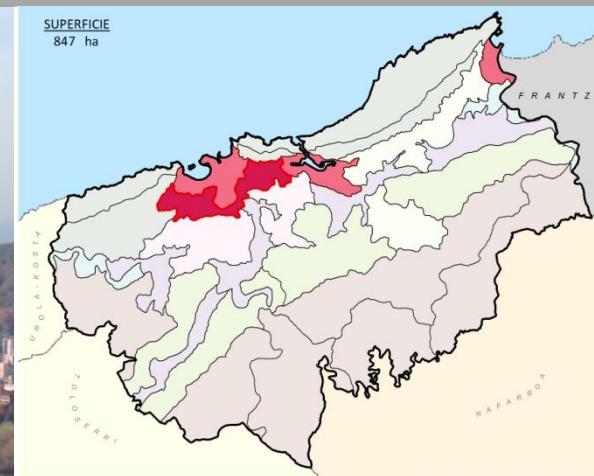
CONDICIONANTES LEGALES



CINTURÓN PERIFÉRICO DE DONOSTIA



BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL



Esta unidad comprende el espacio de expansión de la ciudad de Donostia/San Sebastián, en el que vive algo menos de la mitad de su población. Se sitúa entre los corredores de infraestructuras paralelos al mar y está formada por lomas suaves y pequeñas vaguadas, entre las que emergen cerros de baja cota. Su tejido urbano se ha ido configurando en diversas zonas caracterizadas por sus contrastes morfológicos, funcionales y sociales: barrios residenciales, barrios obreros y áreas de equipamiento desconectados ya visualmente del mar.

OCP con carácter general:

Conservación y mejora

AEIP

Mejora visual general. En particular de accesos, 'traseras', barriadas, polígonos industriales. Conservación e integración en los futuros desarrollos de espacios agrícolas, forestales y naturales enclavados de forma aislada en el interior de las áreas urbanas o industriales

OCP ESPECÍFICOS:

G.1. Incorporar el recurso paisaje con un mayor peso dentro del análisis de alternativas a lo hora de localizar futuros desarrollos.

- Área de carácter estratégico del Urumea.
- Área de carácter estratégico de la Bahía de Pasaia.

OCP en relación a asentamientos urbanos. (U).

U.M.1 Mejorar los asentamientos residenciales con baja calidad visual.

- Donostia/San Sebastián: Altza Gaina, Auditz-Akular, Bidebieta-Artazkone, Bidebieta-La Paz, Gomistegi, La Herrera, Larratxo, San Luis.

U.M.4 Mejorar el suelo urbanizado vacante.

- Donostia/San Sebastián: Larratxo, Igara, El Infierno

OCP en relación a patrimonio cultural. (P).

P.C.1 Conservar y mantener el patrimonio: militar, religioso, industrial, civil, etnográfico así como los caminos históricos como ejes vertebradores del paisaje.

- GR-121 (Vuelta a Guipuzcoa).
- GR-34.

OCP en relación a infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones

I.M.1 Mejorar (elementos y vistas) de infraestructuras de transporte.

- Vías férreas.
- Autopistas, autovías y vías de doble calzada.

I.M.2. Integración paisajística de depósitos e infraestructuras de transporte de energía y telecomunicaciones.

- Depósitos.
- ST Errondo (Donostia / San Sebastián).

OCP en relación a paisajes naturales. (N).

N.C.1 Conservar los recursos fisiográficos.

- Ametzagaña. (Donostia/San Sebastián).

N.C.3. Conservar el paisaje de las principales láminas de agua y su vegetación asociada.

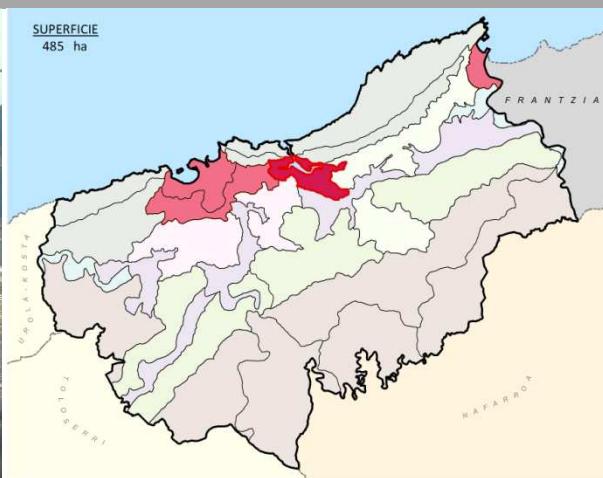
- Ría del Urumea.

N.C.5. Conservar los árboles singulares.

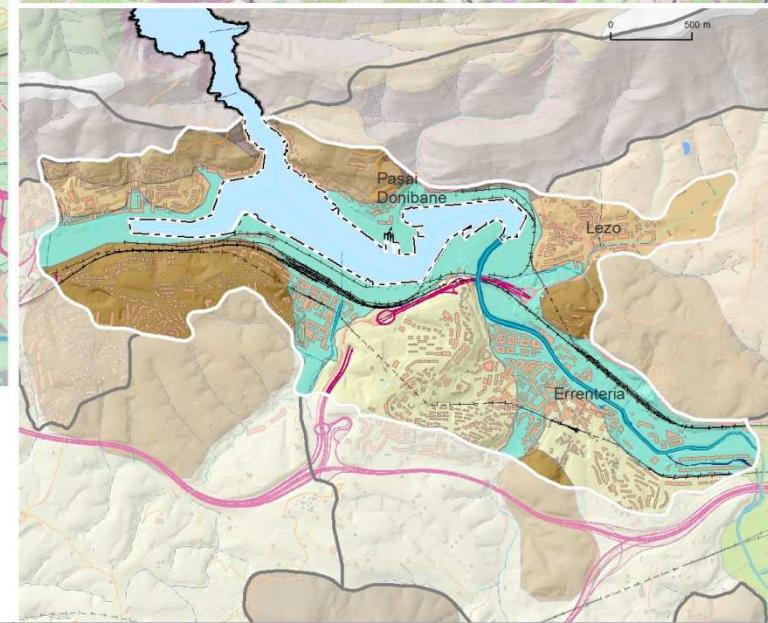
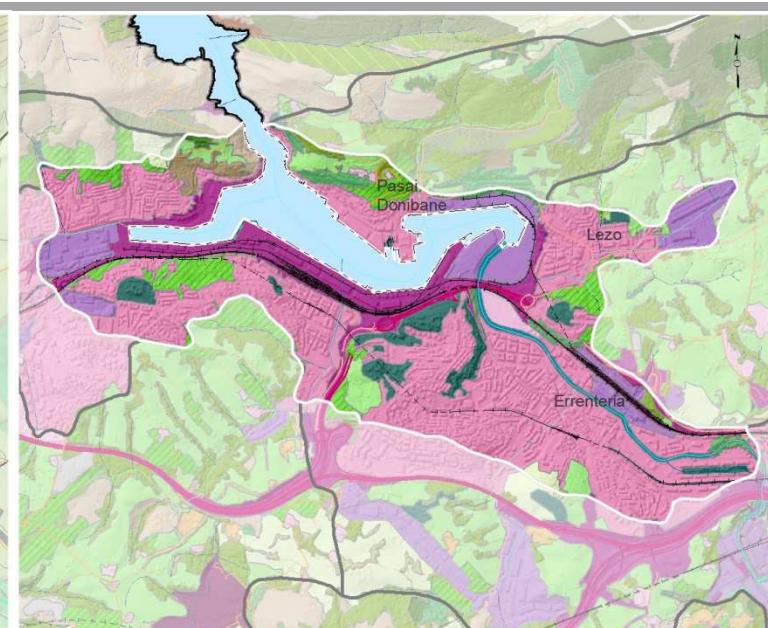
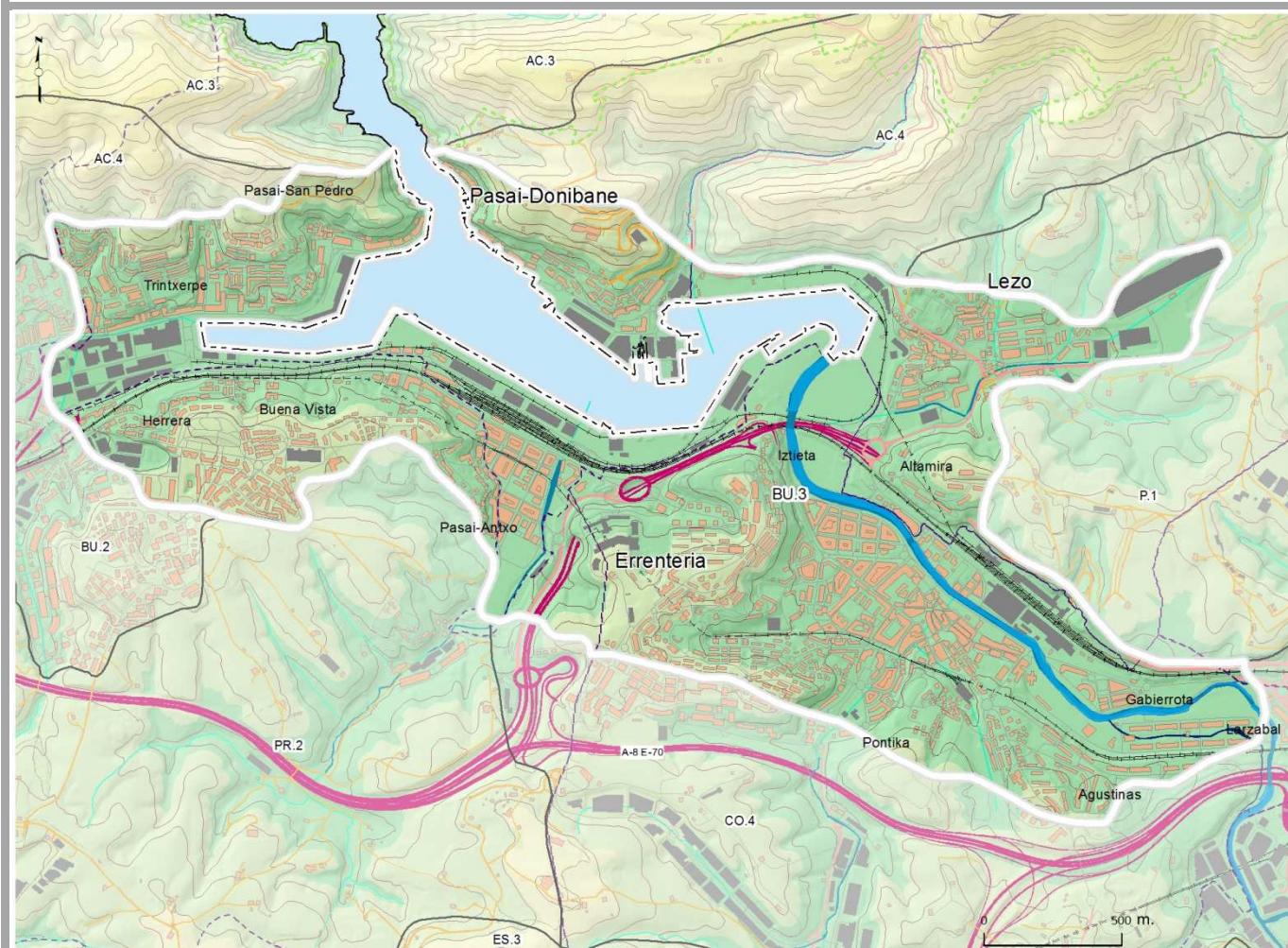
- Encina de Berio

N.R.1 Restaurar paisajes naturales, actualmente degradados o desaparecidos.

- Márgeles con infraestructuras de comunicación. Rio Urumea, (PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos).

UNIDAD DE PAISAJE BU.3**BAHÍA DE PASAIA****BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL**

La ría del Oiartzun desemboca al mar a través de un estrecho pasillo que divide la alineación costera en el monte Ulia al oeste y el Jaizkibel al este. Configura un entrante de mar por donde el Cantábrico penetra tierra adentro, modelando una bahía protegida de la dinámica costera por la propia alineación. Este puerto natural, del cual hay indicios de su uso desde la época romana, se encuentra transformado en lo que hoy es el puerto comercial e industrial de Pasaia. En torno a este, sobre las antiguas marismas desecadas, se ha desarrollado un tejido continuo de zonas industriales, portuarias, cascos históricos y barrios populares, dando lugar a una línea de costa con un fuerte carácter artificial.

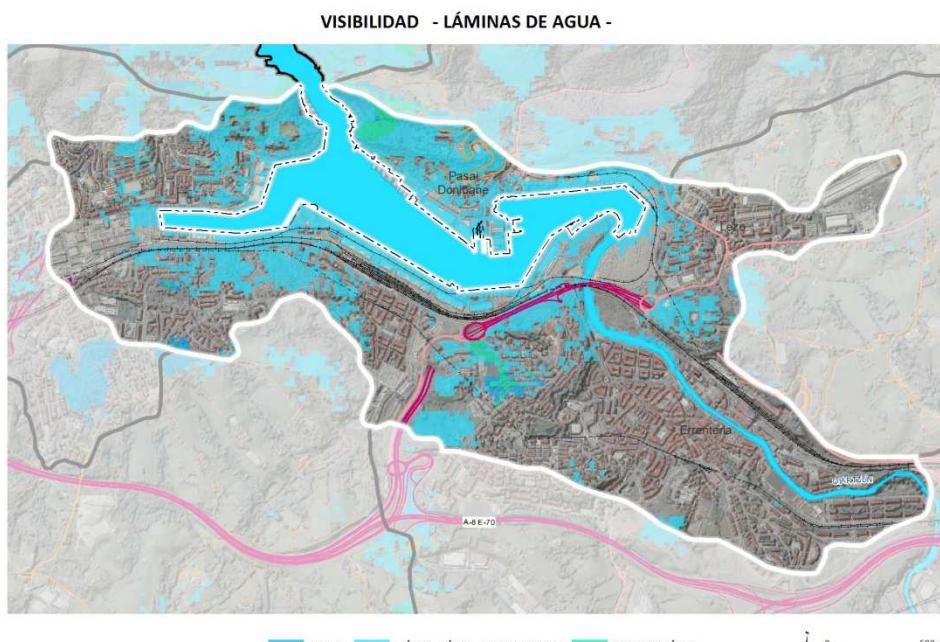
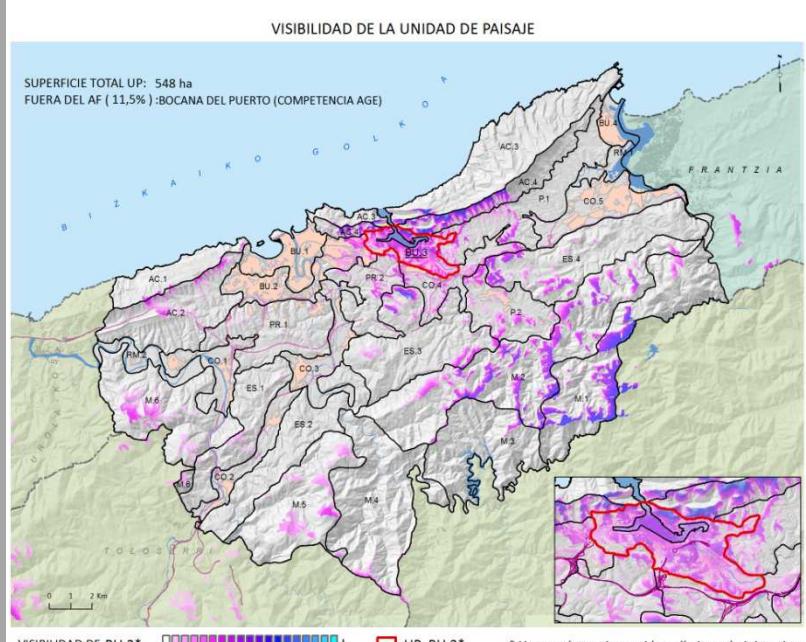




La Bahía de Pasaia es un entrante de mar protegido por las alineaciones costeras del oleaje y las resaca en casi cualquier condición meteorológica. Se accede desde el Cantábrico por el estrecho paso natural abierto en la escarpada costa por el río Oiartzun, entre los acantilados del Jaizkibel y el Monte Ulia. En torno a la ría y al puerto homónimo, se ha desarrollado un continuo urbano que integra los cuatro distritos de Pasaia (Donibane, San Pedro, Antxo y Trintxerpe), Lezo, parte del barrio donostiarra de Altza y Erreenteria, como núcleo más importante. En su conjunto suman una población aproximada de 60.000 habitantes, una de las mayores densidades del AF. Pasaia fue puerto pesquero y comercial en sus orígenes y desde el siglo XV se instalaron importantes astilleros. Tuvo su primera transformación significativa en el siglo XIX, cuando la llegada del ferrocarril expandió de forma relevante el tráfico comercial. A medida en que iban creándose y consolidándose nuevas infraestructuras alrededor de la actividad portuaria, aumentaron los asentamientos adaptándose a la peculiar configuración orográfica que diseñan las aguas de la bahía. El crecimiento en torno a la ría en Erreenteria, tuvo su máxima expansión en la década de los 60, motivado por la oleada de inmigración atraída por el crecimiento industrial. En este contexto de expansión de industria y población, el modelo urbanístico cambió drásticamente, en un proceso de masificación urbana, generó una ciudad dormitorio, sin apenas espacios abiertos ni zonas ajardinadas, con un aspecto urbanístico profundamente degradado. Tras la crisis de los 70 se inició un proceso de desmantelamiento industrial que provocó la reubicación de polígonos industriales a las afueras de la ciudad y en los límites municipales, trasladando el desarrollo al corredor, con excepciones como es el caso de la papelera a las orillas del Oiartzun. Actualmente es una zona dinámica sujeta a continuos cambios de reconstrucción de nuevos edificios y apertura de espacios, entre los que destaca el generado por la desmantelación en 2012 de la central térmica situada dentro del recinto portuario. Sin embargo, su perfil urbano -el 'skyline'- sigue estando marcado por los altos edificios de sus barriadas.

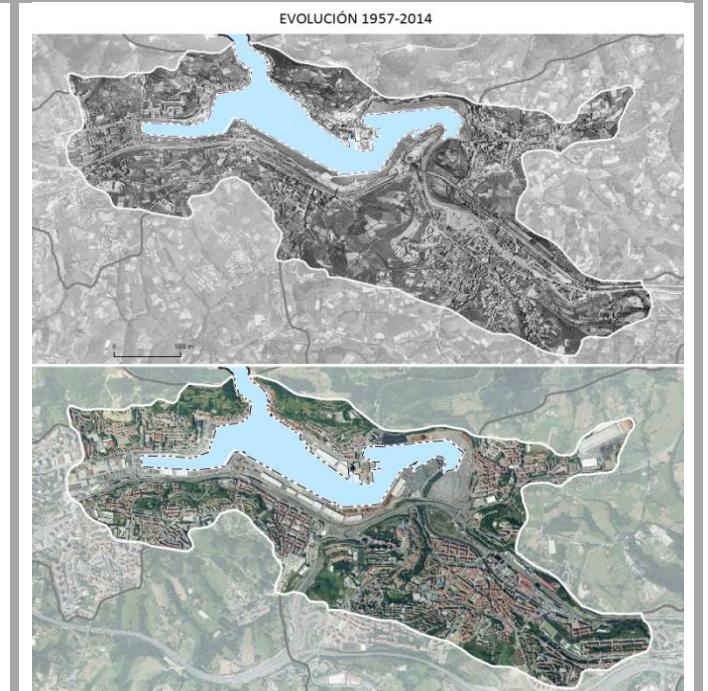
La unidad queda integrada por la lámina de agua de la ría del Oiartzun, el fondo plano transformado de las antiguas marismas y las laderas urbanizadas que circundan el conjunto a modo de gradas, con un aspecto completamente desigual. La orilla sur de la bocana es un entramado de naves y muelles de carga que se prolonga hacia el polígono industrial de Herrera. Las altas grúas, las montañas de chatarra (que supone un tercio de la actividad portuaria, complementada principalmente con la exportación de productos siderúrgicos y vehículos) marcan el fuerte carácter industrial. Detrás, se disponen sobre las laderas vertientes un conjunto de barrios obreros, caracterizados por su densidad y desarrollo vertical. La vegetación ha sido prácticamente eliminada, refugiada en espacios sin transformar entre viales o polígonos industriales. El río Oiartzun está canalizado y sin vegetación. En cambio, la orilla norte entre las márgenes escarpadas de la salida al mar de San Juan (Pasaia Donibane) y San Pedro (Pasaia San Pedro) jalona los muelles en un singular y valorado paisaje. Son los cascos históricos, las primeras aldeas marineras que se comunicaban a través de embarcaciones que cruzan la bocana, destacando por la arquitectura de sus edificaciones, anteriores al siglo XIX. Se trata de casas notables y palacios que, junto a los muelles deportivos, y el rosario de pequeñas embarcaciones, forman un paisaje urbano y marinero de alto valor.

Respecto a sus límites, hay que destacar que uno de los criterios determinantes en su identificación ha sido la conexión visual con la bahía y la ría, así como con los espacios portuarios íntimamente relacionados con estos. En este sentido, la frontera occidental, pese a localizarse en una conurbación continua, queda identificada por las torres del barrio popularmente conocido como "La Paz". Sus 15 pisos configuran la frontera visual y límite paisajístico con el *Cinturón periférico de Donostia*. Igualmente, el barrio donostiarra de Herrera, edificado en las laderas vertientes a la bahía, se identifica dentro de su unidad. En sentido opuesto, Erreenteria presenta en casi toda su extensión cierta comunicación visual tanto con la bahía como con la ría. Este motivo y un profundo sentimiento de identificación de esta población con el puerto de Pasaia han condicionado la integración dentro de esta unidad. Como excepción, el barrio de Beraun, alejado de la bahía, expuesto al corredor hacia donde se orientan sus vistas, y zona de futura expansión natural urbana, se ha incorporado a la Unidad Corredor de Oarsaldea.



La posición topográficamente hundida de la desembocadura y la forma de la bahía permiten utilizar parámetros de intervisibilidad interior en la delimitación del límite de la UP. El resultado se aproxima así al de una unidad visual prácticamente autocontenido.

Igualmente, otro factor característico es su fuerte conexión visual con la bocana y la ría, propiciada por sus citadas características topográficas aunque limitada e interrumpida por la barrera visual que ejerce el denso tejido urbano en altura.

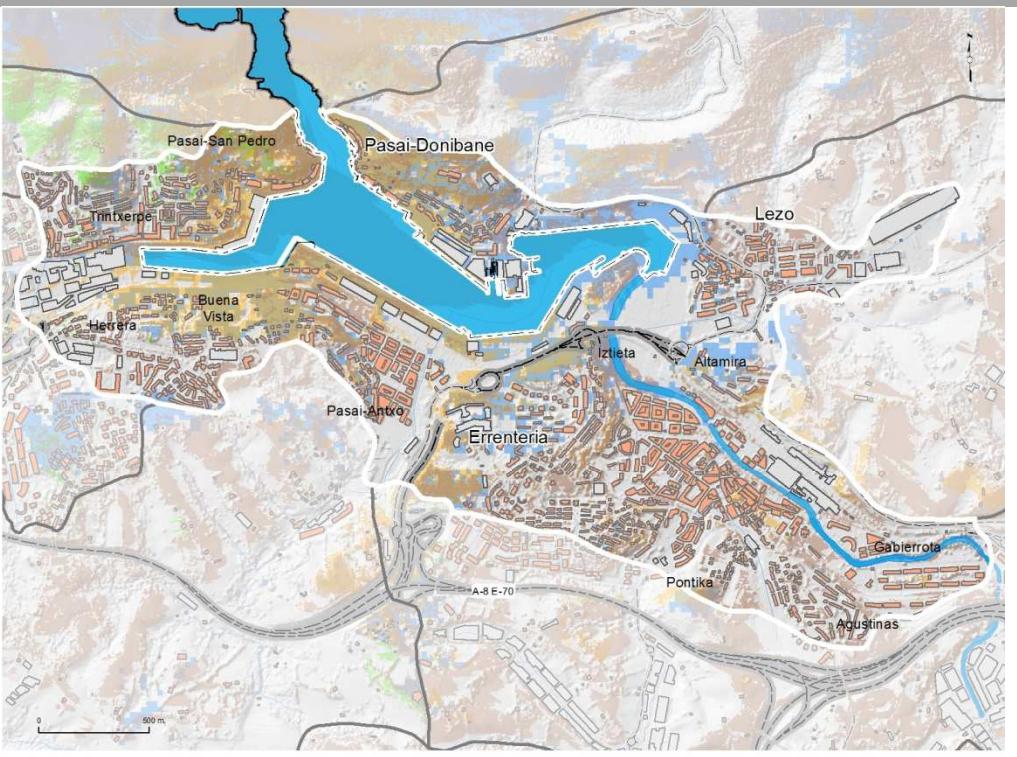
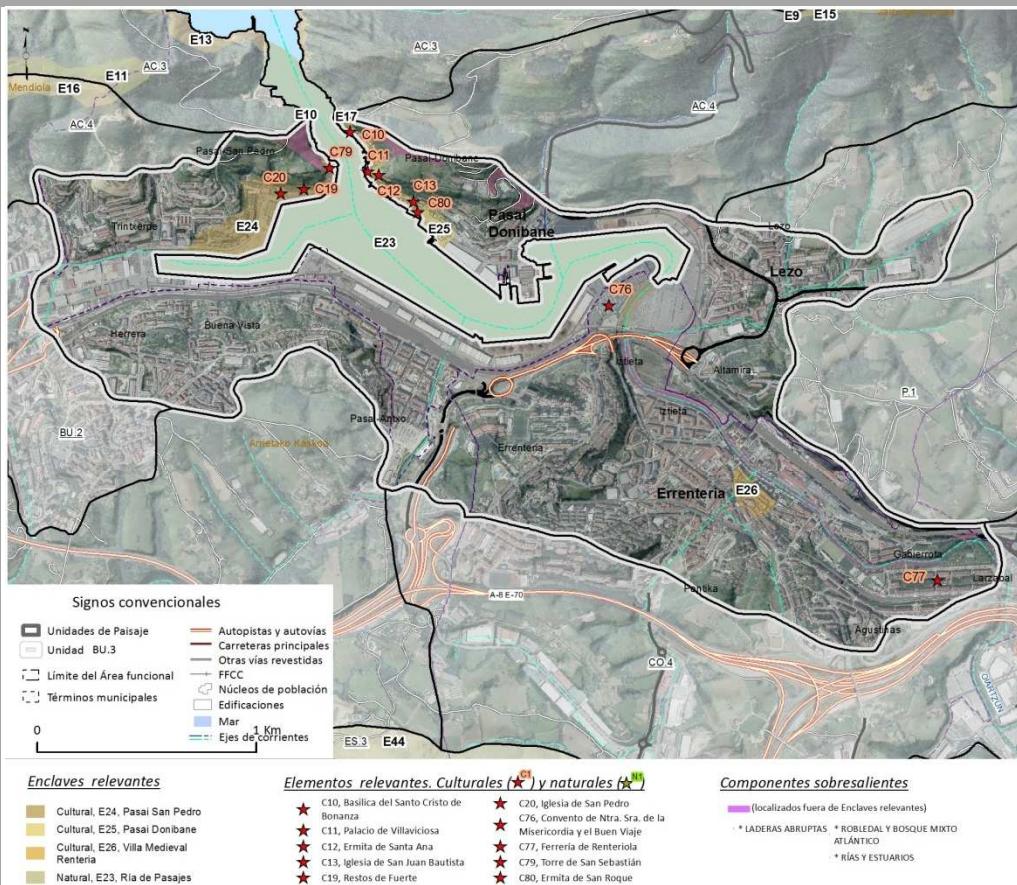


UNIDAD DE PAISAJE BU.3

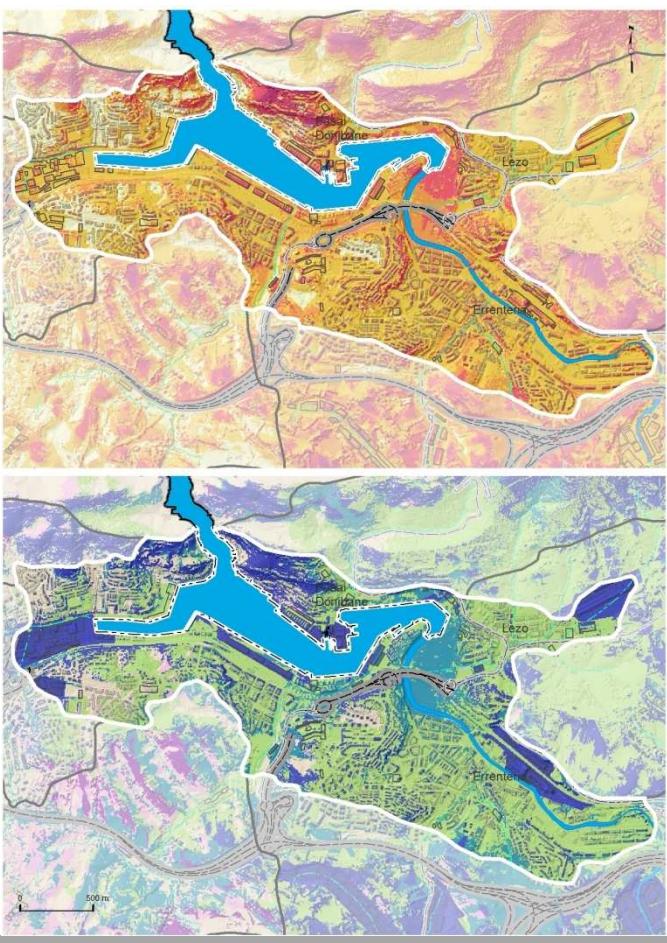
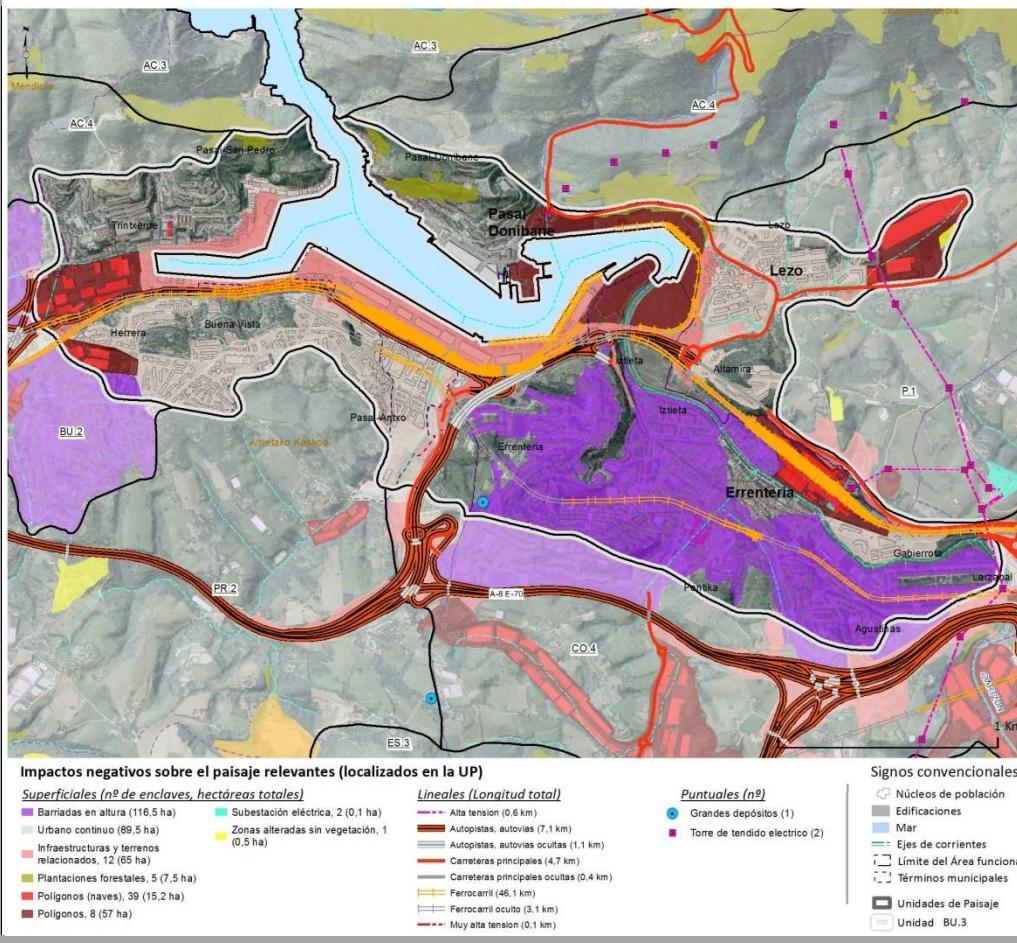
BAHÍA DE PASAIA

BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL

CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE (INTRÍNSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE (INTRÍSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



EVALUACIÓN

CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE

Enclaves paisajísticos naturales relevantes	Muy relevantes
Enclaves paisajísticos culturales relevantes	Muy relevantes
Elementos paisajísticos naturales relevantes	No relevantes
Elementos paisajísticos culturales relevantes	Muy relevantes
Componentes sobresalientes (fuera de enclaves relevantes)	No relevantes
Vistas positivas	Muy relevantes

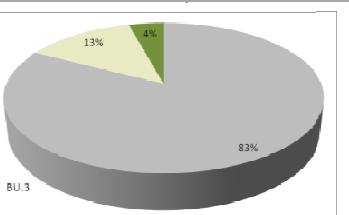
CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE

Superficies con impacto visual negativo	Muy relevantes
Elementos lineales con impacto visual negativo	Muy relevantes
Elementos puntuales con impacto visual negativo	Presentes
Vistas negativas	Muy relevantes

CALIDAD ADQUIRIDA POR VALORES INTANGIBLES

Valores ecológicos	No relevantes
Valores intangibles (histórico-culturales)	Muy relevantes
Valores sociales	Presentes

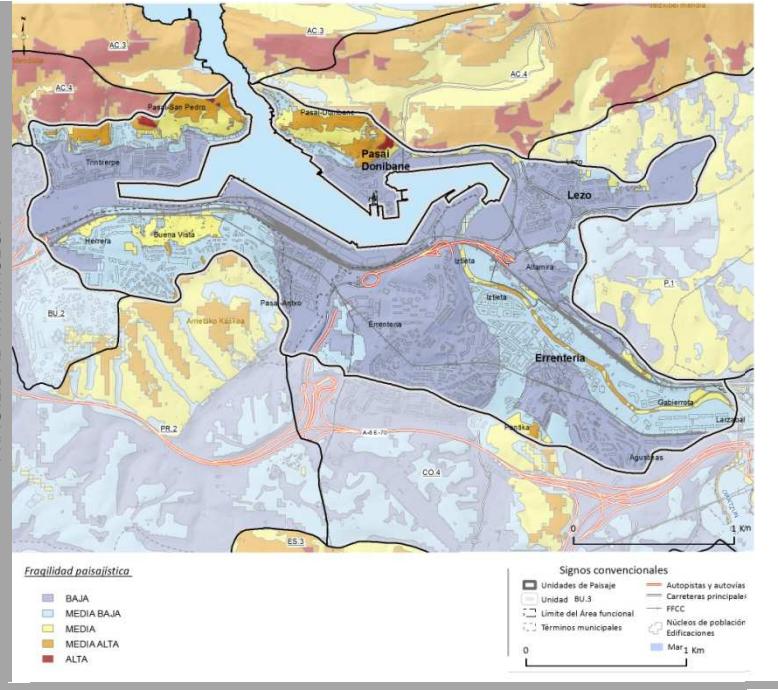
VALORES NATURALES VS VALORES PRODUCTIVOS



FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA

Fragilidad intrínseca	Presentes
Accesibilidad visual cotidiana	Muy relevantes
Accesibilidad visual contemplativa	Muy relevantes

FRAGILIDAD INTRÍNSECA

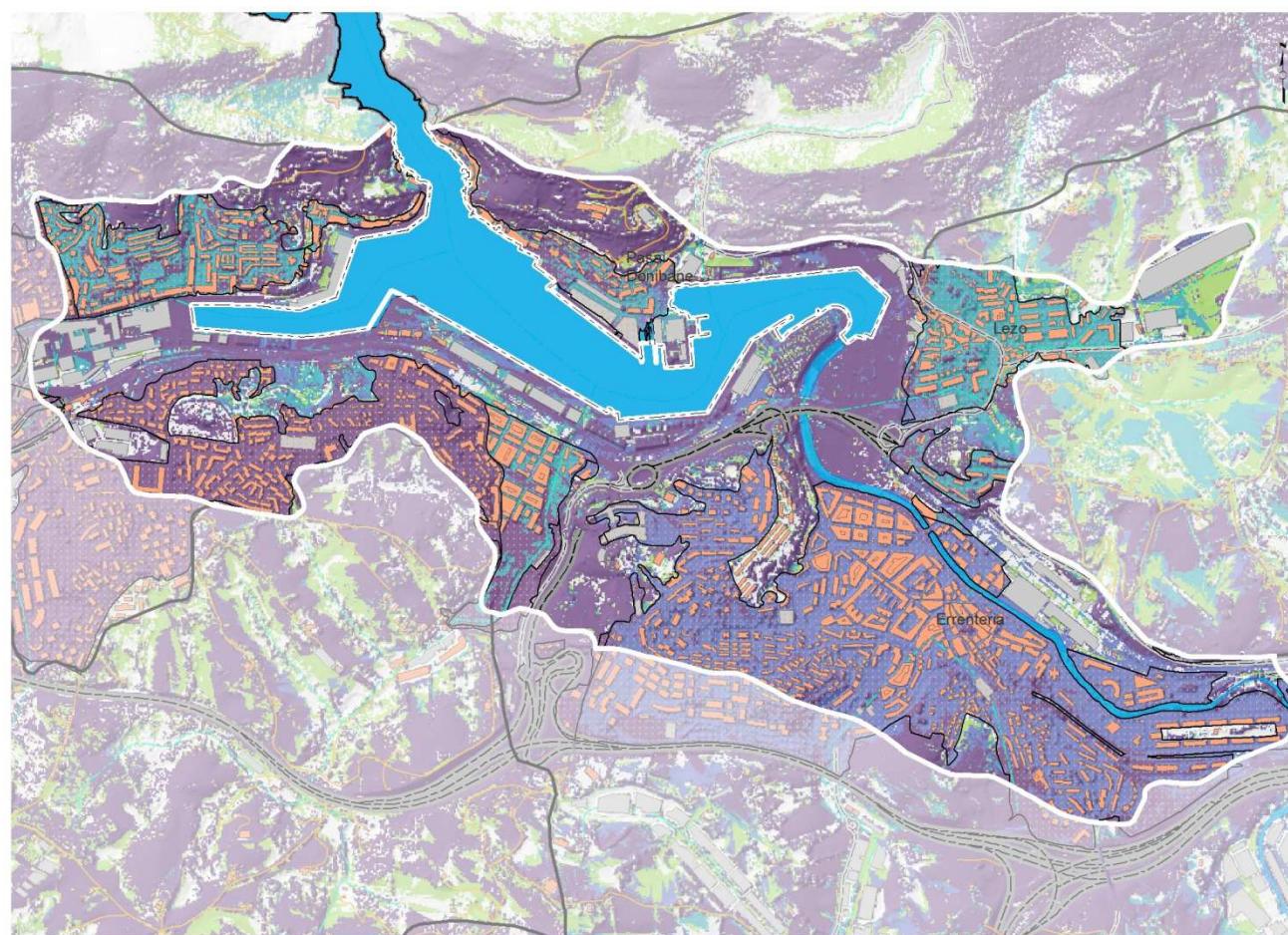


UNIDAD DE PAISAJE

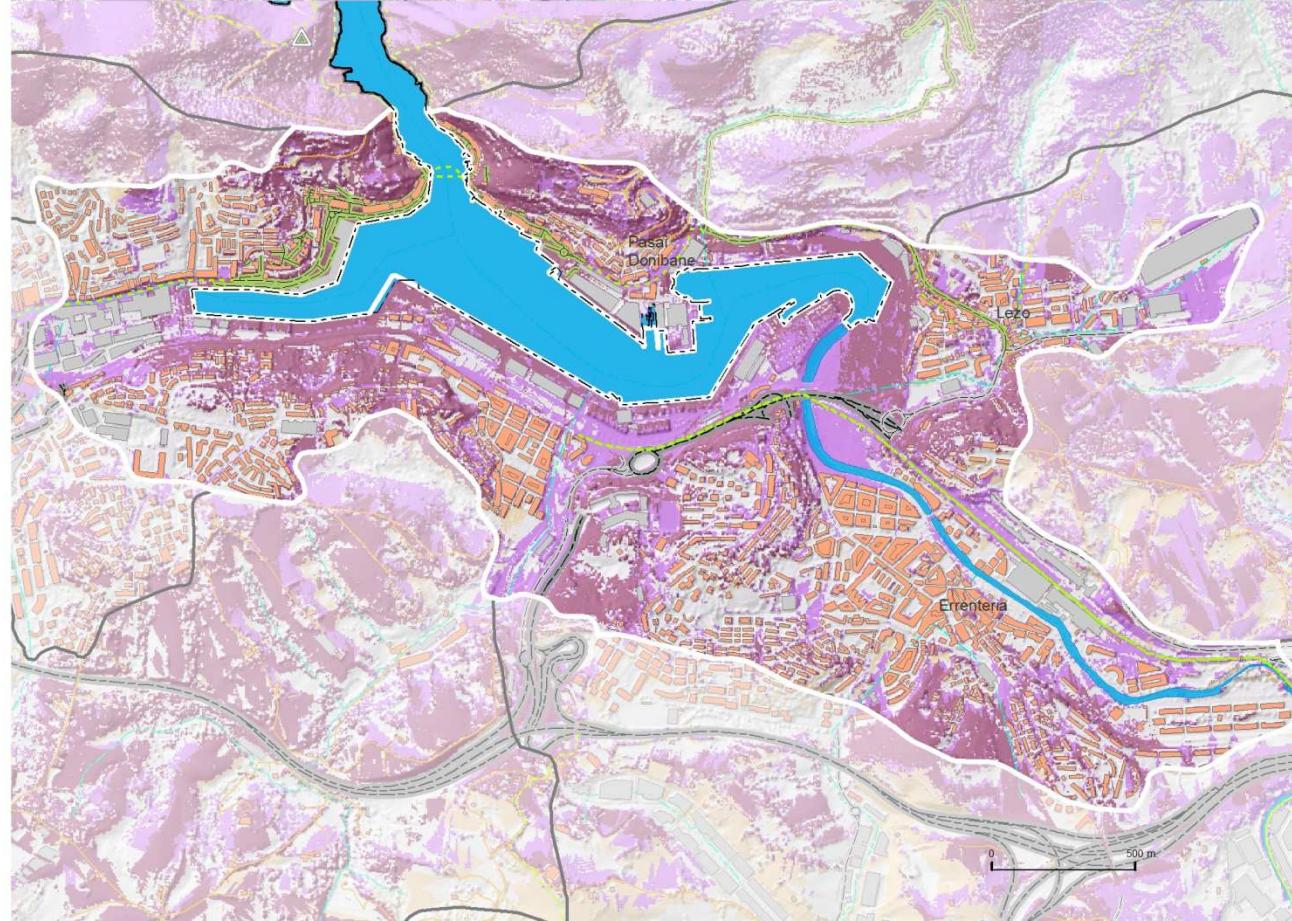
BU.3

BAHÍA DE PASAIA

ACCESSIONAL VISUAL COTIDIANA



ACCESIBILIDAD VISUAL
-CONTEMPLATIVA-



ACCESIBILIDAD VISUAL
-CONTEMPLATIVA-



PUNTOS DE OBSERVACIÓN

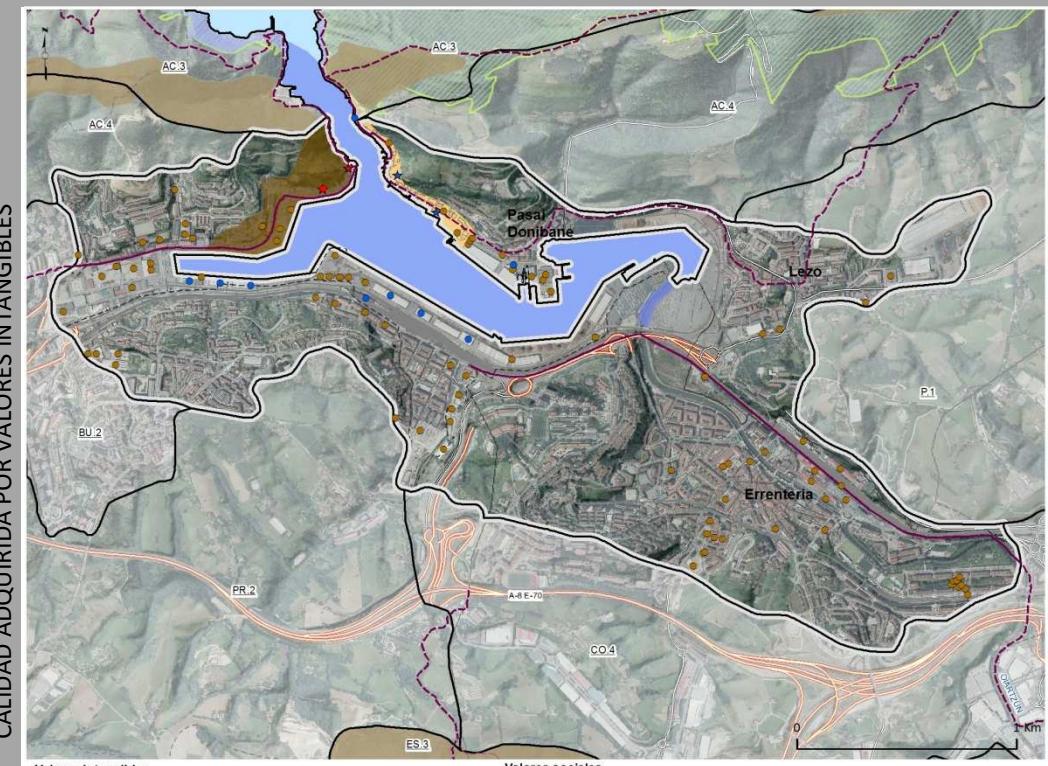
- Autopistas y autovías
- Carreteras principales
- Otras vías revestidas
- FFCC
- Núcleos de población
- Edificaciones
- Naves industriales, terciario

PUNTOS DE CONTEMPLACIÓN

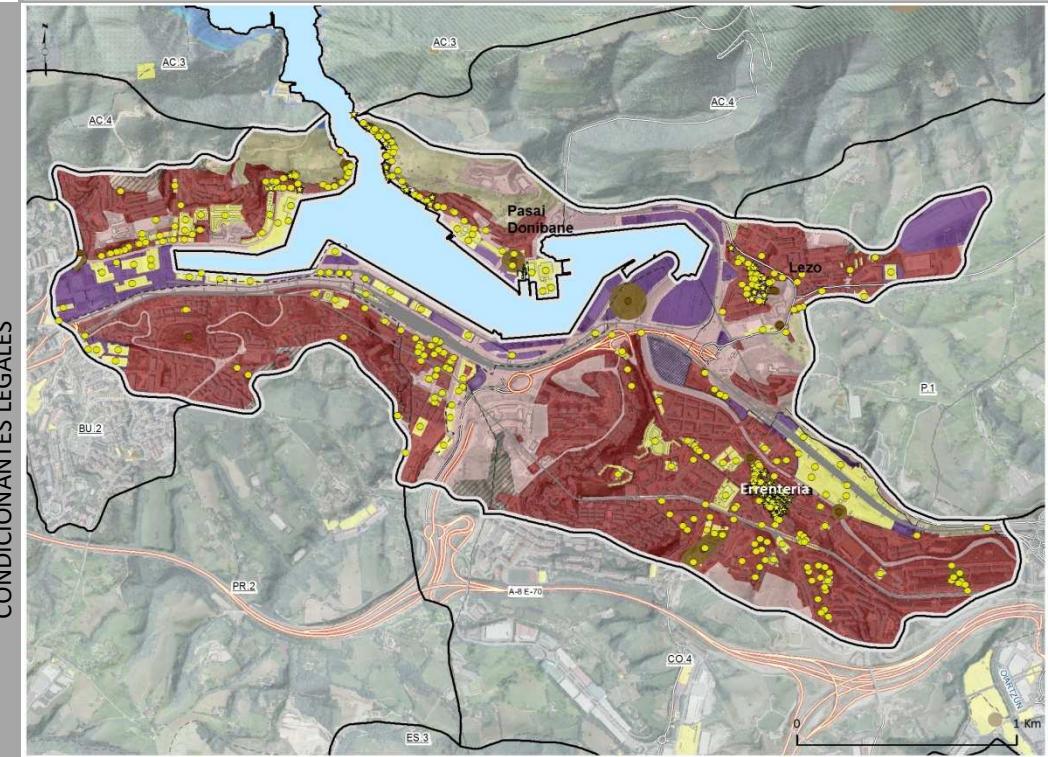
- Punto principal
- ▲ Punto secundario
- Carreteras paisajísticas
- Itinerarios a pie o bicicleta

BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL

CALIDAD ADQUIRIDIDA POR VALORES INTANGIBLES



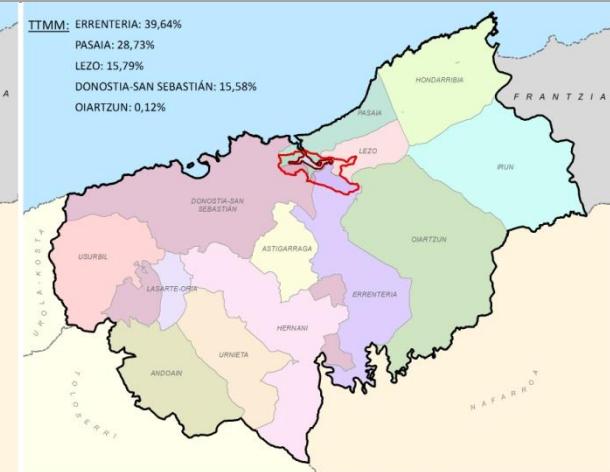
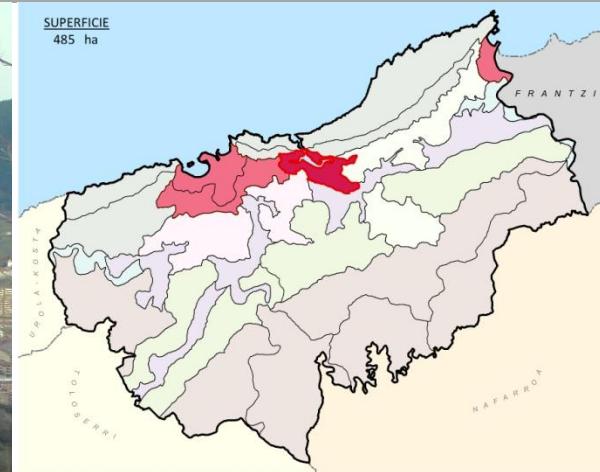
CONDICIONANTES LEGALES



BAHÍA DE PASAIA



BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL



La Bahía de Pasaia constituye un puerto natural utilizado desde la antigüedad, en torno al cual se ha desarrollado un tejido continuo de zonas industriales, portuarias, cascos históricos y barrios populares, dando lugar a una línea de costa con un fuerte carácter artificial. Divide la alineación costera en el monte Ulia al oeste y el Jaizkibel. Conformada por la lámina de agua de la ría del Oiartzun, el fondo plano transformado de las antiguas marismas y las laderas urbanizadas que circundan el conjunto a modo de gradas, con un aspecto completamente desigual. Como elemento discordante destaca la orilla sur que en la actualidad está configurado por un entramado de naves y muelles de carga que se prolonga hacia el polígono industrial de Herrera. Toda esta zona está delimitada como área de carácter estratégico en el PTP y existen planes estratégicos para su integración. En torno a la ría y el puerto existe un continuo urbano que abarca 4 municipios y una de las mayores densidades de población de Gipuzkoa.

Actualmente es una zona dinámica sujeta a continuos cambios de reconstrucción de nuevos edificios y apertura de espacios, entre los que destaca el generado al desmantelar en 2012 la central térmica situada dentro del recinto portuario. Sin embargo, su perfil urbano - el 'skyline' - sigue estando marcado por los altos edificios de sus barriadas obreras de alta densidad. El río Oiartzun está canalizado y sin vegetación. En cambio, la orilla norte entre las márgenes escarpadas de la salida al mar de San Juan (Pasaia Donibane) y San Pedro (Pasaia San Pedro) jalona los muelles en un singular y valorado paisaje. También destacan por su calidad estética los cascos históricos de vocación marinera.

OCP con carácter general:

Mejora y conservación

AEIP

Mejora visual integral. Integración de impactos visuales. Compatible con la protección de componentes y elementos sobresalientes

OCP ESPECÍFICOS:

G.1. Incorporar el recurso paisaje con un mayor peso dentro del análisis de alternativas a lo hora de localizar futuros desarrollos.

- Área de carácter estratégico Bahía de Pasaia.
- Área de carácter estratégico del corredor Lezo-Gaintxurizketa.

OCP en relación a asentamientos urbanos. (U).

U.C.1 Conservar los cascos urbanos singulares.

- Pasaia Donibane
- Pasaia San Pedro
- Villa Medieval Renteria.

U.M.1 Mejorar los asentamientos residenciales con baja calidad visual.

- Donostia/San Sebastián: Gomistegi.
- Errenteria: Agustinas, Alaberga, Basonaga-Sorgintxulo, Beraun, Capuchinos, Galtzaraborda, Gaztañoa, Iztietza, Vaguada Pontika.
- Pasaia: Araneder, Azkuene, Pablo Enea, Pescaderia, Salinas.

U.M.3 Mejorar visualmente los accesos a los núcleos.

- Entrada Pasaia San Pedro por Trintxerpe
- Salida de la A8 hacia Oiartzun y Errenteria.

U.M.5 Mejorar visualmente los polígonos industriales

- Donostia/San Sebastián: Jolastokieta.
- Errenteria: Papelera, Puerto S.G.
- Lezo: Antiguo Polígono 7, Algeposa 2, Puerto S.G.
- Pasaia: Puerto S.G.

OCP en relación a infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones

I.M.1 Mejorar (elementos y vistas) de infraestructuras de transporte.

- Autopistas, autovías y vías de doble calzada.
- Carreteras principales.
- Vías férreas.

I.M.2. Integración paisajística de depósitos e infraestructuras de transporte de energía y telecomunicaciones.

- ST Papersa (Errenteria).

OCP en relación a paisajes naturales. (N).

N.C.3. Conservar el paisaje de las principales láminas de agua y su vegetación asociada.

- Ría de Pasaia.

N.R.1 Restaurar paisajes naturales, actualmente degradados o desaparecidos.

- Márgenes con infraestructuras de comunicación. Río Oiartzun, (PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos).

OCP en relación a patrimonio cultural. (P).

P.C.1 Conservar y mantener el patrimonio: militar, religioso, industrial, civil, etnográfico así como los caminos históricos como ejes vertebradores del paisaje.

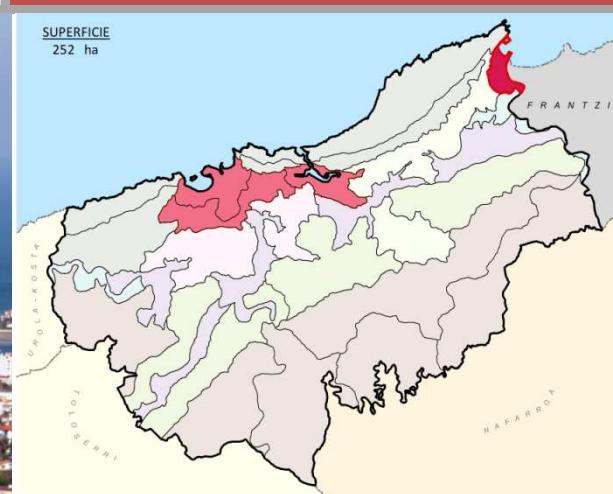
- Camino de Santiago (recorrido costa).
- Convento de Ntra. Sra. de la Misericordia y el Buen Viaje. (Errenteria).

- Ermita de San Roque. (Pasaia).

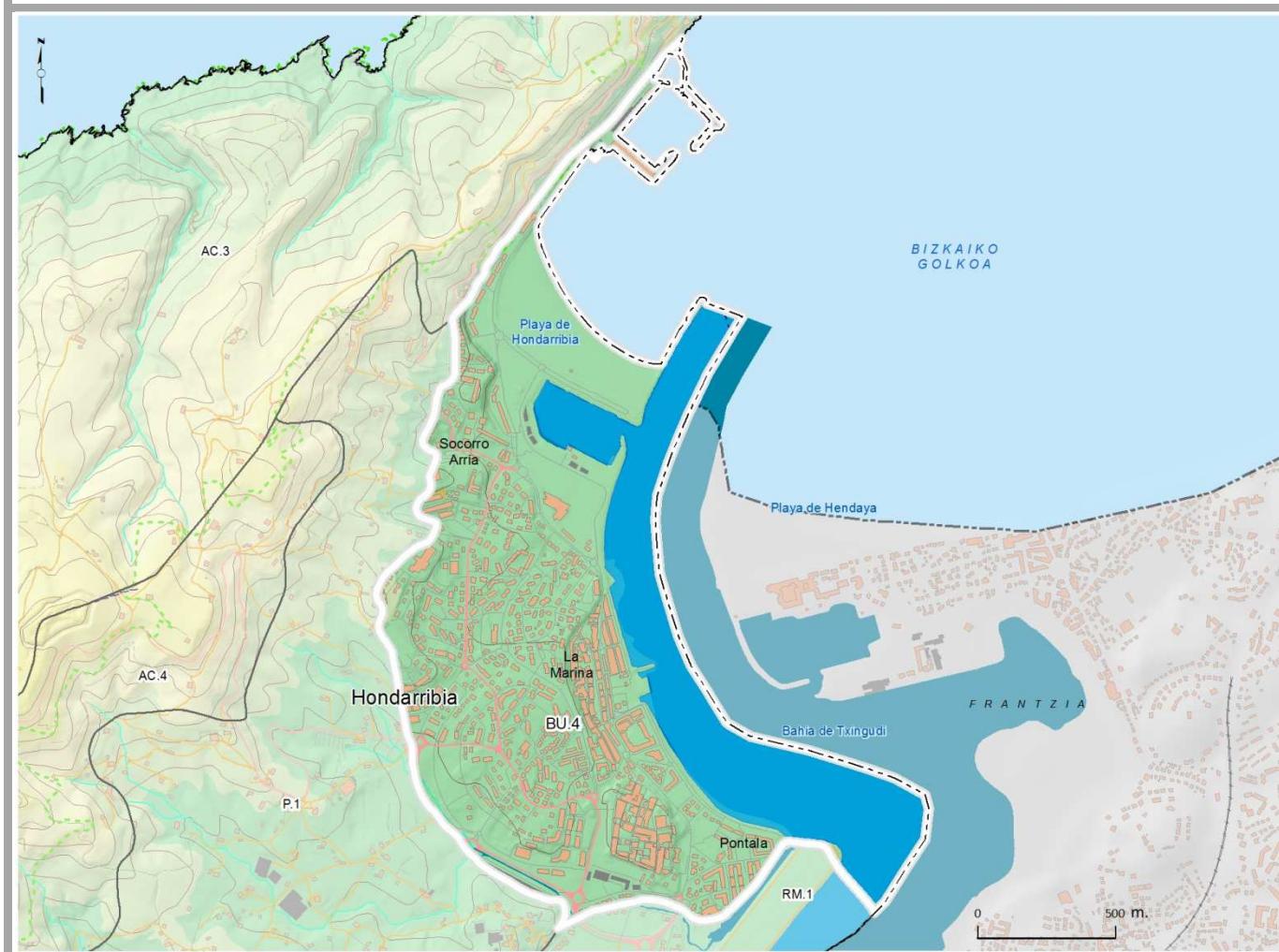
- Ermita de Santa Ana. (Pasaia).
- Ferrería de Renteriola. (Errenteria).
- GR-121 (Vuelta a Guipúzcoa).
- Iglesia de San Juan Bautista. (Pasaia).

- Iglesia de San Pedro. (Pasaia).

- Palacio de Villaviciosa. (Pasaia).
- Restos de Fuerte. (Pasaia).
- Torre de San Sebastián. (Pasaia).
- Vía Verde de Arditurri.

UNIDAD DE PAISAJE**BU.4****BAHÍA DE TXINGUDI****BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL**

Localizada en el extremo nororiental del Área Funcional junto a la población francesa de Hendaya, por donde se extiende la mayor parte de la unidad. La desembocadura del río Bidasoa, con su dinámica fluviomarina, ha modelado una abertura extensa hacia el Cantábrico, entre el cabo Higer y las landas francesas, generando un estuario profundo con arenales y dunas asociadas a ambos lados. Su estratégica situación geográfica ha condicionado el desarrollo de las poblaciones localizadas alrededor de la bahía. Hondarribia y Hendaya, con sus cascos históricos defensivos, villas y ensanches residenciales de vocación turística, las playas, los puertos y el rosario de embarcaciones ancladas, marcan el carácter del paisaje, profundamente marinero.



Altimetría (UP)

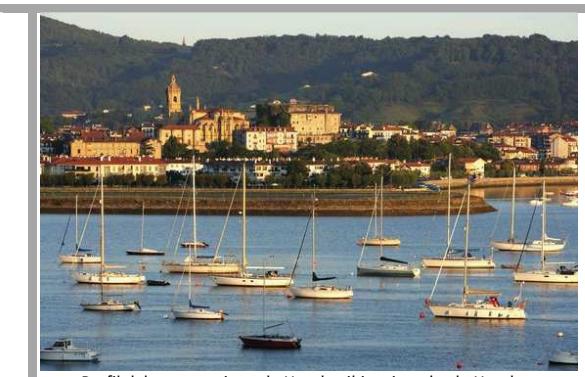
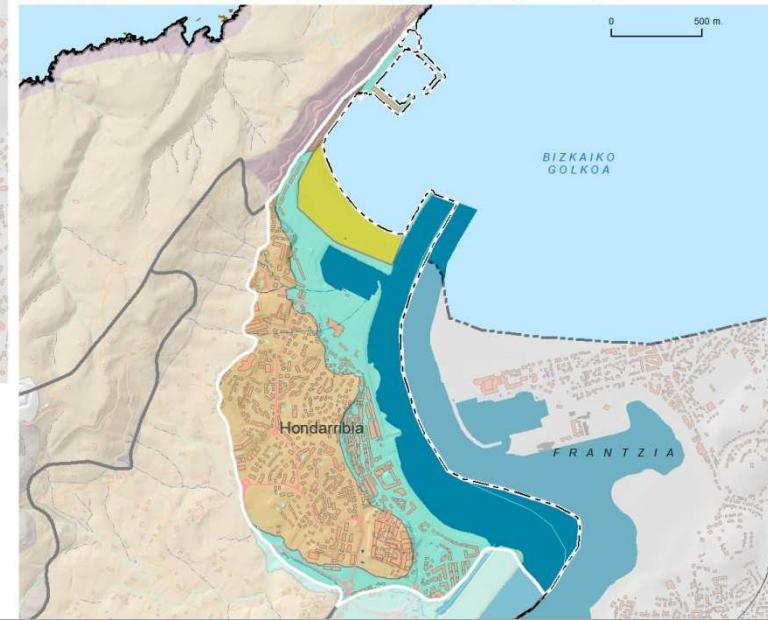
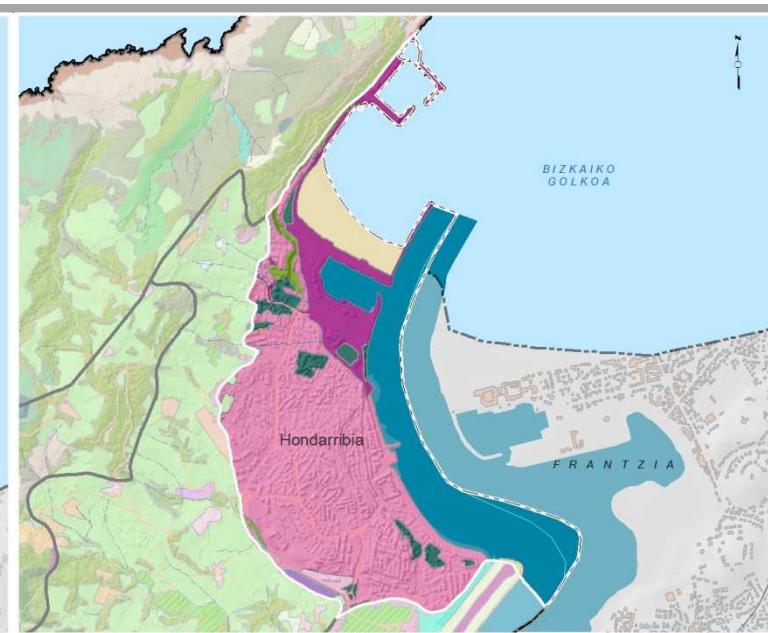
- 0 - 50 m
- 50 - 100 m
- 100 - 150 m

■ UP BU.4

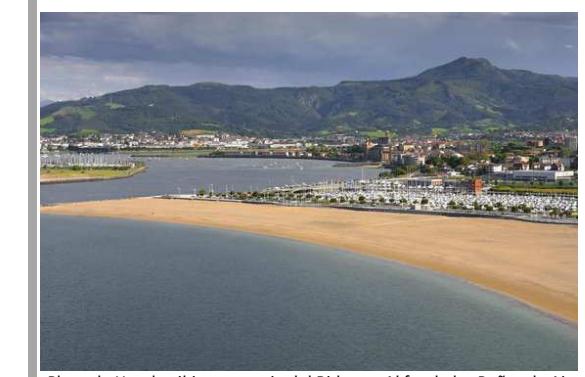
LEYENDA GENERAL

- Unidades de Paisaje
- Límite del Área funcional
- Términos municipales
- PN y Red Natura

- Edificaciones
- Naves industriales
- Ríos principales
- Embalses
- MAR
- Curvas de nivel (20 m)
- Autopistas y autovías
- Carreteras principales
- Otras vías con firme
- Ejes de corrientes
- Vías ferreas
- Vías ferreas



Perfil del casco antiguo de Hondarribia, visto desde Hendaya.



Playa de Hondarribia y estuario del Bidasoa. Al fondo las Peñas de Aia.



Simulación tridimensional de la UP desde el NE.

UNIDAD DE PAISAJE

BU.4

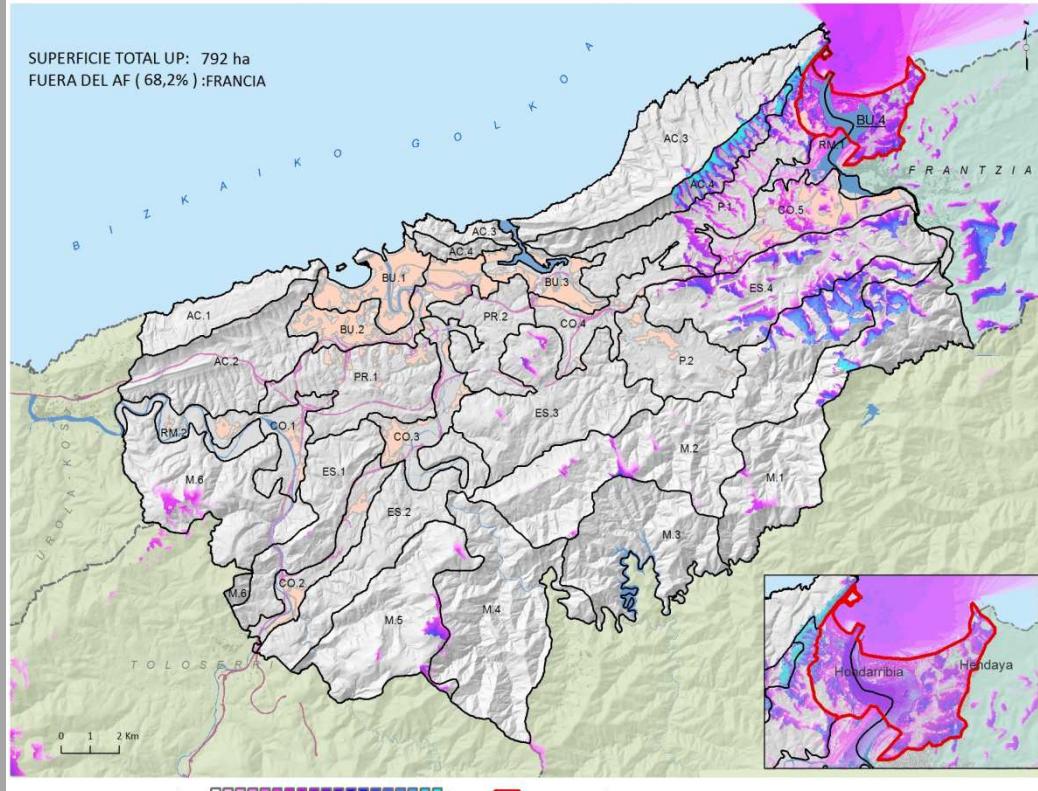
BAHÍA DE TXINGUDI

BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL


El relieve queda marcado por la sinuosidad de la costa que delimita la bahía, flanqueada en su extremo oriental por el cabo Higuer, punta de inicio de los acantilados del Jaizkibel, y en su extremo occidental por la Punta Santa Ana, estribación de los abruptos acantilados de *La Corniche* en plena landa francesa. El mar se adentra en la bahía y contacta con la amplia desembocadura fluvial del río Bidasoa. Espacio utilizado como puerto fluvial y marino desde tiempos históricos, su paisaje se ha ido transformando a medida que se ganaba suelo a las marismas y arenales, se ampliaba la superficie de las localidades ribereñas y se estabilizaban las orillas del estuario.

Hendaya y Hondarribia son dos poblaciones de unos 15.000 habitantes, de carácter residencial y pesquero, con un importante patrimonio cultural y artístico, heredero de su carácter fronterizo y de ser escenario de un sinfín de batallas. El perfil urbano de Hondarribia comenzó su configuración a principios del siglo XVI, tras el incendio de 1498 que arrasó la población, momento en el que se edificaron el castillo, las murallas y la iglesia, convirtiéndola en plaza fuerte, una de las pocas que aún quedan en el País Vasco. En el siglo XIX, con el comienzo de las actividades turísticas en Europa, se produjo su expansión, demoliendo parte de la muralla y abriendo la ciudad hacia el mar en terrenos ganados a las marismas y arenales, que sumado al gran desarrollo pesquero, cambiaron la fisonomía de la ciudad. En el siglo XX, con el desarrollo del turismo en zonas costeras nació la necesidad de crear playas artificiales en litorales carentes de arenales, en un entorno de gran demanda por su alta densidad de población. El desarrollo de Hondarribia y Hendaya ocupó el espacio de las primigenias playas, que fueron reconstituidas en otra ubicación gracias a los espigones construidos a ambos lados de la desembocadura de la ría, dando lugar a extensos arenales. El nuevo impulso económico derivó en una gran presión demográfica cambiando el frente litoral de la playa con la edificación de grandes edificios de apartamentos, la construcción de villas y urbanizaciones. Las zonas de ambas playas alejadas de las orillas, sin utilidad aparente, fueron transformadas en puertos deportivos, ofreciendo un rosario de embarcaciones ancladas en la zona abrigada de la bahía, que contribuye a apuntalar el carácter marítimo-residencial de la Unidad. Por último comentar, respecto a sus límites, que si bien la ría dibuja la frontera internacional, el paisaje abarca el espacio transfronterizo, delimitado meridionalmente por el núcleo de Hondarribia, desde su orilla oeste hasta las pistas del aeropuerto, localizado ya en las marismas, y por la mayor parte del núcleo de Hendaya, sin contar con Aldapa-Behobia, zona de la ciudad a espaldas del mar identificada dentro de la unidad de corredor.

VISIBILIDAD DE LA UNIDAD DE PAISAJE

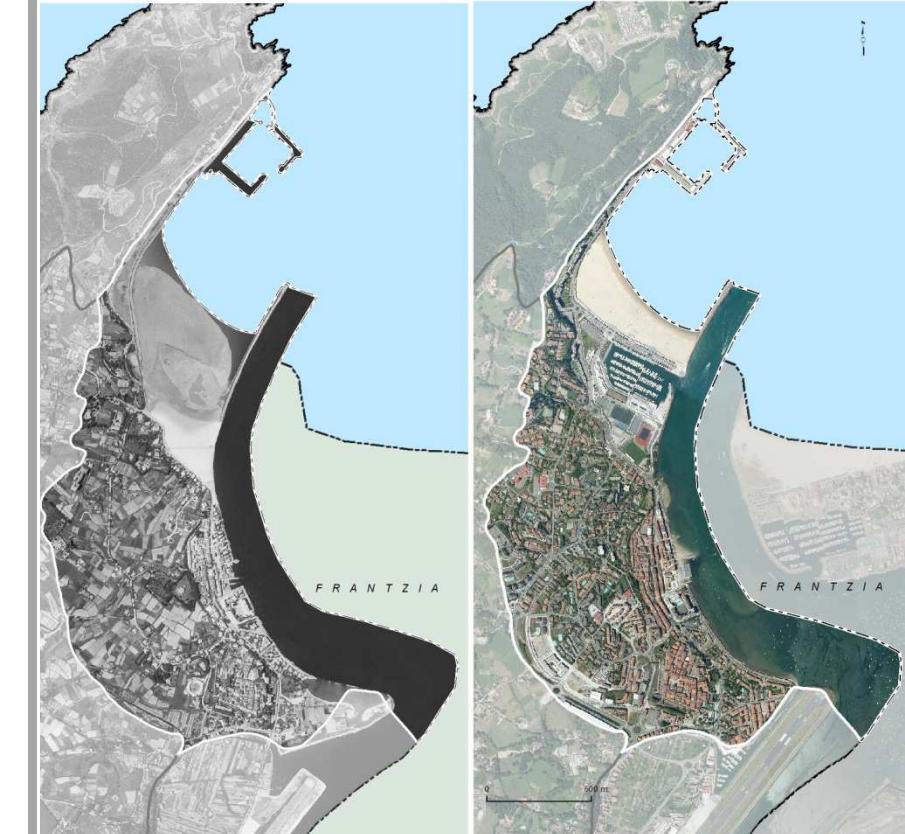


VISIBILIDAD - LÁMINAS DE AGUA -



Intervisibilidad visual muy elevada dentro de la UP, indivisible de la parte francesa que la completa. Se enmarca en la gran unidad visual del corredor de Irun, entre las cuerdas orientales del Jaizkibel y las Peñas de Aia, como límites norte y sur, y la loma de Araso al oeste. Si dentro de estos límites la intervistabilidad es muy elevada, especialmente en las partes altas, fuera de ellos su desconexión es prácticamente total (salvo desde San Marcos y las cumbres más destacadas de la Montaña interior). Por otra parte, aunque comparte fondos visuales con la ciudad de Irun, no presenta especial comunicación visual ni con ella ni con la unidad de la que forma parte (*Corredor y área urbana de Irun*) por localizarse ambas UP en áreas topográficamente deprimidas respecto a los terrenos circundantes, salvo en puntos muy concretos, generalmente constituidos por pequeños cerros elevados sobre el fondo de la depresión.

EVOLUCIÓN 1957-2014

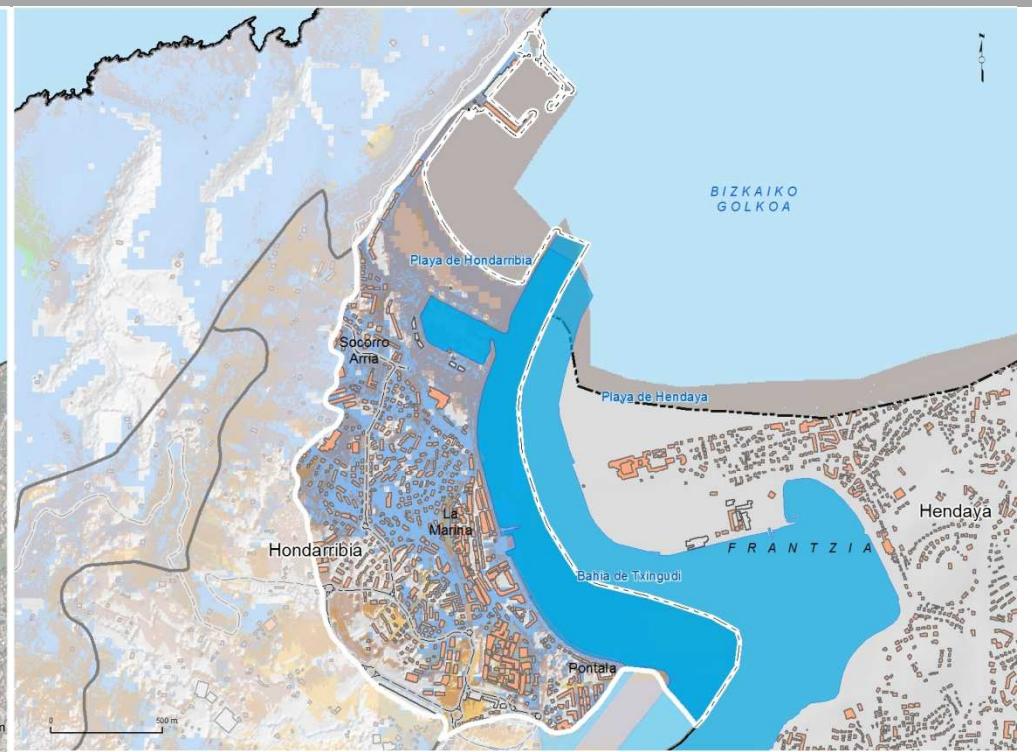
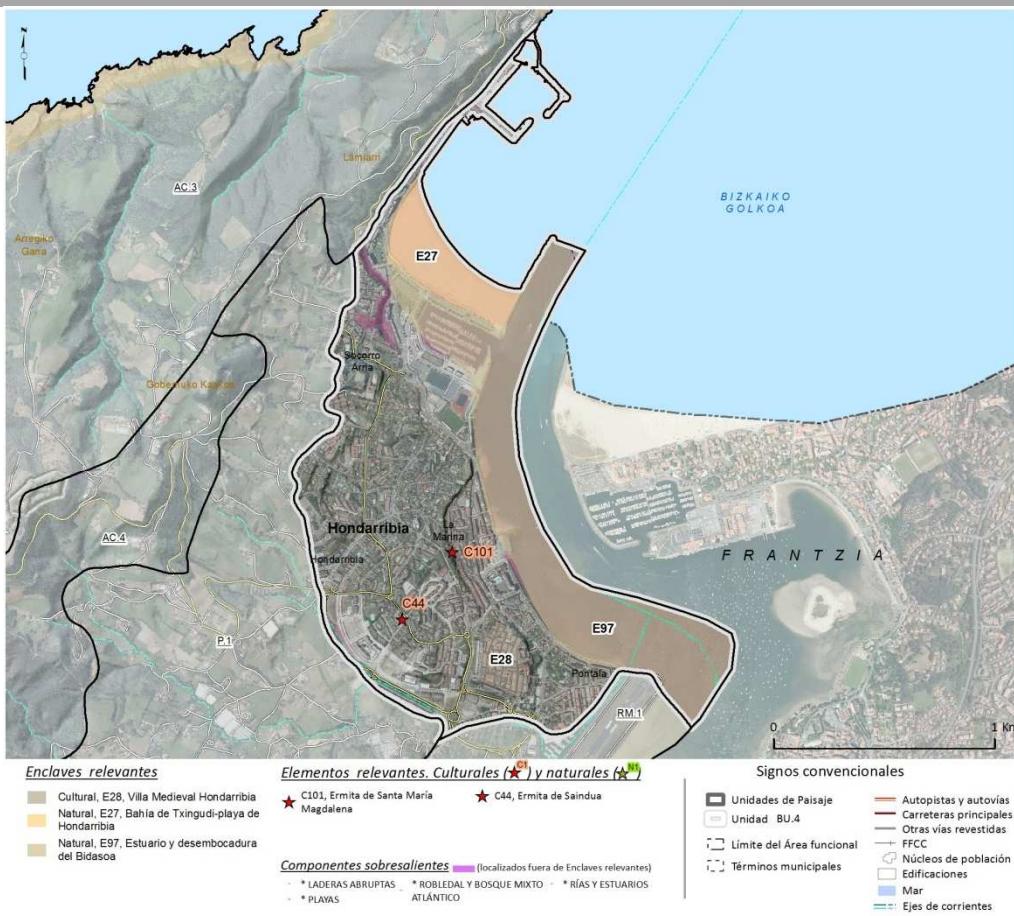


UNIDAD DE PAISAJE BU.4

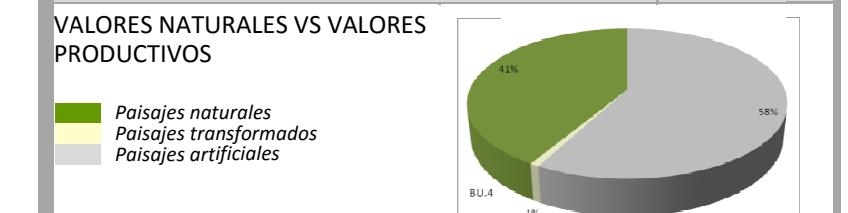
BAHÍA DE TXINGUDI

BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL

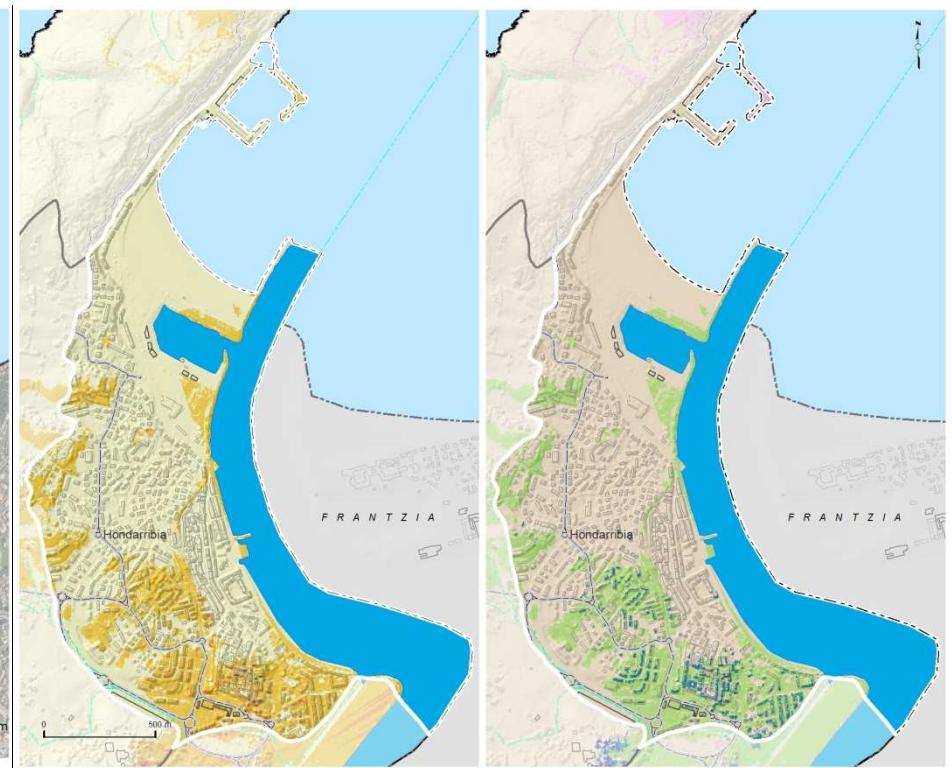
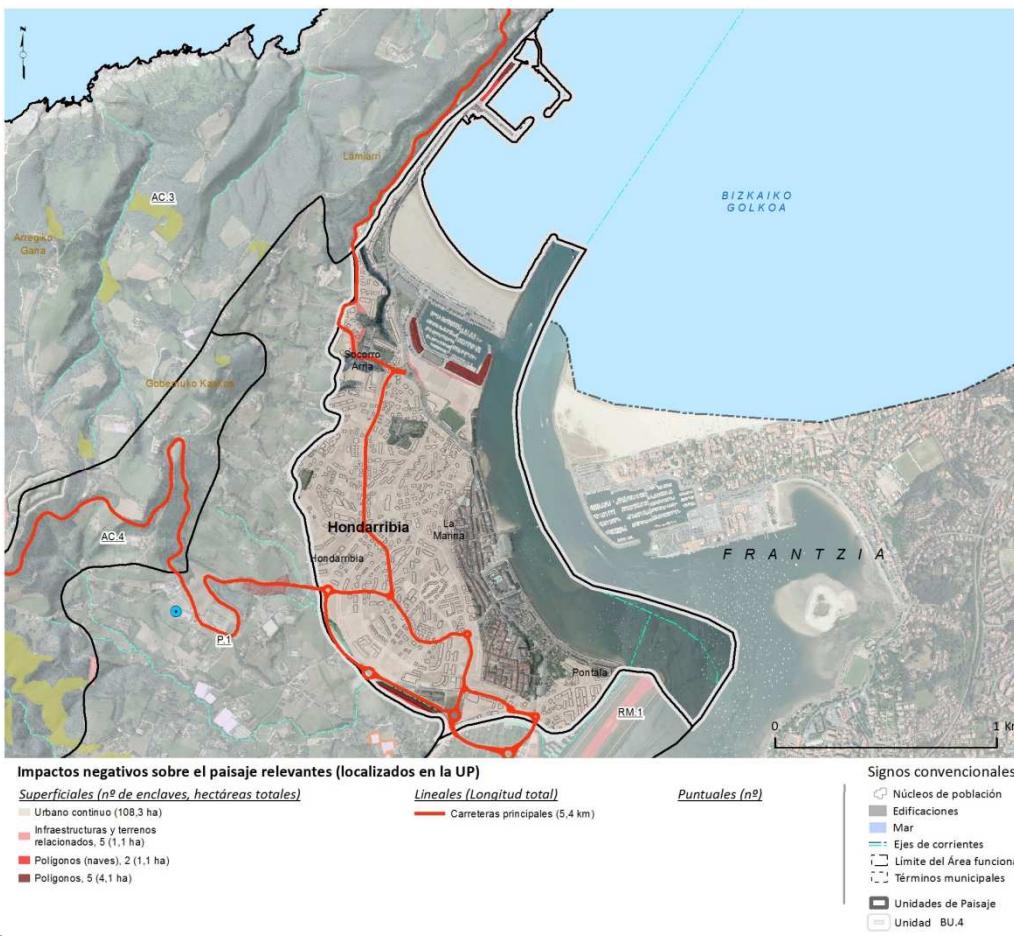
CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE (INTRÍNSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



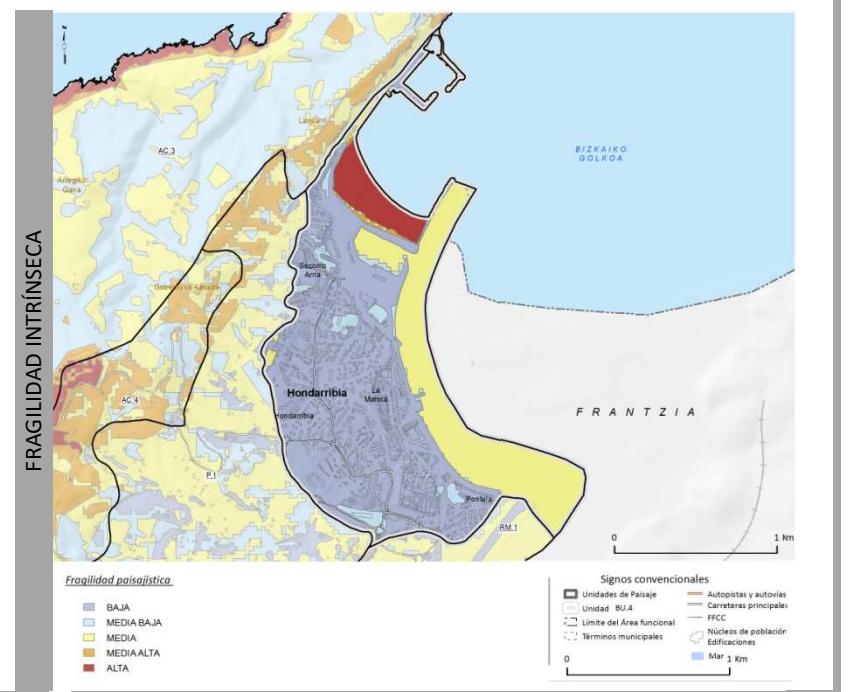
EVALUACIÓN	
CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE	
Enclaves paisajísticos naturales relevantes	Muy relevantes
Enclaves paisajísticos culturales relevantes	Presentes
Elementos paisajísticos naturales relevantes	No relevantes
Elementos paisajísticos culturales relevantes	Presentes
Componentes sobresalientes (fuera de enclaves relevantes)	Presentes
Vistas positivas	Muy relevantes
CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE	
Superficies con impacto visual negativo	No relevantes
Elementos lineales con impacto visual negativo	Presentes
Elementos puntuales con impacto visual negativo	No relevantes
Vistas negativas	Presentes
CALIDAD ADQUIRIDA POR VALORES INTANGIBLES	
Valores ecológicos	No relevantes
Valores intangibles (histórico-culturales)	Muy relevantes
Valores sociales	Muy relevantes



CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE (INTRÍSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



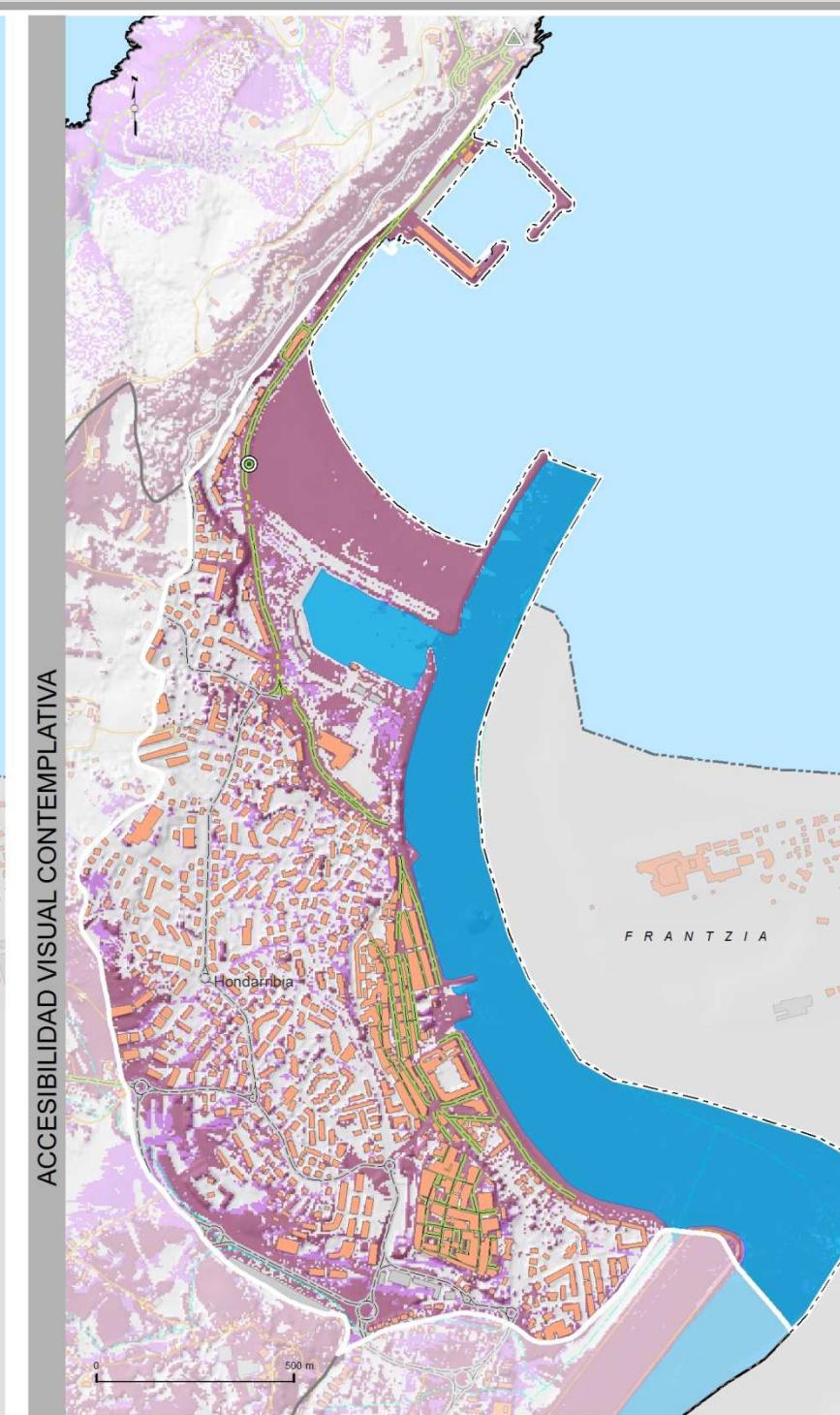
- Tipo de Impacto visual (dominante)**
- Canteras y vertederos
 - Antenas
 - Polígonos industriales
 - Líneas de Alta tensión
 - Ninguna
 - Autopistas y autovías
 - Poco significativo



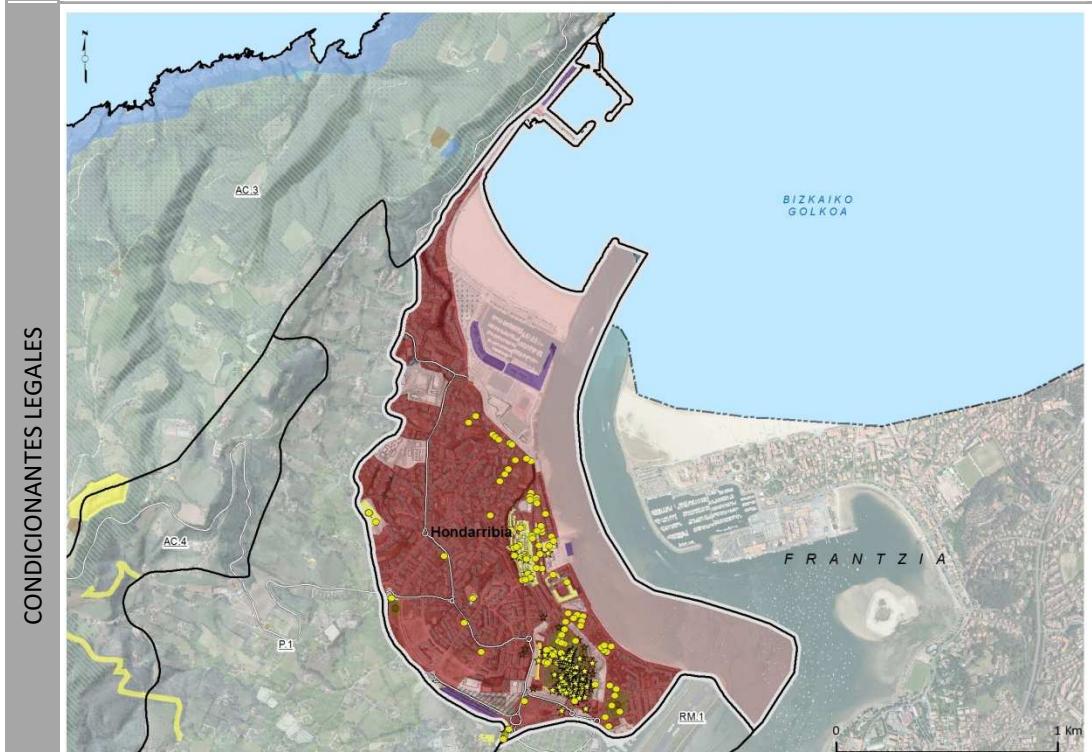
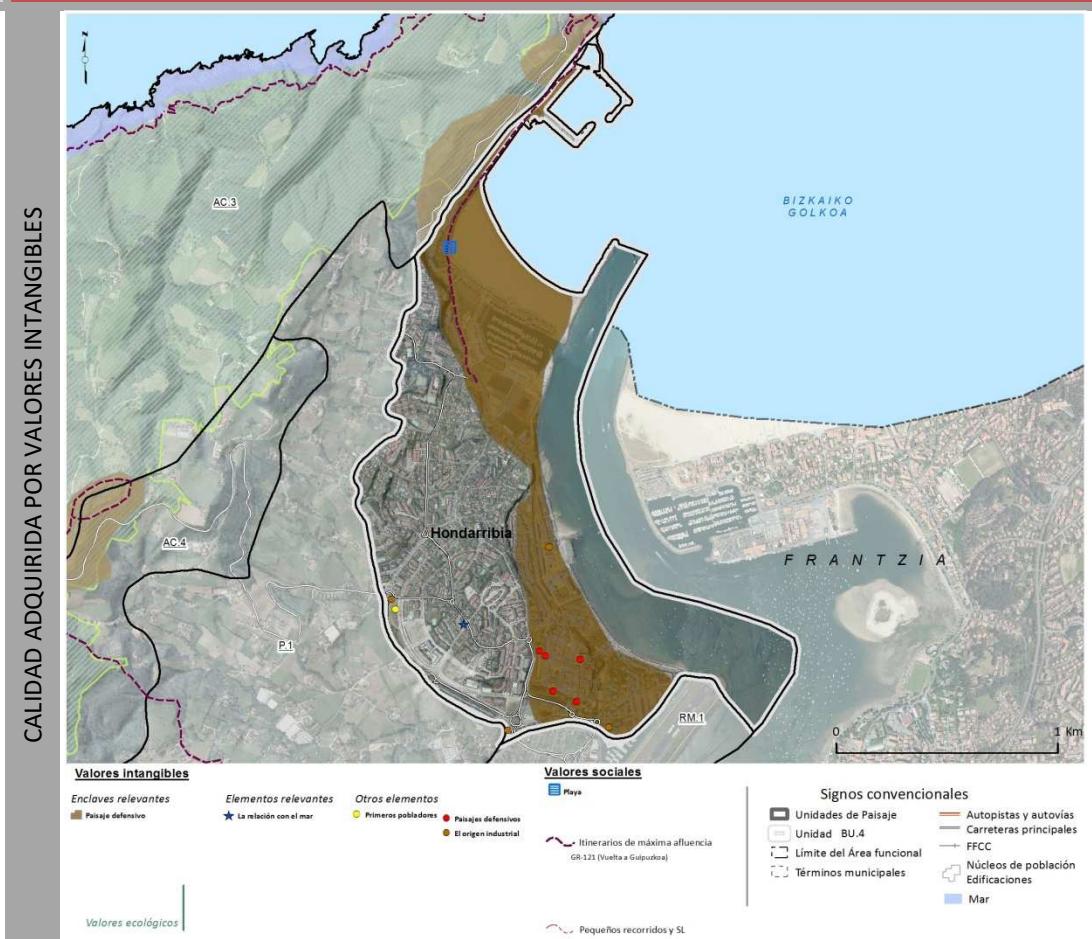
UNIDAD DE PAISAJE

BU.4

BAHÍA DE TXINGUDI



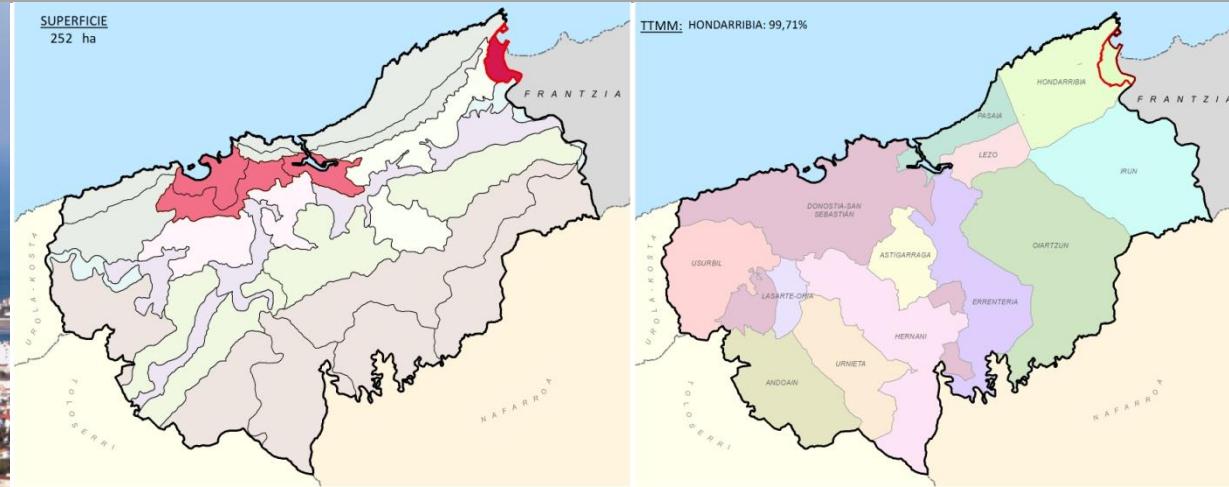
BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL



BAHÍA DE TXINGUDI



BAHÍAS Y ÁREAS URBANAS DEL LITORAL



Bahía localizada en la desembocadura del río Bidasoa que conforma una abertura extensa hacia el Cantábrico, entre el cabo Higer y las landas francesas, generando un estuario profundo con arenales y dunas asociadas a ambos lados. Destacan los paisajes de frontera, rastro de conflictos históricos. La unidad incluye dos poblaciones, Hendaya y Hondarribia históricamente marineras, pero en la actualidad con marcada vocación turística, por tanto se considera que la UP abarca territorio transfronterizo incluyendo la mayor parte de Hendaya. Hay que destacar su práctica desconexión visual del resto del A.F. de Donostialdea, incluido el vecino Irun, salvo de ciertas cimas destacadas.

OCP con carácter general:

Mejora y conservación

AEIP

Mejora visual integral. Integración de impactos visuales. Compatible con la protección de componentes y elementos sobresalientes

OCP ESPECÍFICOS:

G.1. Incorporar el recurso paisaje con un mayor peso dentro del análisis de alternativas a lo hora de localizar futuros desarrollos. Área de carácter estratégico del nodo de reordenación integrada de Txingudi.

OCP en relación a asentamientos urbanos. (U).

U.C.1 Conservar los cascos urbanos singulares.

- Villa Medieval Hondarribia.
- Barrio de la Marina (Hondarribia).

U.M.5 Mejorar visualmente los polígonos industriales

- Hondarribia Txiplao.

OCP en relación a patrimonio cultural. (P).

P.C.1 Conservar y mantener el patrimonio: militar, religioso, industrial, civil, etnográfico así como los caminos históricos como ejes vertebradores del paisaje.

- GR-121 (Vuelta a Guipuzkoa).
- Ermita de Saindua. (Hondarribia).
- Ermita de Santa María Magdalena. (Hondarribia).

OCP en relación a paisajes naturales. (N).

N.C.3. Conservar el paisaje de las principales láminas de agua y su vegetación asociada.

- Bahía de Txingudi-playa de Hondarribia.

N.C.4. Conservar paisajes costeros sobresalientes.

- Bahía de Txingudi.
- Zona costera de Hondarribia

N.R.1 Restaurar paisajes naturales, actualmente degradados o desaparecidos.

- Márgeles con infraestructuras de comunicación. Río Bidasoa, (PTS de Márgeles de Ríos y Arroyos).

Margen con necesidad de recuperación. (PTS de Márgeles de Ríos y Arroyos).

