

URBANISMO

• LA CIUDAD Y EL MAR •

POR RAMÓN MONTALBÁN, INGENIERO DE CAMINOS

En este breve artículo expone el autor, con atinadas razones, la preponderancia que debe tener el Ingeniero de Caminos en los problemas de urbanismo de las ciudades marítimas.

Al estudiar la extensión o la reforma de una ciudad marítima, surgen cuestiones que difieren, en su esencia, de los problemas planteados cuando se trata de una ciudad interior. En primer término, destaca la influencia que el puerto y las playas tienen en el plano de zonas, que es el documento fundamental de todo plan de reforma urbana, y que, en una ciudad situada en la costa, no puede trazarse sin considerar, en primer término, los servicios del puerto. Si se distribuyen las zonas de una ciudad marítima sin considerar los servicios del puerto, puede darse el caso de que sea emplazada una zona comercial o residencia muy inmediata al puerto, y que las instalaciones establecidas en él, especialmente las relacionadas con la construcción naval, perturben, con el tráfico y el ruido, la vida comercial, especialmente el trabajo en Bancos y oficinas.

En una ciudad situada en el litoral, su emplazamiento es el origen de su importancia; los servicios marítimos, sobre todo los relacionados con el puerto, son preponderantes en su vida, y por ser el puerto de interés general, en todas las ciudades marítimas de importancia el trazado urbano y sus zonas han de supeditarse al puerto y a sus accesos por carretera y ferrocarril. Al establecer o ampliar un puerto y su zona de servicio, hay que establecer el enlace del puerto y la ciudad, lo cual se logra, generalmente, con la construcción de un camino de ronda, que es, a la vez, límite de la población y de la zona de servicio del puerto.

Tanto el puerto, si es de interés general, como la playa, salen fuera de la jurisdicción municipal, y su régimen y utilización se hallan regulados por la Ley de Puertos. En las ciudades situadas en la costa, tanto en lo que respecta al trazado de sus calles como en la resolución de los problemas de urbanización que se plantean, es preciso aplicar las enseñanzas que adquirimos en la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y el hecho de residir la mayoría de los habitantes de la Península Ibérica en el litoral, destaca la importancia que en los problemas de urbanismo tiene la técnica del Ingeniero de Ca-

minos. Aquí destaca aún más el error de los que pretenden crear una especialidad de urbanistas que requerirían el auxilio del Arquitecto, si han de realizar una plaza con estilo uniforme o un grupo de edificios; el auxilio del Ingeniero Agrónomo, si han de construir jardines; del Ingeniero de Montes, si se trata de crear grandes parques; del Ingeniero de Caminos, si han de realizar un trazado, establecer vías de comunicación o ampliar y reformar una playa. En la misión de conjunto a realizar, existe una directriz esencial, cuyo predominio no puede pasar inadvertido; a esta directriz han de supeditarse los restantes elementos, si no se quiere proyectar una obra de difícil realización al enfrentarse con la realidad.

El principal atractivo en las ciudades de la costa, para el veraneante y el turista, es la playa, y la facilidad en su acceso y utilización es de capital importancia para la vida urbana local. Precisa, pues, establecer el enlace entre la ciudad y la playa, que se verifica, generalmente, por medio de una avenida en tenaza o paseo marítimo, trazado a lo largo de la playa, quedando la ciudad a un lado y el mar a otro; en algunos casos, se prolonga la avenida para enlazar con la ciudad, cuando la playa utilizada no está contigua a la población. El primer caso se presenta en San Sebastián, y el segundo, en Santander, que tiene las playas separadas de la ciudad, si bien hoy la población, en su crecimiento, ha llegado al Sardinero, y existen, por tanto, dos formas de enlace: una, por el casco urbano, y otra, por la avenida trazada a lo largo del litoral que atraviesa la ciudad y la enlaza con el puerto y las playas hasta las inmediaciones de Cabo Menor, logrando unidad en el conjunto, comunicación fácil y una serie de panoramas de difícil superación, que prestan amenidad al recorrido.

En el proyecto de una avenida o paseo de costa hay que fijar, en primer término, su altura sobre la playa, ya que esta altura es el elemento que ha de predominar en el aspecto y belleza del conjunto de la urbanización, y de la altura depende la vista que desde el paseo se domina sobre el mar. Existen tres tipos diferentes: uno, de paseo alto, que permite situar

las cabinas del balneario y otros servicios debajo del paseo y de las terrazas que cubren los edificios, como en la Concha de San Sebastián y en la primera playa del Sardinero; este tipo de urbanización facilita el enlace de la avenida de costa con las calles inmediatas y permite establecer superficies horizontales para emplazar jardines, ampliados con las terrazas de los edificios de la playa. Un segundo tipo de urbanización consiste en establecer el paseo al nivel de la playa, como en la playa de la Ondarreta, de San Sebastián; de este modo se establece una sucesión continua, sin escaleras altas, que rompen la continuidad entre las playas, la avenida litoral, los jardines y la ciudad. Este tipo de urbanización ofrece, a primera vista, varios inconvenientes, siendo el primero la mayor pendiente de las calles de acceso y la imposibilidad de establecer una zona de jardines si la costa no presenta un amplio entrante; otro inconveniente es la dificultad de alojar los servicios de playa, ya que no existe posibilidad de situarlos debajo del paseo, construyendo edificios que sólo son visibles desde el mar, como en el primer caso; si se construye el paseo bajo, es preciso construir un edificio que quitará vistas en la mayoría de los casos. Un tipo intermedio es la avenida litoral de Sitges.

La elección de la altura de la avenida hay que hacerla, en cada caso, vistas las condiciones topográficas, y, sobre todo, las condiciones de la playa y del mar litoral en el lugar de emplazamiento. Si la playa es estrecha, habrá que construir el paseo alto o ampliar la playa, si es posible, para evitar que las olas invadan el paseo; pero, siempre que sea posible, es preferible el paseo bajo a nivel de la playa, que altera menos la naturaleza del lugar; pero en este caso, debe prohibirse toda construcción entre la avenida y el mar, que quitaría vistas y rompería la armonía del panorama que se contempla desde el paseo.

Exigencias de la urbanización y la numerosa concurrencia de público, han creado la necesidad de ampliar las playas, y, en algunas ocasiones, de crear con obras una playa nueva que haga más grata la estancia

en la población, en época de verano, obligando, con obras, la retirada del mar. Otras veces es preciso modificar las condiciones de una playa utilizada por el público para suprimir las corrientes, que hacen peligrosa la natación en sus aguas; estas consideraciones nos muestran claramente que la urbanización de una ciudad situada en la costa empieza en el mar.

En San Sebastián se ha presentado la necesidad de restablecer la playa de Gros, hoy desaparecida a causa de las obras de urbanización llevadas a cabo en época reciente. Son múltiples las razones que así lo aconsejan. En primer término, la concurrencia, cada vez mayor, que se reúne en la playa de la Concha; en segundo, la conveniencia de que una ciudad de la importancia de San Sebastián, como residencia veraniega, posea una playa en el mar libre, ya que las otras dos están situadas dentro de la bahía. Razones de urbanización aconsejan crear una playa en dicho lugar para defender el paseo litoral, el muro de costa y las calles inmediatas de la acción del mar, y hacer posible la edificación de los solares inmediatos. Por último, la nueva playa deberá verse libre de las corrientes, que harían peligrosa la utilización de la que existe en dicho lugar; en realidad, no se trata de restablecer la playa en su antiguo emplazamiento, sino de crear una nueva, delante del muro de costa, en terreno hoy cubierto por el mar. Para ello ha sido redactado un proyecto por el Ingeniero de Caminos D. Ramón Iribarren, y muy en breve serán llevadas a cabo las obras, cuya importancia es notoria, y que marcan un progreso en el continuo avance de la técnica del Ingeniero.

Otras veces se trata únicamente de ganar terreno al mar, para ampliar la zona edificada o para facilitar la solución del trazado del muro de costa y lograr espacio para jardines; en ocasiones, las obras mejoran las condiciones de la playa, avanzando su emplazamiento hacia el mar libre y suprimiendo las corrientes, como ha ocurrido en Deva y Orio, y se pretende lograr con las obras en curso para mejorar el puerto de Zumaya.