

HONDARRIBIA

SITUACIÓN - ANÁLISIS

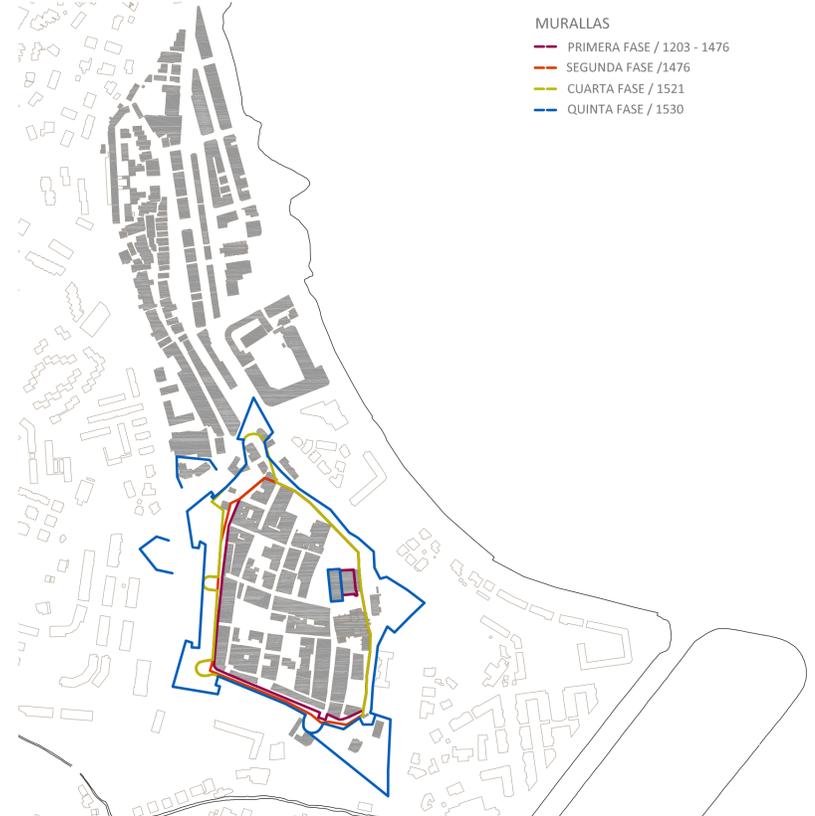


La villa se encuentra ubicada en la orilla oeste de la Bahía de Txingudi. Esta bahía está formada por la desembocadura del río Bidasoa, y prolonga la frontera internacional entre España y Francia que ya dibujaba el río Bidasoa en su último tramo. Alrededor de dicha bahía se disponen las localidades de Hondarribia, Irún (por la parte sur) y la vasco-francesa de Hendaya (en la orilla este).

EVOLUCIÓN URBANA

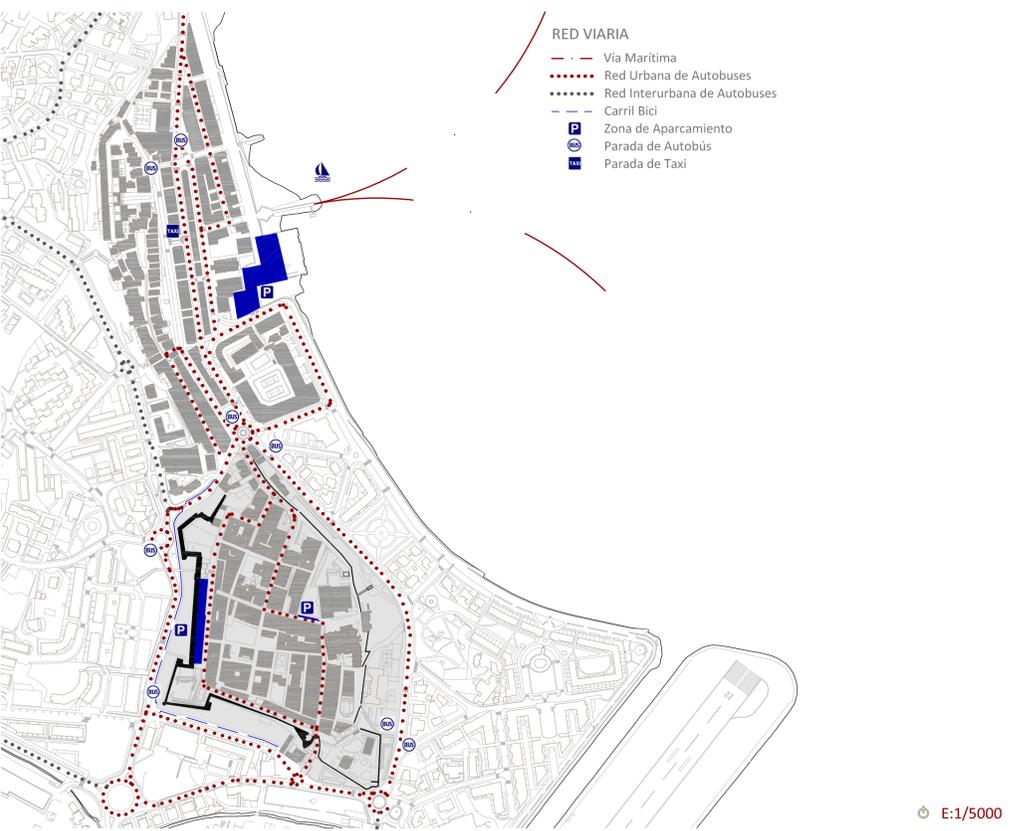


Aunque el origen del pueblo tenemos que situarlo siglos atrás, la mayoría de las edificaciones se construyeron en el siglo XVI o finales del XV. Esto se debe a los incendios de 1280 y 1476 (del que sólo sobrevivieron 9 casas) y a los numerosos asedios sufridos, culminando con el sitio de 1638 en el que desaparecieron buena parte de las casas del sector occidental, incluyendo manzanas enteras, y grandes brechas que arruinaron para siempre el sistema defensivo dejándolo sin capacidad operativa. Algunos de esos vacíos urbanos han llegado hasta nuestros días. La situación derivada de estos vacíos y el posterior desarrollo urbano de la ciudad hacia el borde del mar, dio lugar a una decadencia creciente de esta zona urbana.



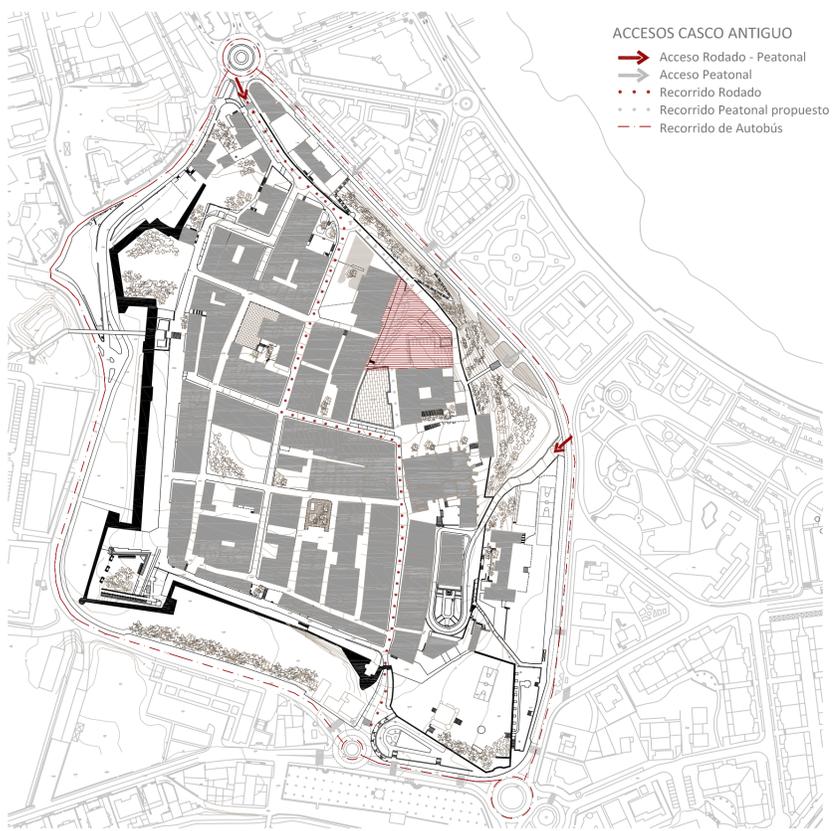
- MURALLAS**
- PRIMERA FASE / 1203 - 1476
 - SEGUNDA FASE / 1476
 - CUARTA FASE / 1521
 - QUINTA FASE / 1530

La muralla es un elemento característico de las villas, tanto defensivo como simbólico, ya que marcaba la diferencia (económica, jurídica, etc) entre la población que reside en su interior y la del exterior. En Guipúzcoa, gran parte de ellas se fueron integrando en el tejido urbano a medida que perdían funcionalidad, o fueron derribadas en el siglo XIX para responder a las nuevas necesidades urbanísticas, pero todavía quedan algunos vestigios, entre los que destacan, sin duda, los de Hondarribia.



- RED VIARIA**
- Via Marítima
 - Red Urbana de Autobuses
 - Red Interurbana de Autobuses
 - Carril Bici
 - Zona de Aparcamiento
 - Parada de Autobús
 - Parada de Taxi

El emplazamiento del proyecto debe situarse en una zona de fácil acceso para que pueda cumplir con los objetivos de revitalización de la zona. En el siguiente esquema se analiza cómo las diferentes zonas se comunican tanto entre ellas como con los municipios cercanos. La red de autobuses de tipo interurbano se mezcla con la pequeña red urbana, disponiendo de diferentes paradas a lo largo de la villa, esta red es mucho más densa en el barrio del puerto y rodeando simplemente el casco antiguo, esto se debe a la estrechez y dificultad de paso que encontramos. La posibilidad de aparcamiento en la zona antigua también es muy reducida, recomendándose la peatonalización de la zona. Para ello se dispone de varios accesos sólo peatonales desde la ronda perimetral.



- ACCESOS CASCO ANTIGUO**
- Acceso Rodado - Peatonal
 - Acceso Peatonal
 - Recorrido Rodado
 - Recorrido Peatonal propuesto
 - Recorrido de Autobús

Tras el estudio general de comunicaciones nos aproximamos más al entorno del casco antiguo, analizando los diferentes tipos de acceso ya sean peatonales o rodados y se propone un nuevo recorrido que conectaría peatonalmente de forma directa los dos ejes principales de entrada de esta zona y la relacionaría con el resto del pueblo, dejando a un lado el posible tráfico rodado. El emplazamiento del proyecto queda determinado tras este análisis. Se trata de una zona en pendiente junto al Parador Carlos V y la ronda perimetral del casco antiguo, por lo que tiene una buena comunicación con todo el entorno y unas vistas inmejorables.

EL LUGAR



EDIFICIOS EMBLEMÁTICOS



PROGRAMA



E:1/1000