



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑOS 2015-2016

ISSN 1130-2968

E-ISSN 2340-146X

8-9

SERIE VI GEOGRAFÍA

REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

UNED



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑOS 2015-2016
ISSN 1130-2968
E-ISSN 2340-146X

8-9

SERIE VI GEOGRAFÍA

REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

DOI: <http://dx.doi.org/10.5944/etfvi.8-9.2016>



UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

La revista *Espacio, Tiempo y Forma* (siglas recomendadas: ETF), de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED, que inició su publicación el año 1988, está organizada de la siguiente forma:

- SERIE I — Prehistoria y Arqueología
- SERIE II — Historia Antigua
- SERIE III — Historia Medieval
- SERIE IV — Historia Moderna
- SERIE V — Historia Contemporánea
- SERIE VI — Geografía
- SERIE VII — Historia del Arte

Excepcionalmente, algunos volúmenes del año 1988 atienden a la siguiente numeración:

- N.º 1 — Historia Contemporánea
- N.º 2 — Historia del Arte
- N.º 3 — Geografía
- N.º 4 — Historia Moderna

ETF no se solidariza necesariamente con las opiniones expresadas por los autores.

Espacio, Tiempo y Forma, Serie VI está registrada e indexada, entre otros, por los siguientes Repertorios Bibliográficos y Bases de Datos: DICE, ISOC (CINDOC), RESH, IN-RECH, Dialnet, e-spacio, UNED, CIRC, MIAR, FRANCIS, PIO, ULRICH'S, SUDOC, 2DB, ERIH (ESF).

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
Madrid, 2015–2016

SERIE VI · GEOGRAFÍA N.º 8–9, 2015–2016

ISSN 1130-2968 · E-ISSN 2340-146X

DEPÓSITO LEGAL
M-21.037-1988

URL
ETF VI · GEOGRAFÍA · <http://revistas.uned.es/index.php/ETFVI>

COMPOSICIÓN
Carmen Chincoa Gallardo · <http://www.laurisilva.net/cch>

Impreso en España · Printed in Spain



Esta obra está bajo una licencia Creative Commons
Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional.

LAS COMPLEJAS RELACIONES ENTRE PAISAJE, PUERTO, CIUDAD Y SUS EFECTOS EN EL PATRIMONIO CULTURAL EN LA BAHÍA DE PASAIA

THE COMPLEX RELATIONSHIPS BETWEEN LANDSCAPE, HARBOR, TOWN AND ITS EFFECTS ON CULTURAL HERITAGE IN THE BAY OF PASAIA

Enrique Rafael De Rosa Giolito¹

Recepción: 13/07/2015 · Aceptación: 23/12/2015

DOI: <http://dx.doi.org/10.5944/etfvi.8-9.2016.16357>

Resumen

Este trabajo tiene como objetivo conocer las características de los diferentes barrios en torno a la bahía de Pasaia y su evolución. Se destaca la importancia del patrimonio cultural, que justifica la calificación de ciertos entornos urbanos como “paisajes culturales”, así como las complejas relaciones sociales que contribuyen a explicar el avanzado estado de deterioro en que se hallan a veces y las amenazas que se ciernen sobre ellos. Para ello, se recurre a una revisión de la literatura y el análisis estadístico de datos secundarios. Este estudio de caso nos permitirá entender la situación socio económica actual de la bahía, el conflicto entre autoridades del puerto y los ayuntamientos, el paisaje cultural y la falta de un valor patrimonial.

Palabras clave

Paisaje; puerto; ciudad; urbanismo; patrimonio.

Abstract

This study aims to determine the characteristics of the different neighborhoods around the bay of Pasaia and its evolution. Several aspects are highlighted: the importance of cultural heritage, which justifies the classification of certain urban environments as “cultural landscapes”, as well as the complex social relationships that help explain their advanced state of deterioration and the threats that loom over them. To achieve this, a review of the literature and the statistical analysis of secondary data are used. This case study will help us understand the current

1. Paseo Madalena Jauregiberri 10, 1ºA (20014) Donostia-San Sebastián. Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED); <enriquerafael@hotmail.com>.

socio-economic situation of the bay, the conflict between port authorities and the city councils, the cultural landscape and the lack of heritage assets.

Keywords

Landscape; port; city; urbanism; patrimony.

1. INTRODUCCIÓN

Este trabajo forma parte de un avance de tesis doctoral cuya temática es el paisaje, el puerto y la ciudad desde una perspectiva geográfica y que espera aportar luz a las expectativas de estas jornadas, cuya exposición se puede tomar como un estudio de caso. Debido al límite de extensión de esta ponencia, no realizo un exhaustivo desarrollo estadístico de todos los datos de las poblaciones afectadas, así como la explicación cronológica de todos los proyectos que se llevan a cabo y la consiguiente descripción del planeamiento vigente y del existente previamente a él limitándome a un muestreo más breve.

El contenido de esta exposición comienza con una explicación de la problemática a abordar, acotando su marco conceptual primeramente para continuar con el desarrollo del caso de la bahía de Pasaia² conteniendo la morfología urbana por barrios portuarios, sus características socioeconómicas, para culminar con el estudio del conflicto generado entre los diferentes actores (autoridades del puerto, ayuntamientos, vecinos, etc.). Todo esto constituye un mosaico que define el paisaje.

La remodelación urbanística, social y económica de la bahía de Pasaia es uno de los temas más controvertidos a los que se enfrenta el País Vasco desde el punto de vista de la ordenación del territorio y, en particular, Gipuzkoa. El área de influencia de la bahía no se limita al término municipal de Pasaia sino que se extiende abarcando Errentería, Lezo, Oiartzun y parte este de Donostia-San Sebastián, términos que comprenden la comarca de Oarsoaldea. Los diversos ciclos económicos y cambios de los modos de producción a través del tiempo han incidido en el significado del puerto, en la organización de su espacio y del que le rodea, y en consecuencia, en la evolución del paisaje. En la actualidad, la gestión de la bahía tiene que resolver problemas de altas densidades de población, deterioro ambiental, yuxtaposición de infraestructuras portuarias y ferroviarias con tejidos residenciales, divisiones municipales y repartos competenciales que dificultan soluciones integrales y ponen en riesgo valores paisajísticos y patrimoniales que constituye un soporte de identidades colectivas. Todo ello obliga a partir, en nuestra investigación, del estado actual de la cuestión y del análisis pormenorizado de la bibliografía, fuentes estadísticas y documentales existentes, así como a conocer la evolución paisajística de este conjunto territorial.

Uno de los objetivos que pretende cubrir esta publicación es conocer las características de los diferentes barrios en torno a la bahía y su evolución en la actualidad, la importancia del patrimonio cultural que justifica la calificación de ciertos entornos urbanos como “paisajes culturales” y las complejas relaciones sociales que contribuyen a explicar el avanzado estado de deterioro en que se hallan a veces y las amenazas que se ciernen sobre ellos. Así queda determinado las relaciones de tipo complejo, como se observa en la Figura 1.

2. Los términos toponímicos se encuentran en su idioma oficial euskera. Debido a los diferentes cambios que hubo a lo largo de la historia, se puede leer Pasaia, Pasajes, Pasai, Pasages, Passages, etc.



FIGURA 1. MAPA CONCEPTUAL DE LA INVESTIGACIÓN.
Fuente: Elaboración propia

2. MARCO CONCEPTUAL

El concepto de paisaje se define como estructura que resulta de la interacción sobre el territorio de elementos naturales y humanos, en el cual existe una transformación física derivada de la intervención humana. Es por ello que el Convenio Europeo del Paisaje³ lo define en su primer artículo como *“cualquier parte del territorio tal como es percibida por las poblaciones, cuyo carácter resulta de la acción de factores naturales y/o humanos y de sus interrelaciones”*. Por tanto se reconoce que es una porción de terreno delimitado, percibido y que ese terreno es producto de la acción humana sobre el medio natural. El término de “paisaje cultural” ha sido aceptado por la comunidad científica internacional a partir de la Convención del Patrimonio Mundial de 1992 y desde entonces constituye un instrumento de protección del Patrimonio. El artículo 1 de las Directrices para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de 1992 lo define *“como una obra conjugada del hombre y de la naturaleza: puede ser un jardín o un parque, un paisaje reliquia o un paisaje vivo marcado por su historia o un paisaje que se asocia elemento natural a un hecho religioso, artístico o cultural”*.

Conceptualmente y desde el punto de vista del interés por la conservación del patrimonio, de las huellas del pasado, los paisajes culturales en general y de manera muy especial los urbanos, representan la evolución desde la preocupación por la conservación de los monumentos a la protección de su entorno físico, del espacio geográfico o en el que se asientan y de los valores tangibles e intangibles. Asimismo permiten la lectura e interpretación del pasado, con una importante carga simbólica y encierran un enorme potencial didáctico para el conjunto de la sociedad (Zárate

3. Firmado en 2000 en Florencia, que ha entrado en vigor oficialmente en España en 2008 y que ya ha sido incorporado a varias legislaciones y normativas autonómicas, en nuestro caso en la Comunidad Autónoma del País Vasco, fue asumida en Julio del 2009 y posteriormente en Junio del 2014 se aprueba como Decreto.

Martín 2009:248). Se puede observar en él parte de una memoria colectiva y vivencias, rasgo de identidad para algunos o un recuerdo de una actividad industrial mucho más impactante y cercana que la actual que es necesario conservar de algún modo, mas ahora en el que las sucesivas operaciones urbanísticas, tanto la continua regeneración urbana como la portuaria dejan de lado la arquitectura y el patrimonio sobre el que basan sus ambiciosas operaciones. (Herrerías y Zaldua 2007:16). Por otra parte es evidente que la concepción del patrimonio ha evolucionado desde una noción de carácter materialista poniendo énfasis en la conservación del monumento en sí hacia ámbitos en los que la visión integral del espacio y el entorno cultural se hacen necesarios. En suma, el concepto actual implica la conservación y valoración tanto del monumento, la memoria representada como del propio entorno cultural y natural en el que reside. En la práctica, los valores que comportan los términos “paisaje” y “patrimonio”, son ignorados, dejados de aplicar a la hora de acometer cualquier desarrollo urbanístico o utilizados como pretexto para justificar operaciones especulativas. (Zárate Martín 2009:252). Con vistas a la necesaria conciliación entre ordenación del territorio y patrimonio, tiene sumo interés la consideración del paisaje como “recurso favorable para la actividad económica y la creación de empleo a través de su gestión y ordenación”, como se recoge también literalmente en el preámbulo del “Convenio Europeo del Paisaje”. Parece evidente que, en una sociedad regida fundamentalmente por criterios económicos y principios de rentabilidad económica, el respeto a los valores patrimoniales y paisajísticos solo quedará bien garantizado cuando los beneficios económicos que generen los mismos paisajes sean capaces de competir con los que resultan del uso especulativo del suelo para fines residenciales o actividades productivas. Por eso la conveniencia de rentabilizar el patrimonio y el paisaje a través de un aprovechamiento turístico responsable y sostenible. (Zárate Martín 2009:266).

La acumulación de monumentos, las referencias literarias, las imágenes plásticas y la especial belleza de los lugares sobre los que se construyen son componentes determinantes para hacerles merecedores de la categoría cultural (Zárate Martín 2011:176). Podemos observarlo en como la calidad del paisaje ha atraído el interés, incluso, de grandes maestros de la pintura (Sorolla, Zuloaga, Arruti, Regoyos, Paret y Alcázar, entre otros), una prueba más de que esos paisajes merecen el calificativo de culturales, y por lo tanto la necesidad de incorporar el paisaje a cualquier estrategia actual de ordenación del territorio.

Por otra parte tenemos la ciudad, entendida como espacio cuya agrupación continua e importante de personas que no trabajan en el cultivo de la tierra se dedican a actividades secundarias y terciarias, lugares centrales en donde se asienta la población y produce. Es el espacio material cuyas características resultan de las condiciones de los entornos geográficos sobre los que se asientan y de la acción combinada de los agentes sociales, fuerzas económicas, componentes culturales y políticos que intervienen en su producción (Zárate Martín y Rubio Benito 2011:31).

Y también en este caso tenemos el Puerto, lugar de actividad económica por excelencia que ha dado vigor a estos municipios como fuente de trabajo, además siempre ha sido un punto clave en la organización del territorio e influye en su región.



FIGURA 2: PORT DE PASSAGES, VUE PRISE DE SAINTE ANNE. DIBUJO Y LITOGRAFÍA DE BLANCHE HENNEBUTTE C. 1850. COLECCIÓN UNTZI MUSEOA-MUSEO NAVAL. FIGURA 3: BATELERAS DE PASAJES A FINALES DEL SIGLO XVIII. DETALLE DEL ÓLEO VISTA DEL PUERTO DE PASAGES DE LUIS PARET Y ALCÁZAR, C. 1786. FIGURA 4: PUERTO DE PASAJES, HACIA 1955. ÓLEO DE ASCENSIO MARTIARENA. COLECCIÓN MUSEO SAN TELMO. FIGURA 5: PLAZA DE PASAJES DE SAN JUAN, 1935. ÓLEO DE JOSÉ MORENO CARBONERO. COLECCIÓN MUSEO SAN TELMO. Fuente: VV. AA. (1999) PASAIA. Memoria histórica y perspectivas de futuro. Untzi Museoa-Museo Naval. Donostia-San Sebastián.

El impacto de los cambios sociales más recientes, derivados de la globalización de la economía y las transformaciones contemporáneas del sistema productivo, con difusión de nuevas tecnologías e internacionalización del capital, añade complejidad a un espacio tan variado en sí mismo como es la ciudad, en este caso como podremos observar en el paisaje, estructuras heredadas de la ciudad y los intereses sociales y económicos que intervienen en su construcción a lo largo del tiempo (Zárate Martín y Rubio Benito 2011:45). Nuestra aportación será el estudio de estas relaciones en el entorno de la bahía, ocurrido en estos últimos veinte años.

3. ESTUDIO DE CASO DE LA BAHÍA DE PASAIA.

Es un importante refugio natural con excepcionales condiciones en un mar tan bravío como el del Cantábrico en el Golfo de Bizkaia, accidente natural producto de la ensenada que forma la desembocadura del río Oiartzun. Está situada sobre el cuadrante nororiental de Gipuzkoa, perteneciendo a la comarca de Donostialdea. Presenta una extensión de 100 km². Sobre este territorio se asienta una población de 99.434 habitantes en 2013⁴. Se trata por tanto de un territorio densamente

4. Datos estadísticos tomados del último informe de IKEI, 2015

poblado (más de 1.000 hab. /Km²) continuación del cinturón oriental de Donostia que ha dejado al puerto en una posición central.

Ocupada en parte por las estribaciones montañosas de los Pirineos. Es un paisaje caracterizado por colinas de escasa altimetría, entre 200 y 300 m. cortado sobre el mar por acantilados abruptos. Podemos observar como la lámina de agua en reposo rodeada de tierra firme realza el paisaje, unida al verde de los montes Ulia y Jaizkibel y la continuidad del canal de acceso con su apariencia poco transformada. El río Oiartzun desemboca en la bahía.

En las zonas de máxima altimetría, sus cotas apenas rebasan los 500 m, los materiales dominantes (pizarras, areniscas y conglomerados) pertenecen al periodo paleozoico, el más antiguo de Gipuzkoa.

El clima presenta suaves temperaturas y abundantes lluvias a lo largo de todo el año, se trata de un clima oceánico templado.

La vegetación predominante es el bosque caducifolio, con hayas, robles y plantaciones forestales. En las partes bajas, se encuentran los asentamientos urbanos e industriales, junto con pequeñas manchas de prados de siega y cultivos, es la zona donde se encuentran los escasos caseríos con usos económicos fundamentalmente agrícolas y forestal, de escasa rentabilidad y reducida superficie. Más allá, el paso, al borde del agua, de infraestructuras de primer orden en las comunicaciones interestatales ferroviarias y viarias (N-1, A-8) más directas en las líneas Madrid-París que conforman un corredor territorial, situado entre San Sebastián y la frontera, bajo el monte Jaizkibel, como singular emplazamiento⁵. Sin embargo, resulta que solo el 10% del suelo de la Comarca de Oarsoaldea está calificado como residencial, para actividades económicas o para infraestructuras.

El puerto cuenta con una superficie de 77,44 ha, de los términos municipales de Pasaia, Errenteria y Lezo, parte de los cuales son zonas concesionables a empresas y otras son ocupadas por instalaciones de la Autoridad Portuaria de Pasaia (APP), viales y zonas comunes. Según datos de 2011, la superficie ocupada es de 59,09 ha, lo que supone el 76,3% del total. Sus muelles tienen una longitud de casi 4.500 metros. De ellos, aproximadamente 1.166 m. corresponden a los muelles pesqueros y cerca de 3.393 m., a los comerciales, mientras que el resto se destina a la construcción y reparación de buques y otras actividades auxiliares 794 m. Frente a ello, la superficie total de flotación es de 92,02 ha compuesta por el canal de entrada y la bahía.

3.1. MORFOLOGÍA URBANA Y PATRIMONIO CULTURAL

Según Eugenio Urrestarazu (2008:178) gran parte de su actual morfología está condicionada por dos factores; el medio físico y el anárquico crecimiento heredero de los años franquistas del desarrollismo. La importancia que ha tenido el siglo

5. Principalmente tenido en cuenta desde el 2004 en la redacción del Esquema Director de Ordenación Territorial del corredor de Jaizkibel que propicia el sistema de transporte multimodal de mercancías por ferrocarril y el transporte marítimo, un corredor de tránsito internacional importante.

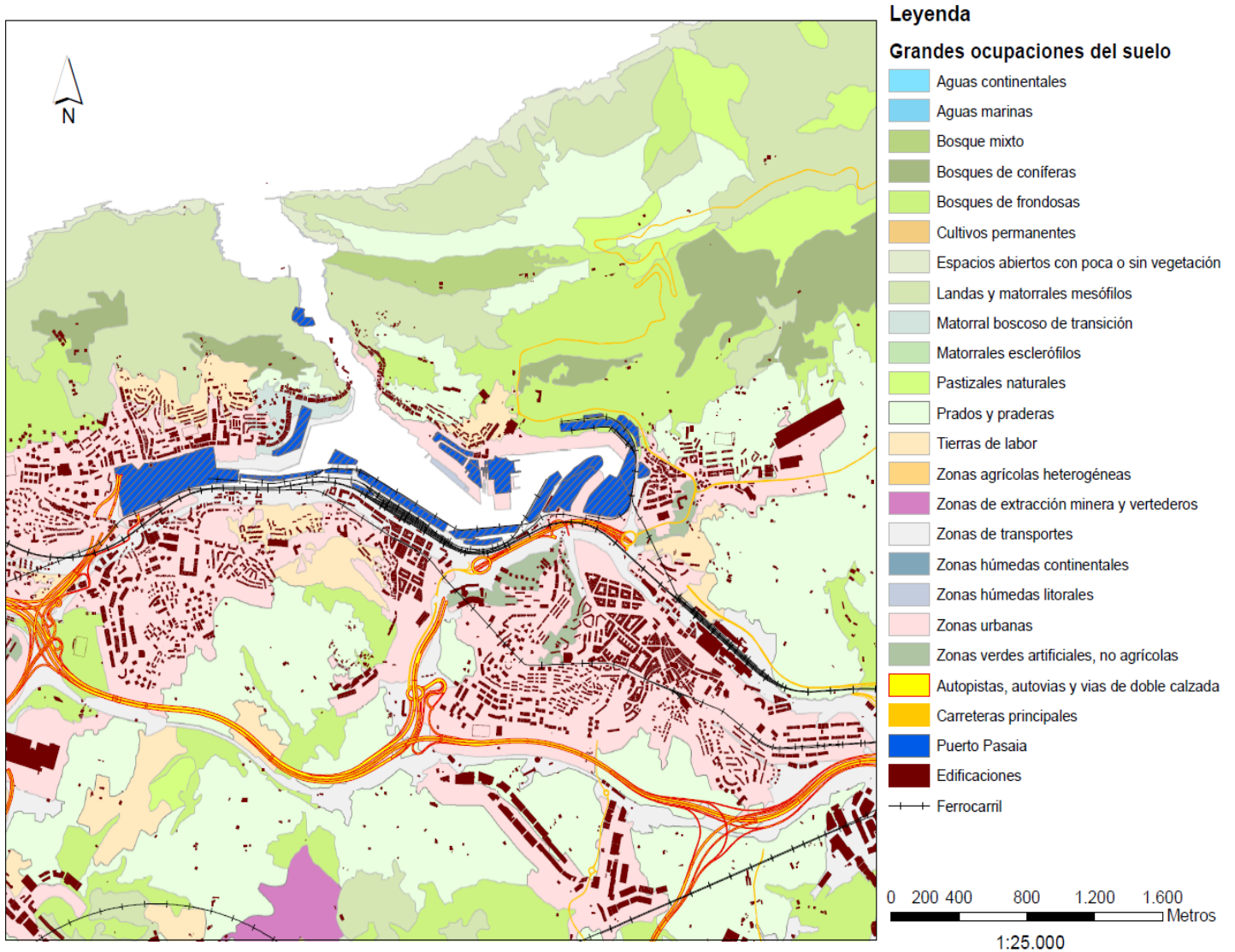


FIGURA 6. MAPA DE USOS DEL SUELO DE LA BAHÍA DE PASAIA
Fuente: Elaboración propia a partir del Servicio de Cartografía del G. Vasco.

XX en la colmatación urbana de toda esta zona producto del crecimiento de los centros urbanos nos muestra una situación marcada por la presencia de ciudades antiguas acompañada de asentamientos fabriles, estos ya sobre los fondos de valle de los cursos de agua y posteriormente se añaden los barrios de vivienda en polígonos de cualidades diferentes que muy pronto valoran las empinadas laderas de las proximidades, antes solo rurales. Y también otras intervenciones de relleno de espacios que devenían estratégicos y, más tarde, de renovación de asentamientos previos sustituyendo instalaciones fabriles ya caducas o bien superadas por el curso del crecimiento urbano. Una proliferación de viviendas de escasa calidad, deterioradas, con altísimas densidades edificatorias constituyen las barriadas en bloques

en altura que menudearon durante la segunda fase industrializadora. El resultado muestra una mezcla de geometrías contundentes que se presentan salteadas, con determinados ejes viarios, con ciertos lugares públicos y con barrios de fuerte personalidad por la naturaleza de su entramado, características arquitectónicas y significado cultural componiendo una morfología de ciudad abierta con un carácter desordenado con planificaciones que posteriormente en los años ochenta se han ido incorporando. En síntesis presenta una falta de previsión y planificación, mezcla de usos, tipologías diversas, elevadas densidades, falta de espacios verdes, muy escasos los cuales son compensados por el entorno natural que a poca distancia de los centros urbanos ofrece posibilidades inmejorables.

Por otra parte la contaminación ambiental, provocada en gran medida por las infraestructuras de comunicación de largo recorrido que atraviesan la comarca, como la N-1 y la autopista A-8, o las producidas por los movimientos de chatarra en el puerto generan un deterioro importante fundamentalmente en Capuchinos y Lezo, otros parámetros que influyen en la calidad ambiental como la contaminación de las aguas de la bahía, por los vertidos y la contaminación de los sedimentos debido a la condición de puerto “confinado” con una reducida tasa de renovación, y el ruido son temas que todavía persisten.

Es así que el deterioro que existe en estos barrios, exige una rehabilitación urbana.

Como consecuencia provoca en la población una tendencia a buscar vivienda fuera del entorno de la bahía en cuanto las posibilidades económicas lo permiten y también, una mayor tendencia que en otros lugares a concentrarse en segmentos de población de menor poder adquisitivo, que es el que normalmente soporta una mayor precariedad laboral. Otro factor a tener en cuenta, en esta zona se concentró durante la época de gran crecimiento en los años 50 y 60 un fuerte contingente de población inmigrante, que se desplazó por motivos laborales. Al producirse la crisis mencionada, cantidades no despreciables de ellos han vuelto a sus lugares de origen. (Nebreda Díaz de Espada 1999:367).

Frente al urbanismo despilfarrador, ahora se apuesta por el “urbanismo de la recuperación” y un “urbanismo integrador”, que defienden la acometida de actuaciones puntuales en el tejido urbano, la inserción de la toma de decisiones en la sociedad y la recuperación de los elementos de convivencia, de mezcla funcional y social. (Zárate Martín y Rubio Benito 2011:43). Estas operaciones puntuales se detallan en los documentos de Programas de recuperación urbana⁶, en los distintos barrios afectados, la rehabilitación y recuperación del paisaje de los centros históricos, se crean áreas de descentralización periféricas y se ejecutan programas de remodelación de los barrios, como tendremos oportunidad de observar en el siguiente punto.

Analizando en particular el suelo residencial, e incorporando los datos de las zonas de Donostia-San Sebastián que forman parte del estudio, la superficie clasificada para este uso es de 671 ha. El número de viviendas (incluyendo las previstas en los planeamientos aprobados) asciende a 49.139. La densidad de viviendas, un indicador de calidad urbana y tipo de poblamiento, es enormemente divergente en el área de

6. LKS INGENIERÍA S.Coop.

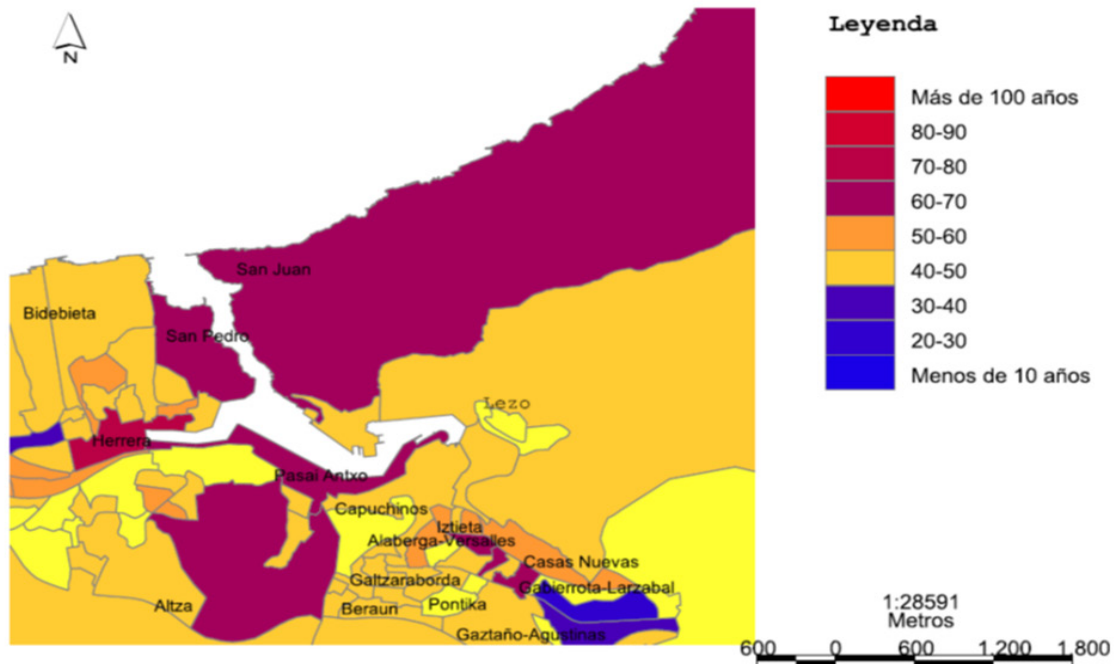


FIGURA 7. MAPA DE VIVIENDAS POR AÑO DE CONSTRUCCIÓN POR SECCIONES CENSALES 2013

Fuente: Elaboración propia a partir del Servicio de Cartografía del G. Vasco y Eustat, Estadística Municipal de Viviendas 2013.

estudio. La densidad promedio en Oarsoaldea es de 75 viviendas/ha, corresponde a los parámetros idóneos para la sostenibilidad (evitar el hacinamiento, reducir el consumo de suelo y viabilizar coste de equipamientos y servicios). Sin embargo, este promedio esconde una situación muy heterogénea por municipios y barrios.

Descendiendo a datos por sectores, los indicadores aún agudizan la situación y denotan evidentes muestras de hacinamiento en algunos de ellos, hay áreas que superan las 200 e incluso las 300 viviendas/ha como es el caso de Errenteria y Pasaia.

Errenteria, barrio marino del valle de Oiartzun, es una ciudad que tiene por límite o línea de fijación, una gran fábrica (La Papelera Española-Papresa). La asociación entre ciudad y fábrica ha encontrado aquí un grado de solidez que perdura y lleva a la ciudad a consolidarse creciendo en otras direcciones con el telón de fondo que la papelera representa. Este límite lineal está enmarcado por las vías del ferrocarril y el río. Tiene una superficie total de 279,3 ha con un alto grado de ocupación, 68 viviendas/Ha. El total demográfico asciende a 39.808 personas. Presenta los barrios de Iztieta (1960 y 1970), Gabierrota (1960), Agustinas (1950), Beraun (1970 y 1975) Galtzaraborda (1959).

Lezo, por su parte presenta un casco urbano estructurado en torno a la calle Mayor y a la calle San Juan que confluye en una plaza y algunos edificios próximos a la iglesia parroquial. La zona industrial se encuentra en la zona este del término municipal. Presenta una superficie de 31,4ha y una densidad de viviendas de 104 Viv/ha.

Oiartzun, encontramos grupos de viviendas unifamiliares, de distinto nivel económico. Además presenta una característica más rural, con una serie de construcciones típicas llamadas caseríos que se encuentran de manera dispersa.

Sus fábricas se encuentran en el extremo norte, junto al municipio de Errenteria. Es por eso que presenta la menor densidad de viviendas como municipio (47,8 Viv/ha).

Pasaia presenta 1.059 ha como superficie, de los cuales está dividido en cuatro distritos o barrios. Trintxerpe, Antxo, Pasai Donibane o San Juan y Pasai San Pedro segregados a ambos lados de la bahía, sin apenas espacio físico en el que reorganizarse. La industria, las fábricas, las factorías, los astilleros, los talleres... y su aglomeración pasan a ser el rasgo distintivo de la villa. (Zapirain Karrika y Irixoa Cortes 2011:106) En relación a los usos del suelo actuales, el número de hectáreas urbanizadas corresponde a 52.32 ha y el entramado cerrado de sus viviendas se observa con la mayor densidad (141,9 Viv/Ha.).

Como primer instrumento para ordenar el urbanismo en Pasaia, se aprecia el plano perfectamente racional y lineal del diseño de 1888.

Debido a la importancia de este municipio, pasamos a describirlos por barrios:

a. *Pasai Antxo.*

A fines del siglo XIX, por iniciativa del Duque de Mandas, que deseca, parcela, y vende las marismas de la ensenada de Basanoaga-Molinao transforma en terreno



FIGURA 8. INTERVENCIÓN DEL PAISAJE A TRAVÉS DEL TIEMPO: VISTA AÉREA DE LA BAHÍA 1950-1960; 1971; 2004; EL FUTURO DE FUSIÓN... EN PRIMER TÉRMINO LA DÁRSENA DE LA HERRERA Y LAS ZONAS COMERCIALES Y PESQUERA. Fuente: Archivo Fotográfico Autoridad Portuaria de Pasaia

cultivable primero, e industrial después (Zapirain Karrika y Irixoa Cortes 2011:46), organizándose en manzanas regulares según trama de ensanche del Arquitecto Osinalde en 1883. Compuesto principalmente por industrias como la fundición de Luzuriaga o naves industriales y almacenes en una mezcla de usos, en los años 50 se produce una expansión hacia el sur y un cambio de uso por el residencial.



FIGURA 9. ORTOFOTO 2013.

Fuente: Elaboración propia a partir del Servicio de Cartografía del Gobierno Vasco.

La península de Capuchinos constituye uno de los enclaves más singulares del puerto, ubicada entre el río Oiarzun y el de Molinao, ha sido y es objeto de una sucesiva utilización, orientada sobre todo al almacenamiento, transformación y expedición de minerales (Magnesitas de Navarra, Cementos Rezola, Potasas de Navarra, combustibles y aceites (COYPE, Proas, Quincasa y CAMPSA). En los últimos años se ha destinado al almacenamiento de vehículos, carga y descarga de chatarra. En la actualidad el déficit de zonas verdes o el problema de aparcamiento son los

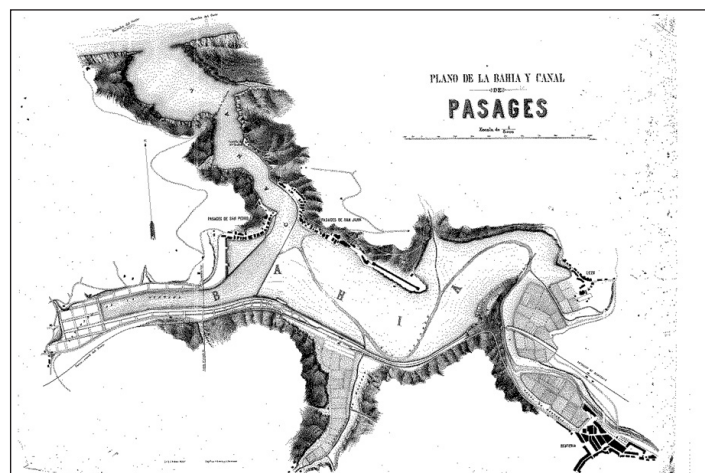


FIGURA 10. PLANO DE LA BAHÍA Y CANAL DE PASAGES, 1888.

Fuente: Ayuntamiento de Pasaia

que más preocupa a los vecinos, le siguen los problemas del entorno degradado de la Ría de Molinao (contaminación, suciedad, malos olores, edificios ruinosos, mala figura en general), las ruinas industriales en la zona de Victorio Luzuriaga (solares abandonados, edificios en ruinas), el Impacto negativo de la N-1 y del Puerto (suciedad por carga y descarga de chatarra, efecto barrera respecto a la lámina de agua del ferrocarril y el Puerto).(LKS, 2002)

b. Pasai Donibane/ San Juan

Presenta una fachada marítima más tradicional e interesante con hileras de casas de tres o cuatro alturas, balcones de madera, puertas, ventanas y contraventanas pintadas de vivos colores. La trama urbana del casco histórico se ha mantenido al margen del desarrollo industrial. El mayor cambio ha sido la transformación de su frente de mar, zona que paulatinamente fue acogiendo diferentes actividades industriales: PYSBE (1919), MEIPI (1930) y más tarde Astilleros Luzuriaga (1951) y la Central térmica (1967), cuya chimenea de 125 metros de altura lo que hace que sea un hito visible desde toda la comarca⁷(Herrerías y Zaldúa 2007:23). Más tarde se construyeron viviendas para albergar a la población trabajadora.

c. Pasai San Pedro-Trintxerpe

Su orientación principal ha sido históricamente el sector pesquero, sin embargo hasta la construcción del Muelle Pesquero, también se instalaron empresas destinadas al sector de la construcción naval desde 1922 (Astilleros Ascorreta). El barrio de Pablo Enea se sitúa en el borde norte del suelo urbano de Pasajes San Pedro, entre la ladera del monte Ulía y la bahía de Pasaia, sobre unos terrenos ganados al monte. El origen del barrio se vincula al renacimiento de la actividad pesquera en los años 30, principalmente la calle Pescadería (Fábrica de Hielo promovida por la Cooperativa de Pesca de Altura, almacenes funcionales y viviendas económicas con reminiscencias tradicionales), el resto del ámbito se desarrolló en los años 60 y 70⁸, década previa al comienzo de la crisis económica que afectó a la actividad del puerto. En la actualidad es un barrio residencial con una estructura de manzanas abiertas de pequeño-mediano tamaño con una altura de edificación mayoritariamente de planta baja más cuatro alturas, y se halla prácticamente colmatado por la edificación (LKS, 1999).

Pasaia cuenta con un gran número de elementos patrimoniales, situados en los cuatro distritos que constituyen el municipio, destacando Pasai Donibane/San Juan y Pasai San Pedro, los dos distritos con más antigüedad y mejor conservados patrimonialmente. La actividad de la pesca queda reflejada en sus edificios de balcones estrechos y alargados, utilizados para secar las redes con las que pescaban los arrantzales⁹. Además, todas las viviendas tenían también ganbara o almacén para guardar los enseres utilizados para dicha actividad.

7. Desmantelada a fines de octubre de 2014

8. Ver Mapa 2

9. En lengua euskera Pescador.

d. Zona este de Donostia/San Sebastián (barrios de Altza y Bidebieta)

Barrios portuarios que convirtiéndose poco a poco en una reserva de suelo donde podían desarrollarse actividades industriales y comerciales (Cooperativa de Transporte, Ciriza Hermanos, Talleres de Laza o Industria Guria, de reparación de flota pesquera), durante la década de los años 50 se construyeron barriadas enteras de edificación residencial, a lo largo del trazado del ferrocarril y la Carretera Nacional, con una total falta de zonas verdes y servicios, que se construyeron más adelante. También en el mismo periodo se ha canalizado el río Txingurri que discurrida a lo largo de Herrera, para evitar inundaciones. (Grijalba *et al* 2011:22). En la actualidad hay una sustitución de fábricas obsoletas (Rutilita, Nerecan, Victorio Luzuriaga) por nuevos desarrollos residenciales que contribuyen a mejorar la articulación urbana. (LKS, 2009)

El puerto de Pasaia como puerto de interés general del Estado nombramiento recibido en 1869, forma parte del conjunto de puertos comerciales de España. Durante todo el siglo XX, década tras década, debido al espectacular incremento de la flota pesquera de altura y gran altura, se convirtió en el principal puerto bacaladero del Estado. Iba ampliando su longitud de muelle y superficies útiles para actividades relacionadas, compitiendo con los asentamientos urbanos de las proximidades hasta 1980, fecha en la cual constreñida por las infraestructuras y por el urbanismo de los municipios vecinos se queda sin capacidad de expansión. Por otra parte dos crisis simultáneas afecta la primera a las viejas instalaciones fabriles del entorno de la bahía y la segunda, urbanística, afecta a los municipios del entorno (Martín Ramos 2007:68). Por otra parte, representa una importancia iconográfica y paisajística los edificios administrativos de arquitectura moderna o los almacenes, el faro de la Plata y el de Senekozulua, luces de balizamiento como Punta Cruces y el Arco de Santa Ana, embarcaciones como la draga Rosario Jaizkibel, varaderos o grúas.

3.2. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

Como apunta Iñiqui Arrieta (Urtizberea 2011:77) durante los años cincuenta y sesenta del pasado siglo los procesos de industrialización y de inmigración tuvieron una fuerte incidencia en la comarca, como consecuencia de las políticas gubernamentales que favorecieron la concentración urbana e industrial. Posteriormente, a partir de los ochenta este desarrollo fue perdiendo fuerza al abandonarse dicha política. Es así que podemos diferenciar tres etapas: 1900-1950 (con un crecimiento moderado), 1950-1975 (con una fuerte expansión demográfica) la cual Urrestarazu (2008:185) la considera como segunda oleada industrializadora y 1975 a la actualidad (caracterizada por la desaceleración del crecimiento).

Como ejemplo de ello lo podemos observar en este periodo en Pasaia, de hecho, se multiplica por dos en un periodo que va desde 1950 a 1981 (11.773 a 22.501 habitantes (Talde 1983: 22), debido al efecto llamada que provoca la actividad industrial en la comarca, que suponía unos 5.000 puestos de trabajo en la fábrica Luzuriaga. Más impactante ha sido Errenteria en relación a Oiartzun que a inicios de siglo contaban con una población similar, alrededor de 4.000 habitantes y en 1975 la

población de Errenteria era seis veces la de Oiartzun. Por otra parte, en Pasaia el balance demográfico de los años 1981-1991, al contrario de lo que había ocurrido en las décadas anteriores, presentaba un saldo negativo del 12,3%, perdiendo en esta década alrededor de 1700 habitantes, en su mayoría inmigrantes.

En estos últimos años 2003-2013, podemos observar como la tasa de variación es diferente para los distintos municipios, en Lezo el modelo de previsión de crecimiento de la población tiende a un crecimiento moderado (0,7) y Oiartzun presenta un crecimiento acusado (6,3), aunque menos intenso. Errenteria muestra un aumento sostenido destacable (2,0). Pasaia por el contrario presenta una fuerte contracción (-1,8).

Si analizamos el periodo entre 2003-2012, a excepción de Pasaia, los municipios de la comarca de Oarsoaldea presentaron un crecimiento vegetativo positivo (mas nacimientos que fallecimientos), especialmente reseñable en el caso de Lezo (3,2) y Oiartzun (4,2). Pero como tendencia en un contexto en el que el movimiento natural es negativo, el crecimiento demográfico durante los últimos años se ha sustentado debido al traslado hacia el mismo de población residente en otros como podemos observar en la tabla 1 con los movimientos externos y el saldo migratorio intracomarcal.

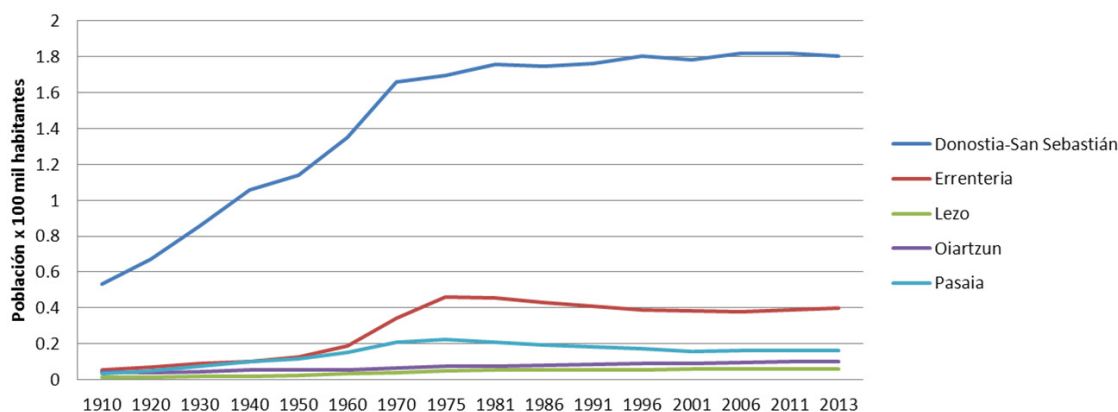


FIGURA 11. POBLACIÓN DE HECHO POR ÁMBITOS TERRITORIALES, 1900-2013
Fuente: EUSTAT. Censos de Población y Viviendas. Elaboración propia

En lo que respecta a los movimientos migratorios externos, cabe señalar que, salvo Pasaia, los municipios de la comarca de Oarsoaldea presentan un saldo migratorio externo positivo (más inmigrantes que emigrantes) en los últimos años. Principalmente latinoamericanos, marroquíes, portugueses y otras nacionalidades europeas.

En cuanto a la diferencia de población por municipios, en este caso en las pirámides de población (Figura 12) podemos observar la diferencia de hombres (en azul) y mujeres (en rojo). La base de las pirámides presenta un pronunciado estrangulamiento consecuencia del dilatado descenso de la natalidad desde mediados de los setenta, presentando una pirámide de población regresiva, que puede considerarse muy estable y madura en todos los municipios. El análisis según los grupos de edad refleja con claridad el proceso de envejecimiento demográfico. Como conclusiones

	Indicador	Ereñeño	Lezo	Oiartzun	Pasaia	GIPUZKOA	CAPV
DEMOGRAFIA	▪ Población - Tasa de variación 2003-2013	2,0	0,7	6,3	-1,8	4,3	3,8
	▪ Crecimiento vegetativo (% habitantes 2003-2012)	1,3	3,2	4,2	-0,8	1,1	0,5
	▪ Saldo migratorio externo (% habitantes 2003-2012)	3,1	1,3	2,1	-1,2	1,2	0,5
	▪ Saldo migratorio interno (% habitantes 2008-2012)	2,4	-1,1	0,2	-0,3	0,0	-
	▪ Saldo migratorio intracomarcal (% habitantes 2008-2012)	1,2	-1,2	0,1	-2,0	-	-
	▪ % población extranjera	5,3	3,2	2,8	7,7	6,5	6,7
EMPLEO / FORMACIÓN	▪ Índice de sobre-envejecimiento (> 75 años)	10,4	7,0	7,9	12,7	10,4	10,6
	▪ Tasa de paro (4º trimestre 2014)	15,7	11,7	10,3	16,2	13,3	15,3
	▪ Índice de empleabilidad (Lanbide)	Muy bajo	Alto	Muy alto	Muy bajo	-	-
	▪ Población con al menos estudios secundarios	56,1	59,3	62,0	56,2	62,4	62,3
	▪ Renta personal disponible (€ 2011)	14.916	15.449	16.866	14.291	17.384	16.711
	▪ Unidades perceptoras renta garantía de ingresos (% habitantes)	26,6	20,3	13,5	35,5	19,7	28,7
ECONOMÍA Y ACTIVIDAD EMPRESARIAL	▪ Peso relativo de la población de 16 y más años en el sector industrial (2011)	17,8	17,8	17,5	13,2	23,6	19,9
	▪ Peso relativo de los establecimientos del sector industrial (2013)	6,3	18,6	11,2	3,6	8,1	7,2
	▪ Variación del nº de establecimientos 2008-2013 (%)	-22,8	-18,3	-11,2	-28,1	-14,1	-12,1
	▪ Tamaño medio establecimientos industriales (nº empleados)	10,3	11,0	9,8	4,6	14,2	14,2
SUELO, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS	▪ % suelo vacante s/ocupado para actividades económicas (2014)	23,7	30,0	53,7	0,0	43,0	51,5
	▪ % de suelo artificializado (2013)	14,3	17,3	6,6	13,7	6,5	6,7
	▪ Densidad de viviendas / ha.	68,0	104,0	47,8	141,9	71,1	60,1
	▪ Antigüedad media viviendas (años)	40,7	35,9	34,9	49,3	40,3	39,7
COMUNICACIONES, TRANSPORTE Y MOVILIDAD	▪ Índice de confort vivienda principal (1-100)	70,4	66,9	72,5	65,1	72,3	72,0
	▪ Vehículo turismo/habitante (2013)	0,40	0,44	0,55	0,37	0,43	0,43
ZONAS VERDES Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS	▪ Accidentes tráfico (% habitantes, 2013)	2,0	20,7	27,8	0,8	9,2	8,8
	▪ M2/hab. de zonas verdes urbanas	13,9	11,4	19,1	5,0	18,2	15,6
	▪ Ranking en la CAPV (zonas verdes urbanas)	156	174	118	222	-	-
	▪ Espacios naturales protegidos (LC/ZEC) (% del territorio)	52,4	17,2	50,9	72,4	19,4	17,1

TABLA 1. PRINCIPALES INDICADORES SOCIODEMOGRÁFICOS CUANTITATIVOS DE OARSOALDEA.

Fuente: IKEL 2015

podemos inferir que debido a las condiciones que presenta la sociedad en estos últimos años, las mejoras experimentadas en la evolución de la mortalidad de la población constituyen un progreso demográfico importante que se traducirá tanto en el número de supervivientes de cada generación como en el aumento de la esperanza de vida. En este caso, precisamente el descenso de la mortalidad general desde hace años y el aumento de la esperanza de vida se evidencia de forma especial en la población femenina, principalmente en las mujeres mayores de 70 años, existiendo más mujeres que hombres en los grupos de más edad.

Lezo y Oiartzun (junto con el barrio de Altza) presentan índices de envejecimiento y sobre envejecimiento menores que el promedio de Gipuzkoa. En el extremo opuesto San Pedro, Donibane y el área de Miracruz-Bidebieta presentan una proporción de personas mayores superior al promedio de Gipuzkoa.

En resumen, es la interacción entre fecundidad, mortalidad y migración lo que produce la estructura por sexo y edad que constituye un elemento fundamental en la vida de un grupo social. Esta profunda transformación de la estructura de la población por edades tiene y tendrá marcados efectos en la estructura económica y social.

3.3. CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS

El municipio de Pasaia, como puerto de altura y gran altura de primer orden, genero alrededor del puerto todo una industria que podemos observar detalladamente, en Donibane ha destacado la construcción naval, en San Pedro y Trintxerpe la relación con la pesca, en Antxo la diversificación sectorial y sobre todo la existencia de almacenes para mercancías en tránsito y muy especialmente para el tráfico de vinos. Capuchinos también ha sido un enclave importante, donde han

Pirámides de población por municipios de la Bahía de Pasaia 2014

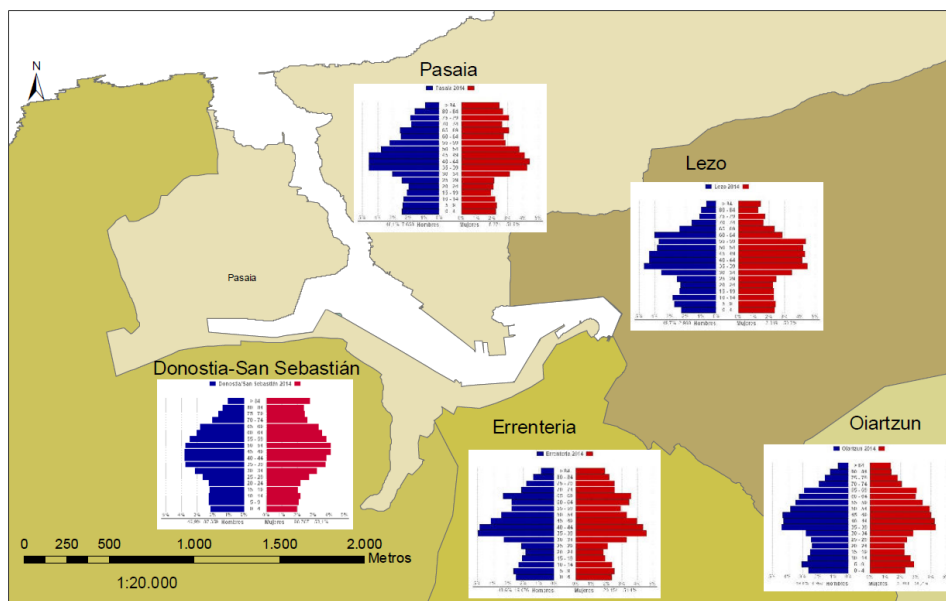


FIGURA 12. PIRÁMIDES DE POBLACIÓN POR MUNICIPIOS DE LA BAHÍA DE PASAIA 2014
Fuente: Elaboración propia a partir del INE, Padrón Municipal de Habitantes, 2013.

destacado empresas mineras, almacenaje de diversos materiales tales como combustible, aceites, cementos, todo ello favorecido por la inmediatez de la red ferroviaria y viaria. (Herrerías y Zaldúa 2007:17) Desde los años setenta, esta zona ha sufrido una severa crisis económica, que ha supuesto el progresivo desmantelamiento de sus sectores tradicionales. La pesca, la construcción y reparación naval, la transformación metálica, la industria papelera, son actividades sobre las que se basó el gran crecimiento económico y demográfico del entorno y han sido objeto de un continuo debilitamiento con la consecuente pérdida de empleo que ello supone. Aun hoy sigue siendo la zona de menor renta per cápita de la provincia. Todos los talleres dependientes de Luzuriaga cerraron o se trasladaron a zonas industriales de Oiartzun. Errenteria y Pasaia son los municipios que concentran los peores indicadores del mercado de trabajo en términos de tasa de actividad, desempleo y empleabilidad como podemos observarlo en los indicadores estadísticos de la tabla 1.

La actividad terciaria es la dominante en toda la comarca de Oarsoaldea constatándose que en 2013, en torno al 70 % de los establecimientos y del empleo corresponden a dicho sector. Con un peso significativamente mayor el sector de la construcción que el de la industria que ha decaído en estos últimos años, dejando paso la actividad económica tradicional de la pequeña industria a actividades terciarias, de servicios y comercio (Figura 13).

Destaca la presencia del sector comercial (grandes superficies) y del transporte, actividades que consumen mucho suelo. Se observa en cambio, una reducida representación del sector financiero, inmobiliario, de actividades profesionales y auxiliares, motivado fundamentalmente, por la cercanía de Donostia-San Sebastián como capital de la provincia.

Los 5.404 establecimientos con actividad económica contabilizados en 2013 en la comarca de Oarsoaldea emplean a 21.337 personas. En cuanto al tipo de tejido industrial, el tamaño medio de los establecimientos industriales es más reducido que el observado como promedio de Guipuzkoa: oscila entre 5 empleos de media en Pasaia y 11 en Lezo, cuando en Guipuzkoa supera los 14 empleos en 2013 (Tabla 1). Prevalcen las empresas subcontratistas pertenecientes a sectores maduros, con poco peso de la I+D. Sin embargo, junto con microempresas conviven también empresas industriales importantes correspondiendo las principales al sector de transporte, plástico, papel y maquinaria.

Analizando el caso del Clúster de la industria marítima en el País Vasco, en el caso del sector pesquero, el establecimiento de las zonas exclusivas de pesca (200

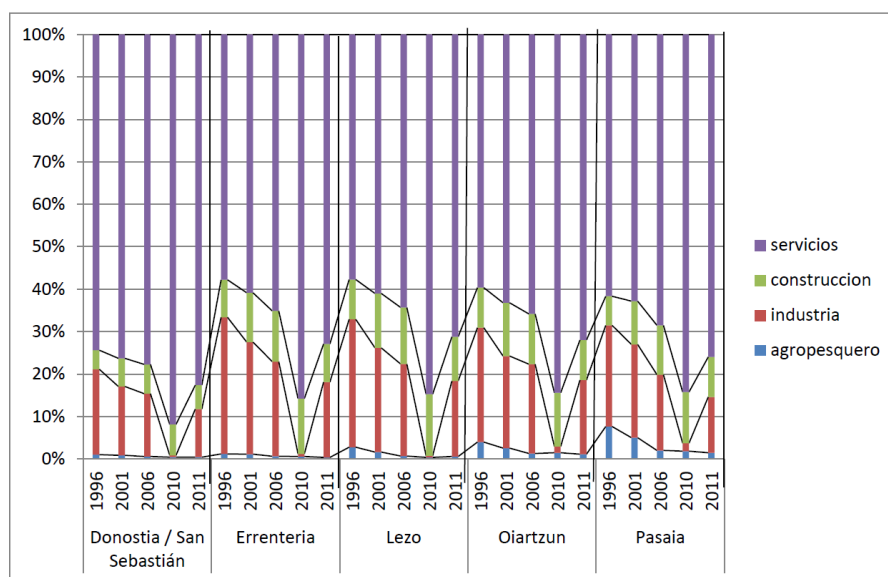


FIGURA 13. POBLACIÓN DE 16 Y MÁS AÑOS OCUPADA SEGÚN SECTORES DE ACTIVIDAD. 2013.
Fuente: Eustat.

millas) y los problemas de sobrepesca explican el descenso de las capturas y de la flota pesquera de altura y gran altura, con la desaparición de la PYSBE (en 1973) y con ellas, el cierre de muchas de las industrias y servicios vinculados al sector (astilleros, talleres de reparación, fábricas de hielo, etc.) principalmente entre 1981 y 1989 (Valdaliso 2010: 128). En el segmento de los pequeños y medianos astilleros, de propiedad privada desde 1975 hasta 1995, aproximadamente, este sector atravesó una fase de declive, ajuste de plantillas y reconversión que se tradujo en una drástica reducción del número de astilleros, como es el caso de Astilleros Luzuriaga que abandono la actividad constructora para dedicarse a la reparación, cerrando finalmente sus instalaciones en 1990 (posteriormente adquiridas por Astilleros Pasajes, que ha reanudado la actividad constructora a partir de 1999). La acusada contracción del mercado nacional e internacional y la irrupción de nuevos competidores con costes mucho más bajos (Japón, Corea, China...) condujo a la crisis y desaparición de los grandes astilleros en toda Europa, no sólo en el País Vasco. Los únicos supervivientes han sobrevivido los pequeños y medianos astilleros que han

optado por una triple estrategia: de especialización en nichos de mercado muy particulares (gaseros, remolcadores, buques auxiliares, dragas, atuneros, congeladores, pesqueros), donde se compite internacionalmente en calidades de diseño y plazos de entrega, no en precios; de inversión en I+D e innovación (centros tecnológicos propios); y de calidad (Valdaliso 2010:133). En el caso de la industria auxiliar, las empresas que han sobrevivido a la crisis lo han hecho apostando por la innovación y la internacionalización, en menor medida, cooperación, instrumentada desde la asociación empresarial y la asociación-clúster (Valdaliso 2010:144).

En cuanto al tráfico portuario, como caso particular, ronda en un rango de 3-4 millones de toneladas anuales y valores que superan los 5 millones en el periodo 2004-2008, situación parecida que ocurrió en 1980-1986.

En cuanto al tráfico de mercancías, tomando como referencia el reparto de 2014, han venido siendo los productos siderúrgicos (40% de toneladas), seguidos de chatarra (18%), automóviles (9,5%) y abonos naturales y artificiales (5%). Con el cierre de la central térmica, su sustitución por una terminal multiuso y las acciones de captación de nuevos tráficos se espera que para 2025 el reparto varíe, con una mayor diversificación de cargas y el inicio, después de muchos ejercicios ausentes, del tráfico de contenedores.

El *hinterland* de importación, siendo muy amplio, se concentra fundamentalmente en Gipuzkoa, seguido de Zaragoza, Madrid y Araba. El *foreland* de importación es muy disperso, siendo los Países Bajos y Suecia los principales orígenes. En cuanto a las exportaciones, el Reino Unido es el destino principal, seguido de Bélgica y Turquía.

Los ingresos de la Autoridad Portuaria, se elevaron a 13,8 millones de euros en 2012, manteniendo cifras similares respecto a los ejercicios anteriores. En los ingresos si bien priman las derivadas de tasas y servicios, han ido ganando peso las cobradas por concesiones de espacios portuarios a las empresas operadoras (un total de 118), que alcanzan en torno a un tercio del total de los ingresos. La Autoridad Portuaria funciona fundamentalmente como el propietario del suelo, gestiona el conjunto, invierte en actuaciones comunes y proporciona servicios a las empresas, que son las que concentran la actividad, facturación y empleo.

El empleo de la Autoridad Portuaria (APP), ascendía a 146 personas en 2012, entre las cuales hay personal de oficina (69), servicio de policía (43) y mantenimiento (22). Respecto al total del empleo del conjunto del puerto, GIPORT (Asociación de usuarios del puerto de Pasaia) lo cuantifica en 2.317 personas en 2011. Este empleo que incluye tanto ocupaciones totales como compartidas) se concentra fundamentalmente en la pesca (590), transporte por carretera (563) y empresas de servicios (361).

3.4. CONFLICTO ENTRE AUTORIDADES DEL PUERTO Y AYUNTAMIENTO

En base a la investigación realizada por Ainhoa Amundarain Mendizabal, quien realizó una búsqueda bibliográfica y un estado de la cuestión desde 1990, cuyos resultados han sido dos estudios (2004 y 2009) para la Diputación Foral de Gipuzkoa

como contribución al entendimiento del problema¹⁰, realizare una breve exposición y comentario.

La génesis se suscita como un conflicto de intereses entre los actores intervinientes, desde la Administración del Estado a través de distintos organismos (Autoridad Portuaria, RENFE, Dirección General de Costas, etc.), el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa y los diferentes municipios.

En 1994 los ayuntamientos de Oarsoaldea, a través de la Sociedad de Desarrollo Comarcal Oarsoaldea S. A.¹¹, y el Ayuntamiento de Donostia realizan el primer esfuerzo conjunto de definición de *Bases para un Programa Estratégico de Renovación Urbana para la Bahía de Pasaia* (Taller de Ideas 1995), con vistas a la Candidatura de la Iniciativa Comunitaria Urbana, que se plasma en un documento cuyo título es *Programa Integral de Renovación Urbana Bahía de Pasaia* (Taller de Ideas 1994), Iniciativa Comunitaria Urbana Unión Europea 1994-1999. Es un “detonante” para dinamizar y poner en marcha un ambicioso y necesario proceso de renovación urbana.

Esta primera Candidatura a la Iniciativa Urbana no fue aprobada y el consenso que a nivel “teórico” al menos habían conseguido, no se puso en práctica en los siguientes años. Con la aprobación del Plan Urban 2001-2006 (Dirección General de Fondos Comunitarios y Financiación Territorial del Ministerio de Hacienda 2001) se logra llevar a cabo diversas actuaciones de reurbanización y mejora del entorno, además la recuperación del dominio público marítimo-terrestre en la margen izquierda aunque no se logró intervenir en el muelle de La Herrera que sigue siendo uno de los objetivos principales.

El 1 de diciembre de 2006 se constituyó oficialmente Jaizkibia, la sociedad para la regeneración de la Bahía de Pasaia, integrada por representantes de todas las instituciones implicadas: Gobierno Central, Gobierno Vasco, Diputación Foral de Gipuzkoa y los diferentes Ayuntamientos.

En este periodo, surgieron muchos proyectos y propuestas, que no se llevaron a cabo, como museos (Fashion Art City: Museo Paco Rabanne), edificios de lujo, parques temáticos (Ciudad Atlantia), centros científicos-marítimos o un astillero naval; suponiendo el traslado del puerto hacia el exterior y construyendo sobre tabla rasa, un protocolo de intenciones que posteriormente ha sido muy criticado por falta de objetividad y que con la crisis inmobiliaria, quedó en nada. Aparte los problemas, como el barrio de La Herrera, son instalaciones de dominio portuario, por tanto hará falta desanexionarlo y cambiar su situación legal.

Entrados en 2008, se pretendía trasladar las empresas a un nuevo espacio industrial (Navalaldea) y en esa tabla rasa, construir viviendas, pero los vecinos, se pusieron en contra justificando que existe en el barrio de Trintxerpe una alta densidad de población, y por tanto, La Herrera debe servir como zona de esparcimiento con espacios verdes. Se proponen nuevas propuestas de ordenación por parte de

10. Publicado por Alberdi Collantes (2013)

11. Ha sido la primera experiencia de cooperación Interinstitucional que se ha dado hasta el momento en la Bahía de Pasaia. Esta entidad trabaja desde 1994 en diferentes proyectos de interés común en el ámbito del desarrollo socio económico, habiendo logrado amplios niveles de consenso entre ayuntamientos de características muy diferentes en materias diversas como suelo industrial, la inserción laboral de desempleados o la promoción turística.

la Autoridad Portuaria en 2009 y por otra parte el Ayuntamiento de Pasaia realiza una propuesta para fomentar la participación ciudadana creándose grupos o Comisiones de trabajo, en defensa del futuro de este espacio, creando documentos y propuestas con reflexiones.

En el transcurso de los siguientes años, se llevan a cabo otras propuestas y proyectos (Concurso internacional de ideas, Master Plan, protocolo de objetivos para la construcción del puerto exterior, etc.) pero a medida que la crisis y las circunstancias políticas van cambiando, la sociedad para regenerar la bahía (Jaizkibia) entra en proceso de disolución, y más tarde el puerto renuncia a la dársena exterior, en la que fija como “eje principal de su estrategia la consolidación del puerto” en sus infraestructuras actuales y su “compatibilización con el entorno urbano”. Es por ello que se está realizando una modificación del “Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio Portuaria”, y se pretende la regeneración de La Herrera y del muelle de Trintxerpe hasta prácticamente San Pedro, una superficie de 8 hectáreas, en la actualidad terreno portuario, para que tenga un uso público-peatonal (Equipamientos). La propuesta incluye un aparcamiento subterráneo con un mínimo de 500 plazas, eliminando coches de la superficie. Además, los pabellones portuarios, en la zona oeste, se insertarían perfectamente en el paisaje, porque la cubierta sería, como en la lonja, zona verde a la que se podría acceder.

Todo ello comporta por parte de los poderes públicos una capacidad importante para armonizar intereses distintos y arbitrar conflictos entre agentes económicos y sociales no siempre fáciles de resolver como los ocurridos en el XII Congreso de Euskalherria (2013) con la participación de los actores implicados, que expusieron distintas posiciones o las comentadas al día siguiente en la prensa, otras veces llegando a tensiones que terminaron en los tribunales.

El planeamiento vigente “Plan Territorial Parcial del área funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa)” (2010) el cual se configura como un instrumento intermedio entre las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) y el planeamiento municipal, clasifica a esta zona como Área de Carácter Estratégico y pretende una compleja operación integrada de recualificación ambiental con parques rurales periurbanos e interurbanos; reconversión urbanística y reordenación infraestructural con mejoras y cambios en el modelo de movilidad con conexiones y accesos, fomento de la actividad económica, creando polígonos industriales como Papin-Molinao o la plataforma logística Lezo-Gaintxurizketa, áreas de agricultura ecológica en Lezo; mejora de la interrelación Puerto-Ciudad con la reordenación de La Herrera, el frente marítimo de Pasaia, el sector de lonja pesquera, creando nuevos espacios de usos públicos, infraestructuras y servicios de transporte tanto en los escenarios de una mayor o menor transformación de las actividades portuarios en su recinto interior, como si se construye una dársena exterior, debido a que en ellas se ubicarían las nuevas áreas logísticas complementarias.

A día de hoy llevamos casi tres décadas de propuestas, planes, estudios, proyectos, que no se llevaron a cabo con el consiguiente lamento de los políticos y el resultante gasto de energías y dinero, no se ha solucionado mucho, más cuando se crean dinámicas históricas que superan la capacidad de raciocinio.

¿Por qué es duradero el estado de ruina alrededor del puerto de Pasaia? ¿Porque no se ha encontrado un modo de regenerar su actividad? ¿Cómo afecta al resto de la bahía? No hay una convivencia en el puerto y la ciudad.

El desarrollo urbano actual del municipio de Pasaia es inviable, como hemos apuntado anteriormente, no tiene espacio, principalmente para equipamientos públicos y zonas verdes. Por otra parte ¿cómo dignificar las instalaciones portuarias industriales? Encontrar el modelo de regeneración sin excluir, cuidando los efectos de borde, que pueda ser compatible con otros usos, que no sea un problema sino una oportunidad.

A día de hoy ambas instituciones, el Ayuntamiento y la Autoridad del Puerto de Pasaia, han intentado dar pasos de encuentro que permitan resolver los problemas reales, pero no prosperan las iniciativas. Por otra parte la ciudadanía no entiende por qué acciones que son viables a corto plazo, que gozan de consenso sobre su ejecución y cuya realización repercutiría positivamente en su calidad de vida no se ponen en marcha.

4. CONCLUSIONES

Como hemos podido analizar en este estudio de caso, la bahía de Pasaia ha tenido cambios sustanciales en su paisaje de una manera continuada, fundamentalmente desde 1870, fecha en la que se inician las obras de mejora del puerto, y en el cual ha sido el gran protagonista del territorio dándole el carácter, con la actividad dominante destinada a la pesca de altura y gran altura, se convirtió en el principal puerto bacaladero del Estado y atrajo a otras industrias. El desarrollo de los municipios en torno a la población que crecía necesitaba viviendas donde alojarse, que se confeccionaron con escasa calidad, con altísimas densidades edificatorias, faltos de una política de ordenación, con problemas ambientales, fragmentación de zonas verdes y espacios públicos muy degradados.

Más tarde, la continua crisis del sector portuario y su agravamiento con la reconversión industrial que afecta a toda la bahía, genero el retiro de muchos trabajadores de origen español con la consecuente pérdida de población y esto supuso también una crisis urbanística afectando a los barrios del entorno. Por su parte, los distintos actores intervinientes en la bahía, comenzaron a realizar estudios y propuestas de regeneración, que nunca se pudieron completar, debido a la complejidad institucional para lograr un consenso y los intereses y las razones que a lo largo de estos últimos años buscan una revitalización de los centros urbanos, con operaciones de renovación y reforma en su interior resulta tan complicada que los problemas que encierra ha llegado a paralizarlas a día de hoy, presentando solo actuaciones puntuales como (ajardinamiento, carril de bicicletas o la creación de nuevas estaciones de tren en barrios como La Herrera. Por otra parte, los sentimientos de territorialidad y familiaridad con el entorno en que se vive, constituyen siempre los principales motivos de oposición a operaciones de reforma interior que comportan el traslado y la transformación radical de las ciudades.

En la actualidad los grandes proyectos faraónicos, se han dejado de lado, tanto la planificación territorial parcial del Área Funcional de Donostia como los distintos planeamientos municipales, y la Autoridad Portuaria de Pasaia, vuelven a negociar con el cambio del actual gobierno municipal. Pero no se dice mucho sobre la importancia del respeto hacia el paisaje o el patrimonio cultural como valor patrimonial o turístico-cultural. Es importante integrar aquellos elementos patrimoniales en el nuevo entramado urbano dotándoles de nuevos usos de forma eficaz. Asimismo el patrimonio implica una vía más para el desarrollo económico del municipio, dando lugar a dinámicas de Turismo Sostenible y apoyando a estrategias de posicionamiento en el mercado turístico (Zapirain Karrika coord. 2007:118). Entendemos que esta transformación debe ir precedida de una reflexión previa sobre la idoneidad de los derribos y un análisis de posibles reutilizaciones. En demasiadas ocasiones se asocian conceptos como regeneración urbana y derribos olvidando otros parámetros como sostenibilidad, economía y valor patrimonial.

Para finalizar me gustaría insistir que la falta de un patrimonio incide en la falta de identidad propia. Los proyectos que a lo largo de este trabajo hemos comentado, no muchos han visto la luz, lo que abre la puerta a nuevas propuestas actualizadas. Solo hay tres edificios con los que se intenta conjugar todos los elementos (Paisaje industrial, identidad portuaria y regeneración a través del patrimonio) y son la Oficina de Luzuriaga, la Casa Ciriza y el taller de Proisa en Pasai San Pedro, que si bien este último, ha sido derribado por su lamentable estado, dio lugar para una dinamización cultural que esperamos que fructifique en nuevos espacios en esa zona. Quizás también podríamos incluir en esta corta lista el antiguo matadero de San Juan (Hugo Enea en referencia a Víctor Hugo) utilizado para estancia de escritores de lenguas minorizadas.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBERDI COLLANTES. 2013: “Reurbanización de la bahía de Pasaia: Aproximación a los proyectos y desencuentros acaecidos las dos últimas décadas.” *Lurralde* 36: 135–58.
- DIRECCIÓN GENERAL de FONDOS COMUNITARIOS y FINANCIACIÓN TERRITORIAL del MINISTERIO DE HACIENDA. 2001: “Programa Iniciativa Comunitaria URBAN San Sebastián – Pasajes 2001-2006”. <<http://www.dgfc.sggp.meh.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcppo006/pri/icu2/Documents/Purbanssebastian.pdf>>.
- GRIJALBA, O., PENNESE, C. y TELLERIA, K. 2011: *Interpretando... Herrera*. Esazu I. Departamento de arquitectura, Universidad del País Vasco.
- HERRERAS, B. y ZALDUA, J. 2007: “Industria y patrimonio en la Bahía de Pasaia.” en ZAPIRAIN KARRIKA (coord.) *Patrimonio industrial en Pasaia: Defensa y difusión*. Sorginarri 2. Ayuntamiento de Pasaia.
- IKEI. 2015: “Regeneración de la Bahía de Pasaia: Encuadre Socioeconómico, Mapa de Propuestas, Conclusiones y Recomendaciones.” Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco. <http://www.euskadi.eus/contenidos/noticia/n_regeneracion_bahia_pasajes/es_def/adjuntos/pasaia_mayo.pdf>.
- LKS Ingeniería S.Coop. y AYTO. DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN. 2009: “Plan integral para la renovación del barrio de Altza.”
- LKS Ingeniería S.Coop., AYTO. de ERRENTERIA y OARSOALDEA. 2000: “Programa de renovación urbana de Galtzaraborda.”
- LKS Ingeniería S.Coop., AYTO. de PASAIA y OARSOALDEA. 1999: “Programa de renovación urbana de Pablo Enea (Pasaia).”
- , 2002: “Programa estratégico de renovación urbana de Antxo Iparra.”
- MARTÍN RAMOS, A. 2007: “Bahía de Pasaia: Hacia un nuevo puerto urbano.” *Portus* 14 (Noviembre): 66–71.
- NEBREDÁ DÍAZ DE ESPADA, F. 1999: “El futuro del puerto de Pasaia: Apuntes y reflexiones para el debate.” En VV.AA. *PASAIA Memoria histórica y perspectivas de futuro*, 362–99. Untzi Museoa-Museo Naval.Donostia-San Sebastián. <http://untzimuseoa.eus/images/publicaciones/MonografiasDigitales/pasaia_memoria_historica.pdf>.
- Plan Territorial Parcial del área funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa)*. 2010: 1ª ed. Servicio central de publicaciones del Gobierno Vasco.Vitoria-Gasteiz.
- RUIZ URRESTARAZU, E y GALDOS URRUTIA, R. 2008: *Geografía del País Vasco*. Nerea, Donostia-San Sebastián.
- TALDE. 1983. “Estudio socioeconómico de Pasaia.” Donostia-San Sebastián.
- TALLER DE IDEAS. 1994: *Bahía de Pasaia : Programa integral de renovación urbana / Urban, Unión Europea 1994-99*. Urban.
- , 1995: “Bahía de Pasaia. Bases para un programa estratégico de renovación urbana.”
- URTIZBEREA, I. A. 2011: “Dinámicas poblacionales en un municipio rural vasco (Oiartzun, 1930-1980): Baserritarrak y kaletarrak.” *AGER. Revista de estudios sobre despoblación y desarrollo rural* 10 (Junio): 71–110.
- VALDALISO, J. M^a, (ed.) 2010: *Los orígenes históricos del clúster de la industria marítima en el País Vasco y su legado para el presente*. Orkestra, Instituto Vasco de Competitividad ; Eusko Ikaskuntza. Donostia-San Sebastián.

- ZAPIRAIN KARRIKA (coord.) 2007: *Patrimonio industrial en Pasaia: Defensa y difusión*. Sorginarrí 2. Ayuntamiento de Pasaia. <http://www.pasaia.net/es/ficheros/9_4635es.pdf>.
- ZAPIRAIN KARRIKA, D. y Cortes, I. 2011: *Pasaia: Desarrollo urbano*. Sorginarrí7. Ayuntamiento de Pasaia. <http://www.pasaia.net/es/ficheros/9_9123es.pdf>.
- ZÁRATE MARTÍN, M. A. 2009: "Paisajes culturales urbanos españoles: La necesaria conciliación entre ordenación del territorio y patrimonio." *Real Sociedad Geográfica* 145: 247-70.
- , 2011: "Paisajes culturales urbanos, entre la protección y la destrucción." *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, N. 57: 175-94.
- ZÁRATE MARTÍN, M. A. y RUBIO BENITO, M. T. 2011: *Paisaje, sociedad y cultura en geografía humana*. Universitaria Ramón Areces. Madrid.

AÑOS 2015-2016
ISSN: 1130-2968
E-ISSN 2340-146X

8-9

ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

UNED

SERIE VI GEOGRAFÍA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

11 PRESENTACIÓN · FOREWORD

Artículos · Articles

15 CARLOS ALBERTO ABALERÓN
Diferencias innatas y desigualdades socio-espaciales de Calidad de Vida en San Carlos de Bariloche, Argentina / Innate differences and socio-spatial inequalities Quality of Life in San Carlos de Bariloche, Argentina

53 NATACHA CALVET TAPIA
Las prácticas lúdicas en la calle y la imagen del centro de la ciudad en Santiago de Chile / Recreational practices on the street and the image of the city center of Santiago de Chile

77 ENRIQUE DE ROSA GIOLITO
Las Complejas relaciones entre paisaje, puerto, ciudad y sus efectos en el patrimonio cultural en la bahía de Pasaia / The complex relationships between landscape, harbor, town and its effects on cultural heritage in the bay of Pasaia

103 ANA MARÍA LÓPEZ ORTEGO
¿Quién está contra quién en los cerros orientales de Bogotá? La perspectiva local desde el barrio la Cecilia / Who is against who in the eastern hills of Bogotá? - the local perspective from the neighborhood of la Cecilia

131 JULIO LÓPEZ-DAVALILLO LARREA
Las eurociudades rayanas / The ecocities bordering

169 BEATRIZ MARTÍNEZ DE TERESA
Estudio de los recursos hídricos en España: Análisis y caracterización en la Cuenca del Tajo / Study of water resources in Spain: Analysis and characterization in the Tajo Basin

231 FRANCISCO JOSÉ MORALES YAGO
La incorporación de los portafolios electrónicos en el proceso enseñanza-aprendizaje y evaluación de la geografía en el alumnado de educación a distancia / The incorporation of electronic portfolios learning in geography and evaluation process in distance education students

241 MARCOS ORTEGA MONTEQUÍN
El potencial agrológico en la ordenación del suelo rural; estudio comparado de tres casos en Asturias / Agrological potential in rural land planning; comparative study of three cases in Asturias

269 JOSÉ RAMÓN SÁNCHEZ HOLGADO
Las torres y atalayas de la costa tropical. ¿un recurso turístico pendiente de explotación? / The towers and watchtowers of the Costa Tropical. An Outstanding tourist resource exploitation

287 JOSÉ RAMÓN SÁNCHEZ HOLGADO
Inundaciones en la rambla Albuñol. Causas y posibles medidas de intervención / Floods in Albuñol dry riverbed. Causes and possible intervention

Reseñas · Book Review

319 Yi-fu Tuan. (2015). *Geografía romántica. En busca del paisaje sublime*. Editado por Biblioteca nueva. Colección: Paisaje y teoría. Edición de Joan Nogué. 177 pp. ISBN: 978-84-16345-15-0 (AURELIO NIETO CODINA)

323 Bosque Maurel, Joaquín (2011): *Granada. Historia y cultura*. Granada, Diputación Provincial de Granada-Libros de la Estrella, 210 pp. ISBN: 978-84-7807-510-2 (ALEJANDRO GARCÍA FERRERO)

Imágenes y palabras · Pictures and words

329 FRANCISCO JOSÉ MORALES YAGO
Las salinas de Imón (Guadalajara): un paisaje cultural de gran valor histórico / The saltworks of Imón (Guadalajara): a cultural landscape of great historical value

Historia de la Geografía Española · History of Geography in Spain

335 AURELIO NIETO CODINA, DOLORES BRANDIS GARCÍA, CARLOS PARDO ABAD
Tres tesis doctorales dirigidas por don Manuel de Terán; el paisaje residencial en Madrid (Dolores Brandis), la enseñanza en Madrid (Ana Olivera) y el barrio de Salamanca (Rafael Más) / Three thesis directed by don Manuel Terán; residential landscape in Madrid (Dolores Brandis) teaching in Madrid (Ana Olivera) and the Salamanca district (Rafael Más)

