



TESIS DOCTORAL

2022

**CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE
EN LA BAHÍA DE PASAIA (GIPUZKOA)**

**Dinámicas territoriales de evolución
y cambio de usos**

ENRIQUE RAFAEL DE ROSA GIOLITO

**PROGRAMA DE DOCTORADO EN HISTORIA
E HISTORIA DEL ARTE Y TERRITORIO**

Director de tesis: Dr. D. CARLOS JAVIER PARDO ABAD¹

Codirector: Dr. D. ERIC FOULQUIER²

¹ Profesor titular, Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).

² Enseignant-chercheur, Université Bretagne Occidentale (UBO).

Índice

Agradecimientos.....	21
Resumen	23
PRIMERA PARTE	29
I. Introducción: bases conceptuales, Metodológicas y teóricas	29
1. Justificación del tema	30
1.1. Preámbulo	31
1.2. Objetivos principales y secundarios.....	37
1.3. Hipótesis	39
2. Estructura general de la tesis	42
3. Metodología y fuentes utilizadas	56
3.1. La matriz de lectura de los paisajes.....	57
3.2. Análisis del espacio por medio de las representaciones mentales	60
3.3. Análisis del precio de la vivienda	60
3.4. Análisis del cambio de usos entre 1990 y 2018.....	61
3.5. Análisis del conflicto por una matriz de actores y el grado de intensidad.....	65
3.6. Análisis de la calidad y fragilidad del paisaje	66
3.7. Análisis de las entrevistas a informantes cualificados	75
3.7.1. Pasos en la elaboración de un mapa cognitivo	80
3.7.2. Análisis de contenido por medio de palabras-clave.....	81
3.8. Cartografía.....	82
4. Marco teórico.....	91
4.1. El concepto de paisaje y las tendencias destacadas en Geografía: corrientes o paradigmas teóricos	92
4.2. La ciudad como objeto de análisis	109
4.3. Gobernanza.....	120
4.4. El concepto de conflicto territorial	125
4.4.1. Percepción y conflicto.....	128
4.4.2. La escalada irracional del conflicto territorial	131
4.4.3. El dilema del prisionero.....	139
4.4.4. Diálogo para una gobernanza sostenible en la relación puerto-ciudad.....	142
4.5. El puerto.....	145
4.5.1. Relación puerto-ciudad.....	148
4.5.2. “Maritimidad” como grado de participación en la Ordenación del Territorio.	153
4.6. Conclusiones relativas al marco teórico.....	156
SEGUNDA PARTE.....	157
II. La singularidad del paisaje de la bahía	157
1. Un marco natural privilegiado	158
1.1. Un importante refugio natural en una costa rectilínea	158
1.2. Un clima húmedo sin estación seca o clima atlántico	163
1.3. Una vegetación siempre verde antropizada.....	166
1.4. Conservación del paisaje	168
1.5. Una red dendrítica de arroyos en rápida caída desde las cimas sobre la bahía.....	171
1.6. La configuración geológica del valle del río Oiartzun organiza el territorio.....	172
1.7. El coto minero de Arditurri	178
2. La “maritimidad”, clave del poblamiento y del paisaje.....	180
2.1. Puerto, pesquerías y astilleros.....	181
2.2. Arsenal y fortificaciones	192

2.3. El florecimiento de la actividad comercial en torno a la bahía	195
2.4. La estructura y forma urbana crecen con el puerto.....	199
2.5. La ruralidad, otro elemento del paisaje.....	204
2.6. Conflictos y sedimentación de la bahía	214
2.7. Desarrollo empresarial del puerto y alteraciones del entorno fluvio-marítimo	230
2.8. Nacimiento del sector “moderno” de la construcción naval	268
III. El conflicto territorial en la construcción del paisaje	276
1. Cuando la urbanización amenaza el paisaje y sustituye al verde y el azul	277
1.1. Especialización pesquera del puerto y actividad industrial.....	278
1.2. Los efectos de la vivienda social en la morfología urbana de la época.....	303
1.3. Una nueva regulación urbanística: un nuevo paisaje urbano.....	306
1.4. Nuevas perspectivas ante la crisis de la década de 1970	315
1.5. La pesca y la industria en torno a la Bahía de Pasaia, un ejemplo de este efecto de atracción y de contribución a la configuración del paisaje actual	318
1.6. Del auge a la crisis del sector pesquero.....	329
1.7. Crisis de la agricultura y abandono agroganadero. Menos campo y naturaleza en torno a la bahía	333
2. La morfología urbana en la Bahía de Pasaia y sus unidades de paisaje residencial	340
2.1. La actividad inmobiliaria por medio de las estadísticas.....	349
2.2. Análisis del precio de la vivienda	364
2.3. Características económicas: crisis, desindustrialización y reconversión	373
3. Usos antagónicos e intensivos del suelo: conflicto	399
4. Dinámicas demográficas de un área conurbana (urbano-industrial)	414
TERCERA PARTE	430
IV. Contexto europeo, gobernabilidad, paisaje y planificación para la regeneración de la bahía	430
1. Articulación con el Arco Atlántico. Estrategias propuestas por la Comisión Europea.....	431
1.1. Un sistema portuario con plataformas logísticas	436
1.2. Impulso del Transporte Marítimo de Corta Distancia.....	438
1.3. Una gobernanza renovada, multisectorial y multinivel.....	439
1.4. Análisis DAFO y nuevos retos	441
1.5. Comparativa entre diversos puertos de la fachada Norte del Arco Atlántico.....	444
2. La planificación oficial y sus propuestas para la renovación urbana y la regeneración de la bahía	450
2.1. Alcanzar una definición del problema.....	450
2.2. Análisis de las actuaciones y planes	451
2.3. La ampliación del puerto: el proyecto de puerto exterior.....	455
2.4. Intensidad del conflicto en torno a la regeneración. Matriz conflictual	462
3. Agentes en el proceso de planificación y renovación	470
3.1. Un espacio de concertación sobre las políticas urbanas complicado	474
3.2. El freno lo pone Medio Ambiente.....	479
3.3. Relanzamiento y caída de grandes proyectos	482
3.4. La colaboración entre puertos vulnera las leyes del mercado.....	488
4. Instrumentos para la regeneración urbana.....	491
V. La gobernanza y la participación social como condiciones para la Ordenación del Territorio.....	497
1. Falta de gobernanza o crisis de gobernabilidad.....	498
2. El concepto de trayectoria sociotécnica.....	522
3. Armonización entre urbanismo y patrimonio, condición previa para el aprovechamiento turístico del paisaje...528	
4. Leyes del paisaje en el País Vasco.....	536
5. La imprescindible participación ciudadana	538
VI. El paisaje, la naturaleza y el patrimonio, propuesta para la regeneración de la bahía.....	542

1. La ampliación del puerto como elemento sustancial del paisaje de la bahía, ¿oportunidad o inconveniente?.....	544
1.1. La gobernanza y la participación social como condiciones para la Ordenación del Territorio y la mejora del paisaje	557
1.1.1. Primera aproximación: Procesos evolutivos y la lógica del gobierno local	557
1.1.2. Cambio social: Empobrecimiento y entorno de desigualdad.....	558
2. Necesidad de gobernanza para la mejora de la calidad de vida a través de la recuperación ecológica y paisajística de la bahía y el aprovechamiento de sus valores culturales	568
2.1. La reforma local. ¿Qué acciones se pueden realizar para promover la corresponsabilidad y el compromiso social?.....	573
3. Paisaje o naturaleza como proyecto global compartido para la puesta en valor del paisaje cultural de la bahía y su regeneración urbana	613
3.1. La calidad y fragilidad del paisaje, cuestión previa para la mejora del paisaje.....	616
3.2. Análisis del sentido del lugar desde un punto de vista subjetivo	636
3.2.1. El enfoque estructural o descriptivo	637
3.2.2. El enfoque apreciativo.....	638
3.3. Los costos sociales del deterioro urbano	643
4. El patrimonio cultural, eje de una propuesta compartida	656
4.1. A modo de introducción	656
4.2. Maritimidad. Patrimonio portuario	657
4.3. Nuevas dimensiones para tratar el patrimonio	659
4.3.1. Islas de Dalmacia, reinterpretando las embarcaciones artesanalmente	662
4.3.2. Kingston-Upon-Hull, conversión del puerto pesquero, ejemplo de márquetin de lugar	664
4.3.3. El arsenal de Brest, como modelo de conocimiento y cuna de Festivales marítimos.....	669
4.3.4. Nápoles, conflicto, memoria y valorización.....	670
4.3.5. Puerto Belgrano, iniciativas del Archivo Histórico de Punta Alta	674
4.4. Albaola, componente patrimonial de Pasaia.....	675
4.5. Complemento turístico de la comarca.....	679
4.6. Beneficios económicos del turismo y el patrimonio.....	682
VII. La opinión de los expertos: Análisis en profundidad de las entrevistas realizadas	685
Consideraciones técnicas	686
1. Cambios en el paisaje	687
1.1. Análisis de las tendencias	688
1.2. Preferencias y aspiraciones del paisaje por parte de los entrevistados	694
1.1. Relación puerto-ciudad.....	700
2. Gobernanza.....	714
3. Puerto.....	749
CUARTA PARTE	754
VIII. Conclusiones generales: paisaje, puerto, ciudad, variables complementarias para un proyecto global de regeneración de la bahía dePasaia.....	754
IX. Conclusions générales: paysage, port, ville, variables complémentaires pour un projet global de régénération de la baie de Pasaia	770
X. Aportaciones principales de la investigación y limitaciones detectadas	786
Bibliografía.....	793
Libros y artículos en revistas científicas:.....	794
Documentos o informes	826
Legislación y jurisprudencia	841
Artículo en prensa	844
Artículo en web/blog.....	847

Trabajo academico o tesis doctorales.....	848
Anexos	850
Cuestionario de las entrevistas a informantes cualificados	851
Entrevistas realizadas.....	860
Estadísticas (Tablas, datos, números)	869
Mapas.....	873
Imágenes de trabajo de campo	907

Índice de ilustraciones

Ilustración 1. El puerto y los desniveles en infraestructuras	31
Ilustración 2. Unidad de análisis.....	32
Ilustración 3. Unidad teórica.....	34
Ilustración 4. Elementos clave en la construcción de la bahía	39
Ilustración 5. Puerto del Pasaje en 1636.....	46
Ilustración 6. Rincón de Pasai Donibane desde la arcada de la Piedad	57
Ilustración 7. Matriz de tabulación cruzada entre las clases simplificadas de uso del suelo de 1990 (en filas) y 2018 (en columnas).....	63
Ilustración 8. Esquema general de la metodología propuesta	68
Ilustración 9. Modelo para el cálculo de F.V.A. observadores fijos	72
Ilustración 10. Modelo para el cálculo de F.V.A. observadores móviles	73
Ilustración 11. Secuencia de mapas de la metodología propuesta.....	74
Ilustración 12. Vue perspective de la côte, prise depuis le Soccoa, jusqu'au C. Figuier [...] ; Vue perspective de la rade de Fontarabie, entre le cap Figuier et le cap Arredas [...] ; Vue de l'entrée du port de Passage, jusqu'au cap Figuier [...] ; Vue de la rade de St. Sébastien	85
Ilustración 13. Puerto del Pasaje	86
Ilustración 14. Mapa topográfico de los términos situados entre las villas de Lezo, Errenteria y Oiartzun, y las ciudades de Fuenterrabía e Irún (Gipuzkoa).....	87
Ilustración 15. Plan du Passage	88
Ilustración 16. Plan du port du Passage sur la côte de Guipúzcoa en Espagne - 1700-1799.....	89
Ilustración 17. Mapa conceptual	92
Ilustración 18. Expresiones de conflicto	93
Ilustración 19. Mapa de la literatura sobre paisaje	94
Ilustración 20. El geosistema y sus componentes.....	96
Ilustración 21. Del paisaje material al paisaje interpretado.....	98
Ilustración 22. Mapa de la literatura Ciudad	110
Ilustración 23. Mapa de la literatura sobre gobernanza	120
Ilustración 24. Mapa de la literatura Teoría del conflicto	126
Ilustración 25. Etapas de un conflicto territorial	132
Ilustración 26. El panorama de la transformación del conflicto.....	135
Ilustración 27. El cambio como un círculo	136
Ilustración 28. Plataforma de transformación según Lederach.....	139
Ilustración 29. Vista parcial del puerto de Pasaia.....	145
Ilustración 30. Mecanismo relacional entre el puerto y la ciudad.....	155
Ilustración 31. Camino de Miracruz 1895.....	159
Ilustración 32. Ejemplares de paramoudras en la cala Illurgita /Murgita en el monte Ulía.....	168
Ilustración 33. Sur la route du Castillo à Pasajes 1902.....	170
Ilustración 34. Peñas de Aia.....	170
Ilustración 35. Arroyo en Lezo	171
Ilustración 36. Mandamiento del superintendente de las plantaciones de montes 1581.....	186
Ilustración 37. Plano del terreno en que podrá hacerse la nueva Fábrica de Anclas, Ferrería, y demás Obras precisas... entre dos cordilleras de pequeños montes a la cabeza o cercanías del Canal del famoso Puerto de los Passages	188
Ilustración 38. “Deun Kepa Pasai”, siglo XIX (1865)	192
Ilustración 39. Castillo de Santa Isabel. Plano del Fuerte de Santa Isabel con indicación de la obra que ha de hacerse 1667.	193
Ilustración 40. Vista hacia el sur sobre Pasaia.	194
El fuerte de Lord John Hay, en Arrokaundieta (1836/40).....	194
Ilustración 41. Vista de Pasaia y de Fort Hay 1840.....	194

Ilustración 42. El Castillo y el goulet de Pasajès.....	195
Ilustración 43. Pueblo de pescadores (1932-1950).....	196
Ilustración 44. Plano de la ría y puerto de los Pasages 1776.....	198
Ilustración 45. Cargueras 1847.....	199
Ilustración 46. Plaza del puerto de Pasaia.....	200
Ilustración 47. Passages.....	200
Ilustración 48. Au lavoir (Fontaine de San Pedro à Pasajes) 1870-1875.....	201
Ilustración 49. Planos de caseríos y sus pertenencias en Lezo 1762.....	202
Ilustración 50. Vista de Lezo.....	203
Ilustración 51. Oiartzun, 1850.....	204
Ilustración 52. Gipuzkoa: interior del puerto de Pasaia 1840.....	205
Ilustración 53. Errenteria 1906.....	207
Ilustración 54. Errenteria 1864.....	207
Ilustración 55. Pasages 1857.....	208
Ilustración 56. Croquis de las posiciones que ocuparon las tropas, para proteger la recolección de Granos el día diez y nueve de Julio de 1838.....	209
Ilustración 57. Toros en Lezo.....	213
Ilustración 58. Pueblo de navegantes (1932-1950).....	218
Ilustración 59. Plano de la cala de la Burza en el puerto del Pasage con la obra de firme que en ella se está construyendo para mejora y conservación de su limpia.....	221
Ilustración 60. Torre de San Pedro. Vista tomada desde Santa Ana.....	222
Ilustración 61. Puerto de Pasaia entre Fuenterrabía y San Sebastián.....	224
Ilustración 62. Pueblo de armadores (1932-1950).....	225
Ilustración 63. Pasajes San Juan.....	229
Ilustración 64. Pasaje San Pedro.....	230
Ilustración 65. Cultivo de maíz y calabaza junto a un puente.....	230
Ilustración 66. Vista desde los barracones de la Armada: Pasaia, 183?.....	231
Ilustración 67. Oiartzun (Atardecer) 1962.....	232
Ilustración 68. Grabado (Correría verificada el 8 de agosto en el río Pasages, por SS.MM. y A., y demás comitiva). ..	234
Ilustración 69. Alza, Renteria, and Lezo, from Sketches of scenery in the Basque provinces of Spain, with a selection of national music ..., pub. 1838 (hand coloured engraving).	239
Ilustración 70. Côte Nord d'Espagne: Port du Passage levé en 1867.....	240
Ilustración 71. Vue du port de Pasajes de San Juan en Espagne.....	241
Ilustración 72. Entrada de la Bahía de Pasaia.....	242
Ilustración 73. Le port.....	243
Ilustración 74. Plano de los terrenos del Molinao.....	245
Ilustración 75. Errenteria 1868.....	248
Ilustración 76. Plano general: abastecimiento de aguas a la villa de Errenteria.....	249
Ilustración 77. Iglesia de Lezo.	250
Ilustración 78. La passe de Pasagès, c. 1896.	252
Ilustración 79. Mirada desde Lezo hacia 1908.....	255
Ilustración 80. Vista aérea de Lezo y la península de Capuchinos en Errenteria 1908.....	255
Ilustración 81. Veleros y vapores en el muelle de Molinao de Pasai San Pedro (Circa 1900).....	259
Ilustración 82. Vista general de Pasai San Pedro desde Jaizkibel (posterior a 1913).....	260
Ilustración 83. Vista del casco urbano en 1879.....	261
Ilustración 84. La ensenada de La Herrera con Pasai Antxo al fondo (Circa 1930).....	262
Ilustración 85. Instalaciones de la fábrica de plomo de la Real Compañía Asturiana de Minas en Errenteria (Capuchinos) hacia el primer tercio del siglo XX.	267
Ilustración 86. Anuncio de PYSBE en una revista de época.....	269

Ilustración 87. Labores de descarga de barcos en el muelle avanzado del puerto	275
Ilustración 88. Escena en San Pedro. (Circa 1910)	279
Ilustración 89. Anuncio de La Constructora Guipuzcoana en una revista de época.....	280
Ilustración 90. Buque militar entrando en el puerto de Pasaia 1932.....	281
Ilustración 91. Muelles de almacenes para salazones de pescado (1920-1939).....	281
Ilustración 92. Embarcaciones de la armada fondeadas en el puerto 1930.	282
Ilustración 93. El muelle avanzado desde Altza con las factorías de PYSBE al fondo.	286
Ilustración 94. Palacio Andonaegui, obra del arquitecto Antonio Setién 1927.	287
Ilustración 95. Fachada del palacio de “Andonaegui” en Pasai San Pedro, 1927	287
Ilustración 96. Chimenea de porcelanas Baignol y aserradero en Lezo ca. 1946	288
Ilustración 97. Vista desde Lezo, las chimeneas pertenecen a la península de Capuchinos 1948.....	289
Ilustración 98. Cargadero de mineral de Antxo.....	290
Ilustración 99. Anuncio de importantes empresas de la época.	292
Ilustración 100. Plano de la Junta de Obras 1940	293
Ilustración 101. Barcos y trabajadores en el muelle de La Herrera (1940-1948)	293
Ilustración 102. Esquema de un corte transversal del Alto Horno propuesto para Pasaia	295
Ilustración 103. Anteproyecto de Carretera de Costa entre San Sebastián y Gainchurizqueta (Lezo) por Pasajes. Via- ducto de Roteta	297
Ilustración 104. Vista aérea de Capuchinos y Bortalaborda al fondo 1950-1960	299
Ilustración 105. Construcción de los muelles 1960	299
Ilustración 106. Vista aérea de los muelles Iberdrola, Lezo y Petróleos, junio 1971	300
Ilustración 107. El puerto, que produce y ordena la bahía. Estrategia elaborada hacia 1950 de la actividad portuaria.. 301	
Ilustración 108. Vista aérea del muelle de Lezo, Petróleos y la península de Capuchinos, diciembre 1972	302
Ilustración 109. Central térmica en Lezo 1967.	302
Ilustración 110. Vista aérea de Errenteria	308
Ilustración 111. Vista aérea de Bidebieta, junio de 1969	309
Ilustración 112. Vista general de Errenteria desde la zona de Altamira (en Lezo) hacia 1960.	312
Ilustración 113. Vista aérea del barrio de Galtzaraborda en construcción, junio de 1965	313
Ilustración 114 Vistas desde Pasajes Antxo, Victorio Luzuriaga.....	314
Ilustración 115. Vista aérea del depósito de CAMPSA en construcción, agosto de 1967	315
Ilustración 116. Centro Comercial Mamut	317
Ilustración 117. Instalaciones industriales sobre la Península de Capuchinos, diciembre 1975.....	319
Ilustración 118. Propuesta de dique exterior de abrigo utilizando el camino hasta el faro.	321
Ilustración 119. Vista aérea de los muelles de Capuchinos y Lezo, febrero 1974.....	322
Ilustración 120. Puerto de Pasajes, hacia 1955	323
Ilustración 121. Vista aérea de los muelles de Lezo, febrero 1976.....	324
Ilustración 122. Empresa del metal Ramón Vizcaino S. A.	325
Ilustración 123. De arribada, c. 1946.....	325
Ilustración 124. Vista aérea del puerto, enero 1975.....	327
Ilustración 125. Vista de la explanada del puerto de Pasaia que se sitúa a la altura de Lezo.....	328
Ilustración 126. Vista del caserío Txirrita en Errenteria con producción hortícola, 14 de octubre de 1958	335
Ilustración 127. Huertas en la zona cercana al puerto	335
Ilustración 128. Paisaje de Oiartzun	337
Ilustración 129. Agricultores arando la tierra con bueyes, 1945.	339
Ilustración 130. Plano de la bahía y canal de Pasages, 1888	343
Ilustración 131. Casas marineras de Donibane.....	344
Ilustración 132. Vista de San Pedro, Herrera y Bidebieta	348
Ilustración 133. Casas de San Pedro.	349
Ilustración 134. Xanixteban (San Esteban) plaza, 1980	356

Ilustración 135. Vista de Donibane. MEIPI y PYSBE junto a las viviendas de trabajadores.....	378
Ilustración 136. Astilleros Luzuriaga	388
Ilustración 137. Vista del puerto	389
Ilustración 138. Remolcador Facal.....	392
Ilustración 139. Grúas y contenedores.....	393
Ilustración 140. Edificio actual de la Guardia Civil.	395
Ilustración 141. Operaciones del puerto.....	397
Ilustración 142. Paisaje de Lezo.....	399
Ilustración 143. Bosque atlántico, árgomas y pastizales	402
Ilustración 144. Diagrama de flujo del conflicto sobre la regeneración urbana en la Bahía de Pasaia	432
Ilustración 145. Logotipo del Arco Atlántico	434
Ilustración 146. Corredor Ferroviario Atlántico de mercancías 2010.	435
Ilustración 147. Principales características de los sistemas portuarios y apoyo financiero de la UE y el BEI a las zonas portuarias fiscalizadas (período 2000-2013)	437
Ilustración 148. Simulación por ordenador del proyecto Puerto Exterior, 2011.	462
Ilustración 149. Azti y puerto deportivo	473
Ilustración 150. Hacia un nuevo paisaje bajo los efectos globales de la terciarización y las dinámicas globales	476
Ilustración 151. Distintos escenarios propuestos.....	478
Ilustración 152. Chimenea de Iberdrola antes de su destrucción.....	481
Ilustración 153. Tríptico con las 4 propuestas finalistas del Master Plan	483
Ilustración 154. Propuesta de candidatura Master Plan	484
Ilustración 155. Mapa de actuaciones para la regeneración de la Bahía de Pasaia.....	493
Ilustración 156. Cambios en el paisaje.....	501
Ilustración 157. Variables estratégicas para tener en cuenta por el Puerto de Pasaia.....	507
Ilustración 158. Orientaciones estratégicas propuestas en 2014.	508
Ilustración 159. Mapa Estratégico de la APP.....	509
Ilustración 160. Recuperación de la cala Alabortza	513
Ilustración 161. Áreas y condicionantes de los impactos en salud.....	515
Ilustración 162. Estructura jerárquica y evolución de los textos legislativos y documentos de ordenación analizados. 530	
Ilustración 163. Puerto, infraestructuras y viviendas, al fondo Peñas de Aya.....	550
Ilustración 164. Vehículos y locomotoras esperando embarcar	554
Ilustración 165. Astilleros Zamakona Pasaia.....	555
Ilustración 166. Tráficos existentes.....	555
Ilustración 167. Casa ocupada.....	558
Ilustración 168. A la espera de descontaminar los suelos, antigua Campsa	564
Ilustración 169. Camino del faro.....	570
Ilustración 170. Reivindicaciones en contra del superpuerto.....	572
Ilustración 171. Silos de hierba, al fondo Jaizkibel.....	574
Ilustración 172. Rehabilitación en Donibane.....	580
Ilustración 173. Paisaje actual desde San Sebastián.....	587
Ilustración 174. Casco histórico de Donibane	605
Ilustración 175. Camino de Santiago por Ulía y acueducto	607
Ilustración 176. Intersección puerto-ciudad	610
Ilustración 177. Muelles posteriores a la destrucción de Iberdrola a la espera de inversiones privadas.....	612
Ilustración 178. A bordo del Matter	639
Ilustración 179. La Herrera antes de la intervención	643
Ilustración 180. Club de alterne. Lugares con historia.....	647
Ilustración 181. Ruinas de Victorio Luzuriaga.....	650
Ilustración 182. El paisaje como imagen del espacio tensionado.....	653

Ilustración 183. Procesión marinera con Pasai Donibane al fondo	658
Ilustración 184. Visita de la Fragata L'Hermione a su paso por Pasaia y Le Biche (último atunero conservado a vela tradicional del Atlántico).....	680
Ilustración 185. Traineras a su paso por San Juan	681
Ilustración 186. Factoría Albaola y draga Jaizkibel	684
Ilustración 187. Esplendor paisajístico.....	753
Ilustración 188. El mar y los pueblos	908
Ilustración 189. Cultivos bajo plástico	908
Ilustración 190. Actuales minas de Arditurri	908
Ilustración 191. El castillo en la actualidad	908
Ilustración 192. Estadía en el Laboratorio de Brest.....	908
Ilustración 193. Finalización con Eric e Iwan.....	908
Ilustración 194. Trabajo de campo con Serge Suanez	909
Ilustración 195. Vista del río Penfel, Brest	909
Ilustración 196. Réplica de goleta militar La Recouvrance, Brest.....	909
Ilustración 197. Dique seco, puerto militar de Brest	910
Ilustración 198. Barcos amarrados en el puerto militar de Brest.....	910
Ilustración 199. Visita en el Centro de la movilidad Internacional (CMI), Brest.....	910

Índice de gráficos

Gráfico 1. Ejemplo de análisis de entrevista	81
Gráfico 2. Nube de palabras de las entrevistas realizadas	82
Gráfico 3. Relaciones entre los conceptos de gobierno y gobernanza como proceso incremental	124
Gráfico 4. Climodiagrama Oiartzun 2018	164
Gráfico 5. Calidad de aguas del Oiartzun 1995-2019	177
Gráfico 6. I Fase: Especialización funcional y sedimentación.....	190
Gráfico 7. Repoblación forestal en Errenteria 1749-1864.....	210
Gráfico 8. Repoblación forestal en Pasaia 1745-1773	211
Gráfico 9. Fase I: Especialización funcional y sedimentación – Crisis de gobernanza.....	228
Gráfico 10. II Fase: Desarrollo empresarial.....	233
Gráfico 11. Fase II: Desarrollo empresarial – Polderización – Nacionalización del puerto.....	253
Gráfico 12. Evolución de la flota mercante española, 1860-1935 (millones de TRB).....	270
Gráfico 13. Importaciones de mercancías en toneladas del Puerto de Pasajes 1915-1933.....	283
Gráfico 14. Exportaciones de mercancías en toneladas del Puerto de Pasajes 1915-1933.....	284
Gráfico 15. III Fase: Industrialización	288
Gráfico 16. Fase III: La bahía en la industrialización	306
Gráfico 17. Pesqueros con base en Pasaia	331
Gráfico 18. Evolución de la superficie agraria útil 1972-2009	336
Gráfico 19. Evolución del parque municipal de viviendas 1860-2016.....	350
Gráfico 20. Tasa de crecimiento intercensal 1860-2016	350
Gráfico 21. Antigüedad de la vivienda, 1950.....	352
Gráfico 22. Antigüedad de la vivienda, 1981	354
Gráfico 23. Viviendas de Protección Oficial (VPO), según el año en que fueron terminadas.....	357
Gráfico 24. Antigüedad de la vivienda, 1991	358
Gráfico 25. Antigüedad de la vivienda, 2011.....	359
Gráfico 26. Licencias de obra mayor por año según municipio y tipo de obra y uso 2000-2015.....	363
Gráfico 27. Valoración especulativa del suelo. Oiartzun 2005-2016.....	371
Gráfico 28. PIB per cápita de Puertos del Estado 1930-2000 en miles de pesetas.	375
Gráfico 29. PIB de Pasaia 1930-2000 en miles de pesetas 1993	376
Gráfico 30. IV Fase: Terciarización: Desindustrialización y desmantelamiento de la industria pesquera.....	377
Gráfico 31. Tráfico de mercancías por su importancia 1980	381
Gráfico 32. Fase IV: Terciarización	388
Gráfico 33. Población de 16 y más años ocupada según sectores de actividad. 2018.....	390
Gráfico 34. Tráfico total (en Tm) del puerto de Pasaia	395
Gráfico 35. Tráfico total por sectores 1997-2020, del puerto de Pasaia	396
Gráfico 36. Evolución de usos del suelo 1990-2018 (Ha)	400
Gráfico 37. Ganancias y pérdidas; Cambio neto entre 1990 y 2018, en ha % de cambio y % de área.	403
Gráfico 38. Contribuciones al cambio neto (% de área)	404
Gráfico 39. Reparto de usos del suelo por categorías 1990-2018	406
Gráfico 40. Población de hecho por ámbitos territoriales, 1900-2020	415
Gráfico 41. Porcentaje de población extranjera por municipios 2001-2019	419
Gráfico 42. V Fase: Proyecto de puerto exterior y remodelación puerto-ciudad (baldíos portuarios)	433
Gráfico 43. Tráfico 2019 de puertos del Arco Atlántico	445
Gráfico 44. Tráfico de puertos menores a 7 millones de toneladas 2019	447
Gráfico 45. Cronología del conflicto de regeneración urbana en la Bahía de Pasaia desde 1994 a 2017.	464
Gráfico 46. Red de actores relacionados al conflicto de regeneración urbana	466
Gráfico 47. Temas conflictuales	466
Gráfico 48. Intensidad del conflicto 1999-2016	467

Gráfico 49. Actores intervinientes por relación de actividad y ámbito geográfico.....	468
Gráfico 50. Negocio de los puertos españoles: Facturación de los puertos y Rentabilidad anual 2018.	489
Gráfico 51. Total de ingresos recibidos por los ayuntamientos para la regeneración urbana y la relación con el partido político en la alcaldía, 2002-2019.....	511
Gráfico 52. Maritimización y Ex-maritimización. Convergencias y divergencias.....	520
Gráfico 53. Concepto de trayectoria sociotécnica portuaria.	526
Gráfico 54. Fase V: Proyecto de puerto exterior y remodelación puerto-ciudad.....	545
Gráfico 55. Evolución de las superficies portuaria y urbana (en ha)	546
Gráfico 56. Evolución del tráfico portuario (azul) y el poblamiento local (gris).	546
Gráfico 57. Rectas de regresión de Y (Viviendas) sobre X (Tráfico) en los periodos 1900-1981 y 1981-2016	548
Gráfico 58. Rectas de regresión de Y (Población) sobre X (Tráfico) en los periodos 1900-1981 y 1981-2017.....	549
Gráfico 59. % de parados registrados por barrios 2020.....	560
Gráfico 60. Superficie total residencial en hectáreas 2004-2018 por municipios	589
Gráfico 61. Proyección de la pirámide de la población (2015-2027)	592
Gráfico 62. Tasa de viviendas desocupadas por barrios 2019	595
Gráfico 63. Viviendas desocupadas por barrios 2019.....	596
Gráfico 64. Locales vacíos por barrios 2018.....	596
Gráfico 65. Tasa de extranjería por barrios 2019.....	599
Gráfico 66. N.º de ayudas para rehabilitación 2020.....	609
Gráfico 67. Beneficios inducidos por cada habitante 2018	609
Gráfico 68. Esquema del sistema de funciones de la Bahía de Pasaia	640
Gráfico 69. Delitos en escenario rural 2019.....	644
Gráfico 70. Delitos en escenario urbano 2019	644
Gráfico 71. Principales delitos por barrio en la comarca de Donostialdea 2019.....	646
Gráfico 72. Principales elementos que vertebran el paisaje según los entrevistados	687
Gráfico 73. ¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que han desaparecido? Análisis cualitativo..	688
Gráfico 74. ¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que han desaparecido? Análisis cuantitativo....	689
Gráfico 75. ¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que han surgido nuevos? Análisis cualitativo	690
Gráfico 76. ¿Crees que han surgido nuevos paisajes, elementos o atributos? Análisis cuantitativo	691
Gráfico 77. ¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que estén amenazados? Análisis cualitativo...	692
Gráfico 78. ¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que estén amenazados? Análisis cuantitativo	693
Gráfico 79. ¿Qué paisajes, elementos o atributos del paisaje protegerías? Análisis cualitativo.....	694
Gráfico 80. ¿Qué paisajes, elementos o atributos del paisaje crees que hay que gestionar y administrar mejor de cómo se está haciendo ahora? Análisis cualitativo.....	695
Gráfico 81. ¿Qué medidas o mecanismos de gestión aplicarías para mejorar el estado de dichos paisajes y elementos? Análisis cualitativo.....	697
Gráfico 82. ¿Qué elementos o atributos del paisaje limitarías, prohibirías o incluso eliminarías? Análisis cualitativo....	699
Gráfico 83. ¿Qué pasaría si el puerto no existiera? Análisis cualitativo	700
Gráfico 84. ¿Qué pasaría si el puerto no existiera? Análisis cuantitativo.....	701
Gráfico 85. ¿El puerto es un problema para la ciudad? Análisis cualitativo	704
Gráfico 86. ¿El puerto es un problema para la ciudad? Análisis cuantitativo	705
Gráfico 87. ¿En qué medida la vida de la gente está ligada al puerto? Análisis cualitativo.....	707
Gráfico 88. ¿En qué medida la vida de la gente está ligada al puerto? Análisis cuantitativo	707
Gráfico 89. ¿Cómo es la accesibilidad a las áreas portuarias? Análisis cualitativo	708
Gráfico 90. ¿Cómo es la accesibilidad a las áreas portuarias? Análisis cuantitativo	709
Gráfico 91. ¿Cómo son las cuestiones ligadas al ambiente, tanto del área portuaria como del espejo marítimo? Análisis cualitativo	710
Gráfico 92. ¿Cómo son las cuestiones ligadas al ambiente, tanto del área portuaria como del espejo marítimo? Análisis cuantitativo.....	711
Gráfico 93. ¿Cómo es la organización de la red de las infraestructuras de transporte? Análisis cualitativo	712

Gráfico 94. ¿Cómo es la organización de la red de las infraestructuras de transporte? Análisis cuantitativo.....	713
Gráfico 95. ¿Quiénes son en su opinión los principales agentes? Análisis cualitativo.....	714
Gráfico 96. ¿Qué opinas sobre el cambio posible de una regeneración urbana? Análisis cualitativo.....	717
Gráfico 97. ¿Qué opinas sobre el cambio posible de una regeneración urbana? Análisis cuantitativo.....	718
Gráfico 98. ¿Por qué no se ponen de acuerdo las diferentes administraciones en la regeneración de la Bahía de Pasaia? Análisis cualitativo.....	720
Gráfico 99. ¿Por qué no se ponen de acuerdo las diferentes administraciones en la regeneración de la Bahía de Pasaia? Análisis cuantitativo.....	721
Gráfico 100. ¿Cómo afecta al resto de la bahía? Análisis cualitativo.....	724
Gráfico 101. ¿Cómo afecta al resto de la bahía? Análisis cuantitativo.....	725
Gráfico 102. ¿Y cuáles son los principales puntos de desacuerdo? Análisis cualitativo.....	728
Gráfico 103. ¿Y cuáles son los principales puntos de desacuerdo? Análisis cuantitativo.....	729
Gráfico 104. ¿Y cuáles son los puntos de acuerdo sobre los que se puede construir? Análisis cualitativo.....	731
Gráfico 105. ¿Y cuáles son los puntos de acuerdo sobre los que se puede construir? Análisis cuantitativo.....	731
Gráfico 106. ¿Cómo ha sido la participación de las distintas administraciones, Puerto, Gobierno Vasco, Diputación, Municipios? Análisis cualitativo.....	734
Gráfico 107. ¿Cómo ha sido la participación de las distintas administraciones, Puerto, Gobierno Vasco, Diputación, Municipios? Análisis cuantitativo.....	735
Gráfico 108. ¿Qué es lo que hacen para que entren en conflicto? Análisis cualitativo.....	738
Gráfico 109. ¿Qué es lo que hacen para que entren en conflicto? Análisis cuantitativo.....	738
Gráfico 110. ¿Qué es lo que tienen ambos para que puedan intercambiar? o ¿Que deberían ceder unos y otros? Análisis cualitativo.....	740
Gráfico 111. ¿Qué es lo que tienen ambos para que puedan intercambiar? o ¿Que deberían ceder unos y otros? Análisis cuantitativo.....	741
Gráfico 112. ¿Cómo alcanzar los acuerdos? Análisis cualitativo.....	743
Gráfico 113. ¿Cómo alcanzar los acuerdos? Análisis cuantitativo.....	744
Gráfico 114. ¿Existe participación ciudadana, en las propuestas tomadas?, ¿en la definición de las operaciones de regeneración?, ¿en la gestión? ¿en el control y evaluación de los resultados? Análisis cualitativo.....	745
Gráfico 115. ¿Existe participación ciudadana, en las propuestas tomadas?, ¿en la definición de las operaciones de regeneración?, ¿en la gestión? ¿en el control y evaluación de los resultados? Análisis cuantitativo.....	746
Gráfico 116. ¿Existe una relación de los distintos agentes/instituciones? Análisis cualitativo.....	748
Gráfico 117. ¿Existe una relación de los distintos agentes/instituciones? Análisis cuantitativo.....	748
Gráfico 118. ¿Cómo hacer viable un puerto pequeño en un mundo globalizado? Análisis cualitativo.....	749
Gráfico 119. ¿Cómo hacer viable un puerto pequeño en un mundo globalizado? Análisis cuantitativo.....	751

Índice de tablas

Tabla 1. Matriz de tabulación cruzada	63
Tabla 2. Índice de Acuerdo Kappa (KIA)	65
Tabla 3. Entrevistas realizadas y cantidad de respuestas	76
Tabla 4. Listado de entrevistados, ámbito del agente, institución, cargo y edad	78
Tabla 5. Fuentes cartográficas utilizadas	83
Tabla 6. Fuentes bibliográficas utilizadas	119
Tabla 7. Diferencias entre negociación, debate y diálogo	143
Tabla 8. Objetivos políticos para puertos y ciudades arquetípicos	150
Tabla 9. Datos climáticos básicos de diferentes estaciones 2018	163
Tabla 10. Cuadro resumen y diagnóstico de estado en la masa de agua en el estuario del Oiartzun en 2019.	176
Tabla 11. Estado de todo el arbolado que había en octubre-noviembre de 1784 en los términos concejiles y particulares de los siguientes pueblos	206
Tabla 12. Conflictos sobre el trato libre del puerto del Pasaje	215
Tabla 13. Censo de vecinos, levantado por el obispado de Pamplona para recoger las rentas eclesiásticas 1584-1587	217
Tabla 14. Número de buques que han entrado y salido en este puerto por el comercio extranjero y de América en los dos años de 1844 y 1845, según datos oficiales de la aduana	233
Tabla 15. Número de los que han entrado y salido por el comercio de cabotaje en los mismos años, según los datos oficiales de las Fuente: (Madoz 1846, 147)	234
mismas aduanas	234
Tabla 16. Demostración de los artículos que han entrado en este puerto procedentes del extranjero en el año de 1845, según los datos oficiales de la misma aduana	235
Tabla 17. Artículos que han salido de este puerto en el año 1844 para el extranjero, según los datos oficiales de la misma aduana	236
Tabla 18. Artículos que han salido de este puerto para otros de América en el año 1844, según los datos oficiales de la misma aduana	236
Tabla 19. Demostración del valor total de los diferentes artículos que han entrado y salido en este puerto por el comercio de cabotaje en los dos años de 1844 y 1845, según los datos oficiales de la misma aduana	237
Tabla 20. Descripción del tráfico en toneladas 1919-1918 y diferencias	257
Tabla 21. Movimiento de los principales ramos del tráfico en el quinquenio de 1918 a 1919 en toneladas	258
Tabla 22. Descripción del tráfico en toneladas 1927-1926 y diferencias	263
Tabla 23. Exportación de vino tinto (litros) en pipas por Pasajes	264
Tabla 24. Navegación de cabotaje en los puertos de San Sebastián y Pasajes 1926-1929	264
Tabla 25. Toneladas de arqueo (cabotaje)	265
Tabla 26. Toneladas de mercancías cargadas y descargadas en régimen de cabotaje	265
Tabla 27. Movimiento general del tráfico en Pasajes 1926-1929	266
Tabla 28. Movimiento por clase de comercio	266
Tabla 29. Comercio exterior de bacalao en miles de toneladas	285
Tabla 30. Estadística de población, índice de crecimiento y superficie por municipios	303
Tabla 31. Relación de actuaciones llevadas a cabo por la Obra Sindical del Hogar durante la “Primera etapa” 1939/1954	305
Tabla 32. Relación de actuaciones residenciales previstas en el Plan de Preparación de Suelo en la provincia de Gipuzkoa	310
Tabla 33. Polígonos. Programa Gipuzkoa INV 1956-1959	311
Tabla 34. Evolución del número de buques desde 1977 a 2012	331
Tabla 35. Superficie Agraria Útil: tierras labradas, tierras para pastos permanentes; y Otras tierras 1982-2009.	337
Tabla 36. Vivienda por fecha de construcción del edificio 1950	352
Tabla 37. Vivienda por fecha de construcción del edificio 1981	354
Tabla 38. Viviendas de Protección Oficial (VPO) terminadas	357

Tabla 39. Vivienda por fecha de construcción del edificio 1991	358
Tabla 40. Vivienda por fecha de construcción del edificio 2011	359
Tabla 41. Licencias de obra mayor por año según municipio y tipo de obra y uso 2000-2015.....	362
Tabla 42. Cambio de valor de suelo rústico a industrial o a viviendas 2005-2016	372
Tabla 43. Servicios permanentes del puerto. Empleos 1981	379
Tabla 44. Empresas y número de empleados, 1981.....	379
Tabla 45. Análisis urbanístico de la comarca Rentería-Pasajes	383
Tabla 46. El empleo en áreas industriales.....	384
Tabla 47. Uso del Suelo y Red Viaria.....	385
Tabla 48. Equipamiento y red de transporte público.....	386
Tabla 49. Establecimientos por ámbitos territoriales y rama de actividad (A10) 2019.....	391
Tabla 50. Áreas portuarias y ocupación. Características técnicas del puerto.....	394
Tabla 51. Tráfico portuario según el tipo de mercancías 2018	396
Tabla 52. Matriz de tabulación cruzada entre los años 1990 y 2018, en hectáreas y en porcentajes con respecto al total (entre paréntesis), utilizando un tamaño de pixel de 20x20m.	401
Tabla 53. Principales procesos de cambio de uso de suelo y cobertura de suelo.	407
Tabla 54. Persistencia, Ganancias, Pérdidas, Cambio neto y Tasa de cambio anual 1990-2018.	408
Tabla 55. Crecimientos intercensales 1900-2020	415
Tabla 56. Total de nacimientos, Población y Tasa General de Natalidad por ámbitos territoriales, 1975, 1991, 2019 ...	417
Tabla 57. Incremento de población absoluta, relativa y Tasa de Crecimiento medio anual, por municipios 2020	418
Tabla 58. Movimiento natural de la población por municipios 2019	418
Tabla 59. Índice de envejecimiento y población de fuera de la CAV. 2019	424
Tabla 60. Centros de día para personas mayores 2019	428
Tabla 61. Directorio de empresas que realizan transporte Marítimo de Corta Distancia (TCMD) 2018.....	439
Tabla 62. Matriz binaria representando las interacciones de los actores del conflicto.....	465
Tabla 63. Mapa de Actuaciones, se pretende intervenir en los siguientes vectores:.....	492
Tabla 64. Crisis de gobernabilidad urbana: causas, manifestaciones y estrategias.....	499
Tabla 65. Actuaciones de mejoras identificadas a 2015 y su realización en % a 2020.	512
Tabla 66. La crisis de gobernanza portuaria: fenómeno, manifestaciones y posibles estrategias.	518
Tabla 67. Las etapas de maritimización y sus contextos.	521
Tabla 68. Datos utilizados en la regresión lineal. Tráfico, Viviendas y Población.	550
Tabla 69. Evolución de los principales indicadores de pobreza y desigualdad de toda la provincia de Gipuzkoa 2012-2018.....	566
Tabla 70. Previsión de evolución de la población de Oarsoaldea 2015-2027	591
Tabla 71. Empleo generado por las microempresas, en %.....	600
Tabla 72. Tasa de creación de nuevos establecimientos (%o habitantes)	600
Tabla 73. Densidad comercial minorista (%o habitantes).....	600
Tabla 74. Tabla de resultados. Superficies relativas de cada categoría en cada variable.....	635
Tabla 75. Población ocupada de 16 y más años que trabaja y que estudia fuera del municipio de residencia (%)	641
Tabla 76. Índice de delitos (%o habitantes).....	645
Tabla 77. Distintas experiencias en patrimonio marítimo.....	661
Tabla 78. Impacto socioeconómico Albaola 2014-2019 en euros.....	676
Tabla 79. Impacto cultural en visitantes y voluntarios	677
Tabla 80. Impacto social. Presencia en medios de comunicación.....	678
Tabla 81. Creación de empresas y servicios turísticos por Oarsoaldea 2018-1997	683
Tabla 82. Principales agentes por sectores ponderado por los entrevistados.....	715
Tabla 83. Leyenda de Corine Land Cover por nivel de detalle.....	869
Tabla 84. Tráfico total por sectores, del puerto de Pasaia 1997-2020	870
Tabla 85. Tráfico, viviendas y población 1900 a 2017	871

Índice de mapas

Mapa 1. Ubicación de estaciones de muestreo para medir el potencial ecológico.	175
Mapa 2. La bahía hacia 1597.....	179
Mapa 3. Evolución del patrimonio y las edificaciones desde 1597 a 1921	184
Mapa 4. Grandes ocupaciones del suelo destacando la zona portuaria, las edificaciones e infraestructuras 2018....	277
Mapa 5. Red de ferrocarril hacia 1946.....	290
Mapa 6. Precio medio del m ² útil en euros 2001	366
Mapa 7. Precio medio del m ² útil en euros 2010.....	367
Mapa 8. Precio medio del m ² útil en euros 2016.....	367
Mapa 9. Futura expansión urbana.....	412
Mapa 10. Pirámides de población por municipios de la Bahía de Pasaia 2017	420
Mapa 11. Densidad de población por secciones censales de la Bahía de Pasaia 2019	421
Mapa 12. Porcentaje de menores de 64 años por secciones censales de la Bahía de Pasaia 2019.....	422
Mapa 13. Porcentaje de mayores de 65 años por secciones censales de la Bahía de Pasaia 2019	423
Mapa 14. Índice de Segregación Espacial por Áreas 2020.....	426
Mapa 15. Total plazas (tasa por cada 100 personas de 65 y más años). Comarca de Donostialdea 2019.....	428
Mapa 16. Esquema director de ordenación territorial del ámbito de Jaizkibelpe. Ordenación marzo 2006. Regeneración urbana del entorno de la Bahía de Pasaia. Plano de conjunto.	460
Mapa 17. Población en paro (2021).....	559
Mapa 18. Población en paro 2001.....	560
Mapa 19. Índice de privación socioeconómica MEDEA 2011	562
Mapa 20. Esperanza de vida 2013-2017	563
Mapa 21. El Índice de Desigualdad Socioeconómica Municipal 2011	565
Mapa 22. Riesgo de inundación 2020	588
Mapa 23. Población con problemas de escasez de zonas verdes	590
Mapa 24. Folleto de la oferta de la actividad física y deportiva en Oarsoaldea	601
Mapa 25. Puntos críticos del ayuntamiento de Donostia	602
Mapa 26. Áreas de rehabilitación integral y zonas degradadas según el planeamiento territorial.....	606
Mapa 27. Naturalidad	617
Mapa 28. Distancia a elementos de interés patrimonial.....	619
Mapa 29. Distancias a zonas de bajo valor	620
Mapa 30. Distancia a zonas de alto valor.....	621
Mapa 31. Diversidad de usos.....	622
Mapa 32. Contraste cromático	623
Mapa 33. Orientación Oeste.....	624
Mapa 34. Calidad.....	625
Mapa 35. Pendiente.....	626
Mapa 36. Fragilidad visual intrínseca de los usos del suelo	627
Mapa 37. Exposición.....	628
Mapa 38. Fragilidad visual intrínseca.....	629
Mapa 39. Fragilidad visual adquirida a observadores fijos	630
Mapa 40. Fragilidad visual adquirida a observadores móviles.....	631
Mapa 41. Fragilidad visual adquirida	632
Mapa 42. Fragilidad visual	633
Mapa 43. Zonificación.....	634
Mapa 44. Bidegorris de Donostia a Arditurri y elementos puntuales que ponen en valor el paisaje.....	641
Mapa 45. Población con problemas de ruidos exteriores 2001.....	648
Mapa 46. Muertes por cáncer antes de 2001.....	648
Mapa 47. Población con problemas de contaminación en su entorno 2001	649

Mapa 48. Secuencia cartográfica	874
Mapa 49. Situación y zona de influencia.....	875
Mapa 50. Principales elementos territoriales.....	876
Mapa 51. Características confort climático	877
Mapa 52. Ciclo integral del agua e infraestructuras de servicios según el PTP.....	878
Mapa 53. El puerto en la Edad Moderna 1636.....	879
Mapa 54. El puerto durante la crisis del Antiguo Régimen 1776.....	880
Mapa 55. El puerto durante la transición económica 1851	881
Mapa 56. El puerto durante la segunda revolución industrial 1895	882
Mapa 57. El puerto durante la Primera Junta de Obras	883
Mapa 58. El puerto durante el franquismo 1954.....	884
Mapa 59. El puerto de la crisis urbano-portuaria 1977	885
Mapa 60. El puerto de la regeneración 1990.....	886
Mapa 61. El puerto hoy en día 2018	887
Mapa 62. Las etapas de maritimización de la Bahía de Pasaia	888
Mapa 63. La mirada del paisaje según Darío de Regoyos	889
Mapa 64. Presión urbana e infraestructuras entre San Sebastián e Irún. Ordenación general del medio físico.....	890
Mapa 65. Localización de barrios por municipios.....	891
Mapa 66. Usos del suelo 1990.....	892
Mapa 67. Usos del suelo 2018.....	893
Mapa 68. Cambio entre 1990 y 2018.....	894
Mapa 69. Persistencias.....	895
Mapa 70. Puertos comerciales y deportivos de la fachada atlántica	896
Mapa 71. Ámbito objeto de planificación preferente.....	897
Mapa 72. Esquema general del modelo de movilidad según el PTP Donostialdea-Bajo Bidasoa	898
Mapa 73. Inversiones realizadas en la regeneración de la Bahía de Pasaia a 2020	899
Mapa 74. Propuesta de zonificación básica para la ordenación territorial general del medio urbano	900
Mapa 75. Parque residencial de viviendas y actividades económicas.....	901
Mapa 76. Unidades del paisaje según el PTP de Donostialdea-Bajo Bidasoa	902
Mapa 77. Objetivos de calidad paisajística según el PTP Donostialdea-Bajo Bidasoa	903
Mapa 78. Elementos del medio físico	904
Mapa 79. Equipamiento comunitario general según el PTP	905
Mapa 80. Delitos y zonas inseguras 2019.....	906

Dedicatoria

A mi madre Teresita Giolito, a quien, en su momento, la dictadura argentina, el cierre de la facultad y los avatares de la vida no permitieron concluir su Doctorado. A mi padre José Luis que, pese a la distancia, siempre tengo presente por sus sabios consejos. A mi familia, mi mujer Susana y mis amigos que me brindan la razón y el corazón.

Agradecimientos

En más de una ocasión he llegado a pensar en cómo sería el momento de redactar estas líneas. Aunque se encuentren en el inicio del documento su redacción implicaba que había finalizado la tesis doctoral. Sin embargo, mi trabajo no podría estar concluido sin expresar mi más sincero agradecimiento a quienes me han acompañado en este largo camino.

Es, llegado el caso, una oportunidad para agradecer la ingente tarea realizada por la aportación de todas aquellas personas que de una forma u otra han ayudado con su contribución en este proyecto. En primer lugar, quiero agradecer a mi exdirector jubilado Manuel Antonio Zárate Martín, el cual aportó las bases de este andamiaje. En todo momento me orientó con su conocimiento, haciéndome ver más allá de lo cotidiano y me dio la libertad de pensamiento para investigar. A mi director actual, Carlos J. Pardo Abad quien completó la tarea de llegar a buen puerto, con su rigor y la eficacia de sus consejos. Las oportunidades de la vida me llevaron a conocer a mi codirector Eric Foulquier, que me ofreció las herramientas para estudiar un puerto y su problemática desde la gobernanza, como también la estadía en la Universidad de Brest. Su acento uruguayo y su pasión por su trabajo me hicieron ganar a un amigo.

Al Departamento de Geografía de la UNED, por brindarme una beca de movilidad y cuyos profesores en las jornadas anuales de investigación me propusieron consejos, como también recursos informáticos (*Idrisi*).

Al Estudio Ekos y en especial a Yves Meyer como tutor de prácticas en empresa, que me ayudaron a realizar el mapa de calidad y fragilidad del paisaje.

Por otro lado quiero agradecer a todas las personas que me han facilitado sus historias, recuerdos, la consulta de la información realizada en diversos archivos, en la Diputación Foral de Gipuzkoa, los Ayuntamientos, la Autoridad Portuaria de Pasaia, los diversos museos, la Cámara de Comercio y bibliotecas, quienes custodian los documentos con mimo y favorecen su difusión y consulta.

A mi amigo Imanol, el Editor que me brindó su amistad y búsqueda incansable de temas diversos.

A Gabriel Zurbano, David Zapirain, Iago Irixoa e Iñigo Landa quienes me enseñaron a conocer la historia de los municipios y el puerto. A Isusko Vivas que en una fase inicial me ayudó en la tarea de leer los capítulos y sus sugerencias.

A Francisco Javier Martínez Vega del CSIC, que desinteresadamente me guio por el análisis de la calidad del paisaje y usos del suelo. Su pasión por la investigación es admirable.

Al grupo de investigación internacional “La gobernanza de los puertos Atlánticos. Siglos XIV-XXI”, especialmente a Ana María Rivera Medina que me enseñó en resumidas cuentas la relación entre los

puertos del Cantábrico y me llevó a participar en el V Congreso de la Gobernanza de los Puertos Atlánticos en Canarias. A Daniel Castillo Hidalgo y Jesús M.^a Valdalizo, investigadores de la Historia económica de los puertos, que me aportaron gran información sobre el contexto de Pasaia.

En estas líneas quiero agradecer al departamento de Geografía de la UPV/EHU, cuyos miembros me brindaron la licenciatura y la especialidad en Paisaje, su contribución a mi formación; asimismo a los profesores y amigos: Orbagne Ormaetxea, Peio Lozano, J. A. Cadiñanos, E. Urrestarazu y R. Galdos, M. Cruz Porcal, J. Juaristi, Askoa Ibisate, J. C. Alberdi, M. Gurrutxaga, M. J. González Amuchastegui y el arqueólogo Ángel Martínez Montecelo.

Al equipo de Orkestra, de la Universidad de Deusto, a Eduardo por su análisis estadístico y el replanteamiento de la planificación, a Raquel por arreglarme el ordenador, a Miren Estensoro, Miren Larrea e Ignacio por enseñarme a investigar la Gobernanza, Jonmi por confiar en mí y a Silvina, Juan y Daniel Covarrubias, que me enseñaron a tratar las entrevistas.

Fuera del ámbito académico es justo acordarse de personas con las que he compartido otras investigaciones y trabajos relacionados, que me aportaron la posibilidad de confrontación con la realidad territorial, también me han ayudado a reflexionar sobre la misma y hacer aportaciones más ricas: José L. Polo, Mainer Etxaide, Patxi Olasagasti, Javier Belza, Judith Moreno, Maite Tolosa, Marco Segurola. A Josu Zabaleta, que me preparó la base de datos para analizar las publicaciones periodísticas y editó el trabajo final.

En Brest, conocí a Bruno Rohou, que con acento argentino me comunicó su estudio sobre el puerto de Rosario, mi lugar de nacimiento. Y él me llevó a conocer a Gustavo Chalier, archivero del puerto donde nació mi papá, la base naval de Puerto Belgrano en Punta Alta. Ambos me invitaron a participar de los Coloquios Internacionales sobre Patrimonio Portuario organizados por Miguel De Marco (h), historiador de Rosario y su equipo, el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales, del IDEHESI-CONICET de Argentina. Sinceramente, las vueltas que da la vida me permiten devolver a la sociedad parte de lo aprendido.

A Felipe Lobo y Marta Coronado, que sin saber de la temática, me sostienen desde la base, con sus consejos y me ayudan cuando necesito ser escuchado.

A Isabel Martínez de Sígari por su trabajo a la hora de diseñar y maquetar esta tesis.

Por último, un recuerdo para mi familia y amigos de Argentina que me acompañan a la distancia en tantos proyectos vitales. Luciano Rojas que realizó las imágenes de la carátula de cada capítulo, y a mi compañera Susana por su ayuda, paciencia y comprensión en esta carrera de fondo.

Gracias a todos por vuestro ánimo y colaboración.

Resumen

Esta tesis pretende describir el proceso de maritimización de la Bahía de Pasaia desde el siglo XVI hasta la actualidad, basándose en el concepto de trayectoria sociotécnica, con el objetivo de estudiar la evolución de la empresa portuaria en un territorio. Con la ayuda de un corpus icográfico, compuesto de mapas antiguos, fotografías y representaciones pictóricas, se trata de observar y medir las diferentes etapas de cambio y mutación de la relación ciudad-puerto. Este enfoque permite preguntarse sobre el papel que tiene un puerto en el proceso de desarrollo territorial y acabar preguntándose sobre la legitimidad de los puertos en declive para seguir actuando como motor o autoridad del desarrollo territorial.

Estos últimos años debe cuestionarse la posibilidad de regenerar un territorio basándose en una ideología urbanística desarrollista; se pasa de una lógica económica a una lógica de desarrollo social y cultural, partiendo de una relación entre el paisaje, el puerto y la ciudad. El territorio, como soporte de actividades económico-productivas, puede convertirse en un territorio de contemplación paisajística, lo que hace referencia a un registro estético. Ello introduce la perspectiva de una nueva valorización del espacio, basado en el paisaje como recurso cultural e identitario, una idea de la valorización territorial que rompe con el modelo productivista antiguo, de tipo fordista. En este contexto, la industria ya no es el vector de desarrollo, el puerto se está transformando y se especula sobre el rescate de ciertas actividades tradicionales desde el punto de vista cultural y turístico.

Se ha hecho una lectura a largo plazo del paisaje, centrándose en particular en las nociones de maritimidad y maritimización. Estas dos nociones se expresan en términos socioeconómicos (empleo, tejido empresarial), geográficos (paisaje costero, dinámica urbana) y culturales (representaciones, patrimonio). Son enfoques diferentes que, sin embargo, forman partes de un “todo” territorial. A través del análisis de las percepciones o representaciones mentales, se trata de ir más allá de la mera descripción del territorio, para captar lo que le da una identidad, una singularidad, lo que lo convierte en un espacio vivido.

Con el tiempo, el puerto de Pasaia se ha especializado, ha crecido adaptándose a los contextos económicos y logísticos, y se ha separado de la ciudad en función del desarrollo de sus actividades industriales, siguiendo así una trayectoria urbano-portuaria clásica, con sus fases de convergencia, en las que la ciudad se beneficia del puerto, y sus fases de divergencia, en las que el puerto constriñe a la ciudad y viceversa. Esta trayectoria está fuertemente condicionada por un proceso de maritimización, entendido como el grado de participación (y, por consiguiente, de influencia) de los hechos portuarios y marítimos en la construcción, el ordenamiento de un territorio, a nivel económico, social, político o cultural. La maritimidad, entendida como el conjunto de marcado-

res de este proceso, pone de manifiesto el nivel de dependencia de un territorio para con los hechos marítimos y portuarios. Se expresa en función de diferentes tipos de descriptores, en forma de huellas e impresiones, de carácter económico y social, arquitectónico, cultural y político, que en conjunto forman una trayectoria técnica y social.

Por tanto, es posible evaluar esta trayectoria en función de algunas variables. En cuanto a la trayectoria técnica, se pueden utilizar tres series de descriptores para construirla. 1. Uso del suelo (perímetro del puerto, recuperación de tierras, endurecimiento de la línea de costa, construcción de muelles, diques, acceso a canales y dragado, ferrocarriles, carreteras, etc.). Básicamente, todo lo relacionado con las infraestructuras, un “paisaje” horizontal; 2. La construcción de un “paisaje” vertical (pórticos, grúas, almacenes, silos, edificios administrativos, etc.); 3. La evolución de la gobernanza, que incluye los modos de gestión, el régimen de funcionamiento, la adaptación al contexto internacional (inversión extranjera o local), la evolución del tejido económico, un “paisaje organizacional”. La trayectoria social es quizás más compleja de entender. Se basa, en primer lugar, en la aceptabilidad del hecho portuario en la comunidad local, y puede, de hecho, evaluarse analizando las controversias, la conflictividad, que caracterizan el territorio de estudio, cuestionando el lugar que ocupa el puerto en estos fenómenos. A continuación, puede entenderse a través de los efectos de la representación, sobre la base de un análisis del corpus iconográfico. Por último, puede ser entendida a través de las políticas urbanas puestas en obra y el lugar que ocupan los espacios portuarios en los recursos geográficos movilizados en estas estrategias de desarrollo. Se entiende así que la trayectoria sociotécnica se materializa en un conjunto de interrelaciones entre ciudad y puerto.

El atractivo que caracterizó a la bahía en la época del desarrollismo, producto de la industrialización, generó un crecimiento desproporcionado de las viviendas y, por tanto, de la población, que afectó al paisaje existente. Con la llegada de la crisis, la desindustrialización y la reconversión generaron una nueva etapa, que aún no ha terminado. Los cambios en la ocupación del suelo son una prueba de esta dinámica: expansión urbana, aumento de las infraestructuras, cambio de modelo de producción, asignación de destino de tierras agrícolas. Estos procesos se basan en un recurso espacial cuya consunción, como consecuencia del desarrollo y la artificialización, da lugar a controversias ambientales, paisajísticas y culturales.

El análisis demográfico es otra forma de objetivar estas relaciones entre ciudad y puerto. A este respecto, la tesis propone una serie de observaciones. La primera es que la población local está envejeciendo, con un drástico descenso del número de nacimientos registrado en el último cuarto de siglo. Este envejecimiento va acompañado del fenómeno de la distribución desigual de esta población mayor y de la segregación residencial. La cartografía de estos procesos revela el problema de los barrios construidos en los años sesenta, sin una verdadera planificación, que hoy exige políticas sociales y urbanas específicas.

En los años 90, la relación entre la ciudad y el puerto se deterioró. Los sucesivos planes de regeneración urbana presentados a partir de 1994 ponen de manifiesto un conflicto de intereses en cuanto al uso del suelo. La principal dificultad para resolver estas divergencias radica en la pluralidad de agentes y administraciones implicados: Autoridad Portuaria; municipios de Pasaia, San Sebastián, Lezo y Errenteria; Diputación Foral de Gipuzkoa; Gobierno Vasco; Gobierno de España. La ausencia de un consenso institucional y social en torno a un plan de acción estratégico y un plan de ordenación del territorio, revela una crisis en la gobernanza de la ciudad-puerto. La única respuesta formulada consiste en trasladar el puerto fuera de la bahía, en primera línea de mar, una idea prevista en los años 40 por el ingeniero Marquina, planificada hacia 1980, retomada en 2011 y luego abandonada, debido a las múltiples resistencias locales en lo que respecta a los impactos ambientales y sociales que esta extraterritorialización conllevaría.

La aproximación a estas controversias se realiza mediante el análisis de corpus textuales, consistentes en reseñas de prensa, entrevistas a actores, textos legales y reglamentarios, informes técnicos y diversos documentos públicos. El objetivo es comprender mejor los temas controvertidos, los actores implicados y las posiciones defendidas, pero también la temporalidad y la intensidad de las controversias. Al final, el enfoque permite evaluar el estado de la aceptabilidad social y su evolución en el tiempo.

Mediante este trabajo de campo, la tesis se propone comprender mejor el papel del paisaje y el patrimonio en la creación de un recurso espacial. Propone una reflexión sobre el coste social de la degradación urbana y del entorno portuario. A continuación, señala que, ante el agravamiento de los problemas y la ausencia de un modelo de desarrollo local, el distrito aparece como un lugar innovador para los problemas sociales. En definitiva, este trabajo pretende comprender mejor los procesos de decisión que presiden estas trayectorias, con el fin de sentar las bases para una mejor consideración de las dimensiones paisajísticas y culturales en la planificación de la ciudad portuaria. Basándose en algunos ejemplos tomados del Arco Atlántico, postula que la identidad cultural, la valorización del paisaje y la patrimonialización pueden contribuir también al desarrollo local, tanto en la Bahía de Pasaia como en otros lugares.

Palabras clave: paisaje, puerto, ciudad, urbanismo, Bahía de Pasaia, gobernanza, patrimonio cultural, sostenibilidad, participación ciudadana, ordenación del territorio.

Résumé en français

Cette thèse cherche à décrire le processus de maritimisation de la baie de Pasaia depuis le XVII^e siècle jusqu'à nos jours, en mobilisant le concept de trajectoire socio-technique, dans l'objectif d'étudier l'évolution de l'emprise portuaire sur un territoire. A l'aide d'un corpus iconographiques, composé de cartes anciennes, de photographies, de représentations picturales, il est question d'observer et de mesurer les différentes étapes de changement et de mutation de la relation ville-port. Cette approche permet de s'interroger sur le rôle d'un port dans le processus de développement territorial et, in fine, de s'interroger sur la légitimité des ports en déclin à continuer à agir comme moteur ou autorité de développement territorial.

Ces dernières années, la régénération d'un territoire selon une idéologie urbaine développementaliste, doit être remise en cause; On passe d'une logique économique à une logique de développement social et culturel, à travers une relation entre le paysage, le port et la ville. Le territoire, en tant que support d'activités économique-productives, peut devenir un territoire de contemplation paysagère, ce qui fait appel au registre esthétique. Celui-ci introduit la perspective d'une nouvelle valorisation de l'espace, appuyée sur le paysage comme ressource culturelle et identitaire, une idée de la valorisation territoriale en rupture avec le modèle productiviste à l'ancienne, de type fordiste. Dans ce contexte, l'industrie n'est plus le vecteur de développement, le port se transforme et on spéculé sur le sauvetage de certaines activités traditionnelles d'un point de vue culturel et touristique.

Une lecture au long cours du paysage a été réalisée, mettant en particulier l'accent sur les notions de marimité et de maritimisation. Ces deux notions s'expriment en termes socio-économiques (emploi, tissu d'entreprise), géographiques (paysage côtier, dynamiques urbaines) et culturels (représentations, patrimonialisation). Ce sont des approches différentes, faisant cependant partie d'un « tout » territorial. Par l'analyse des perceptions ou des représentations mentales, il s'agit de dépasser la seule description du territoire, pour saisir ce qui lui donne une identité, une singularité, ce qui en fait un espace vécu.

Au fil du temps, le port de Pasaia s'est spécialisé, s'est agrandi en s'adaptant aux contextes économiques et logistique, s'est séparé de la ville au gré du déploiement de ces activités de nature industrielle, suivant ainsi une trajectoire urbano-portuaire classique, avec ses phases de convergences, lors desquelles la ville bénéficie du port, et ses phases de divergences, lors desquelles le port contraint la ville et inversement. Cette trajectoire est fortement conditionnée par un processus de maritimisation, entendu comme le degré de participation (et, par conséquent, d'influence) des faits portuaire et maritime dans la construction, l'aménagement d'un territoire, sur le plan économique, social, politique ou culturel. La marimité, entendue comme l'ensemble des mar-

queurs de ce processus, met en évidence le niveau de dépendance d'un territoire aux faits maritimes et portuaires. Elle s'exprime selon différents types de descripteurs, sous forme de traces et d'empreintes, de nature économique et sociale, architecturale, culturelle, politique, qui dessinent au total une trajectoire à la fois technique et sociale.

Il est ainsi possible d'apprécier cette trajectoire à l'aune de quelques variables. S'agissant de la trajectoire technique, trois séries de descripteurs peuvent la construire. 1. L'occupation du sol (périmètre portuaire, poldérisation, durcissement du littoral, construction de quais, digues, accès canaux et dragage, voies ferrées, routes, etc.). Au fond, tout ce qui a trait à l'infrastructure, un « paysage » horizontal; 2. La construction d'un « paysage » vertical (portiques, grues, entrepôts, silos, bâtiments administratifs etc...); 3. L'évolution de la gouvernance, qui englobe les modes de gestion, le régime d'exploitation, l'adaptation au contexte international (investissement étranger ou local), l'évolution du tissu économique, un « paysage organisationnel ». La trajectoire sociale est peut-être plus complexe à saisir. Elle s'appuie d'abord sur l'acceptabilité du fait portuaire dans la communauté locale, et peut, de fait, s'apprécier à l'aune de l'analyse des controverses, de la conflictualité, qui caractérisent le territoire d'étude, en s'interrogeant sur la place prise par le port dans ces phénomènes. Elle peut ensuite s'appréhender à travers les effets de représentation, sur les bases d'une analyse de corpus iconographiques. Elle peut enfin être comprise à travers les politiques urbaines mises en oeuvre et la place des espaces portuaires dans les ressources géographiques mobilisées dans ces stratégies d'aménagement. On comprend dès lors que la trajectoire socio-technique se matérialise par un ensemble d'interrelations entre ville et port.

L'attrait qui a caractérisé la baie, à l'ère du développementisme, produit de l'industrialisation, a généré une croissance disproportionnée du logement et donc de la population, qui a affecté le paysage existant. Avec l'arrivée de la crise, la désindustrialisation et la reconversion génèrent une nouvelle étape, qui n'est pas terminée. Des changements d'occupation du sol témoignent de ces dynamiques : l'expansion urbaine, l'augmentation des infrastructures, le changement de modèle de production, l'affectation des terres agricoles. Ces processus s'appuient sur une ressource spatiale dont l'érosion, au gré des aménagements et de l'artificialisation, conduit à des controverses, environnementales, paysagères, culturelles.

L'analyse démographique constitue une autre manière encore d'objectiver ces relations entre ville et port. La thèse propose à ce titre une série de constats. Le premier est celui d'un vieillissement de la population locale, avec une baisse drastique du nombre de naissances enregistrées au cours du dernier quart de siècle. Ce vieillissement s'accompagne de phénomène d'inégale répartition de cette population âgée, et de ségrégation résidentielle. La cartographie de ces processus révèle le problème des quartiers construits dans les années 1960, sans véritable planification, qui appelle aujourd'hui des politiques sociales et urbaines spécifiques.

Dans les années 90, les relations entre ville et port se dégradent. Les plans de régénération urbaine successifs présentés à partir de 1994 mettent en évidence un conflit d'intérêts en matière d'occupation des sols. La principale difficulté pour résoudre ces divergences réside dans la pluralité d'agents et d'administrations impliqués: Autorité portuaire; municipalités de Pasaia, San Sebastián, Lezo et Errenteria; Conseil provincial de Gipuzkoa; Gouvernement basque; Gouvernement espagnol. L'absence d'un consensus institutionnel et social autour d'un plan d'action stratégique et d'un plan d'urbanisme d'aménagement du territoire, révèle une crise de la gouvernance de la ville-port. La seule réponse formulée consiste à déplacer le port à l'extérieur de la baie, sur le front de mer, idée envisagée dès les années 40 par l'ingénieur Marquina, planifiée vers 1980, reprise en 2011 et ensuite abandonnée en raison de multiples résistances locales, au regard des impacts environnementaux et sociaux que cette extraterritorialisation engage.

L'approche de ces controverses se fait à travers l'analyse de corpus textuels, constitués de revue de presse écrite, d'entretiens avec des acteurs, de textes juridiques et réglementaires, des rapports techniques et de divers documents publics. Il s'agit de mieux comprendre les sujets à polémique, les acteurs impliqués et les postures défendues, mais aussi la temporalité et l'intensité des controverses. Au final, la démarche permet d'apprécier l'état de l'acceptabilité sociale et son évolution au fil du temps.

A travers ce travail de terrain, la thèse propose de mieux saisir le rôle du paysage et, du patrimoine dans la fabrication d'une ressource spatiale. Elle propose une réflexion sur le coût social de la dégradation urbaine et de l'environnement portuaire. Elle constate ensuite, que face à l'aggravation des problèmes, et l'absence d'un modèle de développement local, le quartier apparaît comme un lieu innovant de problématiques sociales. Au final, ce travail vise à mieux comprendre les processus décisionnels qui président à ces trajectoires, afin de poser les bases pour une meilleure prise en compte des dimensions paysagères et culturelles dans l'aménagement de la ville portuaire. En s'appuyant sur quelques exemples pris au sein de l'Arc Atlantique, il postule que l'identité culturelle, la valorisation paysagère, la patrimonialisation, peuvent aussi contribuer au développement local, à Pasaia, comme ailleurs.

Mots-clés: paysage, port, ville, urbanisme, Baie de Pasaia, gouvernance, patrimoine culturel, durabilité, participation citoyenne, aménagement du territoire.



PRIMERA PARTE

I. INTRODUCCIÓN: BASES CONCEPTUALES, METODOLÓGICAS Y TEÓRICAS

1. Justificación del tema

Deseo hacer, en el comienzo de esta tesis, una reflexión que nos lleve a tener presente una diversidad de cuestiones, de manera integrada e interrelacionada. Variables y aspectos que explican la morfología, la estructura y el funcionamiento de este territorio, abordados necesariamente siempre desde un enfoque social y cultural. Por medio del estudio realizado se ha pensado que van a poder ayudar a entender la realidad que se encuentra en estos momentos la Bahía de Pasaia³, retrotrayendo al lector a las cuestiones bajo estudio que han estado latentes a lo largo de su rica historia ver [mapa 49](#) y [mapa 50](#) de localización adjuntos. Al mismo tiempo nos parece posible destacar algunos rasgos comunes, o una característica de conjunto que pueda ayudar a comprender mejor lo que constituye la fisonomía propia.

Antes de formalizar la hipótesis, he investigado sobre la zona, sus características naturales y sociales, sobre la riqueza y el estado de su patrimonio, sus puntos fuertes y débiles, la viabilidad de su explotación turística, la lógica de la acotación territorial y las relaciones de complementariedad y solapamiento que pueden producirse con zonas vecinas. Además, también el contexto sociopolítico en el que vamos a trabajar, es decir, el juego, generalmente complejo, de fuerzas, intereses y expectativas que se hallan presentes en él (la administración local, técnicos, el sector turístico y asociados, las inmobiliarias, asociaciones, o el resto de la población). Es un trabajo de campo intenso, basado en las técnicas de observación y entrevistas no directivas o informales, por una parte, y posteriormente entrevistas estructuradas.

La variable tiempo en la construcción de este paisaje se ha considerado en la tesis como uno de los ejes estructurales. Es por ello por lo que se analizan los diversos procesos que han modificado su estado original y lo han convertido en el paisaje que se ha heredado. Esta revisión permite centrar gran parte de los objetivos señalados, ajustando el método a emplear en el estudio de caso. En el trabajo cotidiano de todas estas temáticas se recurre a diferentes métodos y procedimientos de investigación y a numerosas fuentes, sin que exista una línea claramente definida.

Este trabajo de investigación trata de afrontar un reto de la sociedad local: la posibilidad real de un futuro desarrollo sostenible de la Bahía de Pasaia.

3 Dentro de lo posible, se utiliza la denominación oficial en los términos toponímicos. Debido a los diferentes cambios que hubo a lo largo de la historia en documentos y fuentes analizadas, se puede leer Pasaia, Pasajes, Pasai, Pasages, Passages, o Guipúzcoa, Gipuzkoa, Rentería, Errenteria, etc.

1.1. Preámbulo

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. El área de influencia de la bahía no se limita al término municipal de Pasaia, sino que se extiende y abarca Errenteria, Lezo, parte de Donostia-San Sebastián y Oiartzun, términos municipales que comprenden el Área Metropolitana de Donostia. Los diversos ciclos económicos y cambios de los modos de producción a través del tiempo han incidido en el significado del puerto dentro del Arco Atlántico, en la organización de su espacio y del que le rodea, y, en consecuencia, en la evolución del paisaje ([Ilustración 2](#)).

Ilustración 1. El puerto y los desniveles en infraestructuras



Fuente: Elaboración propia.

En la actualidad, la gestión de la bahía tiene que resolver problemas de altas densidades de población, deterioro ambiental y urbano, construcciones antiguas, yuxtaposición de infraestructuras portuarias y ferroviarias, divisiones municipales y repartos competenciales. Esos problemas dificultan las soluciones integrales y ponen en riesgo los valores paisajísticos y patrimoniales, los cuales constituyen un soporte de identidades colectivas promovido por diferentes actores de la sociedad, intereses económicos y políticos. Se necesita poner un orden a través de la gobernanza porque sigue habiendo conflictos, como se ratifica en las encuestas. Necesitamos un concierto de los diferentes actores que abarque a todas las administraciones para superar el conflicto a través de la gobernanza.

Ilustración 2. Unidad de análisis



Fuente: Elaboración propia.

En los últimos decenios se está asistiendo a un proceso acelerado de ocupación del suelo para usos urbanos, residenciales e industriales que está cambiando la fisonomía de los territorios y paisajes característicos, de forma a menudo irreversible.

Es un modelo de desarrollo que no se está distinguiendo por su sostenibilidad, los recursos territoriales se ven sometidos a una presión y sobreexplotación que pone en evidente riesgo el equilibrio medioambiental, territorial y paisajístico. Existe la necesidad explícita por parte del Gobierno Vasco de regenerar la Bahía de Pasaia, el puerto y su entorno, realizar una operación integrada de recalificación ambiental, reconversión urbanística y reordenación infraestructural y portuaria, que incluye también el Corredor Lezo-Gaintxurizketa como su área natural de expansión espacial, como se observa en las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) y el Plan Territorial Parcial (PTP) de Donostialdea-Bajo Bidasoa, que clasifica a esta zona como Área de Carácter Estratégico, ver [mapa 71](#). Cuestión que se hace esperar, han pasado más de treinta años, con el consiguiente gasto de energías, proyectos, documentos y propuestas, que no se han llevado a cabo.

En este sentido, la verdad es que previamente, durante años, décadas y siglos más que una vinculación al concepto de paisaje, lo que ha habido es una utilidad funcional (uso utilitario-productivo) del territorio, de la bahía y el puerto como soporte de actividades económicas, industriales, otros medios de subsistencia en transformación, etc., el puerto era el motor social y económico de la Bahía de Pasaia y de la sociedad guipuzcoana, existía una lógica económica.

En estos últimos años, vemos un intento de regeneración de la mano de un desarrollismo urbano que debería detenerse, se propone cambiar la lógica, pasar de una lógica económica a otra lógica de desarrollo social: por medio de una relación entre el paisaje, el puerto y la ciudad se cambia a una lógica de carácter social o cultural sostenible.

Esa utilización funcional y productiva del territorio desde antaño se ha podido ir transformando hacia usos más simbólicos; esto es, el territorio como soporte de actividades económico-productivas puede convertirse en territorio de contemplación paisajística, lo cual siempre implica una mirada estética. Pero ese mismo hecho es lo que introduce una nueva valoración del espacio, que quizás pasa de ser “productivo” a la manera de antes a ser igualmente productivo pero desde el punto de vista de una nueva valoración del paisaje cultural-identitario. Contexto en el que lógicamente se transforma la industria (o deja de existir), se transforma el puerto y se recrea una especie de especulación sobre el rescate de ciertas actividades tradicionales desde un punto de vista lúdico y visual, e incluso turístico (sea la pesca, sea la reconstrucción y rehabilitación de viejos astilleros, navíos, etc.).

El paisaje apenas se ha valorado y ahora, a raíz del Convenio Europeo del Paisaje (Consejo de Europa, 2000) es obligatorio hacerlo. Es por ello por lo que pretendo demostrar los valores patrimoniales y medioambientales del paisaje de la Bahía de Pasaia y sus oportunidades como soporte de identidades colectivas para resolver los conflictos entre intereses contrapuestos en la zona, especialmente derivados del protagonismo espacial y funcional del puerto a lo largo de la historia y en la actualidad. Por eso investigamos los elementos del paisaje: cómo se constituyen, cómo los ve, los siente y los percibe la población y cómo el desarrollo urbano no ha prestado atención al paisaje, lo que en un contexto mundial como el que vivimos puede y debe ser revertido. La misma crisis del COVID-19 justifica aún más la necesidad de prestarle atención para garantizar condiciones de calidad de vida en una nueva sociedad y la vuelta a lo que todos denominan la nueva normalidad.

Ahora necesitamos reordenar el conjunto de la bahía, no es momento de un crecimiento demográfico, hay una situación económica crítica, hay que mejorar ese espacio, la calidad de ese paisaje, el paisaje considerado como elemento de identidad: Por esa razón buscamos reforzar esos valores. Por otra parte, las dinámicas locales y los procesos de la globalización, los que resultan de la integración del planeta en una sola economía y un mismo modelo productivo, el del “capitalismo flexible” o “postfordismo”, determinan la forma y sus paisajes, condicionan los modos de vida, la calidad de vida de sus habitantes, como también justifican la puesta en marcha por sus responsables políticos de estrategias de “desarrollo sostenible”. El cambio de era implica cambios económicos, tecnológicos, de la globalización y cambios en la sociedad.

El trabajo que se ha realizado consiste en una evolución en el tiempo, mostrando las pulsaciones que han sucedido y que explican el momento presente. El paisaje lo interpretamos como el espacio que se ordena y se visualiza en unas imágenes, no es el paisaje de los arquitectos, sino el espacio, la Ordenación del Territorio, la transformación y las fuerzas que se mueven en él. Como a lo largo del tiempo se ha construido, hubo conflictos e imágenes visuales, por ello se ponen de manifiesto los diversos agentes que entran en conflicto y los esfuerzos para superar las contradicciones que se fueron dando.

Nuestra investigación se centra en analizar la construcción del paisaje de la zona, demostrar su evolución y su importancia para mejorar la calidad de vida y resolver conflictos actuales entre los actores del territorio. Todo esto nos lleva también a proponer una Ordenación del Territorio participativa. De ahí la necesidad de recurrir en nuestra investigación a la teoría del conflicto, puesto que desde antiguo y más en los últimos tiempos se vienen dando situaciones que exigen gobernanza con acuerdo y cooperación por medio del diálogo. Por medio de un diagnóstico integral demostramos cómo en la Bahía de Pasaia, no se han llevado a cabo dichas teorías, o mejor dicho, es necesario buscar una cooperación para mejorar la calidad de vida en el territorio.

Nuestra unidad de análisis ([Ilustración 3](#)) corresponde a una unidad geográfica determinada, integrada por los 5 municipios. Si se baja un escalón, se puede definir a nivel operacional, en nuestro caso, los capítulos tratados, que estudio como nivel de análisis la bahía; por último, se vuelve a bajar otro escalón, este a nivel empírico y lo relacionamos con el cómo hacer la investigación, por medio de indicadores o medida, que corresponden a la unidad de observación, desarrollados en el conjunto de la investigación. El trabajo quiere responder a estos preceptos. Sin dejar de atender a los aspectos teóricos y conceptuales, trata de desarrollar una sistemática de análisis propia y experimentarla en la Bahía de Pasaia como estudio de caso.



Fuente: Elaboración propia a partir de Neuman (2014, p. 209).

El método utilizado es el científico que sigue los siguientes pasos:

- Realiza una pregunta o varias
- Realiza una investigación relacionada con cada pregunta
- Construye una o varias hipótesis
- Comprueba cada hipótesis mediante experimentos concretos o investigaciones parciales
- Analiza los resultados
- Discute los resultados frente a los obtenidos por otros autores en casos similares
- Plantea una o varias conclusiones

Como señalaré más adelante, en cada fase de la investigación utilizamos métodos específicos y técnicas concretas. Todo ello obliga a partir, en nuestra investigación, del estado actual de la cuestión y del análisis pormenorizado de las fuentes de información (pinturas, fotos, mapas, fotografías aéreas, imágenes de satélites, bibliografía, estadísticas existentes, entrevistas) a conocer la evolución paisajística de este conjunto territorial del ámbito geográfico al que pertenece y del contexto socioeconómico que la engloba, como también detenernos en la problemática suscitada en estos últimos treinta años. Este trabajo pretende efectuar un aporte en torno a las líneas de investigación relacionadas con la Ordenación del Territorio, las infraestructuras, la ciudad y el paisaje, en los siguientes aspectos:

Desde el punto de vista teórico, la aportación académica será en primer lugar la de aglutinar la información existente, que ahora se encuentra dispersa, sobre cómo construye la Bahía de Pasaia su paisaje, de modo que tenga más y mejores herramientas para poner en valor sus activos paisajísticos, que pueda reconocer qué elementos del paisaje constituyen riquezas patrimoniales y cómo pueden cambiar frente al desarrollo de ciertas infraestructuras portuarias y procesos históricos sociales.

La tesis pretende demostrar cómo la Bahía de Pasaia se ha ido adecuando a las oportunidades de cada momento desde sus inicios y ahora es necesaria otra adecuación, de acuerdo con una dinámica propia y los impulsos globales que recibe de su entorno. Por tanto, no se puede decir que siempre y necesariamente se resiste a todo cambio. Si se dan resistencias, se dan, a nuestro parecer, por varias razones:

- cuando las transformaciones parecen decidirse desde arriba sin tener suficientemente en cuenta las necesidades o los deseos de la población local que se siente perturbada o ignorada.
- cuando algunos cambios en las maneras de actuar en realidad no van seguidos de efectos o tienen resultados inciertos.
- cuando impera el cortoplacismo político, las disputas, la confrontación y las discrepancias se hacen evidentes.

De esta manera, se contribuye al análisis del proceso de desarrollo urbano con una mirada desde la Ordenación del Territorio, el paisaje y la participación ciudadana. Asimismo, dicho análisis mostrará los factores que han impedido u obstaculizado un mejor desarrollo urbanístico y social. Es decir, se aborda una teoría de carácter holístico y también un espacio social.

En la actualidad ha de pensarse en el puerto como una nueva infraestructura, que esté acorde con el momento en el que vivimos; por lo tanto, necesita aminorar la cuestión ambiental. Aspirar a grandes proyectos en Pasaia es un anacronismo.

Este conflicto ha sido estudiado por medio de una noción de trayectoria de crecimiento y de concentración, o masificación. En la actualidad hay dos tipos de modelos, el primero lo denominamos masificados por medio de la generalización del container, el segundo modelo es el especializado, en donde los puertos locales sirven a la economía local y a una mercancía específica buscando una trayectoria de especialización. Esta opción pretende construir nuevos modelos económicos, un puerto de pequeño volumen en un mundo masificado. Pensar en el desarrollo de la bahía y el puerto, aumentando las capacidades de infraestructura no es una política válida conforme a la trayectoria del puerto. Este desarrollo pasa por la búsqueda de mercados muy específicos o concretos. Dicha estrategia pasa por una disminución de su impacto ecológico. No es tanto una oportunidad, como un riesgo, debido a que los tráficos contaminantes tienen tendencia a ir a los puertos pequeños. Existe en la actualidad una oportunidad para alojar tráficos contaminantes (como potasas o chatarras).

La crisis de gobernabilidad se hace más visible con la crisis de conflictividad y se formaliza a través de la toma de decisiones a escala local. Existe una tendencia general que exige la participación de los distintos actores políticos, económicos, sociales, de manera que se supere lo que podría ser considerado a escala local y metropolitana como una crisis de representación en democracia.

Dentro de la información que se va a valorar, están los hechos contemporáneos que se tendrán en cuenta y se hará especial hincapié en las influencias de las políticas de la Unión Europea sobre el Arco Atlántico. Y desde el punto de vista práctico, se pretende realizar un estudio que toma en consideración los diferentes agentes intervinientes que, desde un enfoque académico, contribuya también a la toma de decisiones y tenga un impacto positivo en el área:

- Para establecer pautas de gestión y ordenación del paisaje.
- Para contribuir al diseño y ejecución de políticas de gestión relativas a la coordinación entre los diferentes entes gubernamentales y a mejorar la participación de los actores sociales.

1.2. Objetivos principales y secundarios

El objetivo de este trabajo consiste en analizar la evolución histórica del paisaje de la Bahía de Pasaia como territorio donde los diferentes actores políticos, económicos y sociales actúan a través del tiempo, construyen a partir de la naturaleza del territorio y mediante la aplicación de estrategias de Ordenación del Territorio cambiantes en función de tecnologías dominantes y concepciones y oportunidades de distinta naturaleza. En nuestro caso, la presencia del mar y las oportunidades que genera han sido determinantes para comprender la organización de la bahía y el paisaje originado, no sin tensiones y conflictos, que siempre han existido y que se agudizan en tiempos recientes por razones que se analizan en cada caso. Por eso, la preocupación por comprender la evolución del paisaje de la zona va de la mano de la interpretación del conflicto y de la importancia que concederemos al análisis de las políticas urbanas e industriales de ese entorno.

En cuanto al puerto concretamente, como elemento esencial del territorio y el paisaje, se averiguarán sus dinámicas temporales y las más recientes, entre ellas las que resultan de su encaje en las estrategias marítimas del Arco Atlántico y de los inconvenientes que genera la escasez de suelo y la complejidad de gestión, debido a la necesidad de coordinación entre los distintos niveles administrativos e institucionales públicos y privados implicados en el gobierno del puerto. Por eso, otra vez, el protagonismo concedido en nuestra investigación al conflicto, como se recoge en el título de la tesis. Para ello nos planteamos los siguientes objetivos generales y específicos.

Principales:

- En primer lugar, estudiar el patrimonio o paisaje cultural de la bahía como un recurso, poniendo el acento en los cambios más recientes derivados, entre otras razones, de las transformaciones ocasionadas por las dinámicas de la globalización y la competencia cada vez mayor en ese marco entre los distintos puertos del frente atlántico.
- En segundo lugar, evaluar las actuaciones de Ordenación del Territorio desde la planificación y sus impactos sobre el paisaje, con importantes implicaciones en la trama urbana, en las actividades económicas y en la estructura demográfica de la zona.

Secundarios:

- Analizar las relaciones morfológicas y funcionales puerto-ciudad en el conjunto de la bahía desde el siglo XVI hasta la actualidad.
- Cartografiar la evolución de los usos del suelo de la bahía, desde el siglo XVI hasta la actualidad.
- Describir los procesos de urbanización de la bahía con los cambios de paisaje que ello ha supuesto, así como sus impactos económicos y sociales sobre el conjunto de la población.
- Ver las diferencias existentes entre el medio físico de épocas anteriores y el actual, viendo la influencia de este en el desarrollo histórico del territorio y los cambios producidos en los paisajes.

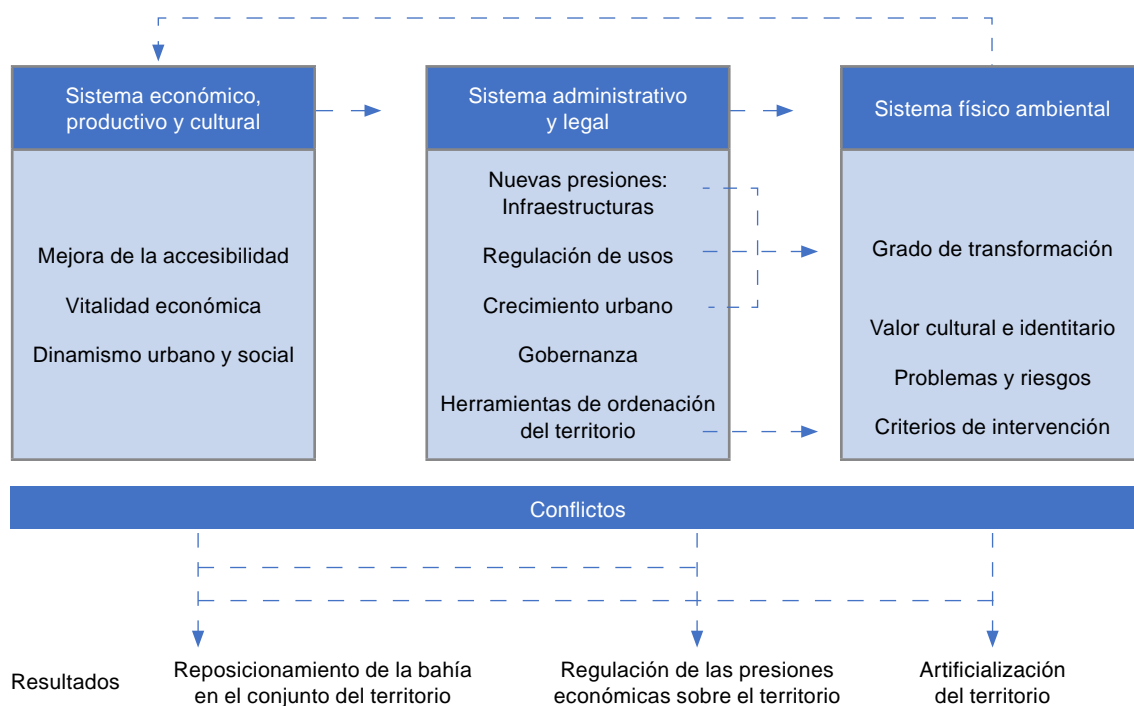
- Estudiar los instrumentos de planificación territorial, utilizados a través del tiempo, que tienen especial incidencia sobre el ámbito de estudio.
- Conocer el papel de los agentes económicos, políticos y sociales en la transformación del paisaje de la bahía y de sus núcleos de población.
- Identificar los problemas territoriales más recientes a través de un diagnóstico integral y elaborar propuestas, para mejorar la Ordenación del Territorio de la Bahía de Pasaia y poner en valor sus recursos paisajísticos como instrumento también de desarrollo local.

El objetivo fundamental es convertir el conflicto en su relación con el paisaje de la bahía como eje de la investigación. Por ello, destacamos los valores culturales, construimos un discurso que ponga en valor el conjunto de la bahía y señalamos la dificultad de los intereses entre los actores, y como estrategia potenciar cómo se produce ese cambio en relación con la gestión del territorio por medio de una gobernanza y la imprescindible participación ciudadana.

1.3. Hipótesis

Definido el marco territorial de nuestra investigación, la Bahía de Pasaia y su entorno más inmediato, exactamente los municipios ribereños, centramos el análisis en el paisaje, pero no solo como resultado del soporte que le proporciona la naturaleza y los componentes materiales y culturales que lo acompañan a lo largo del tiempo sino como manifestación de conflicto territorial, de intereses económicos, políticos y sociales, que chocan entre sí y crean sus propias representaciones mentales ([Ilustración 4](#)). Nos aproximamos así a un enfoque del paisaje como consecuencia y fruto de la desavenencia de acuerdos, que genera caos y desorden en la organización del territorio. Por medio de la teoría del conflicto, analizaremos lo sucedido en la Bahía de Pasaia en estos últimos años. Una vez superado este mediante el diálogo y la cooperación, se debe reposicionar la bahía en el conjunto del territorio, poniendo en valor el patrimonio cultural como soporte de identidad y fuente de riqueza económica.

Ilustración 4. Elementos clave en la construcción de la bahía



Fuente: Elaboración propia.

Una vez dicho eso, y comprobado que en la Bahía de Pasaia como en otros lugares, el paisaje es transformado por la acción del hombre a lo largo del tiempo según intereses económicos, políticos y sociales contrapuestos y cambiantes, planteamos a manera de hipótesis principal que el conflicto y la gobernanza tienen un protagonismo fundamental en el proceso de evolución del paisaje.

Las hipótesis específicas son las siguientes:

- Una buena gobernanza contribuye a la regeneración urbana y facilita la especialización del puerto.
- Una mejor calidad de la gobernanza ayuda a mejorar la regeneración de la bahía.
- Una mejor calidad de la gobernanza ayuda a la recuperación medioambiental y paisajística de la bahía y su entorno.

Eje argumental:

- La bahía es un espacio de valor ambiental y paisajístico que la sociedad utiliza y lo transforma a lo largo del tiempo.
- El papel del puerto desempeña una importancia fundamental en ese espacio y su paisaje.
- Existe un conflicto de intereses entre actores económicos, políticos y sociales por el uso de ese espacio, provocando la desorganización del territorio y el deterioro del paisaje.
- La solución al conflicto de intereses y la mejora de la calidad de vida y las condiciones ambientales pasa por aplicar una correcta gobernanza y atención al paisaje, lo que supone su restauración y puesta en valor.

Siempre ha habido conflicto en la bahía por intereses encontrados de todos los actores sociales, políticos y económicos allí presentes. Esos actores han ido utilizando y modificando el territorio de la bahía y el paisaje según sus intereses. Consecuentemente, hay también un problema de gobernanza, puesto que cada uno de los actores intenta organizar el espacio en beneficio propio: ayuntamiento, puerto, administración regional y central. Hay que demostrar de manera meridianamente clara cómo actúan esos actores y qué impactos provocan en el territorio por medio de una “trayectoria de la maritimidad”, que trae consigo un deterioro de la calidad del paisaje, lo que choca con la creciente sensibilidad y preocupación por los valores medioambientales y de puesta en valor del paisaje en la actualidad, incluso contemplados dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 de la ONU (Naciones Unidas 2015). Una vez demostrados los distintos intereses en conflicto, hay que analizar los esfuerzos por resolver el conflicto a través de la gobernanza. De nuevo se evidenciará la dificultad de gestionar el territorio, ya que las aproximaciones son distintas desde las diferentes administraciones, incluida la Autoridad Portuaria. En todo el proceso de conflicto y gobernanza hay que poner de relieve el papel de los ciudadanos y la necesidad de contar con ellos, de su participación para llegar a un consenso que permita resolver el conflicto.

Existe un proceso de ocupación intensivo del espacio de la bahía por parte de las infraestructuras, la urbanización intensa, en muchos casos caótica y el desarrollo industrial, como consecuencia de las diversas actuaciones que se realizaron en el territorio. Hoy, más que nunca, continúa una preocupación por el paisaje y los valores medioambientales, incluidos los que resultan del cambio climático, pueden convertirse en punto de encuentro o fórmula de consenso para superar los

conflictos en la gestión del territorio, lógicamente desde estrategias integradoras de gobernanza que tengan respaldo social y cuenten con la participación y el compromiso de los ciudadanos. La conclusión será la necesidad de encuentro entre los distintos actores, la superación del conflicto, la importancia de una gobernanza participativa; todo ello con un objetivo: la mejora del paisaje por sus valores patrimoniales y medioambientales como soporte de la calidad de vida.

Por otra parte, las condiciones naturales de la bahía como importante refugio natural y la orografía del terreno condicionan este espacio, principalmente para equipamientos públicos y zonas verdes. Por ello planteamos las siguientes preguntas:

- ¿La gobernanza y el conflicto han ejercido influencia en la ordenación del paisaje?
- ¿La evolución de los usos del suelo de la bahía ha estado condicionada históricamente por el puerto y su actividad económica?
- ¿La función portuaria ha condicionado la morfología del paisaje de la bahía?
- ¿Cómo es percibido el paisaje de la ciudad y de su bahía por los habitantes locales?
- ¿La percepción del paisaje de la ciudad y de su bahía es diferente para los visitantes?
- ¿Por qué es duradero el estado de ruina alrededor del puerto de Pasaia?
- ¿Por qué no se ha encontrado un modo de regenerar su actividad?
- ¿Por qué no se ponen de acuerdo las diferentes administraciones en la regeneración de la Bahía de Pasaia? ¿Cómo afecta al resto de la bahía?
- ¿No hay una convivencia entre el puerto y la ciudad?
- ¿La pérdida de competitividad del puerto influye en la dinámica actual de la ciudad y de la bahía?
- ¿Existe una concienciación colectiva sobre las necesidades de un cambio de rumbo de la ciudad y de su puerto?
- ¿Existen iniciativas de participación ciudadana?
- ¿Cuál es la percepción ciudadana sobre las alternativas planteadas?
- ¿Cómo hacer viable un puerto pequeño en un mundo globalizado?
- ¿Cómo dignificar las instalaciones portuarias industriales?

Sumado a esto, se encuentran las dificultades de gestión del territorio debido a la coincidencia en el mismo entorno de administraciones diferentes con responsabilidades de gobierno (Gobierno Vasco, Diputación Foral de Gipuzkoa, Ayuntamientos, Autoridad Portuaria de Pasaia y Estado Central). Esto explica la necesidad de encontrar fórmulas de coordinación entre distintos niveles administrativos e institucionales públicos y privados.

2. Estructura general de la tesis

La estructura de esta tesis la integran cuatro partes. En la primera de ellas (capítulo 1), se exponen los objetivos, hipótesis y bases conceptuales de la investigación, así como un estado de la cuestión. Se plantea la metodología, fuentes utilizadas y se describe el marco teórico que sirve de fundamento a esta investigación.

La segunda parte de la obra (capítulos 2 y 3) aborda el estudio de la configuración espacial e histórica del paisaje, desde el siglo XVI hasta la década de 2020, por medio de la conflictiva relación puerto-ciudad o etapas de maritimidad. Destaca la interrelación de factores que van evolucionando en el tiempo, desapareciendo algunos, modificándose otros en un proceso de constante creación del imaginario cultural en torno a la Bahía de Pasaia. Teniendo siempre presentes a modo de síntesis, los diversos sistemas que corresponden a cada fase de maritimidad: a) económicos, productivos y culturales; b) el administrativo y legal; c) el físico ambiental o paisajístico; d) el conflicto imperante y e) los resultados. De su análisis se extraen diferentes conclusiones.

En la tercera parte de la obra, se produce un cambio de escala en el contexto a nivel europeo, se pone de manifiesto la gobernabilidad y el paisaje por medio de la planificación (capítulo 4), en el período comprendido desde 1990 a 2020, como condición indispensable para la superación del conflicto. Se aborda una serie de características propia de las ciudades y puertos del Arco Atlántico como oportunidad y estrategia de las políticas territoriales. Y se señala la conexión de una red de puertos y plataformas multimodales como nodos para la formación del esquema de la red transeuropea de transportes, el impulso del transporte marítimo de corta distancia. La consecuente red de actores incrementa las oportunidades de cooperación, pero se evidencian una falta de coordinación que perjudica la eficacia de las políticas de competitividad y una política marítima integrada, generando debilitamiento y conflicto. De igual manera, describimos la problemática en la Bahía de Pasaia, conocer sus antecedentes por medio del análisis de la planificación oficial y las propuestas para la renovación urbana. Se constata una crisis de gobernabilidad urbana y portuaria que se manifiesta con indicadores que miden la intensidad del conflicto y se plantean instrumentos como respuesta que apuestan por el puerto interior, el diálogo con los municipios y por qué se tenga en cuenta la participación ciudadana.

A continuación, se pretende acercarse a la gobernanza y la participación social como un estudio de caso local (capítulo 5), debido a la crisis de gobernabilidad urbana como de encaje de un modelo portuario que no acaba de encontrar consenso entre los diferentes actores sociales, económicos y políticos del territorio. A partir de las causas halladas en los capítulos anteriores, se describe el fenómeno como un quiebre en la capacidad de dar respuesta a los problemas suscitados, se manifiesta como rechazo por parte de la ciudadanía, que también son cotejados con indicadores

estadísticos, asimismo se proponen estrategias o herramientas que den respuestas. Demostramos de manera teórica ciclos de convergencia y divergencia, de adaptación y conflictividad en la relación puerto-ciudad, que se manifiestan en el paisaje aplicando la trayectoria sociotécnica como metodología propia y que puede ser extrapolada a otros contextos. Se busca una armonización entre urbanismo y patrimonio, analizando la normativa estatal y autonómica. Se hacen imprescindibles los procesos participativos de implicación de la ciudadanía.

Este apartado que se titula: “El paisaje, la naturaleza y el patrimonio, como propuesta para la regeneración de la bahía” (capítulo 6), se aplican varias metodologías desde un análisis espacial, visual y de condicionantes antrópicos y físicos, pone de manifiesto nuevas visiones de sensibilidad: –sociales, la valoración del medio natural y el paisaje–, como piezas claves del gobierno local. Junto a los indicadores estadísticos se concluye el diagnóstico integral mostrando indicadores subjetivos que muestran el costo social del deterioro urbano. Se busca alinear diversas competencias públicas y privadas en una estrategia local de desarrollo económico por medio del patrimonio y teniendo en cuenta la participación ciudadana. La opinión de los expertos (capítulo 7) por medio de las entrevistas y su análisis justifican la propuesta de investigación y permite realizar una triangulación.

Por último, la cuarta parte de la obra aborda las conclusiones (capítulo 8), nos llevan a la reflexión de lo realizado teniendo en cuenta cuáles han sido las aportaciones del análisis, si se observan pautas reiterativas, identificar contradicciones y también plantear las limitaciones (capítulo 9) constatando si se ha podido responder a todas las preguntas e inquietudes observadas o retos que en ocasiones pueden considerarse también posibles líneas de investigación. Se facilita, asimismo, una bibliografía de referencia, el cuestionario de entrevistas, estadísticas, mapas e imágenes en el anexo.

La organización interna de cada una de estas partes sigue un eje cronológico sobre el que se destacan los elementos del paisaje, concebidos como un sistema interrelacionado compuesto por un territorio con sus diferentes usos, la población y las relaciones que se han tejido y que tienen lugar en sus entornos urbanos; los actores económicos, políticos, las ideologías o formas de entender el mundo y utilizar el medio; unos espacios transformados, en los cuales la emoción y el sentimiento cobran forma y se hacen presentes con los colores a través de las imágenes; y por último, el protagonismo del puerto y el conflicto, siempre patentes como elementos vertebradores del discurso.

La primera parte, **capítulo primero**, tiene como propósito ofrecer una introducción a la temática, a la estrecha vinculación entre puerto, paisaje y ciudad, la justificación, el planteamiento del problema, los objetivos e hipótesis. La estructura general de la tesis, la metodología y fuentes utilizadas, el marco teórico en relación con los temas más importantes y unas breves conclusiones.

La segunda parte pone de relieve el marco espacial e histórico. Así, el **segundo capítulo** demuestra la construcción de un paisaje cultural singular, por su marco natural privilegiado, en donde la

configuración geológica del valle del río Oiartzun organiza el territorio, el clima, la vegetación y los arroyos, les proporciona características inigualables. Los asentamientos de población evolucionan a lo largo de la historia, por medio de unas formas de utilización del medio que cambian a la vez que lo hace la sociedad y los modos de producción. Y por encima de todo, la llamada del mar y el protagonismo del puerto, que se adecúa a las oportunidades en cada momento.

Partiendo de diversos documentos pictóricos, literarios, tablas estadísticas y de una cartografía histórica que permite analizar los cambios y el conflicto de usos del suelo, el patrimonio, el tráfico portuario, las embarcaciones de la época, y el crecimiento de las edificaciones junto a la población. A partir de un inventario, se realiza el análisis de los componentes materiales e inmateriales planteado en niveles y en una matriz de lectura propuesta por George Bertrand (2008): paisaje-territorio y el de sistema paisajístico territorializado (SPT) y adaptada en consonancia a nuestro caso. Además, se tendrá en cuenta el patrimonio cultural como una expresión identitaria. Las nuevas tendencias en la gestión del patrimonio plantean la necesidad, por un lado, de coordinar políticas y, por otro, de buscar soluciones imaginativas e innovadoras para conservarlo y ponerlo en valor. Como ha puesto de manifiesto la consultora IKEI, estos paisajes, cargados de valores naturales o culturales, son piezas fundamentales de las estructuras urbanas y territoriales y deben servir, también, para ayudarnos a construir y dotar de identidad renovada a los territorios del futuro (IKEI, 2018).

Analizar el proceso de nacimiento, desarrollo y consolidación del puerto y la Bahía de Pasaia, exige previamente conocer sus características relevantes, para después preguntarse por los factores o causas de este. Mi preocupación por el por qué ha hecho que, en último término, hayan sido las preguntas las que ordenan el discurso. Por medio de una cartografía, se desarrolla un *story map*, ver [mapa 48](#). Este núcleo costero sirvió para las comunicaciones interiores y para el resguardo de hombres y naves de las inclemencias del tiempo, una bahía abrigada utilizada por los romanos, que remontaron el río Oiartzun; es así como existía un comercio en torno a la minería de Peñas de Aia; en Arditurri explotaron las minas durante un tiempo, construyeron poblaciones y dieron un nombre a toda el área; asimismo, también existió un intercambio de víveres, pescado y madera.

En la baja Edad Media, con el consiguiente Fuero de San Sebastián de 1180 por una parte y el Fuero de Fuenterrabía de 1203 por el otro, se plantean conflictos por adueñarse de estos territorios; conflictos que nos irán acompañando a lo largo de la historia hasta el día de hoy, y son el eje fundamental de esta investigación. A su vez también, comienza una construcción de astilleros en Errenteria y Pasaia que van a permitir un comercio entre Castilla y el Norte de Europa, principalmente en torno a la pesca del litoral. La caza de la ballena desde las bases costeras vascas o atalayas se practicó con gran interés. El enfrentamiento cuerpo a cuerpo determinó la identidad en los escudos de los diferentes municipios de las villas costeras.

La Baja Edad Media es una época conflictiva y expansiva de la marina vasca dentro de la Corona de Castilla, las naves y los marinos son utilizados en el comercio de Flandes y en el Mediterráneo y en los conflictos de los reyes. Como puerto de internada, reparación de buques y descarga de navíos, principalmente de la flota labortana, ver [mapa 53](#). El análisis de la cartografía también nos ayuda a tener una idea de su paisaje; la construcción de los barcos y el desarrollo de las poblaciones en los fondos de valle hacen que las masas forestales comiencen a decrecer, principalmente en las zonas bajas, el bosque se mantiene en las cotas de 100 a 200 metros. Fuentes básicas como planos, mapas, grabados e ilustraciones y recientemente fotografías, aportan imágenes de la dinámica del paisaje, otras fuentes estadísticas como el libro de plantaciones de montes dejan entrever los factores fundamentales. Eran sociedades agrícolas ganaderas cuyos cultivos se encontraban en los terrenos aluviales próximos a los ríos.

En la Edad Moderna, cuando existe una hegemonía española en el mundo, el puerto se empieza a especializar en la construcción de barcos de guerra y se incrementa la pesca de altura, principalmente en Terranova y en la península del Labrador; allí desarrollan las activas pesquerías de ballenas y bacalao, en la que serán pioneros y hegemónicos durante esta época. Pasaia fue la principal base de las expediciones en la Península, como lo ha demostrado el descubrimiento de la nao San Juan (producido en 1978)⁴, testimonio de la presencia europea en América del Norte, y posteriormente, como sede de la Compañía Guipuzcoana de Caracas; es en esta época cuando los sedimentos de la bahía no permiten que Oiartzun y Erreterria tengan una salida al mar.

El Castillo de Santa Isabel fue mandado construir por Carlos I para proteger el puerto de los posibles ataques de navíos de guerra extranjeros o de piratas que se movían en las proximidades de este pueblo y fue terminado en tiempos de Felipe IV. También la torre de San Sebastián o Torreatze (punto de control de la actividad portuaria) que, hasta hace muy poco, existía en Pasajes San Pedro, puede ser observada en los mapas del Puerto del Pasaje en 1636, según plano realizado por Gandolfo, Teixeira Albornoz y Sotto, (ver [Ilustración 5](#)). La Bahía de Pasaia extendía sus brazos por las ensenadas de Herrera, Molinao, Erreterria y Lezo, aun cuando, por su mayor calado, el lugar de fondeo o surgidero se encontraba en la zona próxima a la actual plaza de Santiago de P. San Juan/Donibane. En él se aprecia también la cadena de protección que atravesaba en el canal. La preocupación por la defensa del puerto fue permanente, ya que Pasaia era uno de los puntos estratégicos del sistema portuario de la Corona. En el barrio de Erreka, los barcos tomaban sus aguas para las travesías.

4 Ver nota a pie de página 286 y 287.

Ilustración 5. Puerto del Pasaje en 1636



Fuente: Plano realizado por Gandolfo, Teixeira Albornoz y Sotto (Museo Naval de Madrid). Imagen obtenida por el Museo San Telmo

Posteriormente, como en toda Europa, se define una época en consonancia con la Crisis del Antiguo Régimen, con un cambio en el modo de producción, la decadencia de la siderurgia y el tráfico ilícito, ver [mapa 54](#).

Las guerras carlistas traerán aparejada una protección del puerto, con el levantamiento de fuertes y torres. Asimismo, el impulso que dará a toda España el traslado de las aduanas a la costa generará cambios en la emigración y comienzan procesos de pequeña industrialización que permite un crecimiento demográfico y territorial de los municipios. Surgen empresas capitalistas que van a desarrollar el puerto de Pasaia, ver [mapa 55](#).

Por otro lado, los municipios, como espacios interiores complejos que se diferencian por la naturaleza física de sus emplazamientos, tienen una arquitectura singular que se adapta al paisaje. Donibane/Pasajes San Juan presenta una sola calle, lo mismo que San Pedro, casas de constructores, pescadores, armadores, pilotos, en ocasiones corsarios y contrabandistas. Casas de antiguos marinos, coloridas con los rayos del sol del atardecer, realzan el paisaje con muelles propios y salidas directas al monte para el comercio, almacenes y contrabando; pueblos en la transición entre el monte y el mar, abrazados por las montañas y arrullado por las aguas, el verde del monte, el pardo de la piedra y el azul, ese azul que tanto apasionó a Víctor Hugo y que trataron de reproducir grabadores y pintores como Wilkinson, Sorolla, Regoyos, Colin y tantos otros. En sus laderas habita una rica fauna autóctona. Asimismo, novelistas y cineastas han sido encandilados por sus paisajes, su cultura tradicional o folclórica.

Un nuevo período irrumpe en la bahía, la época de la Revolución de los transportes, ver [mapa 56](#), con la máquina de vapor y el surgimiento de grandes industrias en torno a la lámina de agua, surgen la carretera nacional, el ferrocarril y el tranvía, que facilitan su conurbación con San Sebastián. Precisamente dado que mi interés es indagar cómo se transforma el espacio, se muestran mapas producto de esta novela gráfica de 1636, 1776, 1851, 1895. Se aborda el concepto de maritimización, ver [mapa 62](#) y trayectoria sociotécnica, ver [gráfico 53](#), definido como el proceso de construcción de la dependencia económica y social del territorio al hecho marítimo y portuario, por la cual se hace necesario utilizar las herramientas de una geohistoria portuaria. En esta I Fase de maritimidad, el puerto y la ciudad conviven mutuamente. Se produce una especialización y una sedimentación de la bahía por desinterés, abandono y falta de mantenimiento por parte de los municipios. Se puede observar cómo el puerto se va complejizando por medio de diferentes políticas administrativas (Sociedades privadas francesas, Diputación Foral de Guipúzcoa); es en esta época en la que se produce la distribución de funciones entre Pasaia y San Sebastián: la bahía industrial en Pasaia con las actividades pesadas y la bahía ciudadana, y de vacaciones de la Corte y la alta burguesía del Estado liberal español (1880). Con la consiguiente II Fase se observa el crecimiento urbano portuario.

El **tercer capítulo** continúa el análisis desde la reversión del puerto al Estado (1926), primando el análisis del conflicto en la construcción del paisaje, que se manifiesta cuando la urbanización amenaza el paisaje y sustituye el verde y el azul. En esta etapa, se producen los efectos que pondrán de manifiesto la conurbación del corredor San Sebastián-Irún, al tiempo que los usos antagónicos e intensivos del suelo generan el conflicto puerto-ciudad y provocan el deterioro medioambiental de la bahía.

En este capítulo se pone de manifiesto el importante desarrollo urbanístico de la Bahía de Pasaia que comienza con la inmigración desde los años treinta, ver [mapa 57](#) y se incrementa tras los cincuenta, ver [mapa 58](#). Los profundos cambios en la sociedad, la desecación de las marismas, la construcción de polígonos posteriormente en la dictadura y la época del franquismo trajeron consigo el crecimiento del tráfico portuario, principalmente de la flota de altura con la Pesquería y Secaderos de Bacalao de España S.A. (PYSBE) y Muelles e instalaciones para Pesca e Industria Pasajes-Lezo, S.L. (MEIPI), y la consiguiente inmigración gallega. El desarrollismo impulsa a Donostia como ciudad turística y las autoridades se ocupan de sacar los tráficados pesados de la ciudad y centralizarlos en Pasaia. De manera teórica observamos cómo el “Plan Provincial de Guipúzcoa de 1943” considera tres causas principales que justifican el planeamiento provincial: el desarrollo industrial, el crecimiento de la población y las dificultades topográficas o falta de suelo. Estos temas son los que desde esta época van a ser el objeto fundamental que se ha planteado en nuestra hipótesis. La extensión superficial y densidad de los municipios que conformaban el Área Metropolitana de San Sebastián en el período 1930-1960, se continúa con los mapas de

la novela gráfica en este caso 1926, 1954 y 1977, que corresponden a la III Fase de maritimidad, ver [mapa 59](#), producto de las políticas estatales de inversión y la fuerte industrialización. En otro orden de cosas se considera el período de desarrollismo en España, en el que tendremos en cuenta la falta de previsión y planificación, la mezcla de usos, tipologías diversas, elevadas densidades y la falta de espacios verdes, los cuales son compensados por el entorno natural que, a poca distancia de los centros urbanos, ofrece posibilidades inmejorables. Este capítulo realiza un análisis por medio de la estadística de los temas relacionados con la vivienda y el sector inmobiliario en la zona. Se empieza a actuar sobre el paisaje natural y urbanístico de forma salvaje, como no se había conocido hasta ese momento. Se produjeron situaciones patológicas, como ríos contaminados por fábricas, poblaciones superpobladas o construcción desmesurada de viviendas. Pero es a partir de la segunda mitad del siglo XX cuando ha tenido lugar el cambio más profundo.

Con este estudio, trataremos de describir cómo se fueron formando las villas y ciudades de la Bahía de Pasaia, desde sus inicios hasta la actualidad, haciendo especial hincapié en el desarrollo de los barrios. Analizaremos los procesos de urbanización de la bahía, con los cambios de paisaje que ello ha supuesto, así como sus efectos económicos y sociales sobre el conjunto de la población. También mediremos, por medio de estadísticas, el crecimiento desmesurado que hubo desde 1960 a la actualidad y examinaremos la dinámica inmobiliaria. Por medio de gráficos podremos observar la evolución del parque municipal de viviendas desde 1860 al 2016.

Se realiza un análisis del valor del precio de la vivienda en los mercados inmobiliarios entre 2001 y 2016, por medio de mapas de coropletas en los que se ha medido el precio del metro cuadrado. Dichos datos han sido reunidos, por el cálculo tomado de la Diputación Foral de Gipuzkoa, del departamento de Catastro, correspondiente a la Ponencia de valores del suelo y de la construcción de los bienes inmuebles de naturaleza urbana de los municipios correspondientes a Donostia, Lezo, Errenteria, Pasaia y Oiartzun. En este trabajo queremos abordar cómo el proceso de urbanización se ha manifestado a lo largo del tiempo en un crecimiento de las ciudades a través de la puesta en el mercado de paquetes urbanísticos en nuevos sectores de la periferia hasta convertirse en una gran ciudad de forma dispersa por todo el sur de la bahía que se extiende de manera desorganizada, y casi caótica, hasta integrarse en una enorme conurbación que se extiende desde San Sebastián hasta Irún.

Las nuevas perspectivas que se llevaron a cabo debido a la desindustrialización y el desmantelamiento de sus sectores tradicionales como la industria pesquera, la construcción y reparación naval, la crisis de la agricultura y el abandono agro-ganadero, la crisis económica y social generó el diseño y el desarrollo desde el comienzo de la década de 1980 a una serie de medidas por la administración pública vasca tendentes a frenar el deterioro del tejido productivo existente y a promover su reestructuración. Se asiste a una crisis urbano-portuaria debido a los cambios a nivel

internacional con las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE), la destrucción del tejido industrial y el cambio de paradigma es en esta época cuando el puerto desarrolla su máxima extensión superficial. Los asentamientos industriales más antiguos quedaron obsoletos, otros se trasladaron generando baldíos industriales o portuarios y transformaciones paisajísticas notables. Corresponde a una IV Fase de maritimidad denominada terciarización, que da como resultado una fuerte presión urbana, el aumento del precio de la vivienda y la separación o aislamiento entre el puerto y la ciudad.

De manera sintética se pueden observar estos períodos en el análisis estadístico, de variables como tráfico, población y vivienda desde 1860 al 2018, ver [Gráfico 55](#) y [Gráfico 56](#), los cuales denotan las épocas de bonanza y las épocas de crisis descritas anteriormente como también la novela gráfica, ver [Mapa 48](#).

La creación de mapas dinámicos permite la visualización de un territorio en función del tiempo, pero también la información complementaria del mapa (textos explicativos, documentos de archivo). Además, hace que los mapas históricos sean más accesibles y evita daños potenciales a los mapas y documentos de archivo originales.

En esta dinámica del paisaje y del territorio, pretendemos hacer hincapié en que, a pesar de la creciente sensibilidad de la sociedad por la puesta en valor del paisaje, sobre todo de los paisajes culturales, los conflictos entre su conservación y destrucción se mantienen, debido a la propia naturaleza de los procesos de expansión urbana y crecimiento especulativo de las ciudades, como las que hubo en la década de 1960 y finales de 1990 hasta 2007. De ahí la necesidad de superar los desencuentros entre Ordenación del Territorio y patrimonio, que casi siempre se saldan con el deterioro del paisaje, y la importancia de disponer de instrumentos capaces de conservar paisajes culturales que han llegado hasta nosotros relativamente bien conservados. De ese modo, se transmitiría a la sociedad y a los gestores públicos la conciencia de que el suelo y el paisaje comportan valores económicos diferentes a los que resultan de su utilización para usos residenciales o industriales, como ha sucedido habitualmente, casi siempre con altos componentes especulativos debido a la naturaleza de los procesos urbanizadores (Zárate Martín 2017, p. 697). Buscar una armonización entre urbanismo y patrimonio, es condición previa para el aprovechamiento turístico del paisaje.

Desde otro punto de vista, se realiza un estudio comparativo del cambio de usos del suelo desde 1990 a 2018, utilizando las capas de *Corine land cover*, con unas 8 categorías (Artificial; Playas, dunas, ...; Bosques; Zonas verdes urbanas; Praderas; Landas y matorrales; Matorral arbolado; Embalses) utilizando *Arc Gis 10.2* se realiza una serie de operaciones en ambas capas shape y una serie de consultas acerca de todas las posibles combinaciones que existen en nuestros mapas, es decir, cuantos polígonos hay de una determinada combinación, por ejemplo, lo que era Bosque en

1990 y lo que era pastizal en 2018. Como resultado se puede obtener un mapa en el que muestra un cambio en aproximadamente un 30 por ciento entre una época y otra y el resto que se mantiene. Se puede comparar con algunos trabajos que se han efectuado en España. Estos datos pueden ser mejor estudiados gracias a la matriz y metodología creada por Pontius et al., una matriz de transiciones entre los usos del suelo en la que se calculan pérdidas, ganancias, persistencia, cambio neto y tasa de cambio anual de cada uso del suelo, ver mapas [66](#) a [69](#).

Una descripción de la dinámica demográfica por medio de tablas estadísticas se observa para comprender las transformaciones paisajísticas. La población actual y los índices de crecimiento son reflejo a lo largo de los años del volumen de inmigrantes que recibió para dedicarse, en su mayoría, a los nuevos empleos que el puerto ofrecía, pero por otra parte, el municipio de Pasaia fue el primer municipio de la provincia que pronto empezó a perder población a partir de la crisis, también reflejado en estos datos. Se utiliza un indicador síntesis, que mide la segregación espacial por áreas para demostrar la importancia del envejecimiento y como se encuentra distribuida, los efectos sociales que tiene sobre el territorio, asociados a la retirada del mercado laboral, las relaciones de dependencia y los problemas de atención y cuidados en el seno de la familia unido a una localización territorial. Sirve para explicarnos la distribución de esta población y que los barrios que se han formado en la década de los sesenta sin una verdadera planificación requerirán de mayores acciones en términos de políticas sociales y urbanas.

La tercera parte de la obra trata de la problemática actual a diversas escalas. El **cuarto capítulo**, en el que se trata de la gobernanza y la participación ciudadana para la superación del conflicto. Tema que corresponde con la V Fase de maritimidad, cuando el puerto atraviesa una época de grandes cambios, desde el derribo de la central térmica de Iberdrola, la necesidad de cambios en los tráfico, con un incremento de cánones por concesiones y la creación de Navalaldea o una Plataforma logística intermodal. El proyecto de puerto exterior es el hecho que cambia una época y se plantea la remodelación puerto-ciudad, buscando soluciones a un paisaje deteriorado, agravado por los indicadores de crisis y estancamiento, además se visualiza en baldíos portuarios. Primeramente, se describen por medio de bibliografía, las nuevas tendencias o estrategias europeas, teniendo en cuenta la transformación del modelo productivo, la competición con los grandes puertos, el transporte marítimo de corta distancia y la necesaria armonización de los actores del territorio, no solo a nivel nacional sino también a escala atlántica, ver [mapa 70](#). Se plantea un análisis DAFO y una gestión integral del paisaje.

Se describen los problemas y características actuales de la Autoridad Portuaria de Pasaia, se plantea un sistema unificado o la complementariedad de los puertos, pero esta idea es difícil de aplicar porque vulnera las leyes del mercado. Se estudian los ingresos recibidos para la regeneración y el grado de actuaciones urbanas propuestas como también la gran cantidad de informes, estudios y planes que se llevaron a cabo desde 1990 a la actualidad.

En relación con el conflicto y la gobernanza se analiza qué tipologías ocurren, de manera cualitativa y cuantitativa, por medio de artículos de prensa, documentos y bibliografía; se crea un mapa de actores en el proceso de planificación por medio de una matriz binaria representando las interacciones de los actores del conflicto y se estudian distintos instrumentos que giran en la negociación. Las relaciones económicas y territoriales entre el puerto y la ciudad hacia 2008, cuando se aprobó el Plan Estratégico que sustentaba el puerto exterior, los datos eran positivos, mientras que en la actualidad el panorama ha cambiado. Una vez aparcado el proyecto, en 2014, el Consejo de Administración acordó la actualización del Plan Estratégico, con una vigencia de diez años, que por lo tanto conllevará centrar los esfuerzos en el puerto actual buscando un programa integral y en un calendario de actuaciones concretas consensuadas, desde el liderazgo compartido a diversas escalas, pero sin olvidar que pueden existir algunos riesgos y factores problemáticos que retrasan o incluso puede ocurrir que no se lleve a cabo por la dificultad para gestionar y aplicar consensos.

El **quinto capítulo** propone toda una teoría sobre la gobernanza como eje que explica la crisis y el deterioro actual de la relación puerto-ciudad. Debido a que uno de sus síntomas es el conflicto entre las autoridades públicas y la ciudadanía, en un contexto condicionado por las tecnologías del momento que repercute en los modos de producción, la estructura de la sociedad cambia y se visualiza en el paisaje. A partir de las causas encontradas y descritas en los capítulos anteriores se establece una clasificación en dos grupos: a) Aquellas que corresponden a una crisis de gobernabilidad urbana como resultado del contexto y la diversidad de demandas a las que los gobiernos no dan respuesta a la ciudadanía (empleo, problemas sociales, vivienda, falta de espacios públicos, gestión administrativa, entre otros) y, b) Aquellas que corresponden a una gobernabilidad portuaria (gestión medioambiental, sistema de propiedad o administración del puerto, logística, infraestructura, servicios comerciales portuarios, entre otros). Ambos tipos de causas actúan en una dinámica perversa que sirve de estímulo para el conflicto, principalmente en una época de crisis económica cuando no existe otra idea que volver a sacar el puerto al exterior, principalmente por el negocio inmobiliario que se pretendía y no se contemplan otros temas más imperiosos para la ciudadanía que promueve nuevas y diversas demandas como espacios verdes, culturales, ligados al mar y una mejor ordenación y corrección de errores del pasado.

Se analizan los planes estratégicos, las prioridades de la Autoridad Portuaria de Pasaia desde el 2015 pasan por lo relativo a la buena relación puerto-ciudad, la convivencia, la gestión de la calidad ambiental y un puerto “limpio” pensando en una transición progresiva de captación de nuevos tráficos de otro tipo, consolidar las actividades pesqueras y de construcción naval y un mantenimiento de los espacios actuales.

También se analizan los ingresos destinados para la regeneración urbana entre 2002 y 2019 que, unido a la matriz de actores y la intensidad del conflicto, ejemplifica los momentos en que se desarrolló un empuje tractor o un repliegue de ingresos, demostrando que la causa no se debe tanto al partido político imperante en la alcaldía, como a una cuestión de gobernanza y coyuntura del país. Se observan las actuaciones de mejoras identificadas en 2015 y cuánto se ha realizado en 2020 poniendo de manifiesto que las disensiones y la excesiva ideologización lleva a una parálisis, generando una falta de previsión, planificación y estrategia comercial. Las principales medidas y directrices en la gestión medioambiental se incrementan y el escenario internacional incentiva el desarrollo de buenas prácticas.

Se adopta un modelo estándar, estudiado desde los años 70, que explica como una sucesión cronológica lineal de las fases de desarrollo puerto-ciudad o etapas de maritimización y se defiende un nuevo modelo sistémico con atención a los valores del paisaje que explica de manera sintética los ciclos de convergencias y divergencias, de adaptación y conflictividad y la necesidad de sacar el puerto hacia el exterior para poder competir en otra categoría, denominado trayectoria sociotécnica, ver [gráfico 52](#). Aquí surgen temas de importancia como la resiliencia territorial o la estrategia portuaria. Proponemos un modelo longitudinal que aplicamos a nuestro caso para analizar cambios, a través de variables que elegimos (ocupación el suelo, el dominio portuario, la población y el tráfico) y llegamos a la conclusión de que se produjo un cambio a partir de los años 80, cuando se pasó de una época de desarrollo industrial, a otra de dependencia mundial, y que lo que antes era riqueza, crecimiento de población y trabajo, ahora genera pobreza, ruido, molestia y necesidad de adoptar otro modelo. Esto cuestiona la noción de singularidad portuaria, frente a la globalización. A cada puerto su trayectoria.

Posteriormente, se analiza el tema del patrimonio y la necesidad de armonización con el urbanismo. Se realiza una relectura de documentos, normativas y legislaciones de protección del patrimonio, cultural o marítimo y la Ordenación del Territorio, pero que hasta hace muy poco tiempo presenta escasos puntos de encuentro y objetivos distintos, la cual lleva necesariamente a la conservación de elementos culturales, de identidad, paisaje y valores inmateriales, aumentados por el placer y la emoción estética, individual y colectiva frente a operaciones especulativas de desarrollo inmobiliario. Se orienta a que se apueste por un cambio en un modelo centrado en la persona, elemento clave de innovación entre los técnicos, los instrumentos de planeamiento y la percepción ciudadana.

El **sexto capítulo**, que demuestra cómo las actitudes en materia de paisaje, naturaleza y patrimonio pueden ser el motor para la solución al conflicto de regeneración de la bahía. Se cuantifica el modelo de trayectoria sociotécnica por medio de un análisis de regresión lineal que muestra gráficamente una ruptura entre el puerto y el territorio debido a la necesidad de diseñar un nuevo

modelo de desarrollo, pero que debido a decisiones políticas, económicas, ambientales y de gobernanza no se puede realizar, planteándose una nueva postura del puerto interior y la suspensión temporal del puerto exterior. Por su parte la ciudadanía exige una recuperación de los frentes marítimos. Reto que tiene que abordar la Autoridad Portuaria, entendida como un instrumento de logística, territorial y patrimonial, especializándose en tráfico que den valor añadido mejorando las infraestructuras obsoletas y ganando superficie en altura, permitiendo así mayor agilidad de carga y descarga. El devenir queda en la especialización y el tráfico a la carta o proyecto. La demanda de un actor y el puerto que se adapta, ver [mapa 61](#).

La gobernanza y la participación social como condiciones para la Ordenación del Territorio. Este apartado desarrolla elementos básicos para comprender cómo nuevos valores sociales imperan en este nuevo modelo. Se abordan temas teóricos ejemplificados en la bahía. Diversos indicadores estadísticos se analizan y completan el diagnóstico estructural del territorio. Se observa que ante el incremento de los problemas y deterioro, ver [mapa 80](#), la falta de un modelo de desarrollo local, el barrio emerge como lugar innovador a los problemas sociales. Se plantean una serie de lineamientos o acciones para promover la corresponsabilidad y el compromiso social, la conservación y puesta en valor del patrimonio marítimo fomentando la economía y la innovación social como palanca de cambio, colaboración entre empresas y ecosistemas industriales, a nivel de clúster reinventarse y buscar relaciones con sectores dominantes, fomentar la pérdida de biodiversidad, ordenación del parque residencial de viviendas, entre otros, aplicando políticas integradas multidimensionales y consensuadas.

Paisaje y naturaleza como proyecto global compartido para la puesta en valor del paisaje cultural de la bahía y su regeneración urbana. Se analizan diversas metodologías que buscan repensar los itinerarios, las zonas de encuentro y las actividades de descanso, ocio y juego inclusivas por medio de una reflexión y contemplación personal. Espacio de identidad e histórico, rehabilitando el patrimonio existente, repensando los iconos y el diseño singular, así como el equipamiento y las actividades culturales. La Bahía de Pasaia y el río Oiartzun, ver [mapa 78](#), a lo largo de su recorrido han sido testigos de la dinámica del paisaje por parte de la población y se justifica por medio de “Explicar el desarrollo industrial desde el río”, en 8 etapas. 1) Desde un punto de vista objetivo se medirá la calidad y fragilidad del paisaje, teniendo en cuenta las cuencas visuales ponderadas, y una estimación de observadores potenciales de los distintos municipios. Cuestión previa para la mejora del paisaje haciendo especial referencia al patrimonio, cuya conservación resulta prioritaria, y por el contrario, las zonas de baja calidad-fragilidad, serán aptas para la localización de actividades poco gratas con impactos muy fuertes, cumpliendo los mismos lineamientos que el Catálogo del Paisaje y de las determinaciones del paisaje del área funcional de Donostia-San Sebastián Bajo Bidasoa (2016). 2) Desde un punto de vista subjetivo, por medio de entrevistas,

se analiza el sentido del lugar por medio de una aproximación sentimental al territorio que experimentan los pobladores, con aspectos valorativos de atracción, repulsión, calma o inquietud. 3) Desde un enfoque estructural y un enfoque apreciativo que permite ser cartografiado. Se explican los costos sociales que presenta el abandono y la falta de atención, espacial y temporal, por no realizarse una regeneración urbana. Realizada por un intenso trabajo de campo y estadístico. Se concluye que, para lograr los objetivos de recuperación social, económica y física de los barrios de la bahía, se requiere la acción concertada de actores públicos y privados en torno a un proyecto urbano integral de transformación y desarrollo a largo plazo capaz de modificar la imagen de deterioro de un área producto de un modelo productivo y de gobernanza que tiene que cambiar, incorporando nuevas “políticas de la responsabilidad del lugar”, a diferentes escalas y atraer nuevos usuarios.

Un nuevo apartado, estudia el patrimonio cultural como el eje de una propuesta compartida. Desarrolla elementos para comprender aún más, y cuestionar la maritimidad junto a las nuevas dimensiones del patrimonio marítimo, aplicado a diversos estudios de caso, que se asemejan a la realidad de la Bahía de Pasaia, cuya Factoría Marítima Albaola, es su principal exponente unido al complemento turístico que brinda la comarca. Las políticas llevadas sobre los beneficios económicos que aporta el patrimonio marítimo ponen de manifiesto que da un sentido de lugar, bienestar e identidad cultural.

El **séptimo capítulo** presenta el análisis de la entrevista en profundidad, herramienta que permite obtener información, contrastar nuestra hipótesis y demostrar su validez por medio de la opinión de los expertos a preguntas semiestructuradas a partir de un guion en torno al paisaje, la relación puerto-ciudad, la gobernanza y el puerto. Se ha analizado de manera cualitativa codificando y uniendo las propuestas en un mapa cognitivo y de manera cuantitativa presentada a modo de frecuencia en diversos gráficos.

Por último la cuarta parte de la obra, **capítulo octavo**, corresponde con las conclusiones, elemento que evidencia una síntesis y reflexión del trabajo realizado y justifica el conflicto en el sentido del juego entre actores contrapuestos que construyen el territorio, lo gestionan y organizan. El paisaje, el medioambiente, los valores culturales y patrimoniales se estructuran como una fórmula de encuentro, de consenso y de superación del conflicto para reorganizar la bahía y responder al conflicto puerto-ciudad, hay que pasar de conflicto a oportunidades, como ya lo fue en otras épocas. Se ponen de relieve las aportaciones en el contenido (**capítulo noveno**), el conocimiento adquirido y las aportaciones al conocimiento de la Bahía de Pasaia. Se plantea la posibilidad de superar el conflicto para mejorar la calidad de vida y asegurar un desarrollo sostenible. La realización de mapas para valorar el diagnóstico y la situación actual del paisaje, para poner de relieve su fragilidad y las posibilidades de intervenir en el mismo.

Se incluyen las dificultades en la investigación y lo que aún quedaría por hacer para un mejor conocimiento de la bahía desde el punto de vista del análisis geográfico. Se intenta que sea un punto de partida para seguir avanzando en posteriores trabajos, siempre investigando en la línea iniciada. En cuanto a la aportación de los autores elegidos, los modelos son inéditos, novedosos, aportan algo nuevo al modo de proceder, para realizar un trabajo de este tipo. La puesta en escena de un itinerario cultural pone en valor la comarca por medio de una narrativa en la que las huellas del pasado ayudan a interpretar la historia. En este sentido, lo que ha habido durante mucho tiempo es una utilización funcional del territorio, de la bahía y el puerto como soporte de actividades económicas, industriales o de otros medios de subsistencia en transformación, en cambio el paisaje como tal es una preocupación mucho más reciente. A lo largo del tiempo, ha habido una utilización fundamentalmente económico-productiva del espacio-territorio: el puerto era el motor social y económico de la Bahía de Pasaia y de la sociedad guipuzcoana, y respondía a una lógica económica integrada con un hinterland variable en el tiempo según coyunturas políticas y económicas. En estos últimos años, vemos que la regeneración de la mano de un desarrollismo urbano tiene límites difíciles de superar por lo que nuestra propuesta es la de pasar de una lógica exclusivamente económica a una lógica global e intrusiva, con especial atención al desarrollo social y cultural aprovechando las oportunidades de los flujos permanentes de relación entre el paisaje, el puerto y la ciudad.

3. Metodología y fuentes utilizadas

El *paisaje* adquiere la significación de concepto clave. En la primera parte de esta tesis se aborda la relación de este concepto a lo largo de estos últimos años, de manera teórica, por medio de un análisis bibliográfico, haciendo un repaso de las distintas líneas de investigación existentes sobre el tema. Otros conceptos importantes también utilizados en esta investigación son los siguientes: *ciudad*, *gobernanza*, *teoría del conflicto*, *puerto*, *relación puerto-ciudad*, *participación ciudadana*.

Esta tesis es una aportación metodológica cuantitativa y cualitativa. Presenta un carácter histórico, y el estudio en torno a la conflictividad de usos de suelo y actividades en el territorio desde los 90 a la actualidad como estudio de caso en la Bahía de Pasaia es una compilación teórica en torno a diferentes temas que pueden ser utilizados por los distintos organismos administrativos, como también en el ámbito académico.

Posteriormente, en la segunda parte de esta tesis, de manera práctica, se utilizan varias técnicas de investigación, tanto cualitativas como cuantitativas, desde el trabajo de campo, al trabajo de gabinete propiamente dicho, realizando inventarios, entrevistas a distintos actores intervinientes oriundos del lugar, consulta de mapas antiguos, como también la realización de cartografía SIG, lectura de ortofotos. Una encuesta realizada a la población por medio de fotografías ha permitido evaluar la calidad del paisaje y los elementos en que se fijan las personas para decidir su valoración y el análisis del sentido del lugar unido a datos cuantitativos. La revisión bibliográfica ha sido realizada de la manera tradicional, por medio de búsqueda de catálogos en bibliotecas y utilizando diferentes bases de datos.

En cuanto a la metodología, se hará uso de un primer método propuesto por Bertrand, utilizando manuales clásicos de carácter técnico-metodológico aplicados al caso de la Bahía de Pasaia. Bertrand propone una metodología basada en el concepto de paisaje-territorio y el de sistema paisajístico territorializado (SPT), adaptado a los interrogantes del medio ambiente y la ordenación territorial (Bertrand 2008, pp. 19-26). Como primera medida propone una configuración territorializada de tipo monográfico globalizante, a la vez descriptiva y explicativa, que da cuenta de la singularidad (unicidad) material e ideal de cada paisaje. Presenta un inventario (prepaisajístico) de los componentes materiales y sus representaciones cartográficas y un inventario de los componentes inmateriales, análisis de las percepciones y de las representaciones socioculturales. La encuesta para realizar ha de referirse al conjunto de la cultura y de la vivencia de la sociedad y, más concretamente, de todos los actores territoriales, pasados o presentes. Se debe analizar el conjunto de los proyectos territoriales. Es una metodología de tipo holístico que será explicada como una matriz de lectura de los paisajes, que utilizaremos para demostrar las hipótesis planteadas y para abordar los objetivos expuestos.

3.1. La matriz de lectura de los paisajes

Se trata de un instrumento para aclarar la organización territorial del paisaje partiendo de niveles territoriales concretos, adaptada a cada tipo de paisaje y problemática de proyecto (Bertrand 2008, 24 y ss.):

- Nivel 1. *El medio ambiente material e inmaterial* regional y los conjuntos culturales correspondientes, son referencias lejanas, directamente invisibles pero omnipresentes en las representaciones paisajísticas locales.
- Nivel 2. *El decorado de fondo que limita el horizonte familiar*, con el estado del cielo y la ronda de las estaciones. Sin olvidar la presión socioeconómica de su dispersión constructiva urbana y la degradación del tejido agrícola cada vez más evidente.
- Nivel 3. *Los lineamientos paisajísticos locales* que ordenan y compartimentan (ríos, autopistas, la osamenta calcárea de las colinas y de las cimas, etc.)
- Nivel 4. *Los mosaicos paisajísticos*, en torno a un lugar destacado.
- Nivel 5. *Las unidades paisajísticas de base*: parcelas o plantaciones, colinas.
- Nivel 6. *Los elementos paisajísticos*: el caserío, un árbol singular o elementos portuarios.

Esta matriz se realiza a partir de los datos iconográficos existentes o hechos ad hoc: mapas, dibujos, bloques-diagrama, fotografías antiguas y actuales y modelizaciones diversas. Ninguno de estos documentos, por muy bien elaborados que estén, puede pretender ser por sí solo la representación del paisaje-territorio en su complejidad global.

Ilustración 6. Rincón de Pasai Donibane desde la arcada de la Piedad



Fuente: GONZALEZ GALARZA, Gregorio (Zegama, Gipuzkoa 1869 - Donostia / San Sebastián, Gipuzkoa 1948). Museo San Telmo. N.º inventario: F-006705.

Posteriormente se realizará una puesta en escena del territorio (G. Bertrand, 2008, p. 25):

- El primer tiempo, el más clásico, es el de la mirada panorámica que abarca toda la mayor extensión y diversidad del territorio.
- El segundo tiempo, el más recurrente en la sociedad es el del desfile. Desarrolla toda una cinemática paisajística a velocidades y con medios de locomoción diferentes (a pie, en autobús, en barco).
- El tercer tiempo es el de las paradas ante el paisaje. Está salpicado de escenificaciones locales, por ejemplo, analizar y apreciar las diferentes facetas bien sea de un paisaje destacado, o uno ordinario.
- El cuarto tiempo es el de los pequeños itinerarios o incursiones en las interioridades del paisaje, cada vez más cerca de estos “Lugares de nada, en absoluto” (un monte, un barrio, una cantera, el astillero o una fila de álamos).
- Un quinto tiempo, confidencial y furtivo, el de la reflexión y contemplación personal, piedra angular del edificio paisaje y de su puesta en escena.

Otros clásicos que abarcan la metodología de análisis del paisaje son *Guía para la elaboración de estudios del medio físico: contenido y metodología* (Aguiló Alonso et al., 2004). También es importante la obra *Guía metodológica. Estudios de paisaje* (Muñoz Criado, 2012), importante en el estudio como una herramienta metodológica y pone el ejemplo en la Comunidad Valenciana. Por otra parte, destaca en esta misma línea la obra *Marco conceptual y metodológico para los paisajes españoles. Aplicación a tres escalas espaciales* (Gómez Zontano y Riesco Chueca, 2010). Este trabajo explica la metodología británica denominada *Landscape Character Assessment* (LCA) como modelo que intenta conciliar distintas corrientes. Propone una zonificación por áreas y tipos articulados de modo interactivo mediante el reconocimiento de su carácter, y ejemplificándolo con casos de estudio a escala subregional, comarcal y local. En cuanto al análisis de fotografías son interesantes las aportaciones de Carré y Metailié (2008) *De los paisajes de ayer a los paisajes de mañana. Metodología de un observatorio fotográfico para el análisis de las dinámicas paisajísticas: el valle de Videssos, Pirineos de Ariège (Francia)*.

Para el análisis y procesamiento de la información obtenida, se han utilizado los siguientes métodos:

1. Histórico-lógico: se ha realizado una exhaustiva búsqueda e interpretación de fuentes en archivos y bibliografía para conocer en profundidad las distintas etapas y su dinámica evolutiva, con especial atención a los cambios de modelos productivos, las transformaciones políticas que han sido determinantes en la configuración de sus paisajes culturales y en su construcción como identidades sociales, teniendo presente el territorio, los actores económicos, los agentes políticos, las ideologías y las formas de entender al mundo.
2. Analítico-sintético: el análisis, como operación intelectual, posibilitó poder descomponer toda la complejidad, buscar las relaciones que se establecen entre cada uno de sus com-

ponentes. Asimismo, realizaremos un análisis de datos estadísticos sobre los fenómenos estudiados de carácter cuantitativo (datos climáticos, demográficos, viviendas, valoración especulativa del suelo, tráfico portuario, usos del suelo, ingresos para la regeneración urbana, delitos, paro, entre otros).

Por medio de la fenomenología, y de manera cualitativa, estudiaremos el paisaje y el conflicto descubriendo e interpretando los fenómenos a través de las percepciones y significados, la emoción y el sentimiento producidos por los autores en cuanto a la pintura y el cine, y la teoría incorporada desde la bibliografía es tomada como un marco de referencia.

El proceso de síntesis permitió unir todos los componentes previamente analizados y, de esta manera, poder descubrir características generales entre los elementos y factores, y de qué manera influyen unos en los otros. Este procesamiento de categorización y ponderación de la información ha posibilitado la confección de mapas, gráficos y el análisis de la entrevista, buscando explicar todas las relaciones con nuevos elementos.

3. Observación mediante trabajo de campo. Método tradicional de recopilación de datos en Geografía. Se basa en la teoría de que la «realidad» está en la apariencia, y por tanto puede aprehenderse directamente a través de la observación. En Geografía humana cuantitativa, esta visión se resume en la aplicación de un cuestionario a una muestra aleatoria de la población para conocer sus rasgos, actitudes, aspiraciones y motivaciones. El trabajo de campo es una variable discreta y estable, que existe independientemente de los analistas, y que por tanto proporciona resultados que podrían ser refutados o verificados por otros. Normalmente se utiliza para establecer las relaciones causa-efecto por las que se puede predecir y controlar el futuro. Por otra parte hay otra visión más etnográfica, que se ocupa más del entendimiento y comunicación, que del objetivo de intervención y predicción. La validez del enfoque no depende de los casos seleccionados para su estudio, puede también incluir la entrevista en profundidad y estos métodos sitúan a los científicos sociales en el mundo social, y reconocen que la realidad se construye -no se descubre- a través del proceso de investigación.
4. Medición. Clasificación de los tipos de datos en el análisis estadístico. Se distinguen en general cuatro niveles: *nominal*, *ordinal*, *de intervalos*, *de cocientes*.
5. Uso de datos estadísticos, lo que ha permitido organizar y clasificar los valores cuantitativos de los indicadores obtenidos.
6. Uso de modelos. A grandes rasgos se puede establecer dos tipos: 1) Por medio de la cartografía se descubren y analizan las relaciones que se establecen entre todos los componentes y la manera en que repercute espacialmente, por medio de una recreación de la realidad. 2) Representación idealizada y estructurada de lo real, es una abstracción. Permite descubrir de manera analógica, aproximaciones selectivas que, a través de la eliminación

de los detalles superfluos o “ruido”, permiten que aparezcan, de manera generalizada, aspectos fundamentales, relevantes o interesantes del mundo real (Gregory et al., 2000, p. 370). Igualmente, con el paso del tiempo, las corrientes teóricas reconocen que muchos aspectos de la sociedad no son susceptibles de tratamiento analítico e incluso aquellos aspectos que sí lo pudieran ser, podrían ser tratados más sensiblemente por métodos no analíticos, con la identificación de procesos esenciales y mecanismos causales en vez de procesos matemáticos y paisajes idealizados.

3.2. Análisis del espacio por medio de las representaciones mentales

Se abordan las representaciones mentales como una forma de analizar el espacio y lo visual desde distintas dimensiones. Por medio de la Geografía de la percepción o de las representaciones mentales se puede realizar un análisis significativo, frente a enfoques descriptivos, que limitan el análisis espacial a una mera descripción de fenómenos naturales y sociales, que dan carácter y personalidad a un lugar. Y frente a planteamientos cuantitativos, que reducen el espacio a una red de arcos y nodos, o a simple geometría, la Geografía de las representaciones mentales considera el territorio como espacio vivido, sentido, valorado y percibido de forma diferente por las personas a través de imágenes mentales e impresiones individuales y colectivas. Por ello se realiza una reflexión sobre la imagen y su visualización como práctica científica y cultural. La revisión de lo visual en la tradición geográfica, el estudio de distintos tipos de “imágenes geográficas” a partir del análisis de casos concretos y la propuesta de herramientas metodológicas de aproximación a las imágenes.

3.3. Análisis del precio de la vivienda

A partir de los datos ofrecidos por la Diputación Foral de Gipuzkoa y su Departamento de Catastro, relativos a los valores del suelo y de la construcción de los bienes inmuebles de naturaleza urbana, se obtiene el precio del valor del metro cuadrado, de los municipios correspondientes a Donostia, Lezo, Errenteria, Pasaia y Oiartzun. En el suelo clasificado como urbano se han identificado los ámbitos que por sus usos característicos vienen determinados en el planeamiento urbanístico en cuanto a tipificación de productos inmobiliarios diferenciados: residencial intensivo, residencial aislado, comercial, oficinas, industrial, etc. A partir de estos ámbitos se han delimitado las zonas catastrales teniendo en cuenta los valores medios de mercado, la presencia y calidad de los servicios, equipamientos y dotaciones, así como la detección de los elementos que cualifican o degradan la trama urbana, que nos permiten definir un valor básico de repercusión uniforme para el uso característico y predominante de cada una de dichas zonas catastrales.

Con base en esa información se recogieron los datos pertenecientes al valor del metro cuadrado útil obtenidos del catastro de la Diputación Foral de Gipuzkoa para los años 2001, 2010 y 2016 ([Mapa 6](#), [Mapa 7](#) y [Mapa 8](#)).

El precio del suelo es la valorización que alcanza el suelo en las diferentes partes de la ciudad. Debido a las características del mercado, los precios del suelo son trascendentes en el espacio urbano y en su análisis. En efecto, como se puede demostrar en este trabajo, hay una competencia muy acusada entre los diferentes usos del suelo por lograr una mayor centralidad, y el precio pagado por ello da cumplida cuenta de la situación. El cálculo del precio pagado por una determinada superficie proporciona el precio unitario del suelo, estimación que es aplicable en el caso de usos del suelo de poca intensidad, como la residencia unifamiliar de lujo o ciertos usos industriales y comerciales periféricos. En las áreas centrales de la ciudad, con mayor densidad edificada, y donde el suelo libre suele ser escaso, se utiliza el denominado precio de repercusión donde se valora el suelo en relación con la superficie edificable, medida está en m² de techo.

3.4. Análisis del cambio de usos entre 1990 y 2018

En este marco, se busca realizar un análisis detallado de los cambios en la ocupación del suelo de la Bahía de Pasaia, comparando en este caso 1990 y 2018 y utilizando las capas de CORINE Land Cover (CLC) como fuente de información. Como es sabido el programa CORINE (*Coordination of Information of the Environment*) nace con el ánimo de recopilar de manera coordinada y homogénea información sobre el estado del medio ambiente y los recursos naturales en la Comunidad Europea desde 1985. Una ventaja es que nos permite obtener una homogeneidad en su contenido temático, evitando posibles errores de imprecisión e inconsistencia.

Por esto se definen las características espaciales que debían tener todas las fuentes cartográficas en este trabajo. El sistema de referencia cartográfico utilizado es el *European Terrestrial Reference System 1989* (ETRS89), sistema recomendado por la Unión Europea para geodatos europeos y sistema de referencia nacional (Real Decreto 1071/2007). Por otra parte, las capas de *Corine Land Cover*, obtenidas en su versión 20, utilizan el sistema de proyección *Lambert Azimuthal Equal Area* (LAEA), sistema recomendado por la Agencia Europea de Medioambiente (EEA) a la hora de realizar información cartográfica para la generación de análisis estadísticos.

El inventario CLC se inició en 1985 (año de referencia 1990), cuyo objetivo fundamental es la captura de datos alfanuméricos y geográficos para la creación de una base de datos sobre la ocupación del territorio en Europa (Bossard et al., 2000). El organismo encargado de coordinar este proyecto es la Agencia Europea de Medioambiente (EEA) a través de la Red Europea de Información y Observación del Medio Ambiente (EIONET). El centro nacional de referencia

en España es el Instituto Geográfico Nacional (IGN), encargado de generar la base de datos, en colaboración con las Comunidades Autónomas y los diferentes Ministerios. Sucesivas actualizaciones se produjeron en 2000, 2006, 2012 y 2018⁵. Consiste en un inventario de cobertura del suelo en 44 clases. La escala de trabajo, en formato vectorial, es 1:100.000, con una unidad mínima cartografiada de 25 ha y un ancho mínimo de 100 m para entidades lineales (autopistas y autovías, vías férreas, canales, por ejemplo). En formato ráster, la resolución espacial es de 50 m de tamaño de pixel.

Otras cuestiones de relevancia en cuanto a la metodología es preguntarnos ¿Por qué el período 1990-2018? ¿Por qué esa agregación de las clases de usos del suelo y no otras?

En un primer momento, se intentó contrastar los usos del suelo de 1975 correspondiente al mapa de cultivos y aprovechamiento del Ministerio de Fomento para cubrir un período de tiempo más amplio y que abarcara el desarrollismo de los años setenta. Sin embargo, esta opción presentaba varias limitaciones. Por un lado, las fuentes utilizadas no eran homogéneas y comparables. A modo de ejemplo, la comparación entre estos dos mapas arrojaba un incremento de las áreas de tierra de labor en zonas urbanas, principalmente cerca de la carretera N-1 o en barrios como Trinterpe, Herrera o Altza. Esto obedece a un cambio en la clasificación general de usos del suelo: en 1975, la legislación del suelo y los planes de ordenación urbana establecían que el espacio inmediatamente adyacente a cualquier carretera se consideraba de uso artificial, igual que la propia carretera; en 2018, en cambio, este espacio se clasifica como suelo urbanizado. Por otro lado, el mapa de 1975 preveía para este espacio usos urbanizables que no se llegaron a materializar, por la elevada cota del terreno (superior a 80 metros), y aprovechando este vacío, en esta zona se instalaron huertas. Finalmente, la menor precisión del mapa de 1975 respecto a la del mapa de 1990, realizado con ortofotos, dificultaba el análisis informático. Considerando estas limitaciones, se eligió el mapa de 1990 en vez de 1975. Los datos del proyecto CLC son, por su calidad y rigor científico, así como por el horizonte temporal que abarcan, los más adecuados para este estudio.

La leyenda CLC ([Tabla 83](#), ver anexo) se considera un estándar a nivel internacional. Es muy útil porque es jerárquica y se puede adaptar según el nivel de detalle o generalización que se desee en cada momento. Por otra parte, es importante tener en cuenta una guía totalmente ilustrada, además de explicar el significado de cada clase, (Kosztra et al., 2019) muestra ejemplos de las categorías y de los problemas que se pueden presentar a la hora de fotointerpretar y dibujar los polígonos en función de los tamaños mínimos cartografiados. Esto es imprescindible para tomar decisiones para la generalización en función de las unidades elegidas.

5 <https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover> consultada el 12/01/2022.

Actual dirección en la cual se pueden descargar las capas en formato shape a nivel europeo.

La comparación de estos datos cartográficos con otras fuentes estadísticas no siempre es sencilla y entrañan errores porque las clases, a veces, no son comparables. Hay que tomarlos con precaución e indicar que su comparación es una aproximación metodológica.

Analizando el [Gráfico 36](#) (tal como aparece en el capítulo III) se puede entender el incremento del uso artificial y de bosques, en detrimento de los otros usos. Se puede conocer las tendencias de cambio de usos del suelo ocurridos por medio de una tabla cruzada o matriz de transición, método propuesto por Pontius et al. (2004) para analizar mapas de usos del suelo por pares temporales [Ilustración 7](#).

Ilustración 7. Matriz de tabulación cruzada entre las clases simplificadas de uso del suelo de 1990 (en filas) y 2018 (en columnas)

EUCLID classes	Description	U.L.C.	AS	MES	GU	INL	IL	PC	IRA	ALV	AEA	GRAS	SIB	TWS	FOR	BOS	BR	SVA	BA	GS	WET	WC	WB	WV		
111, 112, 121, 122, 123, 124, 133	Artificial surfaces	AS	P	IMP	EGL																				IMP	
131, 132	Mine and dump sites	MES		P																						MES
141, 142	Green urban areas	GU		IMP	P																					IMP
151	Non-irrigated arable land	INL				P	IL																			ANL
152, 213, 231	Irrigated land	IL					P																			ANL
201, 222, 223	Permanent crops	PC						P																		ANL
211, 242	Temporary crops	TWS							P																	ANL
213	Agro-forestal land with vegetation	ALV								P																ANL
216	Agro-forestal areas	AEA									P															ANL
221	Non-irrigated arable land	GRAS										P														ANL
222, 223	Shrub	SIB											P													ANL
224	Tree forest with broad-leaf	TWS												P												ANL
211, 312, 313	Forests	FOR													P											ANL
231	Beaches, dunes and sands	BOS														P										ANL
232	Blank rocks	BR															P									ANL
233	Spartan/vegetated sand dunes	SVA																P								ANL
234	Barren areas	BA																	P							ANL
235	Glaciers and permafrost	GS																								ANL
2	Wetlands	WET																								ANL
311	Water courses	WC																								ANL
312	Water bodies	WB																								ANL
321, 322, 323	Water vegetation	WV																								ANL

Los principales procesos de cambio de usos del suelo son indicados con una clave alfabética y de color. Fuente: Pontius et.al (2004).

Se procede a elegir unas categorías por medio de la clasificación Corine nivel 3, ver [Tabla 83](#), con el fin de obtener una estandarización de las categorías para poder realizar el cambio de uso en una matriz de transición, haciendo las correcciones pertinentes. Así, por ejemplo, se obtiene una clasificación de 3 categorías, como se muestra en la [Tabla 1](#) (en nuestro caso, donde en filas se encuentran los usos de 1990 y en columnas los usos de 2018). La función de esta matriz es identificar los cambios, como se aprecia en la fila de ganancias y columna de pérdidas.

Tabla 1. Matriz de tabulación cruzada

		Tiempo 2			Pérdidas	
		Categoría 1	Categoría 2	Categoría 3	Total tiempo 1	
Tiempo 1	Categoría 1	P11	P12	P13	P1+	P1+ -P11
	Categoría 2	P21	P22	P23	P2+	P1+ -P22
	Categoría 3	P31	P32	P33	P3+	P1+ -P33
Total tiempo 2		P+1	P+2	P+3		
Ganancias		P+1-P11	P+2-P22	P+3-P33		

Fuente: Pontius et al. (2004).

Asimismo, se puede obtener el incremento de la superficie a otras coberturas y la pérdida de la superficie original. Cada una de las celdas de la diagonal principal muestra la superficie de cada uso que ha permanecido estable durante dicho período, mientras que el resto de las celdas muestra la superficie que ha cambiado y hacia qué categoría se ha dirigido dicho cambio. Con la información proporcionada por dicha matriz pueden obtenerse, además, valores de ganancias, pérdidas, intercambios, cambio total y cambio neto para cada categoría de uso del suelo. Las pérdidas están expresadas como la diferencia de la categoría *i* entre el Tiempo 1 y el Tiempo 2. Las ganancias están expresadas como la diferencia de la categoría *j* entre el Tiempo 1 y el Tiempo 2. El cambio neto es la diferencia, en valor absoluto, entre las pérdidas y las ganancias de cada categoría. El cambio total es el resultado de la suma de las ganancias y las pérdidas. El intercambio corresponde al doble del valor mínimo de las ganancias o las pérdidas o, lo que es lo mismo, la diferencia entre el cambio total y el cambio neto.

Con los datos obtenidos, el programa lo devuelve en píxeles convirtiéndolo en superficie en hectáreas de las categorías que estamos utilizando (en nuestro caso trabajamos con píxeles de 20 x 20, por lo tanto, tendríamos que multiplicar por 400 y dividir entre 10.000 para convertirlo en Ha), en amarillo tenemos sin cambio o persistencia. Se puede obtener la pérdida de la superficie original a otras superficies, la cual corresponde a la sumatoria de los restantes valores de la fila, en este caso como ejemplo de la fila artificial corresponde con el sumatorio de los valores que no están en amarillo, [Tabla 52](#).

Dado que los mapas utilizados para los estudios de cambios de usos del suelo utilizan el formato ráster, la calibración y también la validación suelen estar basadas en una comparación de píxel por píxel. Dicha comparación puede ser realizada mediante una tabla de contingencia o matriz de confusión, [Tabla 1](#); este es uno de los métodos más utilizados. A partir de esta tabla se pueden extraer múltiples estadísticas, como el coeficiente Kappa.

Kappa es un coeficiente estadístico que se utiliza en análisis multivariantes discretos y expresa el grado de acuerdo entre dos conjuntos de datos categóricos. Indica el acuerdo observado entre estos conjuntos de datos con respecto al acuerdo esperado debido al azar ([Tabla 2](#)). Los valores de este coeficiente comprenden desde 1, que indica un perfecto ajuste, a -1, indicando que no existe ningún ajuste; el valor 0 representa un ajuste igual al ajuste que se obtendría por azar.

Tabla 2. Índice de Acuerdo Kappa (KIA)

Categoría	KIA	
Artificial	0.9118	0.5908
Playas, dunas, arenas	0.8804	0.8909
Bosques	0.8219	0.5824
Zonas verdes urbanas	0.4913	0.2047
Praderas	0.5467	0.8095
Landas y matorrales	0.5808	0.7783
Matorral arbolado	0.0379	0.1237
Embalses	0.79	0.9471

Fuente: Elaboración propia con el programa Idrisi.

Los métodos estadísticos que genera *Idrisi* son el Chi cuadrado, que se utiliza comúnmente para probar relaciones entre variables categóricas y la hipótesis nula por tanto, son independientes. También nos da el valor ($P = 0.001$), tiene prueba suficiente de que esta relación de probabilidad se deba al azar y el de Cramer ($V = 0.7054$) es una estadística de medida de asociación entre dos variables nominales que da un valor entre 0 y 1, se basa en estadísticas de Chi cuadrado de Pearson. Quiere decir que nuestros resultados no fueron hechos al azar y existe una asociación también. El KIA es un índice de acuerdo con el Coeficiente Kappa, esta medida estadística fue introducida por Cohen en 1960 y adaptada para la evaluación de predicción de campos de detección remota en 1983; es un medio para probar dos imágenes si sus diferencias se deben a la casualidad o a un acuerdo real entre las diferentes categorías que generamos, en nuestro caso es de (0.7900).

3.5. Análisis del conflicto por una matriz de actores y el grado de intensidad

En relación con el capítulo IV apartado 2, se analizará el conflicto de usos con una metodología tanto cuantitativa como cualitativa, midiendo su intensidad mediante el examen de la divergencia de opiniones entre actores. Para ello se ha creado una base de datos con el programa *FileMaker*, con cada una de las piezas de *El Diario Vasco*, en su edición digital desde 1998 a 2017, estableciendo los siguientes parámetros para tener en cuenta: fuente, año, sección, página, título. El total de textos periodísticos proporcionados por el archivo del Diario Vasco es de 3.713. La importancia de contar con un buscador permite hacer búsquedas más rápidas por palabras clave. Se han definido los temas de interés (paisaje, puerto, regeneración urbana,

conflicto, etc.) y se han obtenido 145 artículos que sirven para realizar una muestra. Asimismo, se ha creado un apartado sobre intensidad del conflicto, basado en 5 criterios (diálogo de intereses, polémica, tensión, conflicto y ámbito judicial). También se han tenido en cuenta los actores por nombre y actores por tipo. Todos estos elementos son devueltos por el programa en una tabla *Excel*, para poder trabajarlo luego como una matriz de entrada doble y tener en cuenta los diferentes actores y las diferentes escalas (local, regional, nacional o Unión Europea).

3.6. Análisis de la calidad y fragilidad del paisaje

En relación con el capítulo VI apartado 3, para la obtención de un mapa de calidad y fragilidad del paisaje, se han utilizado las siguientes fuentes⁶:

- Modelo digital del terreno (MDT) de alta resolución generado a partir de LIDAR, de la provincia de Gipuzkoa. Archivo ráster con una resolución de 1 x 1 m (2008) Diputación Foral de Gipuzkoa. Refleja la superficie desnuda del terreno y sirve para obtener el *ráster* de pendientes y exposición.
- Ortofoto de 25 cm de pixel de la Comunidad Autónoma del País Vasco, escala 1:5000 (2015) Gobierno Vasco.
- Cartografía vectorial *Corine Land Cover* de la provincia de Gipuzkoa, 1990 y 2018, escala 1:100.000 con una unidad mínima cartografiable de 25 ha y un ancho mínimo de 100 m para entidades lineales (autopistas y autovías, vías férreas, canales, por ejemplo). En formato ráster, la resolución espacial es de 50 m de tamaño de pixel. Se obtiene mediante fotointerpretación sobre imágenes de satélite Landsat en falso color. A partir de ésta, se obtienen los *ráster* de Naturalidad, Cromaticidad, Fragilidad Visual del Uso y la variabilidad de tipos de uso.
- Cartografía vectorial de vías de comunicación de la provincia de Gipuzkoa, escala 1:5000 (2014) Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Cartografía vectorial de patrimonio cultural de la provincia de Gipuzkoa, escala 1:5000 (2014) Diputación Foral de Gipuzkoa. Es necesario destacar el valor intrínseco de los inventarios del patrimonio cultural vasco (Ondarea), que comprende patrimonio construido, arqueológico, mueble e inmaterial, diferenciado por municipio, periodo, siglo, tipologías, descripción, estado de conservación y categorías, entre otras, que permite un análisis de cara a la gestión urbanística y localización de los elementos protegidos por área.
- Población por municipios y secciones censales 2013 de la provincia de Gipuzkoa, en formato vectorial, suministrado por secciones censales. Eustat, escala 1:5000 (2015).
- Intensidad Media diaria por tramo de carretera de la provincia de Gipuzkoa (2011) Diputa-

⁶ Principalmente obtenidas de Diputación Foral de Gipuzkoa: <http://b5m.gipuzkoa.eus/web5000/> consultada el 12/01/2022

ción Foral de Gipuzkoa. Estos datos se extraen de conteos realizados mediante estaciones fijas de aforos de la red a lo largo de todo el año denominadas intensidades medias diarias de tráfico (I.M.D.)⁷.

Se utiliza la metodología propuesta por Estévez González et al. (2012), quien ha diseñado un modelo en la aplicación *Arc Gis 10*, que contempla, por un lado, la calidad y por el otro la fragilidad visual. Asimismo, se pretende ampliar dicho modelo, teniendo en cuenta la aportación de Cacho y Rodríguez (2005) en la propuesta de revaloración paisajística por medio del Patrimonio Histórico, en este caso de la calidad visual de las torres de vigilancia costera, de los caminos que les dan acceso (Camino de Santiago), teniendo en cuenta los monumentos patrimoniales de carácter cultural (principalmente del siglo XIX), con cuencas visuales privilegiadas como son los Torreones del monte Jaizkibel construidos durante la última Guerra Carlista (1872-1876) ([Mapa 49](#), ver anexo), elementos que forman parte de un complejo sistema de control y comunicaciones que se extiende a lo largo de toda la costa. La ubicación privilegiada, con amplias cuencas visuales en razón a su funcionalidad, los convierte en lugares apropiados desde los que observar el paisaje. Además otros monumentos como el Fuerte de San Marcos (1888), o la importancia de los cascos urbanos que cuentan con varios monumentos históricos-artísticos provinciales o bienes de interés cultural entre los siglos XIII y XVIII (basílicas, conventos, casas blasonadas, Casa Consistorial, caseríos) que realzan la valoración del paisaje cultural.

La Evaluación Multicriterio (EMC) es un conjunto de operaciones espaciales para lograr un objetivo teniendo en consideración simultáneamente todas las variables que intervienen, bien sean factores o restricciones (Barredo Cano, 1996). Los pasos seguidos en el proyecto se pueden resumir en: 1) Elección de los criterios, factores y restricciones 2) Normalización de los factores 3) Ponderación de los factores mediante el método Delphi⁸ 4) Suma Lineal Ponderada (SLP). La Suma Lineal Ponderada (SLP) es un Método Multicriterio Compensatorio, en el cual se multiplica cada factor ya normalizado por su peso, y posteriormente se suman los resultados.

$$v_i = \sum_{j=1}^n x_{ij} w_j$$

Donde: v_i es el nivel de adecuación de la alternativa i

w_j es el peso del criterio

x_{ij} es el valor de la alternativa i en el criterio j

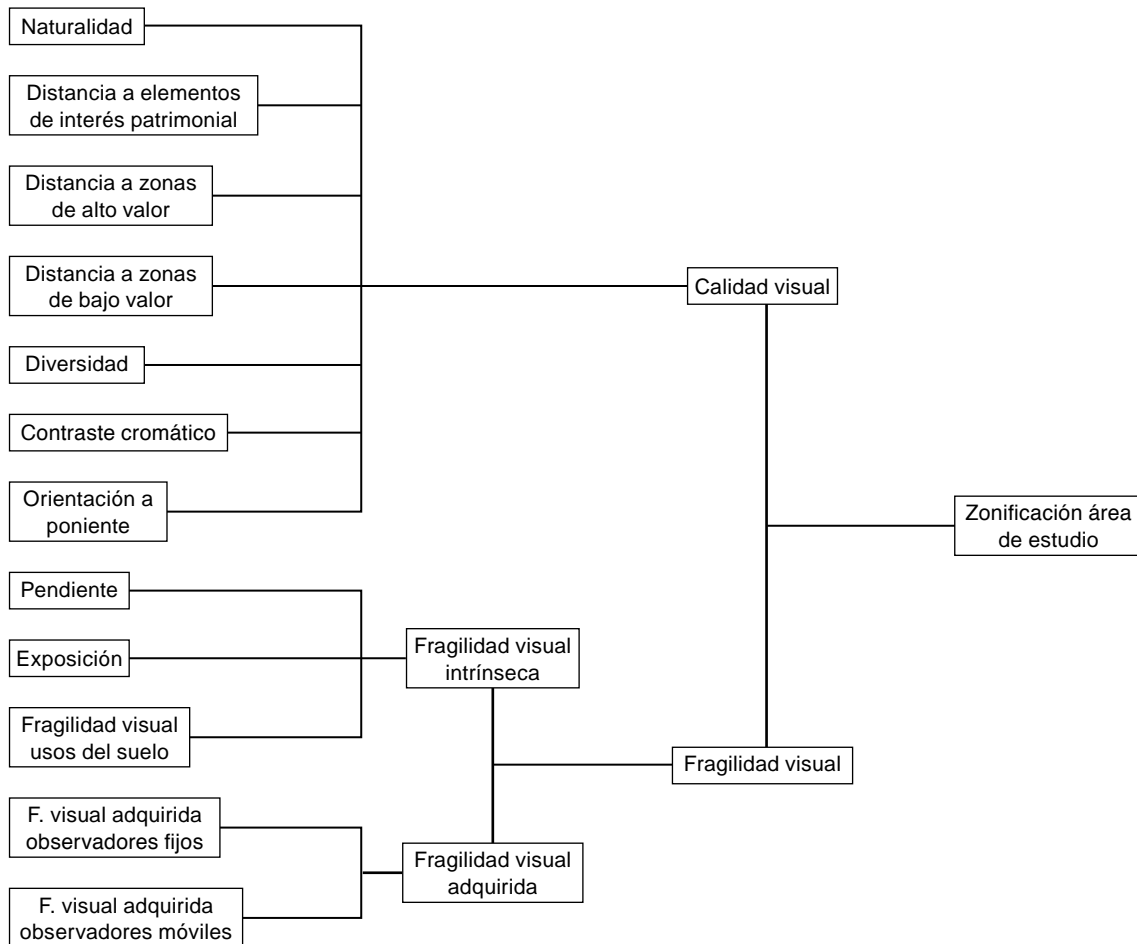
7 Obtenido del Departamento de Tráfico de Diputación de Gipuzkoa: http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DWIBi-deAzpiegiturakWEB/intensidadTráfico.do?cargar=1&js=S&anti_cache=1458932474490 consultada el 12/01/2022.

8 Los pesos se valoran en función del grupo de expertos.

No todos los pesos de los factores son iguales. Las zonas más adecuadas para el objetivo asumen la puntuación máxima, las zonas menos adecuadas asumirán los valores más bajos.

De acuerdo al esquema general propuesto por Estévez González et al. (2012, p. 22), se aporta como variable a desarrollar, la “Distancia a elementos de interés patrimonial”, por lo cual queda el esquema de la siguiente manera:

Ilustración 8. Esquema general de la metodología propuesta



Fuente: Elaboración propia a partir de Estévez González et al. (2012).

Con las variables consideradas de interés se elabora la matriz de calificación (valores reclasificados de 1 a 5) para tener así el mismo rango de valores en todos los parámetros, de forma que el 5 correspondería al mayor grado.

Se entiende como calidad visual, el atractivo visual que se deriva de las características propias de cada punto del territorio, en relación con todas las variables analizadas a continuación. Así para el cálculo de la calidad visual tenemos presente los diferentes atributos:

La Naturalidad: Entendida como la presencia de formas de la naturaleza, más o menos originales y en mejor o peor estado de conservación. Por lo tanto, la escala de valores considera con valor 5 su importancia de mejor conservado respecto a su estado natural que otros como zonas urbanas o infraestructuras. Se reclasifican los usos del suelo: Bosque de frondosas, Bosque Mixto = 5; Tierras de labor, Cultivos permanentes, Zonas húmedas litorales, Bosque de coníferas, Pastizales naturales, Landas y matorrales mesófilos; Matorral boscoso de transición = 4; Prados y praderas = 3; Zonas urbanas, Zonas verdes artificiales no agrícolas, Espacios abiertos con poca o sin vegetación = 2; Zonas de extracción minera, vertederos y de construcción, Zonas de transportes = 1. Ver [Mapa 27](#).

La Distancia a elementos de interés patrimonial: Variable que se quiere aportar por la importancia de considerar a la bahía como un paisaje cultural. Al poder disponer de una capa en formato *shape* con los elementos puntuales de patrimonio cultural, bienes culturales, zonas arqueológicas, se calcula por medio de *Euclidean Distance*, una distancia en torno a 50 m, ver [Mapa 28](#).

La Distancia a zonas de bajo valor: Con respecto a este factor, se ha considerado que la mayor proximidad a un impacto visual de este tipo disminuye la calidad adyacente, por tanto, corresponde asignarle el valor de 5 a las áreas más alejadas de los impactos y, por tanto, de más calidad a este respecto. Ver [Mapa 29](#).

La Distancia a zonas de alto valor: En este caso se consideran con mayor calidad las zonas más próximas a usos del suelo que en el primer apartado, de naturalidad, tomaron valores máximos. Se calcularon áreas de influencia de los usos del suelo considerados, por medio de *Euclidean Distance*, y se definieron reclasificando las distancias en torno a cada elemento en 5 intervalos de 50 metros (valor 5 al intervalo 0-50 y valor 1 a la distancia superior a 200 m). Ver [Mapa 30](#).

La Diversidad de usos: Para evaluar esta diversidad se contabilizó el número de usos del suelo diferentes relacionados con la categoría de naturalidad en una cuadrícula de 1 x 1km de la capa *shape*. Para calcular la diversidad se ha utilizado el comando *variety* dentro del grupo de comandos de análisis de vecindad (*Neighbourhood statistics*) del *Spatial analyst*. Es preciso escoger bien el tamaño del área de búsqueda, puesto que, si ésta es demasiado pequeña, el resultado ofrecerá muy poca heterogeneidad. Ver [Mapa 31](#).

Contraste cromático: Se considera que un uso del suelo que posea contrastes cromáticos en distintas épocas del año poseerá una calidad visual mayor. Por tanto, se reclasifica de esta manera: Bosque Mixto, Bosque de frondosas = 5; Matorral boscoso de transición, Cultivos permanentes, Zonas húmedas litorales = 4; Zonas verdes artificiales no agrícolas, Tierras de labor, Prados y praderas, Bosque de coníferas, Landas y matorrales mesófilos = 3; Espacios abiertos con poca o sin vegetación, Pastizales naturales, Zonas urbanas, Zonas de extracción minera, vertederos y de construcción = 2; Zonas de transportes = 1. Ver [Mapa 32](#).

La Orientación a poniente: Se incluye un factor que incrementa la calidad visual del punto según su orientación al Oeste. La importancia de este factor se debe a la influencia de la luz al atardecer. La herramienta es aspect de 3D Analyst, considerando los valores comprendidos entre (≥ 247.5) & (≤ 292.5). Ver [Mapa 33](#).

Para evaluar la **Calidad visual**, [Mapa 34](#), se puede calcular la media ponderada asignando diferentes pesos según el parámetro. Para este ejemplo, si consideramos que la Naturalidad y la Diversidad son los factores más importantes en la calidad del paisaje, podrían ser ponderados de la siguiente forma:

$$\text{Calidad} = 0.30 \cdot \text{Nat}_{\text{pai}} + 0.10 \cdot \text{Dist}_{\text{pat}} + 0.10 \cdot \text{Prox}_{\text{v5}} + 0.10 \cdot P_1 \\ \cdot \text{Div}_{\text{pai}} + 0.10 \cdot C_{\text{crom}} + 0.10 \cdot \text{Or}_w$$

La fragilidad visual, tiene en cuenta la cantidad de observadores potenciales de una zona, por tanto, es una sumatoria como se muestra en la fórmula:

$$\text{Fragilidad Visual} = \text{Fragilidad visual intrínseca} + \text{Fragilidad visual adquirida}$$

La Fragilidad Visual Intrínseca (F.V.I), [Mapa 38](#), está formada por:

- **La Exposición**, [Mapa 37](#): con el MDT de la zona de estudio y la herramienta aspect, generando una reclasificación con los siguientes valores:
 - Orientación Norte (0-45) y (315-360), se llamará Umbría deben ser 1.
 - Orientación Sur (135-225), se considera Solana y adquiere en valor de 1.25.
 - Media solana Este (45-135), se considera Media solana Este y adquiere en valor de 1.05.
 - Media solana Oeste (225-315), se considera Media solana Oeste y adquiere en valor de 1.15.

El criterio de darle mayor valor a la orientación Sur, Solana, se debe a que es una superficie un 25% más frágil visualmente que una situada en Umbría. Así mismo, en las exposiciones Este y Oeste, se entiende que el sol de la tarde incide en ella, tornándola más frágil, en contraposición en el Este, se obliga a esa misma hora a una visión a contraluz y con sol bajo, por lo que se dificulta mucho más la observación directa de la superficie.

- **La Pendiente:** se ha considerado que cuanto mayor es la pendiente, mayor es la susceptibilidad al deterioro, y por lo tanto existe una mayor fragilidad. Se ha reclasificado en 5 intervalos los valores de las pendientes calculadas con el comando *slope* a partir del MDT. El valor 5 corresponde a pendientes superiores al 50% y el valor 1 a pendientes inferiores o iguales al 5%. Ver [Mapa 35](#).
- **La Fragilidad Visual Intrínseca de los usos del suelo:** en este caso se parte de la información de usos del suelo, a cada categoría se le asigna su valor correspondiente entre 1 y 5: Bosque de frondosas, Bosque Mixto = 5; Tierras de labor, Cultivos permanentes, Zonas hú-

medas litorales, Bosque de coníferas, Pastizales naturales, Landas y matorrales mesófilos; Matorral boscoso de transición = 4; Prados y praderas = 3; Zonas urbanas, Zonas verdes artificiales no agrícolas, Espacios abiertos con poca o sin vegetación = 2; Zonas de extracción minera, vertederos y de construcción, Zonas de transportes = 1. Ver [Mapa 36](#).

Estos componentes se combinan según la siguiente fórmula:

$$F.V.I. = 0.33 \cdot \text{Pend} \cdot 0.33 \cdot \text{Exp} \cdot 0.33 \cdot FVI_{\text{USO}}$$

Finalmente, la Fragilidad Visual Adquirida (**F.V.A**), o también conocida como incidencia visual, está formada por la FVA de observadores fijos y observadores móviles:

- **La fragilidad visual adquirida correspondiente a los núcleos de población (observadores fijos).** Ver [Mapa 39](#).

Es la sumatoria de los “n” puntos fijos y depende de las cuencas visuales (CV), la distancia de estos a la zona (d) y de la población censada en dicho núcleo (P), en nuestro caso se utilizan los núcleos de población por secciones censales y como punto de observación no es el centroide, sino un punto que marca el centro de la lámina de agua, en donde todas las miradas se dirigen a él (d). Obtenidos por la siguiente fórmula:

$$FVA_{\text{obs.fijos}} = \sum_{i=1}^n (d_i \cdot CV_i \cdot P_i)$$

- **La Fragilidad Visual Adquirida de vías (observadores móviles).** Ver [Mapa 40](#).

Igual que en el caso anterior, se situarán observadores teóricos, se utilizan la Intensidad media diaria por tramos de carretera (T), las cuencas visuales (CV) y la distancia de estos a la zona (d).

$$FVA_{\text{obs.móviles}} = \sum_{j=1}^n (d_j \cdot CV_j \cdot T_j)$$

Se tiene en cuenta que la $FVA = FVA_{\text{obs.fijos}} + FVA_{\text{obs.móviles}}$

Ver [Mapa 41](#). Llegamos a la Fragilidad Visual, ver [Mapa 42](#), en este caso con igual ponderación

$$FV = 0.5 \cdot FVA + 0.5 \cdot FVI$$

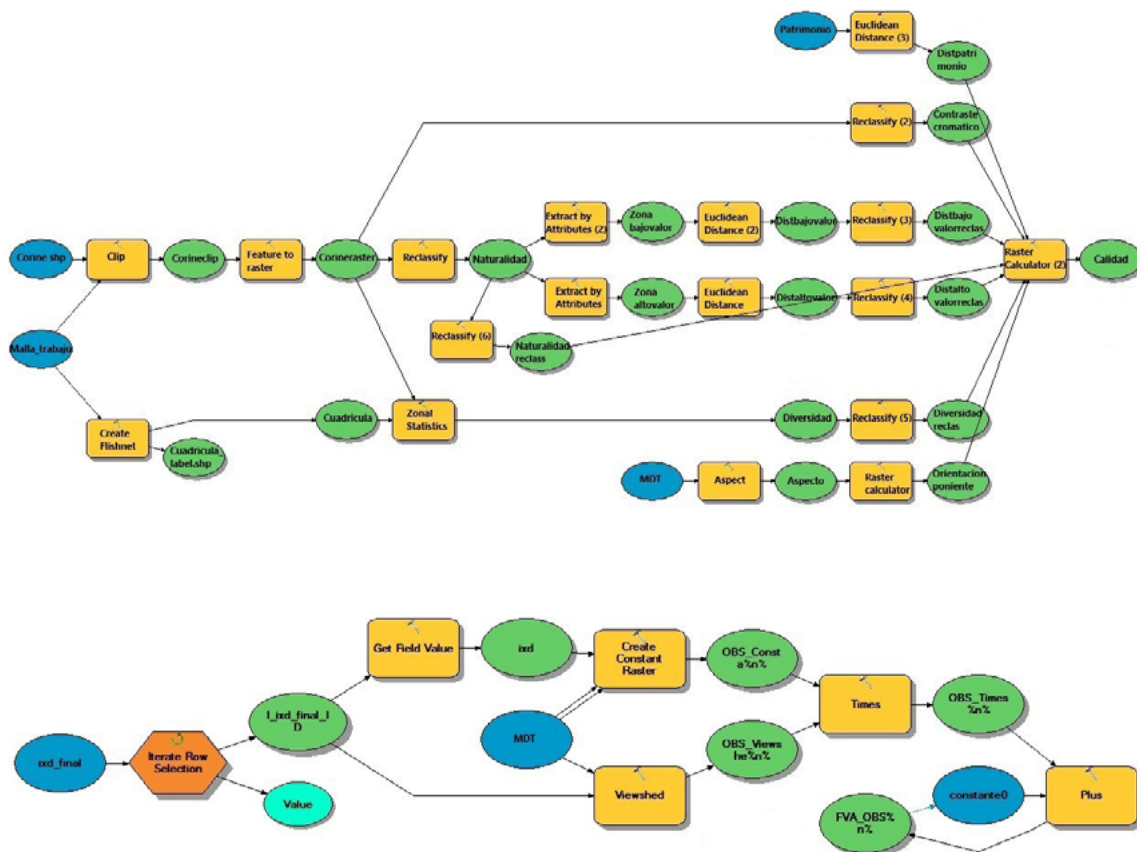
- **La Zonificación final**, ver [Mapa 43](#), está compuesta por la Fragilidad y la calidad visuales. El resultado es un ráster con valores de 1 a 5.

$$\text{Zonificación final} = 0.6 \cdot FV + 0.4 \cdot CV$$

Simply se realiza la suma ponderada de la FV y de la Calidad (CV), esta última por tener parámetros subjetivos se pondera con 0.4 frente al 0.6 de la FV.

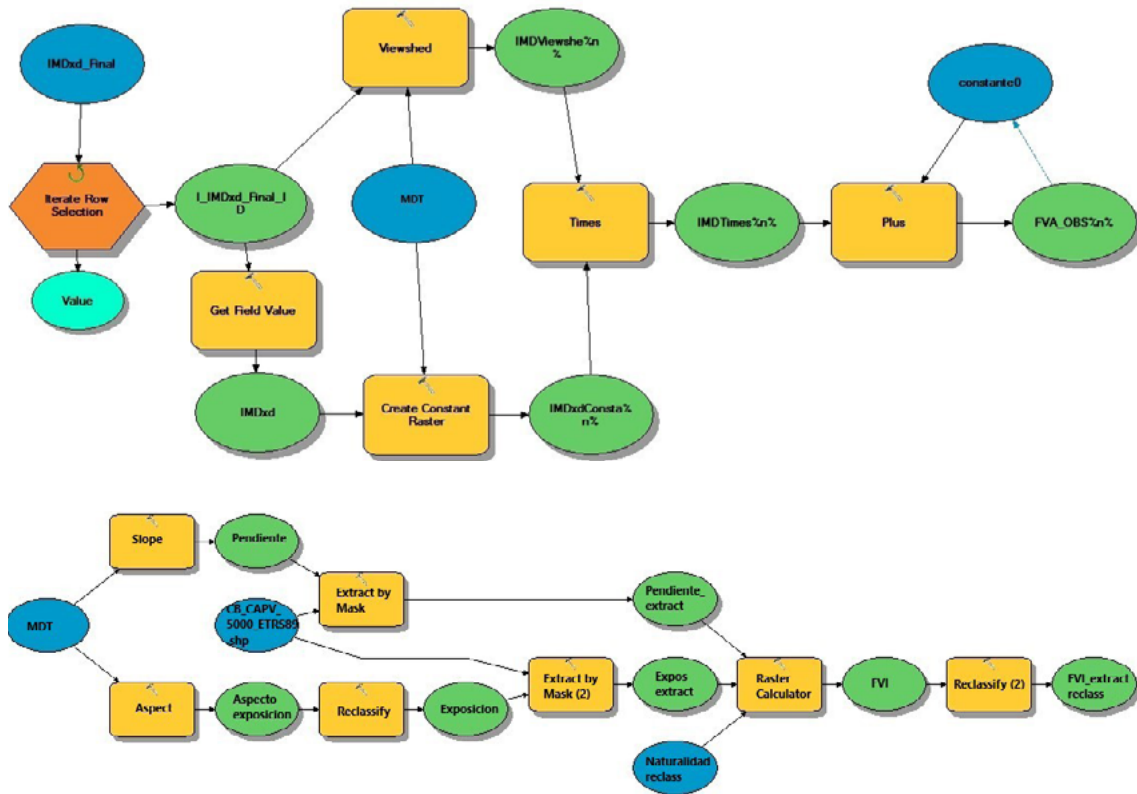
La utilización del *Model builder* como herramienta es fundamental para desarrollar el cálculo de la Fragilidad Visual Adquirida, con las respectivas cuencas visuales y su sumatoria ([Ilustración 9](#) e [Ilustración 10](#)).

Ilustración 9. Modelo para el cálculo de F.V.A. observadores fijos



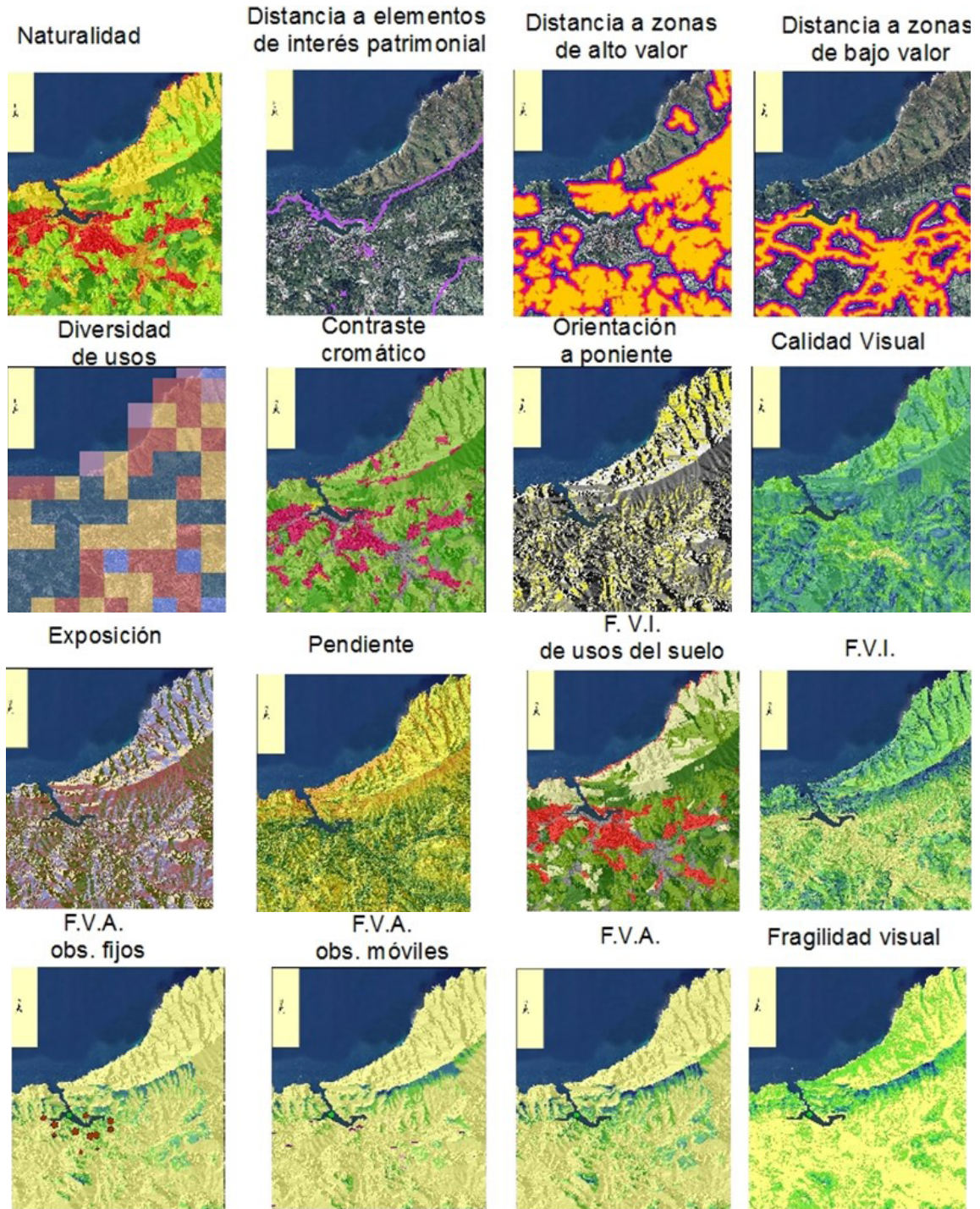
Fuente: Elaboración propia a partir del modelo desarrollado por Estévez González et al. (2012).

Ilustración 10. Modelo para el cálculo de F.V.A. observadores móviles



Fuente: Elaboración propia a partir del modelo desarrollado por Estévez González et al. (2012).

Ilustración 11. Secuencia de mapas de la metodología propuesta



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a escala 1:5.000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

3.7. Análisis de las entrevistas a informantes cualificados

Debido a la complejidad del análisis de las entrevistas, este método requiere una contextualización, así como también necesita de una aproximación cualitativa para comprender los pormenores de las relaciones entre los distintos actores. En esta dirección en el siguiente apartado empezamos planteando algunas vicisitudes del uso de técnicas de análisis cualitativas. La recolección de datos mediante entrevistas a los diversos actores ha sido la principal técnica que se ha utilizado para recabar información a lo largo de nuestra investigación. Esto implica dar relieve al saber tácito de los expertos/actores, los cuales se consideran especialistas e informantes cualificados de diferente perfil (miembros de asociaciones y movimientos vecinales, profesionales sanitarios, urbanistas, arquitectos, residentes en el entorno de la bahía) que se expresan con sus prácticas cotidianas. Alrededor de la conversación, la entrevista, la observación participante, la etnografía, las historias de vida, entre otras técnicas cualitativas aplicadas a la investigación, nos acercamos a una reflexión profunda sobre las relaciones entre el contexto de análisis y el objeto de estudio, así como los sujetos que se encuentran vinculados a este. El investigador ya no es un individuo que decide de antemano qué va a medir y de qué manera lo va a hacer. La toma de conciencia alrededor de los significados y las prioridades de los grupos y sujetos analizados pasan a un primer plano. Así, todas las preguntas de las encuestas han de tener una unidad de tratamiento metodológico y sentido respecto al eje argumental conductor de la tesis.

Las preguntas iniciales ([Tabla 3](#)) con las que parte el analista, derivadas de la literatura especializada, el análisis del contexto o la reflexión teórica, pueden y deben ser transformadas mediante el proceso de contacto con la realidad estudiada.

Tabla 3. Entrevistas realizadas y cantidad de respuestas

Tema	Dimensión	Preguntas	Respuestas	
Paisaje	Elementos más destacables		15	
	Elementos negativos		11	
	Cambios en el paisaje	¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que han desaparecido?	13	
	Análisis de las tendencias	¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que han surgido nuevos?	22	
		¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que estén amenazados?	23	
	Preferencias y aspiraciones paisaje	¿Qué paisajes, elementos o atributos del paisaje protegerías? (Estén o no actualmente protegidos)		22
		¿Qué paisajes, elementos o atributos del paisaje crees que hay que gestionar y administrar mejor de cómo se está haciendo ahora?		30
		¿Qué medidas o mecanismos de gestión aplicarías para mejorar el estado de dichos paisajes y elementos?		30
		¿Qué elementos o atributos del paisaje limitarías, prohibirías o incluso eliminarías?		30
	Patrimonio		12	
	Relación Puerto-Ciudad	¿Qué pasaría si el puerto no existiera?		31
		¿El puerto es un problema para la ciudad?		28
		¿En qué medida la vida de la gente está ligada al puerto?		29
		¿Cómo es la accesibilidad a las áreas portuarias?		28
¿Cómo son las cuestiones ligadas al ambiente, tanto del área portuaria como del espejo marítimo?		27		
¿Cómo es la organización de la red de las infraestructuras de transporte?		29		
Gobernanza	Agentes		¿Quiénes son en su opinión los principales agentes?	29
	Opinión sobre el cambio		¿Qué opinas sobre el cambio posible de una regeneración urbana?	29
	Acuerdos	¿Por qué no se ponen de acuerdo las diferentes administraciones en la regeneración de la Bahía de Pasaia?		29
		¿Cómo afecta al resto de la bahía?		16
		¿Y cuáles son los principales puntos de desacuerdo?		25
		¿Y cuáles son los puntos de acuerdo sobre los que se puede construir?		27
	Participación	¿Cómo ha sido la participación de las distintas administraciones, Puerto, Gobierno Vasco, Diputación, Municipios?		23
		¿Qué es lo que hacen para que entren en conflicto?		23
		¿Qué es lo que tienen ambos para que puedan intercambiar? o ¿En que deberían ceder unos y otros?		26
		¿Cómo alcanzar los acuerdos?		24
		¿Existe participación ciudadana, en las propuestas tomadas?, ¿en la definición de las operaciones de regeneración?, ¿en la gestión? ¿en el control y evaluación de los resultados?		27
¿Existe una relación de los distintos agentes/instituciones?		25		
Puerto	¿Cómo hacer viable un puerto pequeño en un mundo globalizado?		31	

Fuente: Elaboración propia.

La metodología cualitativa en estos momentos se encuentra en una posición sorprendente e imprevista, debido a su renovado interés que tiene en las ciencias sociales. Con esta metodología, los procesos interpretativos se tornan más personales en orden de “comprender la realidad” por medio de la observación detallada y próxima a los hechos y con una serie de técnicas interpretativas que pretenden describir, decodificar, traducir y sintetizar el significado, –no la frecuencia– de hechos que acaecen más o menos naturalmente en el mundo social, se utiliza el lenguaje de los conceptos y las metáforas más bien que los números y los test estadísticos, el de las viñetas, las narraciones y las descripciones, posee un lenguaje básicamente conceptual y metafórico. Su modo de captar la información no es estructurado sino flexible y desestructurado, por medio de entrevistas en profundidad.

Su procedimiento es más inductivo que deductivo, el cual parte de los datos para intentar reconstruir un mundo cuya sistematización y teorización resulta difícil y, por último, se intenta captar todo el contenido de experiencias y significados que se dan en un solo caso; la orientación no es particularista y generalizadora sino holística y concretizadora (Ruiz Olabuénaga, 2012, p. 22). El autor advierte que, al utilizarse juntamente con la metodología cuantitativa, esta combinación recibe el nombre de triangulación, la cual permite relacionar los distintos datos para contrarrestar la riqueza y la fiabilidad de unos con las de los otros. De este modo, las diferencias brotadas del contraste pueden llegar a ser tan reveladoras como las coincidencias; de ahí la función de enriquecimiento que persigue la triangulación. Sus objetivos son el enriquecimiento (por medio de la apertura a las vías de información y a los modos de interpretación) y el control de calidad (por medio del contraste entre informaciones o interpretaciones coincidentes lo mismo que discordantes) (Ruiz Olabuénaga, 2012, p. 112).

Se eligió la entrevista como la herramienta metodológica preferida por los investigadores cualitativos. Esta suele ser practicada en su modalidad abierta y no estructurada, pero en nuestro caso, se habla de entrevista semiestructurada, debido a la cantidad de preguntas, ya controladas de antemano que se ha realizado por medio de un esquema, ver anexo cuestionario.

Se han realizado treinta y ocho entrevistas en profundidad, a personas que han sido seleccionadas por su implicación en la temática, características sociales, educativas, ámbito de incidencia y cargo.

Tabla 4. Listado de entrevistados, ámbito del agente, institución, cargo y edad.

ID	Nivel	Nombre y apellidos	Ámbito del agente	Ámbito de incidencia	Cargo	Edad	Participación
E1	Local	Xabier Agote	Institución	Museo Albaola	Director	55	Entrevista
E2	Foral	Joseba Larzabal Goizueta	Arquitecto de Ordenación del Territorio Diputación	Urbanismo	Jefe Técnico	60-70	Entrevista
E3	Local	Xabier Obeso	Pintor-Artista	Escuela propia.	Artesano	68	Entrevista
E4	Local	María Victoria Marticorena Erdocia	Aux. de Enfermería	Geriátrico	Enfermera	50-60	Entrevista
E5	Local	Juan Mari Beltrán	Músico y musicólogo	Museo de la música	Director	72	Entrevista
E6	Foral	Miguel Ángel Crespo Rico	Diputado Ordenación Territorio Guipúzcoa	Ordenación del Territorio. Servicio de Planificación Territorial	Director General de Ordenación del Territorio	60	Entrevista
E7	Estatad	José Ignacio Espel Fernández	Expresidente Autoridad Puerto Pasaia	Puerto Pasaia	Expresidente	70-80	Entrevista
E8	Local	María Lourdes Odriozola Oyarbide	Historiadora y documentalista	Cuenta propia. Cultura y educación	Historiadora	55	Entrevista
E9	Local	Isusko Vivas Ziarrusta	Universidad. Docente e Investigador	UPV- Bellas Artes	Profesor/Investigador	44	Entrevista
E10	Local	Txema Hernández	Geólogo	Fundación Cristina Enea	Director Gerente	49	Entrevista
E11	Local	José Miguel Edeso	Universidad	Universidad del País Vasco UPV/EHU	Docente e Investigador	61	Entrevista
E12	Local	Jakoba Errekondo	Agrónomo y Paisajista	Cuenta propia.	Agrónomo	57	Entrevista
E13	Local	Luis Martínez Garate	Ingeniero telecomunicaciones	Fundador y miembro de Iturralde y Nabarralde	Jubilado	70	Entrevista
E14	Local	Mikel Navarro	Universidad	Deusto. Economía	Catedrático/Investigador	64	Entrevista
E15	Local	Jesús Mari Alquezar	Asociación. Club Vasco del Camping	Ocio y tiempo libre	Presidente	70-80	Entrevista
E16	Local	Enrique Santiago	Asociación Ikuska	Cultura	director de escena y gestor cultural	50-60	Entrevista
E17	Local	Rosa García Orellan	Universidad. Docente e Investigador	Universidad de Navarra. Antropología	Docente e Investigador	59	Entrevista
E18	Local	Pio Pérez Aldasoro	Universidad.	Universidad del País Vasco UPV/EHU	Docente e Investigador	56	Entrevista
E19	Local	José Luis Polo Francisco	Agente Propiedad Inmobiliaria	Empresario	Presidente API	50-60	Entrevista
E20	Estatad	José Manuel Cortizo Alonso	Dirección General Marina Mercante. Capitanía marítima	Puerto Pasaia		50-60	Entrevista
E21	Estatad	Félix Garcíandía Tellería	Presidente de la Autoridad Portuaria	Puerto Pasaia		55	Entrevista

ID	Nivel	Nombre y apellidos	Ámbito del agente	Ámbito de incidencia	Cargo	Edad	Participación
E22	Local	Mikel Iriondo Aranguren	Universidad. Docente e Investigador	Universidad del País Vasco UPV/EHU Departamento de Filosofía de los Valores y Antropología Social	Docente e Investigador	64	Entrevista
E23	Local	Iñaki Arrieta Urtizberea	Universidad. Docente e Investigador	Universidad del País Vasco UPV/EHU Departamento de Filosofía de los Valores y Antropología Social	Docente e Investigador	54	Entrevista
E24	Local	Fernando Nebreda Díaz de Espada	Oarsoaldea, S.A. - Agencia de Desarrollo Comarcal	Comarca Oarsoaldea	Director General	50-60	Entrevista
E25	Autonómica	Antonio Aiz Salazar	Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes	Departamentos Desarrollo Económico e Infraestructuras Gobierno Vasco	Político Gobierno Vasco	59	Entrevista
E26	Local	Isaskun Suberbiola	Asociación ITSAS GELA	Museo Mater	Directora del museo	40-50	Entrevista
E27	Local	Ander Lasa Gallurralde	Empresario LASANAVAL		Ingeniero naval	50	Entrevista
E28	Local	Marco Segurola	Empresario	LKS. Urbanismo	Director	50-60	Entrevista
E29	Local	Juan Carlos Alduntzin Juanena	Alcalde de pasajes por EH (1999-2003).		Político	57	Entrevista
E30	Francia	Marc Moulin	Eurorregión Nouvelle Aquitaine-Euskadi-Navarre		Director, GECT	50-60	Entrevista
E31	Local	Izaskun Gómez Cermeño	Alcalde de Pasajes por PSOE (2003-2007, 2015-2019, 2019-...)		Político	54	Entrevista
E32	Local	Fernando Segura	Periodista	El Diario Vasco	Periodista	50-60	Entrevista
E33	Local	Beatriz Herreras	Ondartez Cultura-Patrimonio y Gestión	Cultura y educación	Historiadora especialista en Patrimonio Industrial	50-60	Entrevista
E34	Local	Eduardo Malagón Zaldúa	Universidad. Docente e Investigador	Profesor Universidad Empresariales	Economista	50-60	Entrevista
E35	Local	Kepa Corta Murua	Oficina Estratégica de Donostia–San Sebastián		Director/Coordinador	50-60	Entrevista
E36	Local	Iñigo Rodríguez Vidal	Universidad.	Universidad del País Vasco UPV/EHU Departamento de Arquitectura	Docente e Investigador	40-50	Entrevista
E37	Local	Manuel González Baragaña	Fundación Cristina Enea	Director Técnico Observatorio de la Sostenibilidad	Director	60-70	Entrevista
E38	Local	José María Legarda (presidente de la gestora municipal entre 1977 y 79)	Alcalde de Pasajes (1977-1979)	Ayuntamiento	Político, jubilado	70	Entrevista

Fuente: Elaboración propia.

La etapa de codificación se realizará por categorías de frases (estas a su vez tendrán en cuenta su frecuencia, su diversidad, su riqueza de contenido, etc.). Todo esto permite efectuar dos tareas más concretas:

- Establecer las relaciones entre las diferentes categorías, que van a ser registradas en los gráficos, tanto cualitativos como un mapa cognitivo y cuantitativos por medio de gráficos de barras o tortas.
- Señalar los conceptos sensibilizadores, que destacan por la importancia que les atribuye el entrevistado.

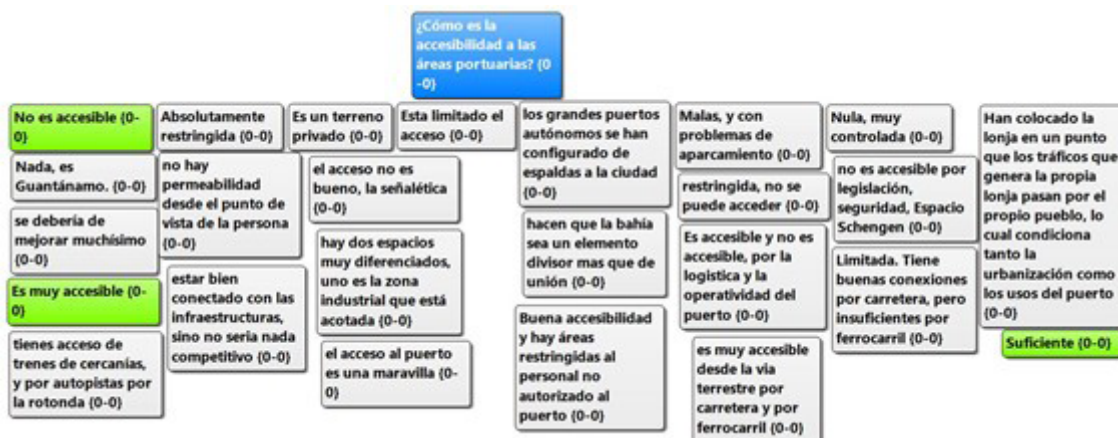
3.7.1. Pasos en la elaboración de un mapa cognitivo

La propuesta que se sigue, de acuerdo con Ruiz Olabuénaga (2012, p. 231), tiene los siguientes pasos, ver ejemplo [Gráfico 1](#):

1. Se señalan los conceptos-eventos nucleares-críticos de todo el relato, (en gris).
2. Se elaboran las categorías pertenecientes a, y comprensivas de, estos núcleos, con lo que se procede a codificar⁹ todo el relato a partir de estas mismas categorías.
3. Se inspecciona de nuevo el relato para detectar los clústeres de conceptos (eventos) que pasan a constituir categorías sustantivas o variables densas, obtenidas a partir de los conceptos concretos del individuo entrevistado.
4. Se establecen las relaciones (conexión-oposición y jerarquización) existentes entre estas categorías, con la que se puede diseñar un diagrama conceptual del relato.
5. El diagrama (relaciones, jerarquía, dirección) permite alcanzar una visión globalizadora a modo de Gestalt, que ofrece tentativamente el constructo individual.
6. Se posibilita la inclusión (en nuestro caso en color verde) de palabras nexos que ayudan a unir con la teoría, por la cual como una matriz de doble entrada se puede leer de izquierda a derecha, de arriba-abajo o viceversa.
7. Se llega a un modelo final, que puede ser sometido a control por colegas para su confirmación.
8. Se enriquece el mapa con colores, flechas, densidades, que enriquecen su contenido informativo.
9. Se teoriza sobre este universal concreto y se elabora la definición de la situación y la visión particular del mundo que contiene.

⁹ La codificación implica además de identificar experiencias o conceptos en segmentos de los datos (unidades), tomar decisiones acerca de qué piezas “embonan” entre sí para ser categorizadas, codificadas, clasificadas y agrupadas para conformar los patrones que serán empleados con el fin de interpretar los datos.

Gráfico 1. Ejemplo de análisis de entrevista



Fuente: Elaboración propia.

Se utiliza para el análisis de las entrevistas el programa Atlas.ti, programa desarrollado en la Universidad Técnica de Berlín por Thomas Muhr, para segmentar datos en unidades de significado; codificar datos y construir teoría (relacionar conceptos, categorías y temas). El investigador agrega los datos o documentos primarios (texto) y con el apoyo del programa los codifica de acuerdo con el esquema que se haya diseñado. Por su versatilidad es utilizado en todos los campos de ciencias sociales, que utilizan técnicas cualitativas y que el conocerlo, nos lleva a pensar de una forma especial debido a que utiliza una serie de procedimientos que, a través de la inducción genera una teoría explicativa de un determinado fenómeno estudiado. En este sentido, los conceptos y las relaciones entre los datos son producidos y examinados continuamente hasta la finalización de su estudio. Strauss y Corbin (1990) aseguran que si la metodología se utiliza adecuadamente reúne todo el criterio para ser considerada rigurosa como investigación científica; tomado de Cuñat Giménez (2007).

3.7.2. Análisis de contenido por medio de palabras-clave

En la actualidad existen numerosos programas de análisis de texto que facilitan la lectura y contabilización de palabras, para realizar una nube de palabras, como en el [Gráfico 2](#), donde se observan aquellas que más aparecen en el corpus de la entrevista:

“Paisaje”, “puerto”, “elementos”, “atributos”, “preferencias”, “cambios”, “tendencias”, “aspiraciones”, “industrial”, “conservación”, “análisis”, “territorio”, “actividad”, “gestión”, “Pasaia”.

Estas, debido a que son frecuentes, tienen una íntima vinculación con el modelo que se utiliza en este trabajo. Esta nube de palabras puede servir para una primera aproximación para dar relevancia a los temas en los que emergen los conceptos en función del valor que le dan los entrevistados.

Tabla 5. Fuentes cartográficas utilizadas

Autor	Título	Fecha publicación	Escala	Archivo	Referencia bibliográfica
Tiburzio Spannocchi	Diseño de las Cercanías de Fuenterrabía	1597	[ca. 1:5.700]. 1.000 pasos comunes [= 12,2 cm]	Archivo General de Simancas	(Goienetxe Patrón, 2013)
Teixeira Albornoz	Puerto del Pasaje en "Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos"	1634	Sin escala	Biblioteca Nacional de Viena	(Pereda Espeso y Marías Franco, 2002; Teixeira, 2002)
Gandolfo, Teixeira Albornoz y Sotto	Puerto del Pasaje	1636	Dos mil pies de tercia de vara	Museo Naval de Madrid	(Pereda Espeso y Marías Franco, 2004)
Sin firma	Mapa que comprende Lezo, Errenteria, Oiartzun, Irún, y Fuenterrabía	1783	Sin escala	Archivo de la Real Cancillería de Valladolid	(Izagirre Igiñiz, 1994)
Felipe Crame	Breve descripción de la ría o puerto de los Pasages en la Provincia de Guipúzcoa	1761	Escala de 400 Toefas	Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército.	(Orella Unzué y Gómez Piñero, 1994a)
Felipe Crame	"Plano de la Ría y puerto de los Passages y de las poblaciones situadas en su costa, según se hallaban el año de 1760"	1761	Escala 1:3.900	Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército.	(Orella Unzué y Gómez Piñero, 1994b)
Vicente Tofiño de S. Miguel	Plano del Puerto de Pasages situada su embocadura en la latitud N 43° 20' 10" y longitud de 4° 21' 30" al E. de Cádiz	1788	[ca 1:4.084]. 1/2 milla marítima [=22,58 cm]	Museo Naval de Madrid	
José del Solar	"Plano del puerto de Pasages". Estudio sobre la urgencia del dragado de la bahía, con graves problemas de enfangamiento.	1802	Escala 1:4.000	Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército.	(Orella Unzué y Gómez Piñero, 1994a)
José Vargas y Ponce.	"Mojón en San Marcos que divide Errenteria y San Sebastián".	1805	Sin escala	Cartoteca Histórica del Servicio Geográfico del Ejército.	(Orella Unzué y Gómez Piñero, 1994a)
J. Oyanguren y rotulado por P. Pérez, Copia del original de 1858 firmado por Alejandro Planell	"Plano del Castillo, Puerto de Pasages y sus inmediaciones"	1851	Escala 1:5.000	Cartoteca Histórica del Servicio Geográfico del Ejército.	(Orella Unzué y Gómez Piñero, 1994a)
Sin firma	Mapa topográfico de la jurisdicción de San Sebastián.	1860	Sin escala	Ayuntamiento de Donostia	http://www.altza.info/bilduma/pdf/L10919.pdf
Sin firma	"Plano de la bahía y canal de Pasaia" Observaciones: Tolosa: Imp. y Lit. de I. Duras y Cía.	1888	Escala 1:5.000	Cartoteca Histórica del Servicio Geográfico del Ejército.	(Orella Unzué y Gómez Piñero, 1994b)

Autor	Título	Fecha publicación	Escala	Archivo	Referencia bibliográfica
Riudavets, José y Rodrigo, José	Plano del puerto de Pasages : formado con presencia de los mejores datos antiguos y modernos / sirviendo de base el levantado en 1787 por el Brigadier de la Armada D. Vicente Tofiño ; J. Riudavets litografió	1874	Escala [ca.1:5000]1 milla [= 34,7 cm] y 2000 metros [= 37,5 cm].	Madrid: Dirección de Hidrografía	http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=441550
Comisión Hidrográfica	Plano del Puerto de Pasaia: copia del plano levantado por la Comisión Hidrográfica con las mejoras establecidas hasta el año de 1909	1909	Escala [1:5.000]. Metros [=12 cm]	Sociedad General del Puerto de Pasaia	
San Sebastián: Artes Gráficas "Gut-enfelder"	Plano del puerto de Pasaia	192?.	Escala [1:5.000]. Metros [= 11,5 cm] Millas [=14,5 cm]	Museo Naval de San Sebastián	
Instituto Geográfico Nacional	Mapa Topográfico Nacional 1:50.000 (MTN 50)	1940-42/1952-53/1977	Escala 1:50.000	Instituto Geográfico Nacional	http://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/buscadorCatalogo.do?codFamilia=02307
Instituto Geográfico Nacional	Ortofoto del Territorio Histórico de Gipuzkoa	1946, 1954, 1977	Escala 1:5.000	Instituto Geográfico Nacional	http://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/buscadorCatalogo.do?codFamilia=02307
Comunidad Autónoma del País Vasco	Ortofotos del PNOA	2016	Escala 1:5.000	Comunidad Autónoma del País Vasco	https://www.geo.euskadi.eus/servicios-de-descarga/webgeo00-content/es/

Fuente: Elaboración propia, links consultados el 12/01/2022.

En cuanto a la cartografía histórica es importante tomar en consideración su metodología. Dado el carácter técnico de los mapas y planos, estos han sido realizados por ingenieros-geógrafos, cartógrafos y dibujantes especializados, en su mayor parte, que trabajaban para el servicio oficial de los ejércitos del estado español y francés. Debido a los conocimientos en el arte de la representación: en primer lugar al uso de la perspectiva y de la proyección geométrica sobre el plano y, en segundo lugar, la idea de la triangulación del espacio. Obtienen así, las medidas apropiadas en la representación sobre el papel. Se puede ver cómo los dibujantes nos han dejado un patrimonio importante de vistas y de paisajes de la zona que se ha podido recopilar.

Ilustración 12. Vue perspective de la côte, prise depuis le Soccoa, jusqu'au C. Figuiet [...]; Vue perspective de la rade de Fontarabie, entre le cap Figuiet et le cap Arredas [...]; Vue de l'entrée du port de Passage, jusqu'au cap Figuiet [...]; Vue de la rade de St. Sébastien



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Auteur: Génillion, Jean-Baptiste-François (1750-1829). Cartographe Date d'édition: 17.
 Fuente: Tomado de Gallica: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531427578>, consultada el 12/01/2022.

El paisaje actual no es casual, las imágenes mostrarán una mejor delimitación topográfica, arquitectónica y humana, la vida cotidiana, las costumbres e ideologías incluso los sentimientos y las emociones que los habitantes que pasaron por ese lugar transmiten en sus relatos.

Por tanto, el paisaje refleja lo que somos en esa evolución conjunta, compuesta por la relación directa de las personas y los pueblos, con el mar, de la interacción de innumerables generaciones a través de los siglos. También de estos puertos procedían los marinos y pescadores que tripularon aquellas naves.

Uno de los documentos más importantes de estas primeras fechas corresponde a la obra del cosmógrafo portugués Pedro Texeira titulada *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos*, volumen manuscrito fechado en 1634, realizado por encargo de Felipe IV. En ella se puede observar una visualización de la costa a vista de pájaro que simula una perspectiva aérea

desde el mar, [Ilustración 13](#), representando pictóricamente el relieve, los accidentes geográficos, la configuración urbana y hasta los valores paisajísticos (Pereda Espeso y Marías Franco, 2004, p. 136 y ss.). Es importante resaltar como este autor al hablar del puerto resalta la comodidad de construir o contener “Bajeles de alto bordo”.

Ilustración 13. Puerto del Pasaje



Pedro Texeira.

*Fuente: Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos,
1634. Biblioteca Nacional de Austria [Viena].*

Como mapa importante para el trazado de los caminos desde Gaintxurizketa a Irún y Oiartzun, nos sirvió la [Ilustración 14](#), que se ha encontrado en dos versiones diferentes.

Ilustración 14. Mapa topográfico de los términos situados entre las villas de Lezo, Errenteria y Oiartzun, y las ciudades de Fuenterrabía e Irún (Gipuzkoa)



Fuente: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, PLANOS Y DIBUJOS, DESGLOSADOS, 31. Fecha: 1803, copia de uno anterior de 1783. Tomado de <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/1592003> consultada el 12/01/2022.

Los mapas y cartas marinas, de estas épocas tienen una gran riqueza artística y gráfica, pero también, no olvidemos, eran grandes instrumentos de poder en una época marcada por la pugna entre las casas gobernantes de las monarquías absolutas, las guerras religiosas y las disputas por el dominio de los mares, de las rutas comerciales y los nuevos territorios.

Ilustración 15. Plan du Passage

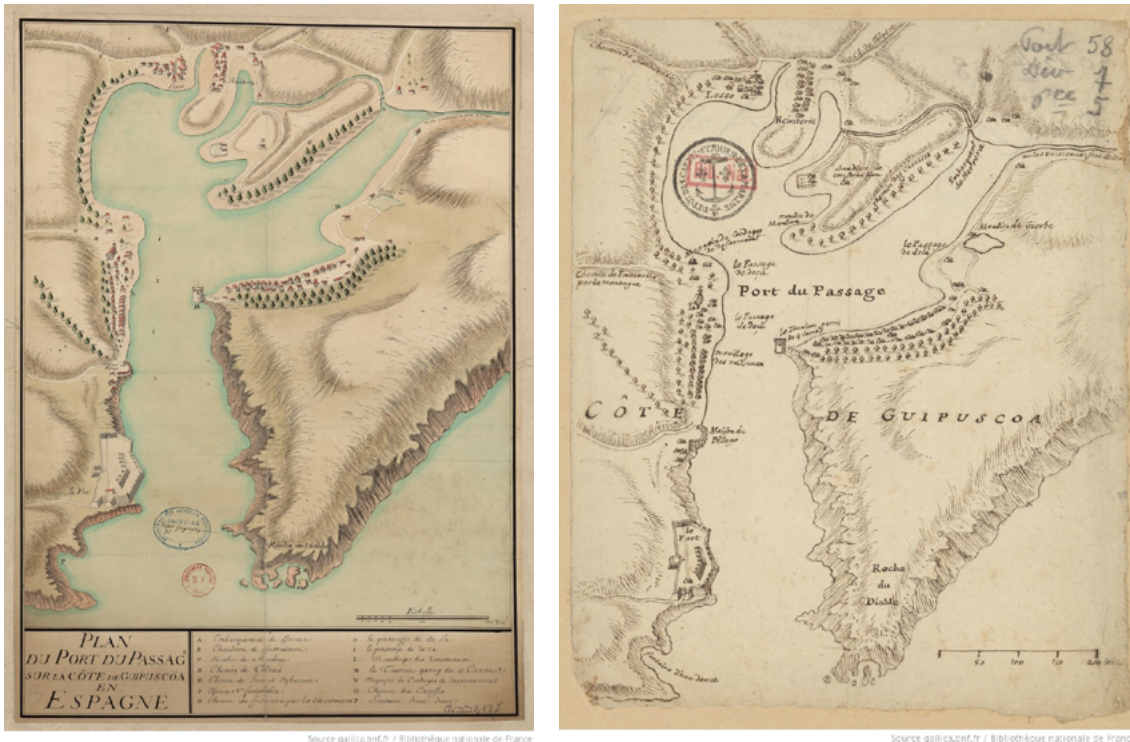


Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Fuente: Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 58 DIV 7 P 3 D Couverture : Espagne – Pays Basque Couverture : W 1°57' / N 43°19'.
Appartient à: [Division 7 du portefeuille 58 du Service hydrographique de la marine consacrée au port de Passage au Pays Basque]. Tomado de <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531430480> consultada el 12/01/2022.

El relieve, como en este caso muy pronunciado, se ha tenido presente desde la antigüedad, dibujando perfiles de las montañas sobre papel plano. Posteriormente, se dibujan “normales”, que consisten en hacer unos trazos normales a las curvas de nivel, indicando las líneas de máximas pendientes del terreno. El dibujo de roquedo se utiliza, también en los escarpados y curvas de nivel muy acentuados. Las curvas de configuración, método empleado por Francisco de Coello, por ejemplo, consiste en dar mayor densidad a las zonas de mayor pendiente. Actualmente se utiliza el sombreado para dar la impresión de relieve

Ilustración 16. Plan du port du Passage sur la côte de Guipúzcoa en Espagne - 1700-1799.



Fuente: Appartient à : Collection d'Anville. Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans , GE DD-2987 (1669) Format : 1 plan : ms. col. ; 47 x 33,5 cm. Tomado de <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53056372r> y su parecido, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53143049f> consultada el 12/01/2022.

En relación con la vegetación y los cultivos, su representación presenta una dificultad, pero siempre se ha tenido en cuenta para representar con exactitud la densidad de la vegetación en los montes y los valles, determinando ciertos cultivos arbóreos u otros cultivos como manzanales, los robles, los castaños, los frutales, los maizales, los prados o las marismas, lugares de barro que se cubren con la marea de altura de 10 a 15 pies, etc.

El urbanismo histórico, representado en los mapas, resalta el impacto humano concreto en los siguientes puntos: los núcleos de población, las calles, los accesos, las edificaciones de importancia (fuertes, murallas, iglesias, ermitas). Así como otros edificios aislados, caseríos, los cementerios, pertenecientes a actividades económicas, o a el puerto, como son los molinos, las minas, las estaciones, talleres, astilleros donde se construyen galeones, o el lugar de embarque de La Herrera, fuentes de agua dulce para el aprestamiento de los buques, la cordelería o el depósito desarmadero, el lugar de amarre de los barcos o fondeaderos de las naves, el lugar donde se le da tratamiento contra las termitas a los mástiles, el astillero de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, astilleros particulares y astilleros del rey, los puentes, embarcamientos de hierro y viales como los caminos desde Lezo a Fuenterrabía, el camino de carrozas hacia San Sebastián, el ferrocarril, o militares como la torre cubierta con cuatro cañones o también los torreones, las plataformas para una ba-

tería de cañón, las divisiones administrativas, o la línea de sondeo que marca las aguas que se quedan en baja mar hacia marzo de 1702, etc.

Estos planos han sido realizados por ingenieros franceses y españoles desde 1780 a 1788 para dibujar los límites entre Francia y España. Estos mapas denotan la forma de entender el territorio y la cultura, por lo que pretendemos realizar un estudio del paisaje desde un punto de vista cultural como fuente de información para documentar la intervención en el paisaje a través del tiempo por medio de la mirada artística, las representaciones gráficas, pictóricas y literarias del paisaje costero.

4. Marco teórico

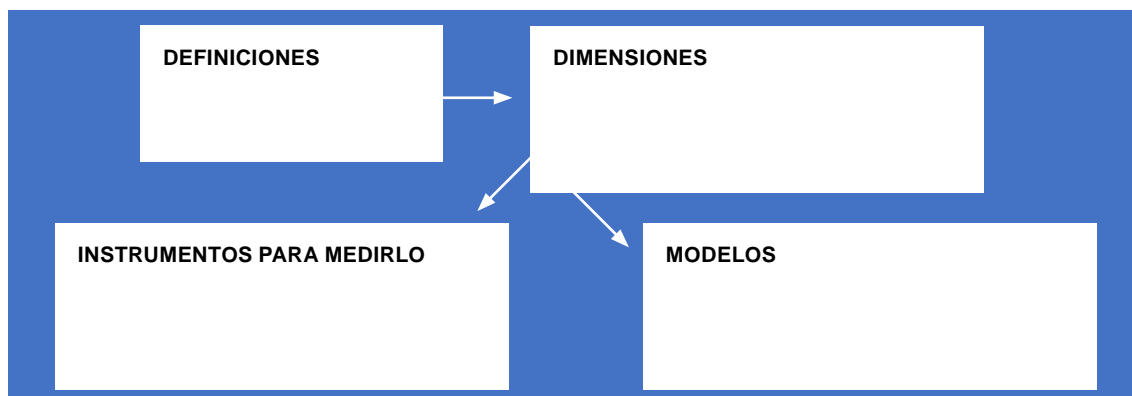
En este apartado se pretende aproximar al lector, de manera progresiva y reflexiva, a una serie de conceptos y términos que constituyen una constante durante todo el texto. Múltiples disciplinas, entre ellas la Geografía han incorporado a su bagaje epistemológico el estudio del conflicto, el paisaje, la gobernanza, la participación ciudadana y la relación puerto-ciudad. Por esta razón se presenta una aproximación a los referentes teóricos desde los que se han abordado los estudios territoriales por las diferentes disciplinas científicas que tienen como objeto de estudio las sociedades del pasado como las del presente y su relación con el medio. Esta aproximación aportará las bases epistemológicas fundamentales en las que se basará esta investigación.

Se realizará un breve repaso sobre el marco teórico por medio de un mapa conceptual, método sugerido por Creswell (2005), desarrollando la revisión de la literatura y el marco teórico. La definición del paisaje, sus tendencias y escuelas destacadas desde el siglo XX a la actualidad se utilizó debido a que representa el área central del estudio, su relación con la Ordenación del Territorio no siempre coincidente y la metodología a utilizar, los cuales hacen viable la investigación aportando herramientas para formar un discurso narrativo.

La teoría del conflicto y la gobernanza muestran la relación entre los diversos actores que no se ponen de acuerdo permitiendo por medio de mapas y gráficos aportar herramientas de análisis y llegar como conclusión a la importancia de la negociación y del diálogo. Se trabajará también sobre lo urbano, su evolución, el patrimonio cultural, la manera de tratarlo en los planes urbanísticos y la relación puerto-ciudad, que permite desarrollar una trayectoria de maritimidad, modelo que puede ser utilizado para comparar con otros puertos a nivel mundial. Otro tema será el de la reacción de la sociedad civil, la cual pide que se la tenga en cuenta en la Ordenación del Territorio y, por último, la política portuaria y la concepción actual del puerto, su relación con el Arco Atlántico y una abundante bibliografía que servirá como marco teórico. Tales palabras-clave dieron fruto a la búsqueda de referencias a través de las distintas bases de datos. A tales efectos, el presente apartado se estructura en las siguientes secciones, ver [Ilustración 17](#). las cuales se podrán observar de manera sintética en los diferentes mapas conceptuales de la literatura académica:

- Definiciones, características y enfoques de los distintos conceptos.
- Dimensiones y factores concebidos como parte del concepto.
- Modelos o esquemas empíricos sobre sus causas y efectos que sirven de síntesis.
- Instrumentos para medirlo.

Ilustración 17. Mapa conceptual



Fuente: Elaboración propia.

4.1. El concepto de paisaje y las tendencias destacadas en Geografía: corrientes o paradigmas teóricos

En el presente apartado se pretende revisar la evolución del concepto de paisaje y las tendencias destacadas en Geografía, para ello se usa la estructura de tres tratados fundamentales (Frolova y Bertrand 2006); (Paül i Carril et al., 2011) y (Gómez Zontano y Riesco Chueca, 2010) que van a guiar en el armazón de este marco teórico.

La primera aproximación se centra en las distintas raíces etimológicas (Maderuelo, 2005, pp. 24-26). En este contexto, en varias lenguas el significado es parecido, pero no idéntico. El significado de la palabra procede etimológicamente del sustantivo latín *pagus*, que según Coromines (2008) su significado genérico es el de “campo” o “tierra”, aunque también tiene otras acepciones como pueblo, aldea, o distrito, país y paisaje. Las raíces lingüísticas latinas, derivan en palabras como en francés: *paysage*; italiano: *paesaggio*; portugués: *paisagem*; catalán: *paisatge*. En las lenguas germánicas, existen otros términos con otra raíz etimológica, como en alemán: *landschaft*; inglés: *landscape*; holandés: *landschap*; danés: *landskab*... Por tanto, se trata de un ámbito territorial (*land* = tierra) en el que la impronta humana y cultural se ha puesto de manifiesto.

Los estudios del paisaje cuentan con una larga trayectoria geográfica, debido a que es una disciplina que está situada en relación con la sociedad y el medio ambiente, ya desde finales del siglo XIX y hasta mediados del siglo XX, en el que su objeto de estudio era la naturaleza y la sociedad. Comprendía un estudio global del medio físico y humano. Numerosos geógrafos en las últimas décadas del siglo XX, Schluter y Sauer, Troll, Tricart, Sorre, Zonneveld, Juillard, Brunhes, Bertrand, Dollfus, Santos, entre otros¹², han abordado y construyen el concepto de paisaje, pero se torna un concepto polisémico, por lo cual dar una sola definición de paisaje no es nada sencillo.

12 Para una mayor comprensión del tema, ver Capel Sáez (1988).

Ilustración 18. Expresiones de conflicto

Fuente: Elaboración propia.

Posteriormente en las décadas de 1950 y 1960 se pierde progresivamente su carácter integrador produciéndose una división en dos componentes, el físico y el humano y su consecuente subdivisión en subcampos (Geomorfología, Climatología, Hidrología, etc.). Sin embargo, fueron otras ciencias auxiliares las que volvieron a descubrir la Geografía física como una materia integrada bajo la apariencia de la ciencia del medio ambiente (Frolova y Bertrand, 2006, p. 255). Es así como destacan la Ecología y la Geología como las competidoras más cercanas de la Geografía. Esta última no puede ignorar a las anteriores, pero es el carácter global que sobresale por encima de las demás ciencias lo que permite metodológicamente hablando acercarse a los hechos ambientales y sociales como un sistema a diferentes escalas temporales y espaciales, surgiendo el estudio del paisaje con un carácter integrador, temas que se han tenido en cuenta para la elaboración del capítulo segundo.

El paisaje considerado como un “conjunto de objetos y de fenómenos que se repiten regularmente sobre la superficie terrestre, está ligado a la vez a hechos “visibles”, que se remontan a la experiencia común de la observación y a la aprehensión de fenómenos inaccesibles a la intuición del hombre, como la estructura del espacio geográfico” (Frolova y Bertrand, 2006, p. 257).

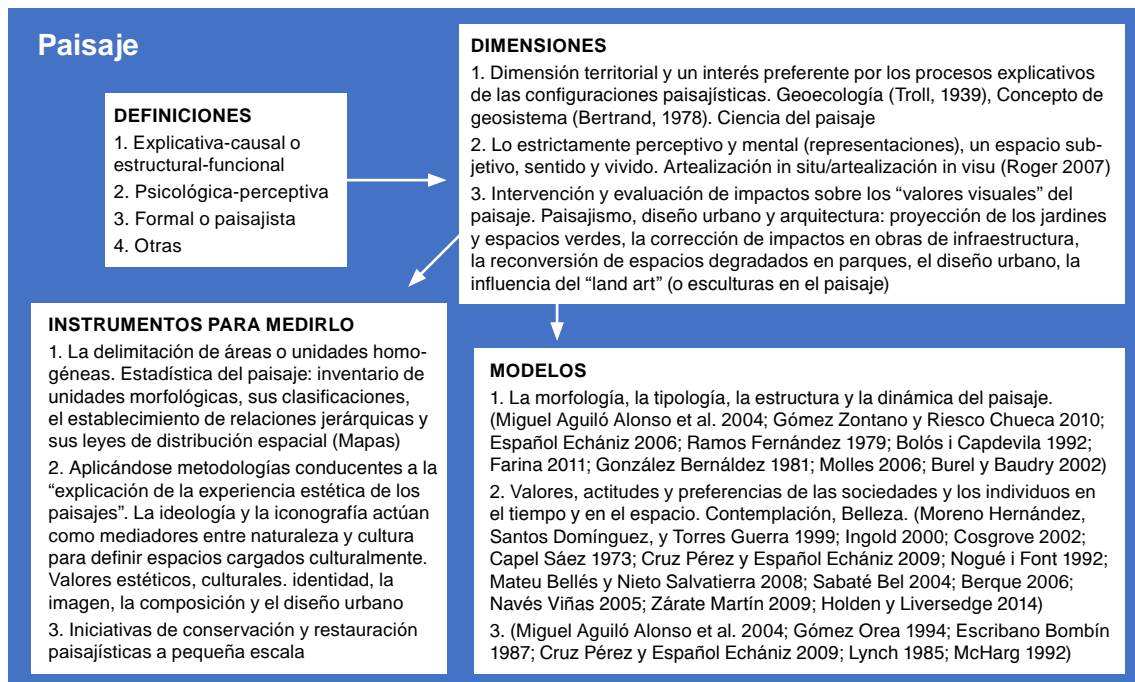
Es una manifestación externa, imagen, indicador o clave de los procesos que tienen lugar en el territorio, ya correspondan al ámbito natural o al humano. Y como fuente de información, el paisaje se hace objeto de interpretación: el hombre establece su relación con el paisaje como receptor de información y lo analiza científicamente o lo experimenta emocionalmente¹³ (ver [Mapa 63](#), [Mapa 64](#), [Mapa 68](#)).

¹³ Para ampliar el marco teórico ver: (Maderuelo, 2005).

Otro término de profundo significado es territorio, porción de tierra perteneciente a una nación o región o superficie terrestre, transformada o no por la sociedad. Es decir, el paisaje es una materialidad visible que debe producir una percepción. Es en este sentido que se puede decir que el paisaje le añade valor al territorio (Paül i Carril et al., 2011, p. 14).

La polisemia del concepto hace muy variada la manera de abordarlo por las diferentes escuelas y enfoques de estudio. De hecho, el objeto de análisis es el mismo, la realidad territorial, y lo que varía es el objetivo y la forma de estudio, obteniéndose aspectos distintos pero complementarios del conjunto.

Ilustración 19. Mapa de la literatura sobre paisaje



Fuente: Elaboración propia.

Algunos autores tratan de explicar objetivamente la combinación de factores humanos y naturales que, de forma sistémica, interactúan para dar forma a los paisajes que son observables por el individuo que se sitúa fuera de la escena. La delimitación de áreas o unidades homogéneas será uno de los instrumentos metodológicos básicos. En donde realizan un análisis de las características y valores visuales y de actuación en materia de prevención y corrección de impactos. “*Manifiestan una clara dimensión territorial y un interés preferente por los procesos explicativos de las configuraciones paisajísticas –La causalidad del paisaje–, por sus formas de distribución espacial y sus “estructuras”, y por la identificación y caracterización de unidades de paisaje y tipos de paisajes en el territorio*”. (Mata Olmo, 2002, p. 38)

Siguiendo los principios de la escuela alemana de la descripción geográfica comparativa, fundada por Alexander von Humboldt (1769-1859) y Carl Ritter (1779-1859), los geógrafos intentan englo-

bar la realidad geográfica, natural y humana, en un doble sentido, espacial y metodológico. Las fuentes de esta nueva Geografía remontan a las experiencias heredadas de épocas precedentes: a los relatos de viajes y de las expediciones científicas, a las descripciones utilitarias de los militares, ingenieros, geólogos y médicos, y a la estadística, completados posteriormente con estudios económicos y agronómicos (Frolova y Bertrand, 2006, p. 260). Por lo tanto, en la segunda mitad del siglo XX la investigación físico-geográfica será cada vez más positivista y se abrirá progresivamente a los modelos cuantitativos que puedan resolver algunos problemas del medio ambiente, orientados por modelos matemáticos y estadísticos de la realidad física y humana, que podremos tratar en la realización de cierta cartografía en la cual se tienen presentes estos indicadores para mostrar una calidad y fragilidad del paisaje, como tendremos ocasión de observar en el capítulo sexto; pero como comentamos a continuación, en nuestro trabajo también adquiere relevancia la idea de sistema como se observa en la [Ilustración 144](#).

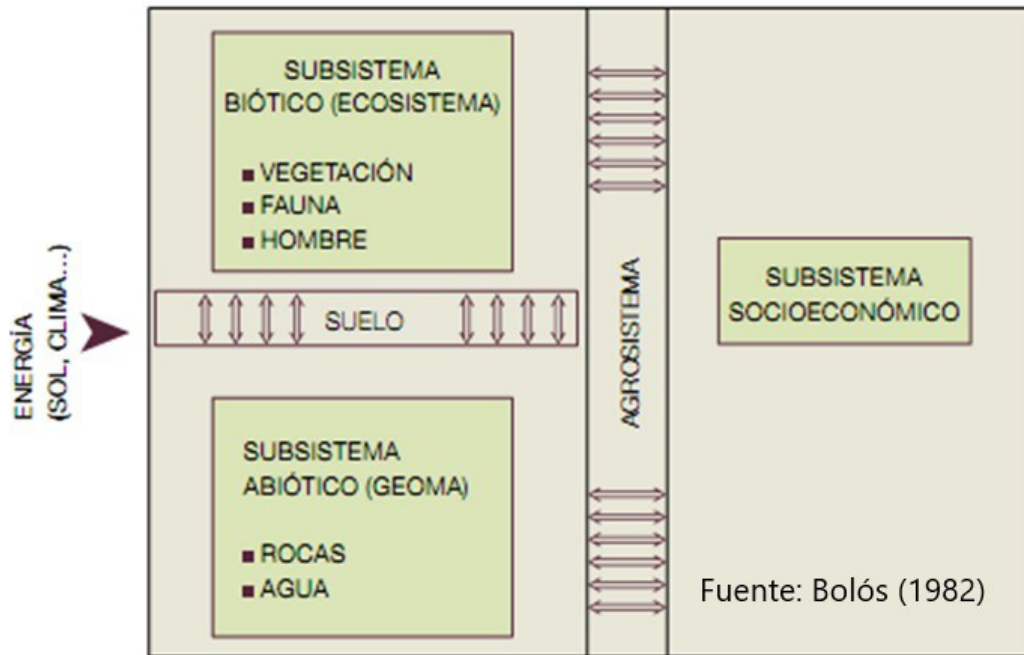
La consideración conjunta de los componentes y procesos que tienen lugar en el paisaje conduce a una visión ecológica o sistémica (Ramos Fernández, 1979, pp. 13-23). El paisaje natural es la expresión de hechos ecológicos complejos que surgen de la relación necesaria que se establece entre los seres vivos y su hábitat. Esta es la idea de sistema propuesta por Bertalanffy: elementos interrelacionados entre sí y con el todo al que pertenecen (Higuera Arnal, 1999, p. 90). Los sistemas se componen de conjuntos de elementos y de las relaciones existentes entre ellos, pero no solo son el producto resultante de su adicción, sino que forman un todo que trasciende la mera suma de las partes. Bertrand propone una clasificación taxonómica de los paisajes en seis niveles: zona, dominio, región natural, geosistema, geofacies y geotopo¹⁴, que no ha sido unánimemente aceptada.

En España, la denominada ciencia del paisaje comienza a tener sus principales desarrollos a partir de mediados de los setenta y, por tanto, las mejoras analíticas y conceptuales para la comprensión y tratamiento del paisaje y su puesta a disposición como herramientas útiles de la Ordenación del Territorio no se generalizarán hasta los ochenta. Como ha sido señalado:

“La ausencia de un concepto claro de paisaje y las dificultades que entraña su tratamiento [...] ha condicionado este tardío desarrollo de las metodologías para su análisis. La amplia gama de aspectos que abarca el paisaje ha llevado a una multiplicidad en los enfoques de estudio, muchos de ellos complementarios, estando aún pendiente el problema de conseguir un cuerpo de conocimiento y unas metodologías prácticas consistentes” (Aguiló Alonso et al., 2004, p. 481).

¹⁴ Para una ampliación de este tema consultar (Navés Viñas, 2005), que ha publicado el original de 1968 (*Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, 1968, tome 93, fac.3, pp. 249-272*).

Ilustración 20. El geosistema y sus componentes



Fuente: Tomado de Gómez Zontano y Riesco Chueca (2010, p. 92).

Posteriormente adquiere cada vez más los rasgos del modelo científico abstracto, (paisaje-objeto) que se aleja progresivamente de la dimensión sensible del paisaje (paisaje-sujeto) o cultural, y estará cada vez más objetivado, [Ilustración 20](#). No obstante, una contradicción se oculta en el centro mismo de la noción de paisaje, que es a la vez objeto de la realidad espacial y sujeto de la percepción. Esta dualidad va a dar lugar en el siglo XX, a continuas discusiones entre los geógrafos sobre su definición, sobre la morfología de su estructura y sobre sus métodos de estudio. En las últimas décadas del siglo XX se intenta aproximar el paisaje-objeto al paisaje-sujeto (Frolova y Bertrand, 2006, p. 261), llegando al significado de paisaje entendido en el Convenio Europeo (2000).

El sistema GTP (geosistema-territorio-paisaje) propuesto por Bertrand en la década de los 90 del siglo XX, se compone de tres entradas y de tres líneas que determinan tres subconjuntos con finalidades distintas:

“el medio ambiente como fuente (source) “natural”, más o menos antropizado: es el concepto de “geosistema”; el medio ambiente como recurso (ressource) socioeconómico: es el concepto de “territorio” y el medio ambiente como (ressourcement) cultural: el retorno a las fuentes, el de las miradas cruzadas, social e individual, es decir, el paisaje en sentido estricto, el de las representaciones y de las emociones, de la simbología y del sueño, confiriéndole así un valor ético y espiritual”.

Comenta el autor que se busca ordenar y formalizar elementos considerados diferentes y se resuelve tanto la ruptura entre naturaleza y cultura como la ruptura entre material e ideal (Bertrand, 2010, p. 28).

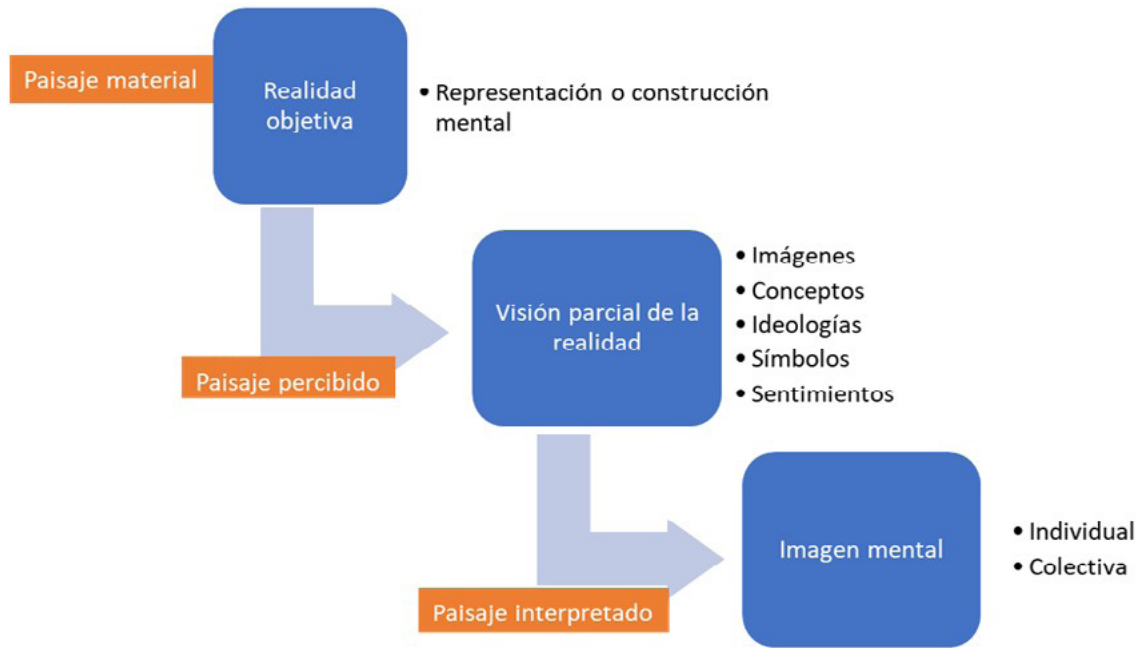
Desde la Psicología ambiental se destaca el modo en que el paisaje es percibido por quienes observan y se sitúan de este modo dentro de la escena. A partir de la década de 1970 emerge, principalmente desde la óptica de la Geografía humana, una concepción antitética. Esta nueva concepción ignora, a su vez, el componente material y formal del paisaje y solo acepta como paisaje lo estrictamente perceptivo y mental, esto es, las representaciones; el paisaje es entendido como un espacio subjetivo, sentido y vivido. Es, ante todo, “un fenómeno que tiene lugar en la mente del observador y un recurso fundamental para el funcionamiento psicológico” (Mata Olmo, 2002, p. 38), y que provoca sensaciones y emociones cambiantes y únicas en cada persona¹⁵. A partir del surgimiento de la Geografía de la percepción y de la Geografía humanista, esta nueva noción del paisaje se va construyendo de un modo progresivo y continuado, como tenemos ocasión de observar en la [Ilustración 21](#). La imagen producida por una obra de arte adquiere un valor singular, sobre todo al considerar que hay un elemento de conexión entre el hombre y su entorno. Se trata de un pensamiento humanista, influido por corrientes de pensamiento existencialistas y fenomenológicas desde los años 70 del pasado siglo, sobre todo de dos de sus principales representantes: E. Husserl (1859-1938) y Sartre (1905-1980) que se preocupan sobre todo por el conocimiento de las imágenes mentales que rigen las relaciones entre los individuos, las instituciones y los espacios¹⁶.

Desde la mirada de la Geografía se parte de dos hechos fundamentales, como se observa en la [Ilustración 21](#): la realidad objetiva no existe, es una representación o construcción mental que se materializa en imágenes, y las imágenes son una visión parcial de la realidad que se construye a través de conceptos, por lo tanto, con ideologías. El espacio no es independiente de nosotros, sino que existe como soporte de comportamiento, como lugar de prácticas sociales, de ideologías y símbolos que determinan imágenes mentales que los ciudadanos se forjan sobre ellos y que le mueven a la acción en uno u otro sentido.

15 Con el fin de analizar esas sensaciones y la influencia del paisaje en el ser humano las aproximaciones psicológicas intentan a veces “hacer un psicoanálisis del paisaje con la intención de profundizar en la estilización de las experiencia contemplativa ante los distintos elementos de la naturaleza que con mágica armonía generan composiciones provocadoras de emociones estéticas” (Moreno Hernández et al., 1999, pp. 311-312).

16 Para un desarrollo más teórico se puede ver (Marrón Gaité, 2013) y Horacio Capel (1973).

Ilustración 21. Del paisaje material al paisaje interpretado



Fuente: Elaboración propia.

Así, la Geografía, ciencia del espacio, se convierte en ciencia de las representaciones espaciales y de las consecuencias que de ellas resultan. Ahora se antepone la comprensión, lo empático y el método inductivo como método de análisis de un espacio existencial, concreto y egocéntrico, cargado de libertad, contingencia e historicismo.

La importancia concedida a la percepción del entorno en la formación de la imagen del medio real deriva de la fenomenología y del hecho constatado de que es la imagen la que condiciona el comportamiento de los individuos y no el medio directamente, como se sostenía desde el análisis tradicional de las relaciones medio-hombre y desde la teoría del estímulo-respuesta. El protagonismo concedido a la imagen y a las ideologías explica la fuerte relación de la Geografía de las representaciones con la psicología social y la fenomenología. De este modo, las imágenes mentales determinan el significado y el simbolismo de los lugares, y condiciona la actuación de los individuos ante cuestiones concretas como la elección de la zona de residencia dentro de las posibilidades económicas personales, las preferencias en cuanto a lugares de compra, la selección de los centros de trabajo y la frecuentación de unos u otros espacios de ocio. En ese sentido, las experiencias comunes sobre el entorno urbano o el paisaje natural hacen que ciertos aspectos de las imágenes sean compartidos por grandes grupos. Se habla entonces de imágenes colectivas que interesan especialmente a la Geografía por su impacto en el territorio. Consecuentemente, el análisis de las representaciones mentales resulta imprescindible para comprender el comportamiento de los individuos y el funcionamiento del espacio. Como línea de investigación se encuentra muy extendida en la Geografía cultural actual, y se suele contraponer a la óptica de quienes estudian

el paisaje como una entidad meramente física¹⁷, guarda una estrecha relación con los valores, actitudes y preferencias de las sociedades y los individuos en el tiempo y en el espacio. Aplicándose metodologías conducentes a la “explicación de la experiencia estética de los paisajes”.

En este sentido, Roger (2007, pp. 139-140) afirma que el paisaje no forma parte del medio ambiente. Este último es un concepto reciente, de origen ecológico, que atiende al entorno, desde una visión puramente científica; su existencia es independiente del pensamiento y por ello del ser humano; su comportamiento es homogéneo, uniforme e invariable ante condiciones de afectación idénticas, es parametrizar y, por tanto, objetivar.

Por el contrario, el paisaje, es una noción más antigua, de origen artístico, que compete a un análisis esencialmente estético, su comportamiento está unido al estado evolutivo de los seres humanos, a su pensamiento, a su subjetividad; sin el ser humano que lo percibe, lo crea y lo recrea el paisaje sería inexistente; toda historia del paisaje lo muestra con evidencia: el paisaje es una determinación sociocultural producto de una operación perceptiva (2007, p. 143). Asimismo, el autor aclara que un estudio geográfico o ecológico del lugar –eso que lo ha llamado el “país” por oposición al “paisaje” – sea superfluo, porque nuestros paisajes se nos han vuelto tan familiares, tan naturales, que se ha habituado a creer que su belleza es evidente; y es a ellos, los artistas, a los que corresponde recordarnos esta verdad primera, pero olvidada: que un país no es, sin más, un paisaje y que, entre el uno y el otro, está toda la elaboración del arte. Tanto el conocimiento de los geosistemas y de los ecosistemas es evidentemente indispensable, pero no puede avanzar en la determinación de los valores paisajísticos, que son socioculturales.

Roger lo trata de manera sistemática, proponiendo una doble articulación: por una parte, *país/paisaje*; por otra, *arteficialización in situ/arteficialización in visu*. (2007, pp. 22-23). Abarcando una concepción más amplia, no solamente de manera naturalista, sino al paisaje como origen artístico, también subraya que un paisaje nunca es reductible a su realidad física –como los geosistemas de los geógrafos, los ecosistemas de los ecólogos, etc.–, que la transformación de un país en paisaje supone siempre una metamorfosis, entendida en el sentido dinámico. En otros términos, el paisaje nunca es natural, sino siempre “sobrenatural”. De ahí que para el autor el paisaje es una construcción cultural. Concepción que nos permite sistematizar los fenómenos estudiados, establecer relaciones y comparaciones entre épocas y aportar nuevas evidencias para justificar su valor, cuestiones que se ha desarrollado en nuestra sistemática, abordada en las imágenes mentales, la percepción y el conflicto y también en el análisis del sentido del lugar desde un punto de vista subjetivo.

17 Al respecto Higuera Arnal (1999, p. 89), comenta que “se vuelve en cierto modo a la primitiva idea estética del paisaje, muy cultivada por las Geografías humanistas, en detrimento del “cientifismo” con el que a veces se reviste el análisis geográfico”.

El término cultura, originariamente referido al laboreo agrícola (que proviene del latín *colere*), adquiere un valor ligado al quehacer humano, siendo aplicables al paisaje las categorías que se usan para los productos de la creación cultural-espiritual: se recorre el arco semántico de la metáfora, desde la labor de cultivo agrario al cultivo del espíritu. De ahí que no solo interesen las coberturas vegetales, sino también las marcas visibles de la conexión entre campesinos/agricultores y terreno. Los cambios en la práctica agraria suponen un impulso desestabilizador para el sistema cultural del paisaje. En el entorno de ciudades y en áreas de dominante industrial (como es nuestro caso) surge asimismo, un paisaje con personalidad marcada, pero sometido actualmente a una veloz sucesión formal, y con muy escasa estabilidad ecológica.

Se sitúa Roger a medio camino entre los que creen que el paisaje existe en sí –un naturalismo ingenuo– y los que se imaginan que “tantas bellezas sobre la tierra” no pueden interpretarse más que por una intervención divina. Para el autor, el origen del paisaje es humano y artístico. La percepción, histórica y cultural, de todos nuestros paisajes no requiere ninguna intervención mística o misteriosa, se opera según lo que llama una *artefalización*. Se trata de un concepto antropocéntrico que permite explicar cómo una sociedad se ha proyectado culturalmente en un territorio dado, por medio de representaciones lingüísticas, literarias, pictóricas, fotografías y también recuerdos o una imagen mental de un lugar dado; por tanto, tiene que formarse una impresión cultural en un determinado territorio y, asimismo, debe existir una expresión cultural del tipo que sea (informal, formal, personal, colectiva, etc.), como se ha tenido ocasión de desarrollar en todo el capítulo segundo y tercero.

En las distinciones aquí indicadas, la ideología y la iconografía actúan como mediadores entre naturaleza y cultura para definir espacios cargados culturalmente (Gómez Zontano y Riesco Chueca, 2010, p. 96). Este punto es muy importante; al respecto Higuera Arnal (1999, p. 89) comenta que, a pesar de la multitud de corrientes y tendencias que se dan en el estudio del paisaje, se ha generalizado la clasificación básica propuesta por Sauer en Ámsterdam¹⁸ (1938), que distingue entre paisaje natural y paisaje cultural o, dicho de otro modo, la transformación de una determinada área natural a través de la acción de un determinado grupo cultural, y es esclarecedor el comentario que hacen al respecto algunos autores (Paül i Carril et al., 2011, p. 13) del paisaje material, en este caso agrario o en nuestro caso portuario, por ejemplo, no solo responde a una concepción utilitaria del medio (a la necesidad de obtener productos agrarios o una rentabilidad económica en nuestro caso, sino que también está en función del sistema de valores sociales, culturales o sentimentales que la sociedad que lo produce posee (lo subjetivo).

18 En el XV Congreso de la Unión Geográfica Internacional (UGI), cuyo tema era el paisaje, se intentó esclarecer el concepto y establecer la metodología apropiada para su estudio, pero no se consiguió aunar los diferentes puntos de vista. (Higuera Arnal, 1999, p. 86).

Una recomendación del Consejo de Europa fechada en 1995 aludía a la triple dimensión cultural de ciertos paisajes. Son culturales porque reflejan la percepción individual o colectiva de la población; porque contienen testimonios plásticos de la relación mantenida históricamente entre la sociedad y su entorno; y porque poseen un potencial, constantemente actualizado, para moldear la cultura local, la sensibilidad, las costumbres, creencias y tradiciones (Consejo de Europa 1995, Art. 1).

En relación con este último aspecto, se hace alusión a los elementos visuales que lo definen: la vegetación, el relieve, el agua, los cultivos y la arquitectura ligada a la vivienda rural (en pueblos o en casas aisladas) y sus elementos auxiliares, o en nuestro caso el mar, el puerto, los muelles y astilleros, pueden ser anexos o aislados, como también la intervención desde la perspectiva de la planificación, ordenación, la protección, la gestión y, finalmente, la proyección. Forman parte saberes más técnicos, con una finalidad clara de intervención y de evaluación de impactos sobre los “valores visuales” del paisaje, que entiende lo visual como un conjunto de rasgos morfológicos objetivables que caracterizan a cada paisaje, que son visibles desde un determinado punto (la cuenca visual) y que son valorables en términos de su propia caracterización morfológica y de su “fragilidad” ante intervenciones externas o procesos endógenos de los propios componentes paisajísticos. Se orienta a objetivar las escenas paisajísticas en términos de formas, líneas, texturas y colores, y a medir su “fragilidad”, o sea, “la capacidad de absorción visual del territorio”, es decir, la mayor o menor “aptitud para admitir cambios sin notable quebranto de los aspectos visuales” (Mata Olmo, 2002, p. 38), como se tendrá ocasión de desarrollar en el capítulo sexto.

El objeto también es tratado por la arquitectura del paisaje, quienes plantean lugares concretos y tiene sentido de intervención y de bellas artes, se confunde con el paisajismo, cuyo fin es modelar el paisaje humanizado (Santos y Ganges, 2002, p. 48)¹⁹, pero presenta unos límites imprecisos en su campo de acción, por lo cual no entramos en detalle.

Otros autores, en el ámbito de la conservación de la naturaleza, consideran al paisaje como recurso natural, en donde va implícito su aprovechamiento humano²⁰. De la división de los recursos en tangibles e intangibles, estos últimos más relacionados con las necesidades espirituales o sensoriales del hombre que con sus necesidades materiales. Lo importante de este enfoque es que lo toma como recurso debido a que tiene un valor económico que está más relacionado con su abundancia o escasez que con parámetros de otro tipo, a pesar de que en este caso es más difícil de realizar. Por otro lado, la agresión al paisaje tiene orígenes diversos, pudiendo ser directa o indirecta. Las primeras suelen ser realizadas por el hombre o también por la propia naturaleza que destruye o modifica su paisaje, y las segundas principalmente por el desarrollo económico y

19 Es de destacar la bibliografía que trata este autor, desde la geografía y la ecología, desde la ingeniería y los estudios de la percepción y del paisaje visual, desde la arquitectura, la urbanística y la Ordenación del Territorio.

20 Ayuga Téllez (2001): Los paisajes rurales: Problemas y soluciones en Gestión Sostenible de Paisajes Rurales. Fundación Alfonso Martín Escudero.

social desordenado; ejemplo de esto puede ser la erosión, fomentada por malas prácticas de cultivo o la emigración de zonas rurales a ciudades modificando así la vegetación y desprotegiendo los paisajes. Debido al aumento del nivel de desarrollo y de satisfacción de las necesidades básicas, el hombre, retorna a buscar aquellas otras cosas que satisfacen sus necesidades sensoriales y espirituales, en este caso el paisaje, hoy más que nunca.

En estos últimos años, frente a las agresiones que el desarrollo produce en los recursos naturales, se han alzado voces advirtiendo del peligro de su pérdida y de la necesidad de su conservación, como demostramos a lo largo de la tesis, incidiendo en el capítulo sexto y también en las entrevistas. Las posturas conservacionistas, defensoras del mantenimiento de la naturaleza en estado puro a ultranza, y las posturas desarrollistas, que ponen el bienestar de la población por encima de la conservación de los recursos, se aúnan tratando de reconciliar una conciencia social y compatibilizando las actividades de desarrollo económico y explotación de los recursos naturales con la conservación y protección de la diversidad biológica y cultural del entorno. A su vez, se le confiere la misión de interceder para sensibilizar, en los dos sentidos del término, sobre las cuestiones del territorio, del medio ambiente, de la ordenación y del desarrollo. En esta línea, una amplia lista de autores de diferentes disciplinas, como la Ecología; la Geografía o incluso la Arquitectura han planteado la necesidad de potenciar el diseño y aplicación de programas educativos basados en la interpretación paisajística.

La idea de recurso natural converge también hacia el concepto de sostenibilidad, es decir, la utilización racional de los recursos para aumentar el bienestar de la población, pero cuidando de no agotarlos o destruirlos, de forma que su aprovechamiento pueda ser sostenible, prolongable en el tiempo.

También desde una perspectiva patrimonialista²¹, en un lento proceso de deslizamiento del concepto de patrimonio desde lo natural-excepcional y lo histórico-artístico hacia lo cultural e incluso lo territorial, se tiende a preservar y reutilizar espacios industriales abandonados y espacios agrarios históricos, lo cual conduce directamente a la conservación de los paisajes (Santos y Ganges, 2002, p. 50), propuesta que se pone de manifiesto cuando tratamos el [Gráfico 52](#) y el [Gráfico 53](#). Siguiendo este orden de ideas, la integración de los estudios patrimoniales en los planeamientos territoriales, tanto a escala municipal como supramunicipal y regional, es superficial. Los bienes integrantes del Patrimonio Histórico-Cultural (PHC) se incluyen en los documentos de planificación como un mero inventario de objetos a proteger a través de unas determinaciones de planeamiento normalmente muy generales (Fernández Cacho, 2008, p. 22) y no se tiene en cuenta la escala temporal de análisis del territorio, es decir, es la huella de la entronización del medio a lo largo del tiempo, que se presenta en el territorio en su inmaterialidad (percepciones, narraciones, tradiciones, folclore, etc.) y en su materialidad (construcciones, artefactos, pinturas, etc.).

²¹ Para ampliar se puede ver (Besse, 2006; Maderuelo y Arribas, 2010).

Por su propia naturaleza, el paisaje es dinámico, cambiante, incluso sin intervención humana, por lo que el concepto de gestión al hablar de cualquier actuación que pueda modificarlo artificialmente parece el más adecuado. Según el Convenio Europeo del Paisaje, en el art. 1 del cap. 1: *“Por gestión de los paisajes se entenderán las acciones encaminadas, desde una perspectiva de desarrollo sostenible, a garantizar el mantenimiento regular de un paisaje, con el fin de guiar y armonizar las transformaciones inducidas por los procesos sociales, económicos y medioambientales”* y el presente manual *Gestión del paisaje, desarrolla el concepto entendido como: “El proceso de formulación, articulación y despliegue de un conjunto de estrategias dirigido a la valorización de un determinado paisaje y a la mejora de la calidad de vida de las personas, en el marco del desarrollo sostenible, mediante la utilización de los instrumentos adecuados y la implementación de los programas y las acciones establecidos en un proyecto de gestión del paisaje”* (Busquets y Cortina, 2009, pp. 3-4).

En la actualidad el término se ha convertido en un concepto abierto, difuso y susceptible de diversas interpretaciones, como se puede observar en palabras de Maderuelo: *“El paisaje y los valores que se encuentran asociados a él se han redescubierto en estos últimos años por vías muy diferentes en un abanico que se abre desde el diletantismo artístico hasta el activismo ecologista, pasando por la práctica urbanística, las actividades turísticas o el positivismo biológico [...] A cambio el término que lo designa ha diluido su capacidad de referirse a algo concreto y preciso. Su contenido se ha dilatado de tal manera que corremos el riesgo de no saber muy bien a qué nos referimos cuando pronunciamos la palabra paisaje.”* (Maderuelo, 2005, p. 37) y culmina el autor, *Pero, para que esos elementos adquieran la categoría de “paisaje”, para poder aplicar con precisión ese nombre, es necesario que exista un ojo que contemple el conjunto y que se genere un sentimiento, que lo interprete emocionalmente”.*

Debido a los cambios ocurridos que ha experimentado la sociedad, en estos últimos años, territorial, ecológico, las transformaciones económicas y productivas. Junto a un crecimiento desmesurado de las zonas urbanas, la proliferación de zonas de actuación logísticas, el incremento de las infraestructuras y equipamientos. Como también las transformaciones agrícolas y los procesos de abandono del medio rural, o la asimilación de valores como la funcionalidad, la equidad y la sostenibilidad nos instan a prestar mayor atención a las relaciones, cada vez más estrechas, entre el paisaje y la sociedad, como también a la necesidad de formar una ciencia nueva.

Los diferentes autores abordados se dan cuenta de que necesitan dar un nuevo enfoque al concepto. En este caso, hay autores que comentan lo siguiente: *“Aparecen unos nuevos valores y nuevas necesidades, particularmente en el seno de poblaciones urbanas.” [...] “Emerge una verdadera mutación de la sensibilidad que afecta a nuestras relaciones con el patrimonio y con el territorio. Esta nueva cultura del territorio está relacionada con la sensibilidad ecológica y medio ambiental.”* (Bertrand y Bertrand, 2006, p. 360).

Otros sostienen que *“debido a las razones como la progresiva concienciación ambiental, la extensión galopante de la ciudad dispersa vinculada al auge de la construcción, que por primera vez ha sido capaz de transformar la fisonomía de miles de hectáreas en un cortísimo espacio de tiempo; la implantación sobre el territorio de infraestructuras de todo tipo o una mayor sensibilidad estética, explican que el paisaje haya entrado de lleno en el debate territorial”* y la fundamental, según el autor del *“papel relevante que el paisaje tiene y ha tenido siempre en la formación y consolidación de identidades territoriales, promueve en la sociedad unos sentimientos de pérdida de identidad, como también el olvido de los recursos culturales y los valores que en él se encuentran. Procesos como la industrialización, la emigración rural, o el acceso masivo de la población al consumo indujeron cambios que nada tienen que ver con la secuencia evolutiva de los paisajes anteriores. Fenómenos como la homogeneización y trivialización, la destrucción de los patrones paisajísticos, la tendencia a la uniformidad de los paisajes o a su banalización comienzan en esa época”* (Nogué i Font, 2010, p. 125).

Se observa un crecimiento desmesurado de la urbanización, ciudades que pierden su papel tradicional, una arquitectura disonante con el entorno, o la proliferación de instalaciones o zonas de actuación logística y comerciales, corredores... También se observa un incremento de las infraestructuras y equipamientos, de centrales energéticas y redes de distribución, transformaciones agrícolas e implantación del monocultivo, o procesos de abandono del medio rural y recolonización de la vegetación natural, temas que nos afectan, y permiten plantear la siguiente interrogación: ¿Es necesaria una continuación de estos modelos?

El autor citado anteriormente continúa diciendo que *“esto es lo que explica que el paisaje actúe de modo de catalizador, de elemento vertebrador de la creciente conflictividad de carácter territorial y ambiental palpable en nuestra sociedad. Ante la pérdida de la idiosincrasia territorial local debida a procesos no consensuados y casi siempre mal explicados, la sociedad civil reacciona de manera cada vez más indignada, generando un estado de opinión –casi diríamos de ánimo- que, a su vez, conecta perfectamente con una corriente de fondo que reclama, desde hace años, una nueva cultura del territorio”* (Nogué i Font, 2010, p. 125).

Algún autor, incluso, propone una serie de hitos principales que a lo largo de estos últimos años han tenido importancia en la evolución del concepto de paisaje (Mata Olmo, 2006, pp. 18-20):

- Un avance general de la conciencia ambiental, el protagonismo adquirido por los problemas del territorio y la conservación de la biodiversidad en la Cumbre de Río de 1992 introdujo una atención creciente a los procesos sociales, económicos y culturales.
- La UNESCO (1992) incluye la figura de “Paisaje Cultural” en la Lista de Patrimonio Mundial.
- En el ámbito de la Unión Europea, el Quinto Programa Comunitario de política y actuación en materia de medio ambiente y desarrollo sostenible y el Sexto Programa de Acción

(2002-2012), alienta a los Estados a estudiar en la Ordenación del Territorio la actuación en materia de medio ambiente y desarrollo sostenible, la política de defensa del patrimonio, monumentos y bienes culturales.

- La Convención de Aarhus (1998) sobre el acceso a la información, la participación y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente, la enriquece en todo lo que concierne a objetivos, métodos y fases de participación pública en la realización de políticas de paisaje a través de planes territoriales, sectoriales y paisajísticos.
- Se asume la territorialización del paisaje, expresada como el reconocimiento de que cada territorio se manifiesta paisajísticamente en una fisonomía singular y dinámica y en plurales imágenes sociales, haciendo del paisaje un aspecto importante de la calidad de vida.
- La Estrategia Territorial Europea (Comisión Europea, 1999), como apertura de interés social y político a nivel europeo sobre las amenazas de los paisajes culturales y una gestión creativa de los mismos.
- La Convención Europea del Paisaje (Consejo de Europa, 2000) asume plenamente el sentido territorial de la cuestión paisajística, desde el punto de vista jurídico y político de que “todo territorio es paisaje”.

Surge una nueva visión del territorio y del paisaje. El Convenio Europeo del Paisaje (CEP) (entrado en vigor en España en 2008)²² asume en su primer artículo el paisaje 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*”.

Se trata, según el mismo autor, de una definición basada en preocupaciones ambientales, culturales, con una motivación eminentemente social y plantea la necesidad de superar los desencuentros disciplinares referidos a la objetividad-subjetividad (comentados anteriormente). Por esta razón reconoce algunos temas clave que se tratan de explicar:

- *Las dificultades de una teoría compartida del paisaje.*

La teoría compartida del paisaje favorece la aproximación de enfoques y métodos, en la línea interdisciplinar y la integración explicativa y propositiva de las dimensiones ecológica, socioeconómica, histórico-cultural y estética que todo paisaje alberga. Porque la convergencia del objeto-sujeto, de significantes y significados, es una de sus potencialidades mayores para la planificación territorial, no ya solo para la defensa y mejora de los valores específicamente paisajísticos, sino para implicar a la población, a través de la relación vivida y sensible con el territorio que la experiencia paisajística supone, en la tarea de elaborar modelos territoriales democráticos, de manera transversal y participativa.

22 El 26 de noviembre de 2007 el Estado Español ratificó el Convenio Europeo del Paisaje; con esta ratificación, son ya 30 los países que comparten los acuerdos y determinaciones de este convenio internacional.

- *Un concepto integrador y comprometido con la acción.*

Un concepto expresivo de su territorialidad y de su especificidad con respecto a otros elementos constitutivos del territorio, que pone el acento en la interacción entre estructura formal y los procesos ecológicos y socioeconómicos que organizan los paisajes y en su interpretación semiológica, es decir, en las relaciones entre la fisonomía de cada territorio, sus significados y representaciones sociales.

- *Paisaje, territorio percibido: representaciones sociales y participación pública.*

El paisaje es una extensión del terreno (necesariamente delimitado) que es percibido, y que ese terreno es producto de la acción humana sobre el medio natural, de ahí la carga cultural que se manifiesta en su fisonomía, en sus imágenes y representaciones sociales, artísticas, literarias, plásticas o en el campo especulativo de las ideas. La percepción remite a la relación sensible de la población con el territorio, pero también a la participación social, desde las iniciativas de consulta sobre caracterización, uso y valoración del paisaje, hasta la toma de decisiones.

El papel del experto no se reduce al de mero anotador de solicitudes y aspiraciones, o al de árbitro en la confrontación de imágenes enfrentadas, incorpora claves interpretativas locales, como pueden ser las propuestas para su contemplación e interpretación, la evaluación de la fragilidad y vulnerabilidad del paisaje; la indicación y justificación de los más altos valores por razones de integridad, representatividad y aprecio social, y por la presencia de elementos ecológicos y culturales relevantes; la formulación de actuaciones y el diálogo y aprendizaje con responsables políticos, técnicos y la población.

- *El carácter del paisaje. Las interrelaciones de factores naturales y humanos.*

El carácter, entendido como señal o marca que se imprime, pinta o esculpe en algo y así mismo como un conjunto de cualidades o circunstancias propias de una cosa, de ahí que se entiende como patrimonio y como un indicador y un objetivo de sostenibilidad: un desarrollo que debe garantizar a largo plazo la identidad y la diversidad de los territorios, sus bases ecológicas y culturales, integrando los cambios derivados del crecimiento en las tramas de los paisajes heredados, y salvaguardando los valores paisajísticos más apreciados.

- *El carácter dinámico del paisaje, su tiempo histórico, la idea de cambio, patrimonio y recurso.*

El enfoque ecológico mantiene el interés por la fundamental dimensión morfológica, estructural y corológica del paisaje, (configuración, variabilidad y disposición en el espacio de sus unidades constitutivas). La ciencia del paisaje tiene como principal reto fundamental científicamente la acción pública y privada de gestión del paisaje, más allá de la protección de lo excepcional o de la calidad del proyecto arquitectónico singular.

La gestión del territorio debe ser capaz de integrar paisajísticamente los cambios, salvaguardando los valores patrimoniales y peculiares de cada lugar, manteniendo la diversidad del mosaico paisajístico y garantizando una relación sensible de calidad con el entorno.

- *Los valores y la valoración en el contexto de cada paisaje.*

Los valores y la evaluación paisajística relacionados con el contenido ecológico y cultural, con la dimensión visual y perceptiva (vulnerabilidad y fragilidad, capacidad de acogida), como también tener en cuenta una caracterización e interpretación dinámica de la diversidad paisajística y señalar las distintas formas de intervención²³, aspectos necesarios para la gestión sostenible del territorio.

Por otro lado, se alude en el artículo 2 del Convenio Europeo del Paisaje (CEP), plenamente el sentido territorial de la cuestión paisajística, desde el punto de vista jurídico y político de que *“todo territorio es paisaje”* abordando los medios urbanos y rurales, las zonas degradadas y de gran calidad, espacios de reconocida belleza excepcional y en los más cotidianos.

El CEP establece por primera vez que el paisaje es un elemento esencial del bienestar individual, social y de la calidad de vida de las poblaciones, y que contribuye al disfrute de los seres humanos, así como a la consolidación de la identidad europea. Al mismo tiempo pone de manifiesto el valor del paisaje como elemento cultural, ecológico, ambiental, social y como un recurso económico, especialmente desde el punto de vista de su atractivo turístico.

Uno de los aspectos más interesantes de este convenio, es que, por primera vez, se establece una definición integradora del paisaje como un marco de referencia, sentando las bases de las distintas políticas, normativas y metodologías del paisaje en Europa.

Otro tema en cuestión es la conexión preferente con las políticas de mayor incidencia paisajística (Ordenación del Territorio, medio ambiente, patrimonio cultural, agricultura), como también, existe un compromiso político con todos los paisajes, singulares, notables, más habituales y ordinarios. La incorporación de criterios y objetivos paisajísticos en la Ordenación del Territorio y el urbanismo, superándose posicionamientos previos meramente proteccionistas, o la necesidad de identificar los paisajes propios, sensibilizar a la población y educar. Pero como cualidad de todo el territorio, ningún suelo tendría que resultar ajeno a la acción paisajística (desde la protección a la renovación), y precisa de gobierno, superando la sacralizada separación entre lo protegido (ya sea natural o urbano) y el resto, donde todo cabe (Mata Olmo, 2006, p. 13).

El paisaje generado a través del tiempo y producto de lentas transformaciones forma parte de un patrimonio que se encuentra amenazado. No se puede entender un paisaje sin conocer su historia:

23 (Fortià et al., 2000).

una historia que proporciona la comprensión de las principales dinámicas ecológicas, socioeconómicas y culturales, del pasado y del presente, que llevan a cabo la creación de los paisajes actuales. Esta concepción se encuentra alejada de las tradicionales propuestas conservacionistas o proteccionistas. Por otra parte, cuando se elimina de un plumazo, aquellos rasgos que le han dado personalidad y continuidad histórica, estamos hablando de destrucción del paisaje.

De este modo, el paisaje se convierte en un campo abierto para la investigación. Paisaje visto como un elemento útil, manipulable, casi como una “mesa de trabajo cuyos atributos físicos se combinan con tácticas experimentales, teóricas o prácticas, dirigidas a mostrar la compleja estratificación de los modos de acción. Cada actor responde *“A la parte que su formación le permita, solamente dando la lectura del paisaje que interese en el momento para más adelante comprender las constantes mutaciones que constituyen su transformación”*. (Burel y Baudry, 2002). Es así cómo se abordará el trabajo no decantándonos por las diferentes posturas, por el contrario, de una manera integradora aludiendo a las formas, como a las representaciones, a los objetos como a las miradas, pudiendo realizar de manera práctica un abordaje de los métodos y técnicas para analizar el paisaje, pero teniendo siempre presente estos conceptos.

La nueva cultura del paisaje aboga tanto por la valoración social de los paisajes excepcionales como por la consideración de comprender la apreciación de los paisajes ordinarios, en este caso, donde se desarrollan las vidas cotidianas de la mayoría de las personas. Además se hace hincapié en una dimensión ética (Cortina Ramos, 2011).

Es importante, además, tener en cuenta los temas claves que se deberían abordar. Según Mata Olmo (2006), el paisaje está ligado tanto a preocupaciones ambientales y culturales, como puede ser la conservación de la naturaleza y como parte del patrimonio. Asimismo, el paisaje es un indicador y un objetivo de sostenibilidad. Zárate Martín y Rubio Benito (2011) proporcionan las claves para la lectura e interpretación del paisaje que nos rodea, las herencias culturales materiales e inmateriales que en él se hacen presentes y la organización de un territorio que resulta del juego de fuerzas económicas, sociales y políticas contrapuestas por un lado y además, las actividades humanas cuya finalidad es satisfacer necesidades básicas y no básicas, entre ellas el ocio y ocupación del tiempo libre. Otras dos publicaciones que considero importantes, Zárate Martín (2009 y 2011), analizan las dinámicas sociales y los mecanismos legales que explican los conflictos entre conservación del patrimonio y el urbanismo.

En la actualidad, la Agenda Territorial de la Unión Europea 2020 (2011), elaborada por los ministros responsables de la Ordenación del Territorio y Desarrollo Territorial de la Unión Europea en 2011, tiene presente la concepción del paisaje, el patrimonio natural y cultural. Se trata de un documento breve elaborado en el contexto de la crisis económica de 2007, que, una vez más,

reproduce los mismos principios de otros informes, pero apenas explica cómo estos principios se implementan a través de políticas concretas y sostiene: “*la atención que se preste a la esencia del lugar puede aumentar la coherencia y la calidad del entorno construido*”, poniendo de manifiesto la necesidad de gestión al conectar los valores ecológicos, paisajísticos y culturales de las regiones. A pesar de los avances que, poco a poco, se van produciendo en estos ámbitos, la producción teórica y las declaraciones de intenciones siempre parecen ir muy por delante de las transformaciones reales (Paisaje Transversal 2018, p. 87).

4.2. La ciudad como objeto de análisis

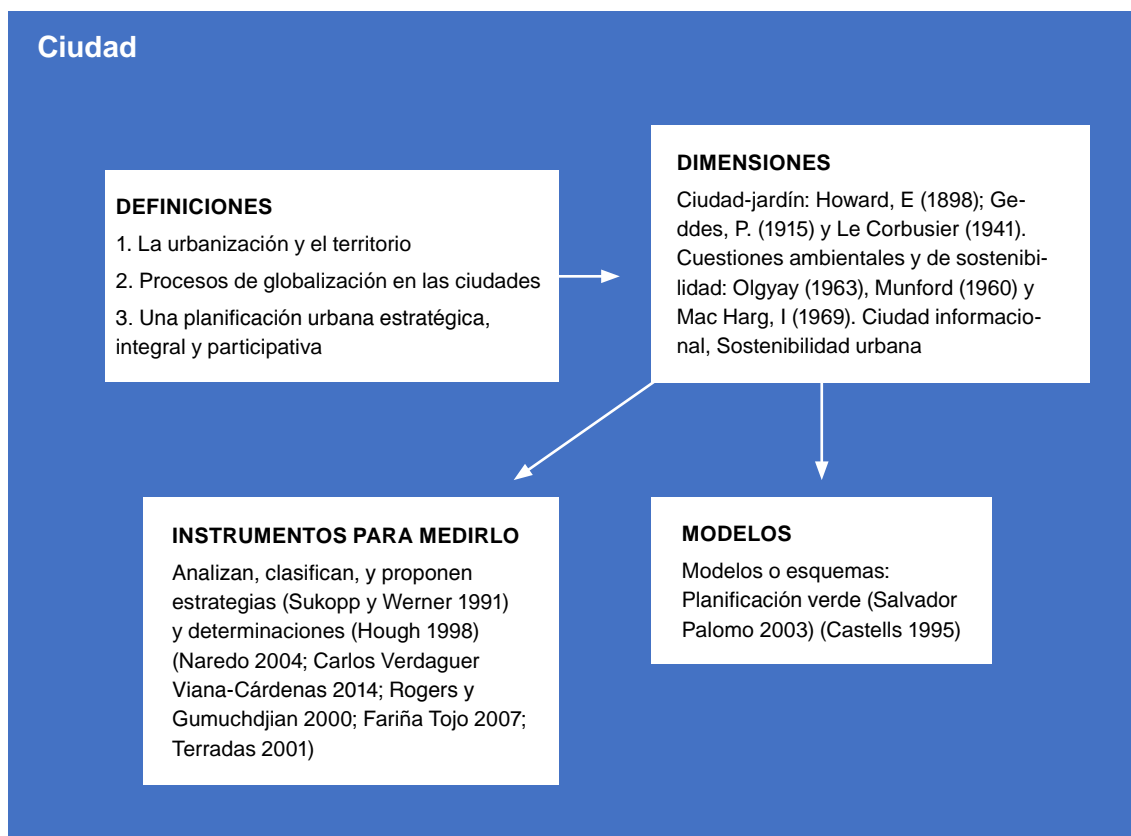
Desde sus orígenes, la ciudad ha sido una construcción humana en permanente evolución. La relación entre ciudad y mundialización o globalización es un proceso largo en el tiempo que se inicia con las “ciudades-mundo” de la primera modernización urbana, con las ciudades portuarias de Italia del norte (Venecia y Génova) y de la Liga hanseática (Brujas, Amberes, Ámsterdam), en el marco del primer capitalismo del siglo XIV, reforzadas pronto por los intercambios internacionales del comercio con América y la India a partir del siglo XV. Pero no fue hasta la llegada de la Revolución Industrial cuando las ciudades experimentaron un crecimiento sin precedentes hasta convertirse, en apenas un siglo, en el principal foco de estudio y motor económico para la sociedad, por sus diversas funciones²⁴. En los últimos cien años las principales urbes del planeta han experimentado un crecimiento exponencial sin precedentes y los cambios socioeconómicos que han tenido lugar durante el siglo XX permiten detectar la consolidación de grandes ciudades en todo el mundo, especialmente tras la Segunda Guerra Mundial, cuando se consolidó el éxodo del campo, las ciudades tuvieron que expandirse para dar cabida a la población que buscaba nuevas oportunidades de vida.

Queda fuera de toda duda que las ciudades desempeñan un rol fundamental en la realidad global contemporánea. Debido a que son territorios estratégicos en términos de generación de riqueza, innovación, pero también como lugares donde la exclusión social y la presión del medioambiente son más concentrados e intensos.

A través del sistema mundial de ciudades y de la globalización de la economía se articulan las relaciones entre “lo local” y “lo global”, contando siempre con que los procesos de metropolización afectan a todos los países, pero desigualmente en temas de desarrollo.

24 Una reciente investigación sobre el modelo de ciudades portuarias de la Europa Atlántica (1650-1850) (Saupin, 2019), analiza el convulso contexto de los intercambios marítimos y comerciales. En especial atención a Donostia. El espacio portuario es entendido como un motor principal de transformación.

Ilustración 22. Mapa de la literatura Ciudad



Fuente: Elaboración propia.

Muy pronto aparecen textos importantes que manifiestan la relación entre la urbanización y el territorio, como Howard (1898); Geddes (1915) y Le Corbusier (1941). El primero, con su clásico *Tomorrow: a peaceful path to real reform* (Howard[1898], 1985), ha sido una de las teorías urbanas más influyentes de nuestro siglo. Se trataba de unificar las ventajas de la ciudad con las del campo, formando una nueva estructura limitada en el espacio, rodeada de zonas verdes, unidas mediante un sistema de ferrocarril a una ciudad central, autogestionadas, etc. que el autor denominó ciudad-jardín.

El segundo, con su obra *Ciudades en evolución* (Geddes [1915], 2009), aporta la secuencia de cualquier propuesta urbanística: información, análisis y plan, va a ser la base para las intervenciones en la ciudad y en el territorio. Su idea de la “región natural”, es todavía hoy un referente imprescindible; otras ideas como la “conurbación” (ciudad extensa que abarca un amplio territorio) o la participación pública como elemento necesario en la planificación también parte de él. Le Corbusier propone en su manifiesto *Principios de urbanismo: (la carta de Atenas)* las ideas de los teóricos de la Carta de Atenas (Le Corbusier [1941],1989), la ciudad de las torres, de la alta densidad, de la segregación de los tráficos, de la zonificación, la “ciudad parque”, que fue criticado sobre todo por olvidar al ser humano y sus relaciones, sin embargo, se ha edificado con estos parámetros, y lo ob-

servamos en el desarrollismo, período de gran relevancia en nuestro paisaje por medio de las fotografías y el análisis de la vivienda, tratados en el capítulo tercero, creando un legado de zonas que hoy es necesario reequipar, acondicionar con criterios sociales y medioambientales, para mejorar la calidad de vida de sus residentes. Relativo a las cuestiones ambientales y de sostenibilidad, grandes maestros como Olgyay (1963), Mumford (1960) y Mac Harg (1969). Estos autores son referentes en planificación, principalmente los dos últimos. Mumford analiza las formas de crecimiento de la ciudad americana suburbana y detecta sus principales problemas de tráfico, desestructuración social y espacial, pérdida de diversidad, etc. También es clásico su libro *La ciudad en la historia* (Mumford [1960], 2012), ampliando las ideas de su predecesor Geddes. Mc Harg ([1969],1992) es un libro básico que ha tenido una influencia decisiva, su tema central es el determinismo ecológico, es decir que responden a leyes naturales y dan forma a las adaptaciones humanas.

Otros autores que se tienen en cuenta son Sukopp y Werner (1991), los cuales analizan, clasifican y proponen estrategias para el mantenimiento de las zonas verdes urbanas. Hough (1998), en esta misma línea propone estrategias y determinaciones (lógicas y simples) al objeto de mejorar nuestras ciudades, desde el diseño y su desarrollo, con una importante bibliografía.

Castells (1995) es un clásico para el entendimiento de los procesos de globalización y de su repercusión en la estructura espacial de los territorios²⁵. La referencia a la tecnología, el surgimiento de un espacio de flujos, la reestructuración económica y la descripción del proceso urbano a nivel regional son los lineamientos clave que se tienen presentes, principalmente en consonancia con nuestro modelo de trayectoria sociotécnica, que producen un proceso de cambio estructural y hoy más que nunca, por efectos de la COVID-19, estamos acostumbrados al teletrabajo, o la flexibilidad de los sistemas de información para permitir a las empresas instalarse en cualquier lugar, unido a la rapidez de las redes de transporte.

Su hipótesis sostiene que el contexto se caracteriza por el surgimiento de un nuevo modelo de organización socioeconómica y técnica que está transformando las sociedades y por lo tanto las ciudades o regiones, llamado modo de desarrollo informacional, así como por la reestructuración del capitalismo como matriz fundamental de la organización económica e institucional en nuestras sociedades. Las pautas, modelos y conclusiones son extrapolables a cualquier lugar. Si bien los procesos de reestructuración son llevados a cabo por los agentes sociales, se diferencian de otras políticas o decisiones en su relación con la dinámica global del sistema social: *“Las crisis determinan conflictos sociales y debates políticos que provocan, a veces, procesos de reestructuración que, sobre la base de coaliciones y estrategias políticas, modifican las reglas del sistema*

25 Principalmente como Marco teórico amplio que abarca tanto la transformación estructural como la reestructuración socioeconómica desde los años ochenta, con la administración Reagan o el gobierno de Thatcher. Trata temas como: el nuevo sistema urbano-regional, el contexto de postmodernidad, el modo de desarrollo informacional, la reestructuración del capitalismo, entre otros.

social a la vez que mantienen su lógica fundamental. Otros resultados de las crisis pueden ser una revolución o un largo período de inercia social en el que «se las arreglan de alguna manera»” (Castells, 1995, p. 24).

La sostenibilidad urbana la han abordado autores como Naredo (2000, 2004); Naredo y Parra (2002); Naredo Pérez (2004), que aporta una visión global de conjunto que es importante y necesaria ante cualquier planteamiento urbano, Verdaguer Viana-Cárdenas (2014) aporta un marco de referencia y una bibliografía abundante. Rogers y Gumuchdjian (2000) proponen un decálogo de lo que debe ser la ciudad sostenible.

Fariña Tojo (2007) se centra en cuestiones específicas como el soleamiento, el viento, la geomorfología, la vegetación, el agua, o la topografía y su relación con la ciudad y su territorio. Terradas (2001), analiza la estructura urbana y cuantifica las corrientes de materia y energía que interrelacionan la ciudad con su entorno y permiten su continuidad e introduce indicadores ambientales y de sostenibilidad aplicados al conjunto urbano, siempre desde la perspectiva de las ciencias ecológicas.

El desaforado y descontrolado progreso ha sido denunciado a lo largo de la historia reciente por numerosas voces; pero también por entidades internacionales tan relevantes como Naciones Unidas. Esta preocupación institucional tuvo su primera escenificación a nivel global en la Cumbre de la Tierra de 1972 en Estocolmo y, especialmente, en la Primera Conferencia de Naciones Unidas sobre asentamientos humanos (HABITAT I)²⁶ celebrada en Vancouver en 1976, en la que por primera vez en la historia se insta a los gobiernos nacionales a reconocer la magnitud y las consecuencias de la rápida urbanización del planeta. Su celebración vendría remachada por la aprobación a finales de ese mismo año de la Declaración de Vancouver, que recogía un plan de acción con 64 recomendaciones para los países.

Estos dos acontecimientos fueron la antesala necesaria para la redacción, una década más tarde, del influyente Informe Brundtland de 1987 –que toma el nombre de su precursora, la ex primera ministra noruega Gro Harlem Brundtland- cuando se enfrenta y contrasta el efecto del desarrollo económico actual junto con sus costes sociales y ambientales, además de asentar las bases conceptuales y la propia definición del concepto sostenibilidad.

A partir de entonces se inaugura un período para la reflexión y la acción en forma de distintos eventos y documentos en los que se establecen los ejes que han guiado las políticas urbanas hasta nuestros días: la Cumbre de Río en 1992, HABITAT II que tuvo lugar en Estambul en 1996, la

26 Desde 1976, la Asamblea General de las Naciones Unidas convoca cada 20 años la Conferencia Hábitat (Conferencia de las Naciones Unidas sobre vivienda y desarrollo urbano sostenible), con el fin de discutir, tomar resoluciones y establecer compromisos hacia una agenda urbana sostenible a nivel global. El objetivo de Hábitat III es aprobar la nueva agenda urbana global para cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (2013). Más información: <https://habitat3.org/> consultada el 12/01/2022.

Carta de Leipzig sobre Ciudades Europeas Sostenibles de 2007, Conferencia de Desarrollo Sostenible Río +20, etc. De esta manera, a lo largo de las últimas tres décadas, se han ido determinando los retos a los que se enfrentan las ciudades, así como la forma en la que las Administraciones Públicas deberían hacerles frente.

Prestando mayor atención a la Carta de Leipzig (*Carta de Leipzig sobre ciudades europeas sostenibles*, 2007), cuyos ejes son:

- Hacer un mayor uso de las políticas integradas de desarrollo urbano, entendiendo por tales aquellas donde se coordinan los aspectos espaciales, sectoriales y temporales de las áreas clave de la política urbana, como son la cohesión social y la calidad de vida, la creación y consolidación de espacios públicos de alta calidad, el impulso de la eficiencia energética, etc.
- Prestar especial atención a los barrios menos favorecidos dentro del contexto global de las ciudades, impulsando actuaciones integradas que conjuguen la mejora del medio ambiente físico, con el impulso a la economía y el empleo, la cohesión e inserción social y el fomento de un transporte urbano eficiente y asequible.

Aunque los grandes principios de la Carta de Leipzig de 2007 siguen siendo válidos, desde su aprobación se han puesto en evidencia nuevos retos para las ciudades (el cambio climático, la intensificación de los flujos migratorios, la pandemia de COVID-19, etc.) que hacen necesaria su actualización. La Nueva Carta de Leipzig 2020²⁷ y de gran importancia para la temática sobre el desarrollo urbano sostenible, promueve la idea de las políticas urbanas para el bien común, destacando el “poder transformador de las ciudades” para responder a los retos que deben afrontar las ciudades desde 3 dimensiones:

- La Ciudad Justa (Dimensión Social), proporcionando igualdad de oportunidades y de acceso a los servicios públicos, acceso a una vivienda digna, etc. para todos, sin importar el género, el estatus socioeconómico, la edad y el origen; y sin dejar a nadie atrás.
- La Ciudad Verde (Dimensión Ambiental), contribuyendo a la lucha contra el Cambio Climático y asegurando una alta calidad ambiental para el aire, el agua, y el suelo, así como el acceso a los espacios verdes y de ocio; y favoreciendo una movilidad eficiente, neutra en carbono y multimodal.
- La Ciudad Productiva (Dimensión Económica), garantizando una economía diversificada que genere puestos de trabajo y, al mismo tiempo, proporcione una base financiera sólida para el desarrollo urbano sostenible y un entorno favorable a la innovación.
- Además, se incluye una cuarta dimensión intersectorial, que es la Digitalización.

Desde la perspectiva que nos da hoy el tiempo transcurrido, pareciera que todo este empeño por hacer de la Tierra y nuestras ciudades lugares más habitables, igualitarios y sostenibles sufriera

27 https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/new_leipzig_charterannex.pdf consultada el 12/01/2022.

de cierto síndrome de Sísifo: un volver a empezar continuo en el que cada veinte años se renuevan los votos por salvar a la Humanidad del atolladero en el que se encuentra. Sin embargo, creemos que, a diferencia del mito griego, la piedra con la que se ha cargado durante tanto tiempo ha ido avanzando y actualmente no nos encontramos en el mismo punto de partida. Por un lado, se han delimitado los principales problemas de nuestros entornos urbanos y, por otro, se ha progresado enormemente en la manera en la que les debemos hacer frente, aportando instrumentos, programas, procedimientos y financiación al respecto²⁸.

La Unión Europea busca reforzar su cohesión económica, social y territorial reduciendo las disparidades entre los niveles de desarrollo de sus regiones, por medio de una política regional y de cohesión. La financiación, de la que se trata en el capítulo cuarto, se canaliza a través de los Fondos ESI, principalmente el FEDER, el FQ y el Fondo Social Europeo (FSE). El marco revisado de la política de cohesión 2014-2020 introdujo varias instrumentos para mejorar la dimensión urbana de los fondos de cohesión, incluida la norma de destinar una cantidad mínima de fondos del FEDER para proyectos integrados en ciudades (Reglamento (UE) 2013/1303, de 17 de diciembre de 2013 por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (UE) No 1083/2006 del Consejo).

El programa URBACT III²⁹ apoya proyectos en los que funcionan redes de varias ciudades. Unidos para desarrollar soluciones a retos urbanos específicos, como se puede observar en el enfoque integrado del desarrollo urbano, que fomenta el crecimiento y el empleo en toda Europa y, al mismo tiempo, promueve una sociedad más cohesionada y un mejor entorno. Además, la UE lanzó un programa de tres años para promover la cooperación urbana internacional en 2016³⁰.

La Agenda Urbana (AU) es un nuevo método de trabajo que maximiza el potencial de crecimiento de las ciudades y afronta los retos sociales. Bajo este enfoque, las asociaciones europeas serán desarrolladas (con la participación de la Comisión Europea, los Estados miembros y las ciudades), centrándose en 12 prioridades acordadas. Ya se han iniciado cuatro asociaciones (sobre calidad del aire, vivienda, inclusión de migrantes y refugiados y pobreza urbana). Así la Nueva Agenda Urbana redactada por la ONU-Hábitat y las diferentes Agendas Urbanas derivadas que están en proceso de elaboración, constituyen el sustrato del marco normativo al que ineludiblemente cualquier política y acción vinculada a la transformación urbana debe atender.

En este sentido es importante destacar que desde hace una década se está produciendo una pro-

28 Para un mejor estudio del tema, ver González Medina et al. (2016).

29 <https://urbact.eu/> consultada el 12/01/2022.

30 https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/international/urban/ consultada el 12/01/2022.

funda revisión del urbanismo a nivel tanto europeo y mundial, mediante la cual la idea de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (DUSI) ha tomado especial protagonismo. Lo cual ha supuesto también un cambio de paradigma en la manera de construir ciudad, en el que la integralidad –la inclusión de factores y miradas disciplinares distintas en los procesos de transformación urbana de manera coordinada– y la participación social se conciben como verdaderos motores de este cambio (Paisaje Transversal, 2018, p. 9). Al respecto, España asume este discurso y hace realidad su compromiso de elaborar, una Agenda urbana nacional (2018) alineada con el enfoque de desarrollo urbano sostenible integrado y en la que las ciudades cuenten con los recursos necesarios para afrontar los retos que se plantean, marco de referencia para las áreas urbanas y políticas urbanas de carácter social, económico y medioambiental.

Varias de las prioridades abordan temas importantes para las ciudades portuarias (economía circular, energía, calidad del aire, adaptación al clima, uso sostenible de la tierra). Una vez que las asociaciones han establecido estos temas, y si toman debidamente la cuestión transversal, la regeneración, o los planes de acción resultantes podrían presentar propuestas que ayuden a ciudades portuarias en términos de una mejor coordinación de las regulaciones existentes, o el uso de instrumentos e intercambio de conocimientos (European Parliamentary Research Service, 2017, p. 7).

Y con estos mimbres se llega a la que parece la llamada definitiva para la resolución de los males urbanos que nos asolan. Actualmente estamos viviendo un período de transición histórica en el diseño de las políticas internacionales auspiciado por la Agenda 2030 de las Naciones Unidas. Este documento y los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible definidos en él son el espejo en el que reflejan los distintos instrumentos legales que se han comenzado a elaborar y que determinarán las hojas de ruta a seguir por los países y regiones de todo el mundo durante los próximos años.

Desde esta óptica se entiende que la ciudad, como ente vivo y complejo, requiere de herramientas que incorporen estas premisas. Por lo tanto, es necesario reunir elementos que van más allá de los límites del planeamiento urbanístico y que son también vitales para el éxito los procesos urbanos colaborativos. Para lo cual resulta ineludible definir nuevos instrumentos de planificación urbana capaces de aportar prospectiva a través de la definición de estrategias que permita adelantarse y adaptarse a las situaciones cambiantes que puedan sobrevenir, al tiempo que dan respuesta a las necesidades más acuciantes a través de acciones tácticas.

En consecuencia, alinear los proyectos y políticas urbanas dentro de esta urdimbre conceptual según el equipo de trabajo Paisaje Transversal, pasa forzosamente por atender al menos a dos claves que presentamos aquí: la integralidad y la participación ciudadana.

Se trata así de transitar de una concepción exclusivamente ligada al planeamiento urbano tradicional –y su visión exclusivamente técnica y sectorial– a un escenario claramente orientado

a una planificación urbana estratégica, integral y participativa, como medio para alcanzar una verdadera sostenibilidad (ambiental, económica, social y física) de nuestros barrios y ciudades.

Esta idea de integralidad ha calado en las diferentes instituciones y disposiciones europeas, lo que también permite empezar a vislumbrar un nuevo escenario para 2030 en el que seguramente se ahondará en estas cuestiones. Un concepto, que, además, viene recogido tanto en la pauta marcada desde las Naciones Unidas (a través de la Agenda 2030³¹, la Nueva Agenda Urbana³² y documentos derivados), como en el borrador del reglamento de financiación europea para el próximo período 2021-2027 que se ha publicado en 2018.

La idea de integralidad aplicada tanto a la planificación como al planeamiento urbanos es importante remarcar que hace alusión a los conceptos de integración tanto horizontal como vertical. El primer planteamiento hace referencia a abordar el proyecto urbano considerando de manera transversal las diferentes perspectivas, factores (urbanísticos, sociales, ambientales, económicos, etc.) y departamentos que inciden sobre la ciudad y un proyecto de estas características. La segunda idea, participación ciudadana, pone el acento en la alineación del proyecto urbano tanto con las diferentes políticas y marcos de ámbito supramunicipal (regional, estatal, europeo, etc.) por arriba, como con las necesidades enunciadas desde la base social y ciudadana que provienen desde abajo.

Bajo nuestro punto de vista, para lograr introducir estas dos perspectivas en el urbanismo es imprescindible comenzar a tender puentes de cooperación y diálogo entre los diversos agentes que intervienen en el territorio en tres ejes de trabajo confluyentes: La “interdepartamentalidad”, la “transdisciplinariedad” y la “colaboración entre agentes”.

- La interdepartamentalidad alude a hacer permeable la consabida departamentalización interna de la Administración Pública. De esta manera, el trabajo interdepartamental debe incorporar estrategias para una colaboración entre diferentes departamentos: Urbanismo, Asuntos Sociales, Movilidad, Promoción Económica, Medio Ambiente, Participación Ciudadana, Comunicación, etc.
- La transdisciplinariedad busca romper con una concepción de los saberes como departamentos estancos y hacer converger las diferentes disciplinas –Urbanismo, Medio ambiente, Sociología, Economía, Geografía, etc. – desde el origen mismo del proyecto urbano. Para resolver los problemas que atañen a la complejidad de la ciudad y el territorio, resulta imprescindible incorporar esta mirada plural. Por lo tanto, es necesario impulsar procesos creativos que las aúnen desde el origen y establezcan una correlación de fuerzas entre ellas, sin caer en la habitual dominación de las perspectivas urbanística-arquitectónica.

31 Documentación: <https://www.agenda2030.gob.es/recursos/documentacion.htm> consultada el 12/01/2022. En Euskadi: <http://www.euskadi.eus/pdf/agenda-euskadi-basque-country-2030.pdf> consultada el 12/01/2022.

32 <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf> consultada el 12/01/2022.

- La colaboración entre agentes hace referencia al diseño de espacios y dinámicas que permitan la cooperación entre los diversos actores que operan sobre el territorio. Esto supone que las instituciones deben ser capaces de impulsar procesos de trabajo conjunto entre los tres grandes grupos de agentes que actúan sobre el territorio: ciudadanía, Administración Pública y proveedores, entendidos estos últimos como organizaciones que aportan servicios y productos (sector privado) como de conocimiento (Universidades, entidades científicas, etc.) a los procesos de transformación de las ciudades³³.

Sin embargo, las dinámicas de concertación entre agentes, lo que en Paisaje Transversal denominan como “negociación urbana”, son complejas y muchas veces complicadas: cada uno de los actores que intervienen tiene intereses y necesidades diferentes (contradictorios en muchas ocasiones), y también lo son sus lenguajes y códigos. Además, la dificultad para la Administración Pública de establecer canales de diálogo con la ciudadanía y con el resto de agentes, así como el hermetismo de los procedimientos en la ejecución de los proyectos, han penalizado el éxito de muchos procesos de transformación urbana, como se ha podido comprobar con el trabajo realizado por La Herrera Herrera, hacia 2009, una moción ciudadana sobre el futuro urbanístico de La Herrera, un proyecto ambicioso de propuesta urbana para la Ordenación del Territorio en el barrio de Trintxerpe. Con un carácter participativo y un claro componente político, fue organizado por el ayuntamiento y aprobado en 2011. Con el transcurrir de los años y el cambio de partido político en la alcaldía, se dejó de lado la propuesta.

De este modo, surge la figura de facilitador o mediador, la cual se plantea como un equipo imparcial que haga de interlocutor y garantice la comunicación entre los actores. Pero no se trata de un elemento que permita apaciguar los conflictos urbanos en aras de los intereses de un grupo de presión concreto, sino de un equipo que sea capaz de canalizar las energías en la construcción colectiva de un proyecto común de ciudad desde una perspectiva integral (Paisaje Transversal, 2018).

En este sentido, es importante que desde las estrategias de facilitación se impulse la creación de canales de comunicación y espacios de diálogo y aprendizaje colectivo que superen las dinámicas reivindicativas y conviertan, así, las demandas y reclamaciones ciudadanas en propuestas estratégicas, capaces de aportar soluciones, al tiempo que se visibilizan los problemas. Una relación fluida desde el inicio del proceso y una preocupación real por su transparencia podrían resolver muchos de los problemas que surgen al concebir la participación de manera meramente justificativa o, en el mejor de los casos, consultiva.

33 En esta temática, tenemos que hacer especial mención al Gobierno Vasco. En este sentido, el Parlamento Vasco creó recientemente un Grupo de Trabajo sobre la “Agenda Euskadi 2030”, para fortalecer Alianzas y trabajo con otras organizaciones, instituciones, agentes, regiones y redes (European Committee of the Regions et al., 2019).

Desde el punto de vista histórico, patrimonial y artístico, la bahía está bien documentada, principalmente por las colecciones, que han servido como herramienta de consulta constantes, realizadas por el museo marítimo Untzi Museoa-Museo Naval, en relación con el patrimonio cultural es importante la monografía editada: Pasaia. *Memoria histórica y perspectivas de futuro* (VV. AA., 1999), manual que sirve para entender la historia y la problemática actual descrita por los principales investigadores de todas las disciplinas hasta el momento, donde en una primera parte Barkham Huxley y López Losa abordan el mundo pesquero del puerto, el primero en los siglos XVI y XVII y el segundo continúa hasta la actualidad; Odriozola Oyarbide, estudia la industria de la construcción naval; Pérez Aldasoro (2000) se centra en el análisis de las relaciones sociales y laborales de los pescadores del puerto guipuzcoano de Pasaia y Elberdin aborda la formación del municipio. Herreras Moratinos investiga sobre Pasaia a través de su patrimonio y Unsain Azpiroz realiza una importante aportación sobre literatura, imagen y memoria. En una segunda parte, trata sobre la situación actual y perspectivas de futuro del puerto de Pasaia: infraestructura de futuro realizado por la Cámara de Gipuzkoa: Comercio, Industria y Navegación y Nebreda Díaz de Espada sobre el futuro del puerto de Pasaia: apuntes y reflexiones para el debate.

Asimismo, el Ayuntamiento de Pasaia, con su colección Sorginarri, hace referencia a la historia y a los elementos patrimoniales. Se divide en 8 volúmenes que abordan los siguientes temas: 1. Pasaia (1805-2005). 200 años de unidad (Zapirain Karrika, 2005), 2. Patrimonio industrial en Pasaia: Defensa y difusión (Zapirain Karrika, 2007) 3. Pasaia 1931-1939. La memoria de los vencidos (Portugal, 2007) 4. La familia Arizabalo: Tiempos de cambios en Pasaia. (Mora Afán, 2008) 5. Pasaia: Orígenes (siglos XIV-XVI) (Irixa Cortés, 2009) 6. Luzuriaga. Voz y vida obrera (Izagirre, 2013) 7. Pasaia: Desarrollo Urbano (Zapirain Karrika y Irixa Cortes, 2011) 8. Pasaia atlántico: patrimonio marítimo (Goienetxe Patrón, 2013). Esta colección aboga por poner al descubierto datos inéditos que se guardan fuera del archivo municipal, como también recuperar el patrimonio cultural. Ambas colecciones son la herramienta más importante manejada en esta tesis y que se puede ampliar con la siguiente documentación.

Tabla 6. Fuentes bibliográficas utilizadas

Período	Fuente bibliográfica
El puerto en la antigüedad Oiasso y después de Oiartzun	(Esteban Delgado, 2003) (Múgica, 1918)
El puerto del Pasaje durante la Edad Media, cenit en el SXIII. Puerto de intermediación e introducción de mercancías europeas hacia Castilla y Navarra	(Tena García, 1997) (Gamón, Múgica, y Arocena 1930; Gorosábel 1862, 377-426) (Reizabal Arruabarrena et al., 1987) (Irixoa Cortés, 2009; Irixoa Cortes y Lema Pueyo, 2011)
El puerto durante la Edad Moderna (SXVI-XVII)	(Artetxe Fernández y Irixoa Cortés, 2019; Martínez de Isasti, 1850) (Aguirre Sorondo, 1997) (Goienetxe Patrón, 2010) (Martín Sánchez y Irixoa, 2010) (Zurbano Melero, 1998) (Barkham Huxley, 2000; Barkham Huxley y Lopez Losa, 1999) (Fernández Albadalejo, 1980) (Odriozola Oyarbide, 1999, 2002) (Pereda Espeso y Marías Franco, 2004) (Aragón Ruano, 2001, 2015) (Caro Baroja, 1984) (Zapirain Karrika y Mora Afán, 1998)
El puerto durante la crisis del antiguo régimen (1750-1840)	(Fernández de Pinedo, 1995) (Carrión Arregui, 1991) (Bilbao y Fernández de Pinedo 1982) (Uriarte Ayo, 2012) (Piquero Zarauz, 1991, p. 187 y ss.) (Cruz Mundet, 1991) (Zapirain Karrika, 2005) (Zapirain Karrika y Irixoa Cortes, 2011) (Miñano y Bedoya, 1826)
Período de transición económica (1841-1864)	(Barcenilla, 1999) (Madoz, 1846) (González Portilla et al., 2015)
La revolución en los transportes e industrialización, 1864-1913	(Valdaliso Gago, 1991) (Larrínaga Rodríguez, 2006) (Hernández Marco, 1997) (Alemany, 1991) (Montero, 1996) (Luengo Teixidor, 1990) (Dubois, 2003)
El período de entreguerras, 1914-1936.	(Luengo Teixidor, 1996) (Zurbano Melero, 1998) (Ossa Echaburu, 1989)
El puerto durante el Franquismo (1936-1975)	(Dirección del puerto de Pasajes, 1949) (García Orellán, 2006) (Tolosa Bernardez, 1984, 2000) (Ponte Ordoqui, 2016) (Zurbano Melero, 2003) (Miner Urdampilleta, 1989)
El puerto de la Regeneración	(Nebreda Díaz de Espada, 1999) (Dpto. de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, 1997; Dubois, 2003) (Alberdi Collantes, 2012) (Gil Álvarez, 2008) (Valdaliso Gago, 2010) (Comisión Europea, 1997)

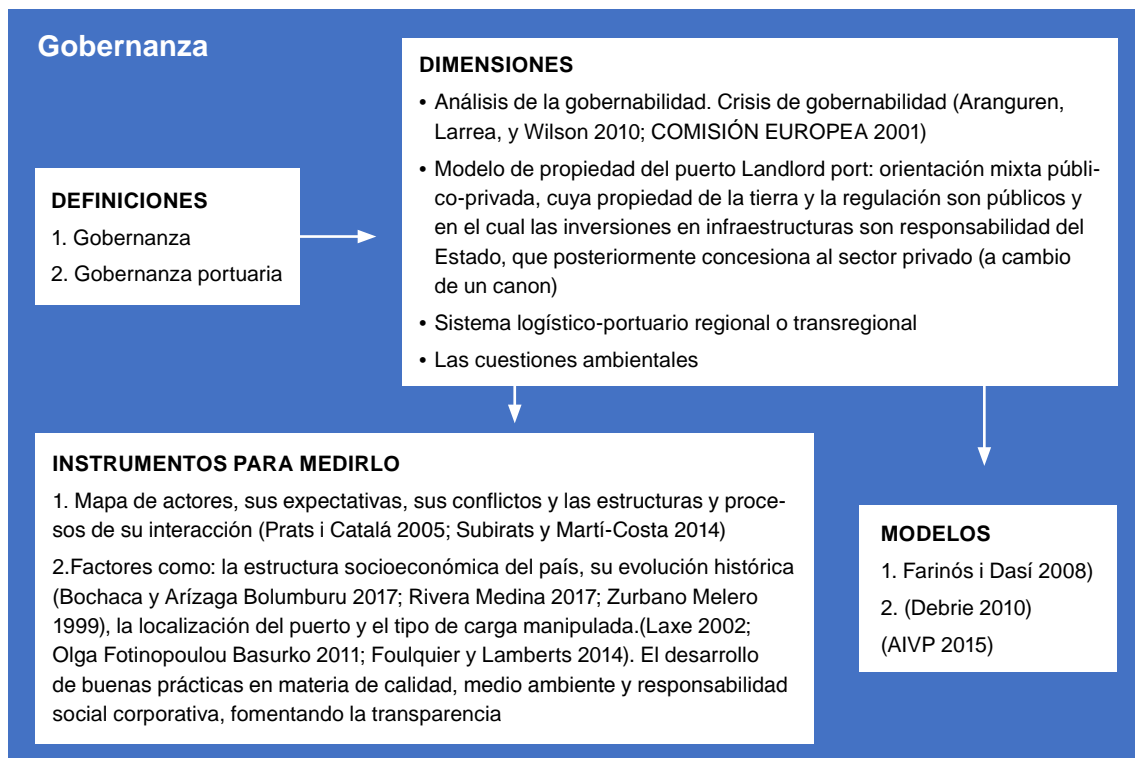
Fuente: Elaboración propia.

4.3. Gobernanza

Se puede entender el concepto de gobernanza de la siguiente manera: *Arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero, promoviendo un sano equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía.* (Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española).

El término proviene del latín clásico *gubernare* y del griego *kybernan* (dirigir, conducir una nave o un carro) y es utilizado por primera vez de forma metafórica por Platón para denominar el fenómeno del modo de gobernar a los ciudadanos. En un principio se refiere a la acción o manera de gobernar, guiar o dirigir la conducta, o un buen gobierno. Por mucho tiempo, el término se limita a cuestiones legales referentes a la realización de “Asuntos del Estado” y o de la dirección de las instituciones específicas o profesionales con múltiples partes interesadas.

Ilustración 23. Mapa de la literatura sobre gobernanza



Fuente: Elaboración propia.

Pero se torna un concepto polisémico. Se ha convertido en una palabra de moda, o cuestión central de debate en las ciencias sociales, debido a que ha gozado de un renacimiento notable durante los últimos años que puede confundirse con gobernabilidad (*governability*) o gobernanza (*governing*) (Prats i Catalá, 2005, pp. 133-139). En todo caso Prats caracteriza esta triple distinción sobre los modos de gobierno de forma más precisa, al reconocer que:

- La gobernación comprendería *“tanto las instituciones de gobierno como las acciones dirigidas a la definición y realización de los intereses generales (dirección política, políticas públicas, legislación, administración). Durante mucho tiempo, las instituciones de gobernación se han identificado con las instituciones del Estado y se han considerado como acciones de gobernación solo las procedentes de sus órganos. La tarea de gobernar y la responsabilidad por la gobernación correspondían en exclusiva a las organizaciones del Estado. Las personas y las organizaciones privadas, grandes o pequeñas, lucrativas o benéficas, eran consideradas como portadoras exclusivamente de intereses privados, como actuando solo en función de sus expectativas egoístas o altruistas, pero siempre de naturaleza privada. Eran gobernados, no actores de la gobernación”* (Prats i Catalá, 2005, p. 133).
- La gobernabilidad *“[...] aunque a veces se usa como sinónimo de gobernanza, tiene una significación claramente diferente. Por gobernabilidad, Kooiman entiende la cualidad conjunta de un sistema sociopolítico para gobernarse a sí mismo en el contexto de otros sistemas más amplios de los que forma parte. Esta cualidad depende del ajuste efectivo y legítimo entre las necesidades y las capacidades de gobernación [...] Desde una perspectiva político-administrativa, la gobernabilidad es la cualidad de un sistema social que deriva del hecho de que los actores estratégicos del mismo –tales son solo los que tienen recursos de poder para hacer ingobernable el sistema– consienten en que las decisiones de autoridad –incluida la resolución de conflictos entre los mismos– se adopten conforme a reglas y procedimientos determinados –que pueden registrar mayores o menores niveles de institucionalización. No toda estructura de gobernanza es capaz de producir gobernabilidad. Tampoco toda gobernabilidad garantiza el desarrollo”*. (Prats, 2001, p. 168). Tomado de (Castillo Cubillos, 2017, p. 165).

El análisis de la gobernabilidad de un sistema implica el de su gobernanza, es decir, el descubrimiento del mapa de actores, sus expectativas, sus conflictos y las estructuras y procesos de su interacción, temas que se ponen de manifiesto en el capítulo cuarto. Ese análisis nos descubre los equilibrios de poder y distributivos subyacentes a las estructuras y procesos de gobernanza, así como los conflictos actuales y potenciales entre los actores estratégicos, incluidos los emergentes (Prats i Catalá, 2005, pp. 138-139), como se puede observar en los [Gráfico 45](#), [Gráfico 46](#), [Gráfico 47](#), [Gráfico 48](#) y [Gráfico 49](#).

- *“La gobernanza es un concepto emergente y abierto, pero en absoluto confuso ni arbitrario. No es ninguna negación del gobierno ni la gobernación sino una particular manera de gobernar que plantea requerimientos institucionales y gerenciales variados y específicos. No es una creación intelectual, sino práctica, [...] Es también una construcción histórica, como lo han sido la burocracia o la gestión pública, que emerge en unas circunstancias históricas específicas en las que la producción de “gobernabilidad” exige formas diversas*

y crecientes de colaboración, cooperación, coordinación y corresponsabilización entre los poderes públicos y entre estos, la sociedad civil y las empresas a lo largo del eje local-global". (Prats i Catalá, 2007, p. 13).

De estos argumentos se puede concluir que la gobernanza, para Joan Prats, es una nueva forma de gobernar, superadora del tradicional esquema jerárquico, que implica por igual la participación de las instituciones públicas, privadas y del tercer sector, en la resolución de problemas que afectan al interés general. Los requisitos básicos para que la gobernanza se convierta en buena gobernanza, o buen gobierno tienen que ver con la existencia de un buen capital social, la implicación activa y corresponsable de los actores privados-empresariales, así como el liderazgo de la alta función pública y de los políticos que están al frente de las instituciones públicas de un territorio. El funcionamiento de la buena gobernanza se corresponde con la dinámica de las redes de políticas, las estructuras de acción pública intergubernamentales y la aplicación de criterios de transparencia y responsabilidad en el ejercicio de la acción pública (Varela Álvarez, 2011, p. 5).

Asimismo, se hacen eco de ello documentos como la Agenda Territorial de la Unión Europea 2020, que dice lo siguiente:

"(40) Somos conscientes de que fomentar la cohesión territorial exige la coordinación efectiva de distintas políticas, agentes y mecanismos de planificación, así como crear y compartir los conocimientos territoriales. Los instrumentos y competencias de la aplicación están en manos de las instituciones de la UE, los Estados miembros, los entes regionales y locales y agentes privados. Se necesitan formatos de gobernanza multinivel para gestionar distintos territorios funcionales y garantizar la contribución equilibrada y coordinada de los agentes locales, regionales, nacionales y europeos dentro del respeto al principio de subsidiariedad. Ello exige coordinación vertical y horizontal entre órganos decisorios a distintos niveles y políticas relacionadas con los sectores, a fin de garantizar coherencia y sinergia" (Comisión Europea, 2011)

- Integral, departamental y multiescalar

Resulta necesario actualizar los mecanismos de cooperación dentro de la propia Administración desde un doble eje: en primer lugar, una cooperación vertical, interadministrativa, relacionada con un nuevo enfoque de la gobernanza y una coordinación multinivel, capaz de integrar la escala local, regional y nacional; y en segundo lugar, una coordinación horizontal basada en la cooperación intersectorial de los distintos departamentos y áreas que deberían disponer de espacios y procedimientos para el trabajo conjunto, tanto en la generación de diagnósticos y en la definición de objetivos como, especialmente, en la implementación de proyectos y programas.

Según Farinós i Dasí, la Gobernanza, es la emergencia de un nuevo sistema de relaciones más complejo, que incluyen nuevos actores emergentes, externos a la arena política. Por tanto, la gobernanza, representa un modelo alternativo de gestionar los asuntos públicos. Como se observa en el [Gráfico 3](#) las relaciones entre gobierno y gobernanza pueden interpretarse como un proceso incremental mediante el que la nueva gobernanza mejora las limitaciones de las formas tradicionales de gobierno, al tiempo que tiene sus propias limitaciones e introduce nuevos conflictos (Farinós i Dasí, 2008, pp. 12-14). Las prácticas de nueva gobernanza provienen de, y conducen a, formas de gobierno más consolidadas y formales (reguladoras, de estilo “duro”). En el círculo interior de la figura se representan las distintas dimensiones de la gobernanza, así como los cinco principios de buena gobernanza (La gobernanza europea - Un Libro Blanco, 2001), con los que se relacionan: vertical multinivel (principios de responsabilidad, coordinación, cooperación), horizontal (entre territorios –principio de cooperación– y entre sectores –principio de coherencia–) y participación (grupos de interés, ‘lobbies’, ciudadanos a título individual– principios de información y apertura).

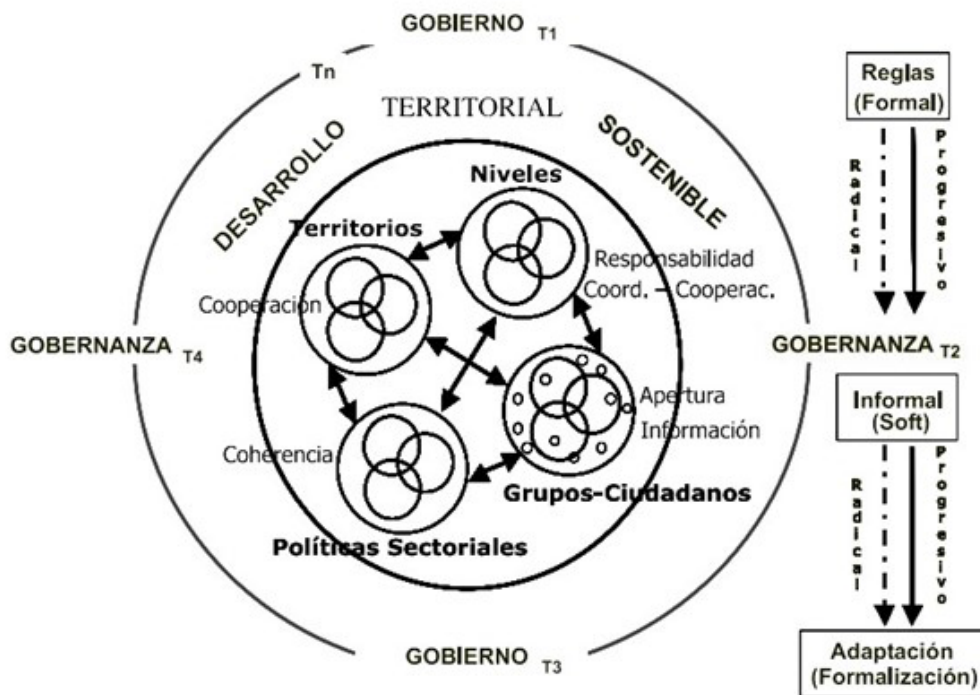
El funcionamiento sistémico del conjunto de todas estas dimensiones y principios contribuirá a la meta final del desarrollo territorial sostenible. Este funcionamiento, como en cualquier sistema, no permanece invariable sino todo lo contrario, evoluciona a lo largo del tiempo (T_n) desde un punto de partida inicial (T_1). Las rutinas de gobierno establecidas se adaptan a los cambios y a las nuevas necesidades, dando lugar a la aparición de nuevas prácticas de gobernanza (en T_2). Como en el caso de las innovaciones tecnológicas estos cambios pueden ser radicales o, de forma más pragmática, progresivos, introduciendo en ambos casos nuevos estilos de toma de decisiones más ‘blandos’, menos regulados, que finalmente se incorporan y consolidan como formas de gobernar, transformándose a partir de entonces en nuevas, formas de gobierno (T_3), actualizadas al contexto, y así sucesivamente. Por esa razón, se interpreta como la emergencia y puesta en práctica de formas de planificación y gestión de las dinámicas territoriales innovadoras y compartidas (caracterizadas por la relación, negociación y formación de consensos), respaldadas por la multiplicidad de actores que comparten unos objetivos y conocen y asumen cuál debe ser su papel en su consecución (*planificación colaborativa*)³⁴.

El concepto de desarrollo sostenible, y la necesidad de gestionar racionalmente el aprovechamiento de los recursos, abre la puerta a la participación de los ciudadanos en este gran objetivo colectivo, por tanto, la gobernanza se presenta entonces como la vertiente social del principio de sostenibilidad, y la participación pasa a convertirse en la palabra clave, tema que se verá como condición indispensable para que pueda ser una solución a este paisaje de conflictos sobre todo en el momento actual, donde se busca el desarrollo sostenible de la zona y la especialización del puerto.

34 Para ampliar el marco conceptual en torno a la Planificación colaborativa en España, es muy interesante el artículo de Hurtado (2015).

Asimismo, Farinós i Dasí justifica cómo la planificación del desarrollo territorial se relaciona estrechamente con un amplio abanico de políticas locales, regionales, nacionales y comunitarias, y de entre ellas especialmente las de desarrollo regional, de urbanismo, de vivienda y de infraestructuras. Sin embargo, todavía siguen predominando los enfoques, intereses y competencias sectoriales sobre las horizontales/territoriales. Dado que el espacio, suelo o territorio, es un bien limitado y su ordenación y su uso condiciona las posibilidades de desarrollo futuro, debe procurarse una coherencia al conjunto de actuaciones a realizar sobre él (Farinós i Dasí, 2008, p. 21). Y se ejemplifica en los planes hidrológicos, las estrategias (nacionales o regionales) de desarrollo sostenible, los planes de desarrollo rural, de montaña y forestales, por citar solo algunos, pasan por ser más trabajos de gabinete que resultado del diálogo institucional y ciudadano porque se producen lógicas de confrontación partidista, porque se carece de instituciones adecuadas o porque falta un entendimiento común –definición– del problema, en la terminología de Resolución de problemas, como veremos en el apartado siguiente.

Gráfico 3. Relaciones entre los conceptos de gobierno y gobernanza como proceso incremental



Fuente: Tomado de (Farinós i Dasí, 2008, p. 14).

También es importante buscar una participación territorial, planteando acciones que articulen la intervención de las diversas esferas de agentes. En este sentido, la sociedad civil –habitualmente protagonista de estos procesos– se une a otros grupos, con un peso igual o mayor al de esta: las instituciones y administraciones públicas; los organismos competenciales en las distintas materias y órganos de representación –de la propia sociedad como de otras organizaciones– a escala

municipal, provincial y autonómica; los grupos y organismos expertos en la materia –tales como universidades y otras instituciones educativas y científicas, colegios profesionales, centros de I+D+I–, los partidos políticos; y todo el espectro de agentes sociales, culturales y económicos a escala territorial y local conforman un mapa de agentes con intereses, capacidades y conocimientos diversos, como pondremos de manifiesto.

Se necesita una nueva gobernanza territorial que permita coordinar y articular estos procesos de decisión y el impacto de estos sobre el territorio a través de mecanismos multinivel, tanto en su dimensión vertical (de lo local a lo regional) como desde la perspectiva horizontal y transdisciplinar (entre ámbitos temáticos, departamentos y áreas de las correspondientes administraciones, universidades, etc.).

La participación territorial no puede limitarse únicamente a la creación de una serie de canales, organizados por escalas, que vehiculen la participación de los distintos grupos de agentes. Por ello, el proceso ha de contemplar la necesidad de generar estructuras de gobernanza claras y operativas que permitan realizar las necesarias labores de concertación multinivel –entre agentes de diferente naturaleza y diferentes escalas– para, a su vez, alcanzar acuerdos (Paisaje Transversal, 2018, pp. 94-95). Cuestiones que van a ser tratadas en el capítulo cuarto y quinto, mostrando la problemática y el conflicto suscitado, la crisis de gobernabilidad y como también en el capítulo sexto, donde se concluye apostando por una buena gobernanza y una participación ciudadana como condiciones para la Ordenación del Territorio.

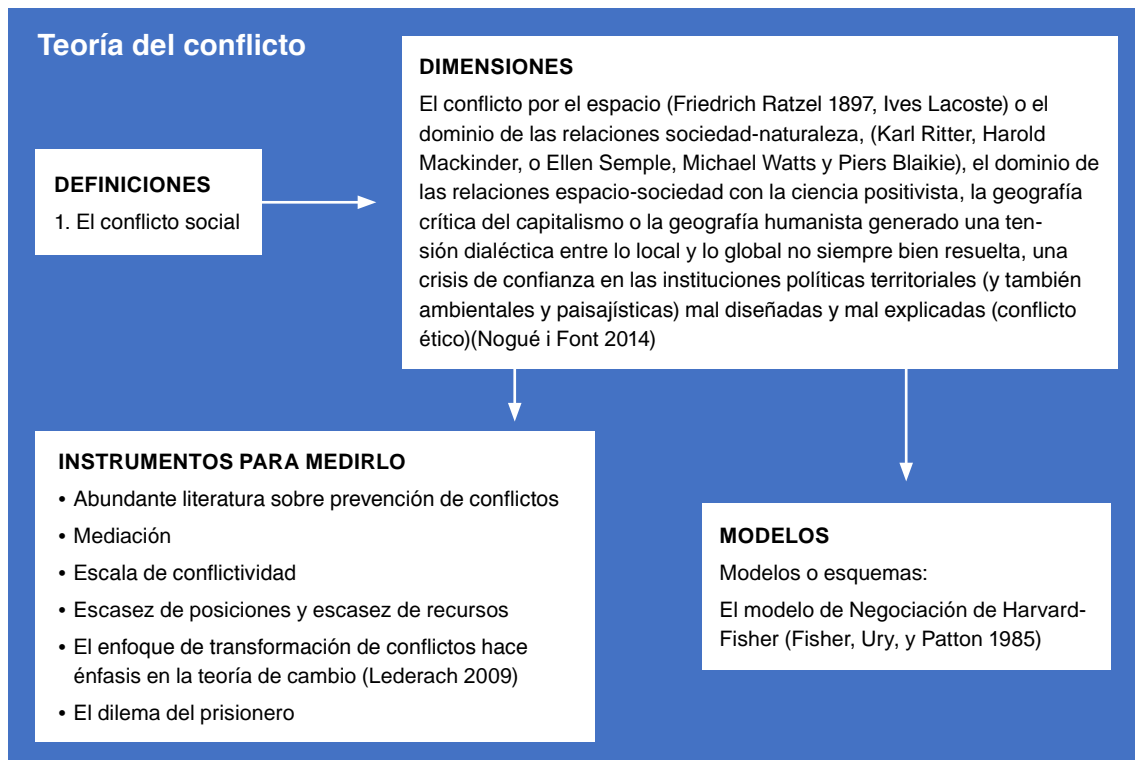
4.4. El concepto de conflicto territorial

Los conflictos son connaturales al funcionamiento y a la esencia de las sociedades. En muchos casos, el conflicto social supone una oportunidad para propiciar un cambio positivo en las relaciones entre los actores o de las partes involucradas, y sirve para establecer y clarificar las posturas de las partes, así como para expresar y dar forma a las reivindicaciones y demandas existentes. Por ello, un conflicto adecuadamente gestionado puede ser un espacio de catarsis positivo para deconstruir visiones o mitos que son promotores de acciones violentas. Y, además supone una oportunidad de alcanzar consensos y acuerdos a través de visiones compartidas de la problemática que motiva o que subyace en el conflicto.

El concepto “conflicto” viene de la palabra latina, *confligere* (con: conjunto; fligere: chocar, golpear) o *conflictus* (choque, colisión, lucha, ataque). En el sentido más amplio, un conflicto es una oposición entre dos o más actores. El conflicto estalla cuando un actor, individual o colectivo, tiene un comportamiento que afecta los intereses de otros actores. El conflicto en sí es un estado normal de la sociedad y de las relaciones interpersonales. El conflicto es sano y tiene funciones positivas, para las personas y para las instituciones.

Según (Vinyamata Camp, 2001, p. 12) los conflictos significan y representan crecimiento, oportunidad, posibilidad de innovación, cambio, regeneración, estímulo, mejora, descubrimiento, serenidad... Los conflictos, como las enfermedades, nos indican que alguna cosa está sucediendo y que, a lo sumo, se puede retardar pero no impedir. En este sentido, los conflictos son elementos que nos permiten avanzar, mejorar, prever su función regeneradora y sacar provecho. Pero el conflicto también puede significar destrucción, dominación, alineación, frustración, guerra, desgracia, dolor, sufrimiento, angustia, ofuscación, bloqueo, violencia. En estos casos se puede pensar que se está produciendo una disfunción, un error más o menos grave que forzará cambios traumáticos que acabarán perjudicando en mayor o menor medida a todas las partes implicadas. Es un elemento, en ocasiones, dinamizador, que sirve para mover las relaciones sociales, si se enquistada, la relación se deteriora, y el enfrentamiento puede ser irreversible, como tendremos ocasión de demostrar, principalmente al ser un elemento consustancial a las relaciones sociales y en nuestro análisis por tanto, es conveniente darle solución.

Ilustración 24. Mapa de la literatura Teoría del conflicto



Fuente: Elaboración propia.

Implica la existencia de un antagonismo que puede tomar diversas formas: una relación entre fuerzas opuestas, una rivalidad o una enemistad, una guerra, etc. Este tipo de conflictos tienen en común que se basan en relaciones que son duraderas: que tienen que pervivir en el futuro y no consienten soluciones impuestas por un tercero, sino que encuentran una vía de solución más estable, duradera, perfecta, en el acuerdo al que se llegue por las partes en conflicto. Existe de este modo una escala de la conflictividad que va del desacuerdo a la tensión y a la violencia, pa-

sando por un número más o menos grande de niveles intermedios, ver [Gráfico 48](#). En el campo de la Geografía, el hecho de que el conflicto y los actores puedan ser localizables permite a los geógrafos abordar estos temas de análisis³⁵. La conflictividad, cualquiera sea su escala geográfica y su intensidad, mantiene frecuentemente una relación fuerte con la territorialidad. El espacio, apropiado o codiciado, en este caso ocupa frecuentemente un lugar importante.

Los conflictos se originan en la “escasez de posiciones” y en la “escasez de recursos”, la primera es una condición por la cual un objeto no puede ocupar dos lugares al mismo tiempo, y la escasez de recursos es una condición en la cual el suministro de objetos deseados (o estados de cosas) es limitado de tal modo que las partes no pueden tener todo lo que quieren de algo. Por lo tanto, los valores mutuamente incompatibles, excluyentes u opuestos son características inevitables del conflicto.

Numerosos geógrafos han tratado el conflicto territorial, desde la Geografía política o Geopolítica, con Friedrich Ratzel hacia 1897, pasando por Yves Lacoste, el dominio de las relaciones sociedad-naturaleza, con Karl Ritter, Harold Mackinder, o Ellen Semple con un determinismo ambiental y la idea del conflicto como falta de desarrollo o de no progreso; la Geografía sistémica ligada con la planeación y el ordenamiento territorial, con autores como Sochava o Bolos³⁶, la Ecología política con Michael Watts y Piers Blaikie; el dominio de las relaciones espacio-sociedad con la ciencia positivista, la Geografía crítica del capitalismo o la Geografía humanista (Berneth Peña Reyes, 2008)³⁷.

Conflictos que se pueden manifestar tanto a escala individual, personal como a escala social, colectiva; conflictos territoriales en las que la dimensión paisajística es cada vez más relevante y esto se observa en el surgimiento espontáneo de las plataformas ciudadanas, la creciente importancia del lugar y de las identidades territoriales en un contexto de globalización que ha generado una tensión dialéctica entre lo local y lo global no siempre bien resuelta, una crisis de confianza en las instituciones, al no encontrar en ellas, a menudo, ni la respuesta esperada ni la adecuada. Finalmente unas políticas territoriales (y también ambientales y paisajísticas) mal diseñadas y mal explicadas (Nogué i Font, 2014, p. 159); es por ello que todos estos conflictos al fin de cuentas nos remiten a un conflicto ético.

35 En relación a este tema, es de aclarar que el marco teórico que estoy presentando busca relacionar lo sucedido en nuestro estudio de caso, la bahía de Pasaia, como una propuesta de actores y a una escala intermedia; es por ello que no me voy a adentrar en todo el tema propio de la justicia, el arbitraje, la conciliación, la mediación, la negociación, el Derecho Colaborativo y la resolución de conflictos como ciencia en el ámbito jurídico desde que sale la ley de 2012 de mediación civil y mercantil. También existe toda una normativa europea y española, además de ser un trabajo colaborativo en torno a los conflictos por medio de (facilitadores, mediadores, abogados y asesores en general) para ello se puede tener en cuenta toda la bibliografía descrita en este documento como también (Muñoz et al., 2013) o (Domínguez Bilbao y García Dauder, 2003), o el tratamiento de los conflictos medioambientales (Duffy et al., 1996, pp. 369-382).

36 Ver la parte teórica de paisaje para ampliar en esta corriente.

37 Este artículo es interesante como marco teórico y también con los cuadros síntesis que posee, la territorialidad, la matriz geográfica, el dominio de las relaciones sociedad-naturaleza, la definición de conflicto y el establecimiento de acciones en el campo de la ciencia espacial, o el ciclo sistémico del capitalismo, entre otros temas.

La inmensa mayoría de los movimientos sociales en defensa del territorio reclaman una mayor participación ciudadana en la resolución de conflictos territoriales, recuperar la identidad local como elemento irrenunciable para la calidad de vida. La necesidad de sentirse identificado con un espacio determinado es sentida con fuerza, como tenemos ocasión de ver en los comentarios de los entrevistados.

Existe abundante literatura sobre prevención de conflictos, pero no está orientada a la posibilidad de evitar la confrontación, la incompatibilidad y el malestar, sino a reducir sus expresiones violentas y desestabilizadoras. Existe un acuerdo casi unánime en que los conflictos son inevitables (González-Cuéllar Serrano et al., 2010, pp. 27-28). Las ciencias sociales aportan evidencias empíricas a un hecho fácilmente detectable en la interacción cotidiana: no es preciso que exista un motivo racional para que se dé un conflicto, basta con que dos partes distintas se relacionen.

Según Calvo Soler, se expresan tres propuestas de lo que es un conflicto: a) las teorías de las propiedades de los individuos, b) las teorías de la manifestación de las estructuras sociales y c) las teorías de los procesos de interacción. Este último grupo de teorías conciben el conflicto como una relación que surge a partir de ciertos procesos de interacción, interdependencia e incompatibilidad entre grupos o actores colectivos. En lo que sigue consideraré el conflicto como:

Una relación de interdependencia entre dos o más actores cada uno de los cuales o percibe que sus objetivos son incompatibles con los de los otros actores (conflicto percibido) o, no percibiéndolo, los hechos de la realidad generan dicha incompatibilidad (conflicto real). (Calvo Soler, 2014, p. 41).

4.4.1. Percepción y conflicto

Desde el punto de vista de la Psicología, se trata estos temas debido a la necesidad de comprender todos los elementos que rodean al conflicto, desde un conjunto de particularidades que tiene la percepción de los fenómenos que acontecen en su entorno y de las eventuales posibilidades de solución. Es de destacar también el proceso de “subjektivación” que sufre la comprensión de este, de cómo los agentes perciben, interpretan y valoran el conflicto. Debido a la importancia de las emociones que afectan de múltiples maneras a los sujetos, contribuyendo aún más a impedir una percepción fría y racional del problema. Todo conflicto supone una percepción de antagonismo, caracterizar a la otra parte como adversaria, rival o enemiga, etiquetas que facilitan una canalización e incluso una legitimación de los componentes más antinormativos que tienen los conflictos (González-Cuéllar Serrano et al., 2010). Así pues, un primer acercamiento a la naturaleza del conflicto nos indica de modo fehaciente que no es el “pensamiento científico” el prevalente en todo el proceso y el desarrollo del conflicto, sino el “pensamiento vulgar”, una forma de pensar que no se caracteriza por el rigor, la objetividad, la verificación... sino más bien por las ideas previas de los sujetos, los

prejuicios, los conocimientos adquiridos por experiencias vitales, las creencias culturales, grupales y personales, etc., elementos que hay que tener en cuenta en el análisis de las entrevistas a los distintos agentes consultados. Es un hecho que nuestras preconcepciones guían nuestra percepción e interpretación de la información; construimos nuestra representación del mundo a través de nuestras “teorías”, aunque no seamos con frecuencia conscientes plenamente de estos mecanismos de construcción de la realidad, cuestión que se debe dejar remarcada en el título de esta tesis.

La percepción influye tan poderosamente sobre la conducta que incluso una percepción distorsionada o manifiestamente falsa puede hacer que se genere una cadena de conductas coherente con tal percepción y que se “convierta” en verdadera. Fenómeno conocido como la “profecía autocumplida”, presente en la vida cotidiana pero mucho más frecuente en situaciones de conflicto. Téngase presente que el proceso se inicia con una percepción sesgada o sencillamente falsa que genera conductas que, a su vez, confirman o satisfacen la percepción-expectativa primera. El siguiente párrafo de Myers (2004) lo sintetiza con claridad: *“En los juegos de laboratorio, la hostilidad casi siempre engendra hostilidad. Las personas que perciben a sus oponentes como no cooperativos fácilmente les inducen a no ser cooperativos. Cuando hay conflicto, abundan las creencias autoconfirmatorias. Cada parte que percibe a la otra como agresiva, resentida y vengativa induce a los otros a manifestar estas conductas en defensa propia, creándose así un círculo vicioso, un círculo que se autopropetúa.”*³⁸, temas que han sido puestas de manifiesto en las entrevistas como también en la lectura de los periódicos respecto a los actores políticos y empresariales que al conocerse con posturas distintas, por el hecho de encontrarse en la reunión, llevaban hasta aplazarla sin dar explicaciones aumentando el clima de confrontación.

Se pone de relieve la capacidad de determinación que la percepción puede llegar a tener sobre las conductas concretas; se trata de una “expectativa” acerca del comportamiento de los otros sobre la cual intervenimos facilitando su ocurrencia.

Se puede distinguir tres formas de percibir un conflicto:

- El real; en este caso el conflicto se percibe básicamente con exactitud, ya sea por el modo de producirse el conflicto, ya sea por la misma naturaleza de este.
- El contingente; la percepción del conflicto viene dada por la definición que hace el actor, de modo que una distinta definición puede modificarlo sustancialmente.
- El superpuesto; en cuyo caso se añaden problemas intangibles o emocionales que hacen de la situación conflictiva un escenario de rivalidad y enfrentamiento.

38 Extraído de (González-Cuéllar Serrano et al., 2010, p. 43), que a su vez lo toman de Myers, D. G. (2004), *Exploraciones de la Psicología Social*. McGraw, Madrid.

La pregunta inmediata es obvia; ¿cuáles son los factores que explican el surgimiento de percepciones contingentes o superpuestas, situaciones en que las distorsiones cobran especial importancia?

En primer lugar, la “egocentricidad”, lo que implica una definición del conflicto orientado a la satisfacción de los intereses propios, pues conduce a formas competitivas o de rivalidad en el afrontamiento de los conflictos. En segundo lugar, centrarse preferentemente en las posiciones y no en los intereses. El modelo de Negociación de Harvard-Fisher señala como un criterio básico centrarse en los intereses, reconciliar intereses, no posiciones. Por ello, cuanto más inteligentemente se busquen las necesidades de los litigantes, mayor será la probabilidad de encontrar “espacios comunes” para el acuerdo. Esta focalización en los intereses funciona porque un interés puede expresarse a través de varias posiciones; además, porque detrás de posiciones opuestas pueden encontrarse intereses comunes (Fisher et al., 1991, p. 40), por lo tanto si los litigantes atienden a la posición, las percepciones que se ha caracterizado como no realistas serán más probables.

Otro factor que fomenta la percepción del conflicto viene dado por la comprensión que tiene el actor acerca de posibilidades o alternativas para resolver el problema, entendiendo por tales, sus recursos cognitivos, sus habilidades, capacidades e inteligencia. Y en conflictos sociales, los niveles de tensión o estrés y la presión que ejercen los grupos sobre sus representantes limitan su margen de maniobra, radicalizando las posiciones, negando la posibilidad de concesiones a la otra parte, generando reactancia cognitiva y, en fin, creando un clima de confrontación.

Son abundantes los modelos que dan cuenta de cómo negociar con éxito; pero, prácticamente todos ellos postulan la creación de un clima constructivo caracterizado por una cierta confianza en otro y por la promoción de la comunicación a muy diversos niveles...; es decir, por neutralizar las emociones y dejar paso a criterios racionales. De la misma manera, si pensamos en la mediación, una de las razones de su éxito consiste en que el mediador establece un “escenario” nuevo, donde los criterios de racionalidad van a ser los prevalentes (González-Cuéllar Serrano et al., 2010, p. 46).

Pasando a otra pauta errónea de pensamiento y acción, es la conocida como la heurística de la disponibilidad o, más vulgarmente, accesibilidad de la información (Bazerman y Neale, 1993, p. 25). Se supone que las personas utilizamos en nuestras respuestas o decisiones aquella información que tenemos más a mano, que nos resulta más accesible. Pero el problema estriba en que a veces confiamos demasiado en la información más accesible con independencia de su importancia y de su adecuación al problema que está planteado.

La heurística de la disponibilidad pone de relieve un principio básico del pensamiento social: la gente es lenta al deducir ejemplos particulares de un ejemplo especialmente vívido o expresivo. En coherencia con ese principio, las anécdotas importantes con frecuencia se imponen a la información estadística; es por ello que (Bazerman y Neale, 1993, p. 27) subrayan la necesidad de ser

cuidadosos al respecto, priorizando la información fiable sobre la disponible; en último término, “debemos diferenciar lo que nos resulta emocionalmente familiar de lo que es digno de confianza, importante y pertinente”, lo cual se ha tenido presente en todo el trabajo de campo realizado, y fundamentalmente en el análisis del sentido del lugar y los costos sociales del deterioro urbano, cuando la realidad choca con las estadísticas o los ejemplos en algunos barrios, ciudades o comunidades autónomas, no se pueden repetir en otros, de ahí la importancia de tener presente la singularidad.

Las posiciones y, en general, el modo en que se inician las negociaciones tiene una gran influencia en su curso posterior. Son muchos los factores que determinan estas posiciones iniciales, pero lo cierto es que adquieren una función de anclaje, de tal manera que afectan a la percepción de los posibles desenlaces. Es decir, la posición inicial es una referencia comparativa, una especie de criterio normativo que permite ir ajustando la negociación y finalmente aportando criterios para evaluar el resultado final (Bazerman y Neale, 1993, pp. 16-19).

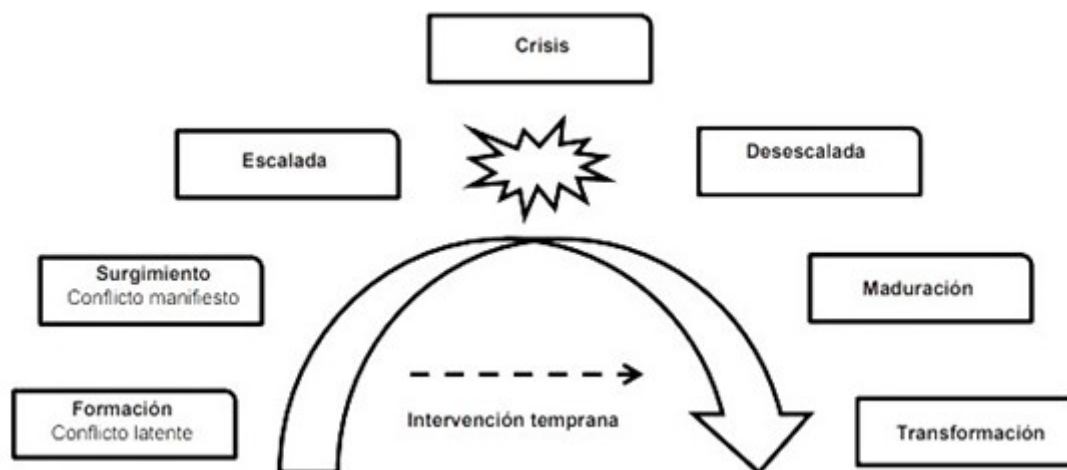
El problema no es la existencia de anclas, sino el sentido y fundamento de estas, que puede basarse en cualquier información no pertinente o engañosa, lo que introduce irracionalidad en la base misma del objetivo o de las metas de la negociación. Es frecuente que el acuerdo final en una negociación quede marcado más por las ofertas iniciales que por conductas posteriores. De ahí la trascendencia de afrontar correctamente la oferta inicial del otro: si resulta inaceptable sería negativo proponer ajustes a la propuesta, por cuanto se proporcionaría cierta credibilidad a unos criterios que servirían de marco a la negociación.

Señalan (Bazerman y Neale, 1993, p. 19) que para usar el anclaje en beneficio propio hay que hacer una oferta inicial razonable y atractiva, de tal modo que sirva de ancla para otras posteriores. Anclar correctamente y evitar los efectos perversos de anclas irracionales pasa por el conocimiento de los asuntos en litigio, por una preparación madura en la gestión del conflicto y por una más que notable flexibilidad en lo que denominamos el procedimiento de la negociación.

4.4.2. La escalada irracional del conflicto territorial

Uno de los problemas que tiene no resolver a tiempo los conflictos es que las situaciones se van deteriorando, unos problemas generan otros y, en suma, los conflictos son cada vez más amplios e incorporan nuevos elementos de confrontación... es lo que conocemos como escalada del conflicto, [Ilustración 25](#). Es como si se fuera produciendo una “espiral”, de modo que el conflicto se hace cada vez más grande, más complejo e incluso más incomprensible y distinto del conflicto primigenio. Por tanto, el escenario va cambiando, estableciéndose un estado de cosas mucho más grave que el inicial.

Ilustración 25. Etapas de un conflicto territorial



Fuente: Elaboración a partir de Bedoya et al. (2010, p. 9).

En ese sentido esta dinámica estaría establecida en un ciclo de escalada, estancamiento y desescalada o por decirlo de otra manera, aparición de problemas, explicitación de incompatibilidades (conflicto), crisis... aparición de problemas... etc. El ciclo del conflicto ha sido visualmente representado por algunos autores bajo diversas formas: de forma cíclica lineal, helicoidal, circular y en espiral³⁹. Incluso es sorprendente a veces cómo la situación conflictiva no resuelta a tiempo se distorsiona haciéndose difícilmente reconocible (Pruitt y Rubin, 1986), principalmente por la aparición de nuevos elementos que en muchos casos suponen cambios cualitativos en la naturaleza del conflicto, como pueden ser:

- La aparición de imágenes especulares o percepciones en espejo. Debido a que ambas partes se atribuyen iguales elementos positivos para sí mismos e idénticos defectos o elementos negativos para los otros. Cada una de las partes reprocha a la otra exactamente lo mismo.
- La percepción se hace selectiva. De manera que las nuevas acciones que reportan las acciones del otro son interpretadas indefectiblemente de manera negativa. Por ejemplo, la distorsión atributiva: si el adversario hace algo bien se deberá al azar; si mal, la causa radicará en su perversa intención o evidente incapacidad.
- La polarización grupal, fenómeno caracterizado porque como consecuencia de la interacción grupal, se produce una reafirmación o polarización de las percepciones y actitudes pre-existentes. Y es que las relaciones grupales propician procesos de interinfluencia, de modo que queda sobredimensionado el punto de vista dominante.

Elementos que hay que tener presentes, porque han sido puestos de manifiesto por los entrevistados, la prensa o los diversos actores que han narrado esta problemática como se ha tenido ocasión de ver a lo largo del capítulo cuarto.

39 Una mayor descripción de este tema se puede observar en el manual de Redorta (2004, p. 75).

Por “*groupthink*” o pensamiento grupal entendemos la situación caracterizada por un modo de pensar que busca ante todo la concurrencia y el consenso del grupo, suprimiendo la evaluación de otras consideraciones posibles, con lo cual la toma de decisiones suele ser defectuosa, como por ejemplo, cuando se presiona a la conformidad, se refuta cualquier cuestionamiento de la decisión, se genera una autocensura entre los miembros del grupo, se desprecia el disenso o la crítica constructiva; en último término, se orienta la percepción y la toma de decisiones de una manera irracional.

Si no se toma una solución por métodos resolutivos de solución de conflictos como la mediación o la negociación basada en la cooperación entre las partes, con frecuencia la escalada perdura sin vislumbrar una salida, exacerbándose tanto las percepciones y actitudes negativas como los cambios estructurales que se ha señalado. Así, cada una de las partes se va “comprometiendo” más y más con el conflicto, invirtiendo más de lo que puede ganar, haciendo del retorno algo impensable y no cediendo a pesar de las pérdidas que se puedan originar. Es el fenómeno conocido como “sobrepromiso”. La necesidad de ganar, el cuestionamiento del honor o la autoestima, la certeza de poseer toda la razón más allá de las evidencias, etc., etc., van atando al litigante, de manera que el control de la situación se ha invertido: el conflicto ha pasado a ser de hecho un fin en sí mismo. Como agudamente señalan Pruitt y Rubin (1986) se produce el “atrapamiento”; es la ausencia de límites en la implicación y coste del conflicto; es la ausencia de criterios en función de los cuales abandonar la situación; es la necesidad de salvar la propia imagen.

A veces, la relación de poder se sostiene muy igualada, con lo que la balanza coste/beneficio de mantener el conflicto comienza a cuestionarse, particularmente si el conflicto se ha prolongado mucho en el tiempo o si se están consumiendo muchos recursos y energía. De acuerdo con Josep Redorta, el estancamiento se llega por cuatro causas fundamentales:

- Fracaso de las tácticas competitivas.
- Agotamiento de recursos.
- Pérdida de soporte social.
- Costes inaceptables.

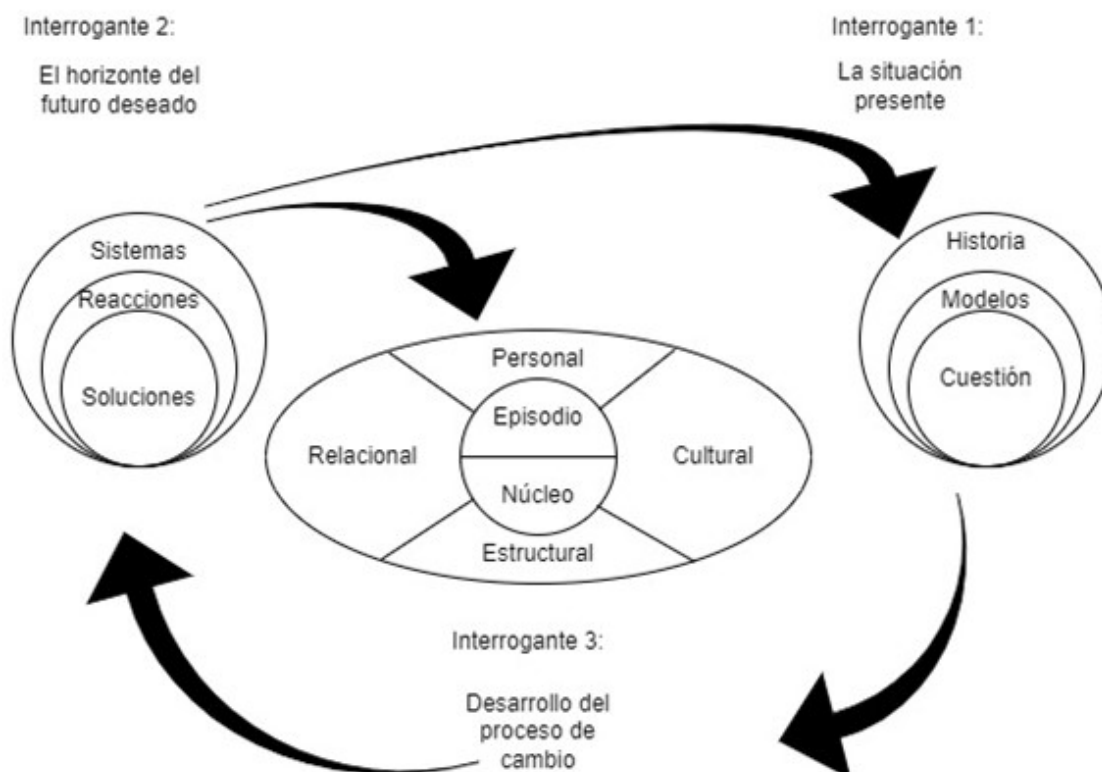
Es un punto crítico del proceso en el que se pasa de actividades competitivas a cooperativas y se reconoce al otro. Sin embargo, un estancamiento puede significar una pausa temporal en la escalada y el conflicto puede seguir escalándose después. El “punto de madurez” se refiere a la resolución o transformación definitiva del conflicto. En este sentido empleamos “estancamiento”. A partir del punto de madurez puede haber “regresiones” que signifiquen pérdidas de confianza o nuevas percepciones y pasos hacia atrás, pero ya no se vuelve a la escalada de la fase anterior (Redorta, 2004, p. 77).

He aquí el modo como los conflictos se estancan inútilmente, lo que puede alargarse indefinidamente con todas las consecuencias que se ha visto. Lógicamente, puede acontecer que se propicie de alguna manera el inicio del desescalamiento. Además, para que la desescalada del conflicto se produzca será necesario según (Vinyamata Camp, 1999, pp. 96-97):

- Reducir la tensión que permita la recuperación de las capacidades de diálogo de las partes en conflicto.
- Detectar las necesidades y problemas. Es importante una vez que se ha reducido la tensión, que las partes puedan comenzar a comunicarse de forma que puedan expresar cuáles son sus necesidades, sus intereses, sus percepciones, dónde sitúan el problema y cuáles son sus miedos.
- Reconstruir en común la relación. Normalmente cuando se consigue mejorar la relación se transforma el conflicto. Se valora más la relación y el interés personal tiende a matizarse hasta alcanzar algo más parecido al interés común. Habitualmente la mejora de la relación es el motor de la transformación de los conflictos.

Asimismo, en la técnica de desescalada existen cuatro pasos: incremento de la interacción, construcción de momentos o espacios de pausa en el conflicto con el inicio de pequeñas concesiones mutuas, la generación de objetivos comunes superiores y las concesiones unilaterales (Redorta, 2004, p. 78). La identificación del proceso de desescalada es crucial desde el punto de vista de la gestión de conflictos, ya que su incidencia en el pronóstico de la intervención es muy clara. De alguna manera, la desescalada, al implicar procesos cada vez más cooperativos, revierte la destructividad del conflicto.

El enfoque de transformación de conflictos, elaborado por Lederach, hace énfasis en la teoría de cambio [Ilustración 26](#), basándose en la premisa de que el conflicto es un elemento dinámico que gravita en cuatro dimensiones: la personal, la relacional, la cultural y la estructural, sobre las cuales hay que actuar (Lederach, 2009) tal y como lo demuestra el diagrama siguiente.

Ilustración 26. El panorama de la transformación del conflicto**Visión global de la transformación de un conflicto**

Fuente: Tomado de Lederach (2009, p. 39).

Empezamos con el primer punto de exploración: la situación actual. En la [Ilustración 26](#) se puede visualizar la situación actual como un conjunto de esferas inmersas una dentro de la otra mostrando elipses. Una esfera es una metáfora adecuada para ayudarnos a pensar sobre los espacios de exploración, significado y acción. Aquí los problemas inmediatos están inmersos en la esfera de los patrones, los cuales, a su vez, están inmersos en la esfera de la historia. Esto nos recuerda que el problema inmediato está arraigado a un contexto –en los patrones de las relaciones y las estructuras todas con una historia–. Una paradoja clave de los problemas emergentes es la conexión entre el presente y el pasado. Los patrones de “cómo se han venido dando las cosas” proporcionan el contexto donde emergen a la superficie los problemas inmediatos de la disputa. Los problemas actuales crean la oportunidad de recordar y reconocerlos, pero estos en sí mismos, no tienen el poder de cambiar positivamente lo que ya ha trascendido, tema que interpela el autor a reflexionar cómo ha sido abordado en esta tesis, desde un punto de vista objetivo y desde afuera, en relación con lo que aporta la historia y las fuentes.

El potencial para el cambio constructivo radica en nuestra capacidad de reconocer, entender y reparar lo que ha sucedido. El cambio positivo requiere una disposición para crear nuevas formas de interacción, para construir relaciones y estructuras con perspectiva de futuro. Como se ob-

serva en la segunda esfera o interrogante 2. ¿Qué esperamos construir? ¿Cómo se puede abordar todos los niveles –tanto las soluciones inmediatas como los patrones subyacentes– de relaciones y estructuras?

La inmediatez de los problemas emergentes y la energía liberada cuando las personas luchan por estos, definen la expresión “episódica” del conflicto. Ir de los problemas emergentes hacia las esferas de los patrones relacionales e históricos nos conduce al epicentro del conflicto, donde es siempre capaz de regenerar nuevos episodios, bien sea en problemas similares o distintos. La transformación busca ver y entender a los dos: el episodio y el epicentro. Esto nos lleva a indagar un tercer nivel. En la dimensión personal, el conflicto afecta a las personas espiritual y emocionalmente condicionando cómo se enfrentan al conflicto.

La dimensión relacional hace referencia a aquellas personas que tienen contacto de forma directa. El avance del conflicto tiene efectos en la comunicación, se crean estereotipos, aumenta la polarización y disminuye la confianza. A nivel cultural, el conflicto produce cambios sobre los patrones culturales de cómo interactúan o se relacionan las personas. Por último, en la dimensión estructural el conflicto afecta a las estructuras y los sistemas, la organización y el acceso al poder, en referencia a la familia, a las organizaciones, las comunidades y a las sociedades enteras. Preguntas como ¿Qué clase de cambios y soluciones se necesitan? ¿A qué niveles? ¿En torno a qué temas? ¿Inmerso en qué relaciones?, nos llevan a plantearnos los retos de cómo terminar algo indeseado y cómo construir algo que sí se desea (Lederach, 2009, pp. 38-43), temática que se puede corroborar, en la descripción del conflicto, en relación con lo ocurrido en la Bahía de Pasaia, ahora podríamos decir que se está avanzando en otra dirección, donde se llama a la cautela y mesura por parte de los actores intervinientes, cosa distinta a lo ocurrido en años anteriores cuando se pensaba llevar adelante la externalización del puerto.

Ilustración 27. El cambio como un círculo



Fuente: (Lederach, 2009, p. 47).

Por medio de la [Ilustración 27](#) Lederach identifica cuatro experiencias, cada una comunes, y muy diferentes, cada una envuelta en la otra y cada una como parte del círculo de cambio. Algunas veces sentimos como si el cambio deseado se estuviera dando, como si hubiera algún progreso. Las cosas avanzan en la dirección deseada, hacia las metas o aspiraciones que tenemos para nosotros mismos y nuestras relaciones. En otros momentos sentimos como si hubiéramos llegado a un impasse. Se ha levantado un muro que obstruye y detiene todo. Luego, hay momentos en los que los procesos de cambio parecen venirse abajo. Escuchamos expresiones como: “En un simple abrir y cerrar de ojos, se han venido abajo años de trabajo”. Sentimos que “estamos en contravía” o que “nadamos contra la corriente”. Después hay tiempos en los que sentimos como si estuviéramos pasando por un completo fracaso. Las cosas no solo están retrocediendo, sino que se están haciendo trizas, colapsando, como un edificio que se derrumba. En el flujo y reflujo del conflicto y en la construcción de la paz experimentamos estos períodos como profundamente deprimentes, con frecuencia acompañados por frases como “tenemos que empezar de cero”. El círculo nos alerta a cada paso: avanzar demasiado rápido tal vez no sea prudente. Encontrar un obstáculo probablemente nos ofrece una revisión útil de la realidad. Ir hacia atrás, tal vez permita crear formas más innovadoras de avanzar. E ir hacia abajo puede crear oportunidades para construir algo totalmente nuevo (Lederach, 2009, p. 48).

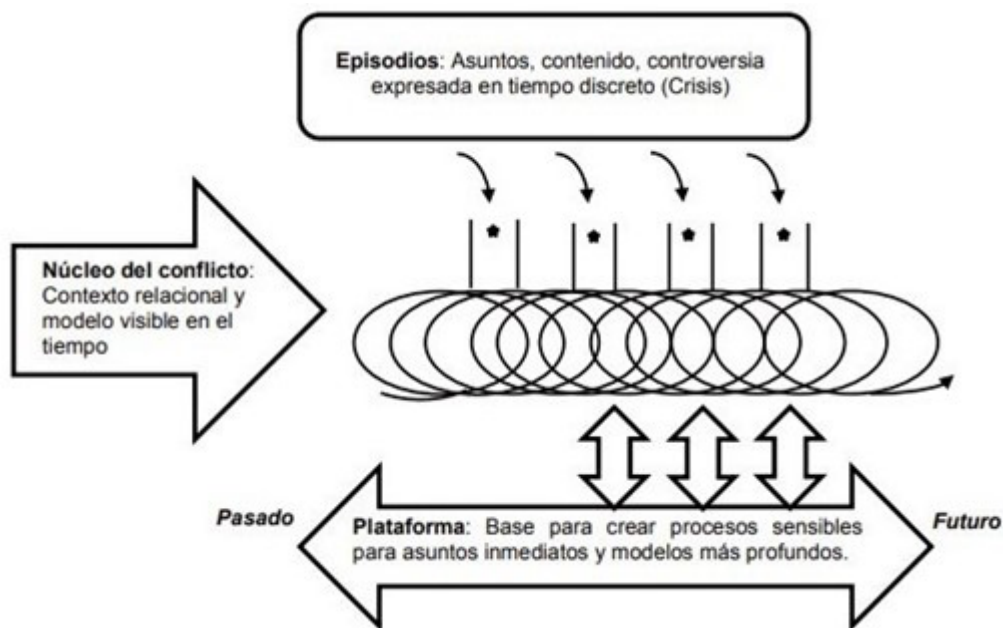
En la [Ilustración 28](#) se puede observar cómo los cambios o las maneras de como pensamos están relacionadas, ¿cómo se crea el movimiento y en qué dirección va? Esto es lo que ofrece una manera lineal de ver las cosas: requiere que expliquemos la forma como pensamos que estas están relacionadas, como se crea el movimiento, y en qué dirección global están fluyendo las cosas. La clave para crear una plataforma para la transformación en medio del conflicto se encuentra en mantener unida una sana dosis de ambas perspectivas, la lineal y la circular.

El enfoque transformativo requiere que construyamos una base actual y adaptable en el epicentro del conflicto, una “plataforma”. Una plataforma es como un andamio trampolín: ofrece una base en la cual pararse y desde la cual saltar. La plataforma incluye: una comprensión de distintos niveles del conflicto (el “panorama global”); los procesos para abordar problemas inmediatos y conflictos; una visión de futuro, y un plan para procesos de cambio, que vayan en esa dirección. A partir de esta base, es posible generar procesos para crear soluciones a necesidades de corto plazo y, al mismo tiempo, trabajar por cambios constructivos, estratégicos y de largo plazo en los sistemas y en las relaciones.

La [Ilustración 28](#) presenta esta idea que agrega a nuestra estructura-proceso (espiral) la escalada de los episodios de conflicto, con la plataforma que soporta todo esto. La espiral estructura-proceso puede ser vista como el epicentro del conflicto, y los picos u olas del conflicto como episodios. El ascenso y el descenso general del conflicto y los procesos de cambio aportan una base

en curso, desde la cual se pueden generar procesos. La escalada del conflicto crea oportunidades para establecer y sostener la base. Desde una visión transformadora, es importante desarrollar un proceso para ofrecer una solución a estos conflictos o problemas inmediatos, pero no es la clave. Es más importante generar procesos de largo aliento que: 1) Brinden respuestas adecuadas a la inmediata y futura repetición de los episodios del conflicto; 2) Aborden los patrones sistémicos y relacionales más profundos y de largo alcance que producen expresiones del conflicto violentas o destructivas. Una plataforma de transformación del conflicto debe simultáneamente dar respuestas en el corto plazo y las respuestas ser estratégicas a largo plazo. Debe tener la capacidad para generar y regenerar procesos de cambio que respondan tanto a los episodios como al contexto o epicentro. Debido a su dinamismo y complejidad, la plataforma es una estructura-proceso, no solo un proceso ni solo una estructura. Una plataforma de transformación debe ser adecuada si entiende que el conflicto y el cambio son constantes, pero las soluciones específicas y las formas que toman son efímeras. La transformación del conflicto es un camino circular con un propósito. Empezar esta jornada requiere preparación (Lederach, 2009, p. 52). Por lo tanto, en nuestro caso de estudio, y viendo el conjunto de la situación con una visión amplia, de los años que se ha estado trabajando en torno a ello y cómo se han ido sucediendo los hechos, se puede poner en funcionamiento esta plataforma de transformación, cooperación, diálogo y entendimiento como tendremos ocasión de observar tanto en la teoría como en las conclusiones.

El enfoque transformador requiere encontrar espacios sustentables para el cambio. En este sentido, una vez encontrados los espacios donde se halla la violencia también se encuentran los espacios para el cambio social que permiten la transición de lo destructivo a lo constructivo. Estos espacios se constituyen como plataformas para la transformación por lo que deben ser flexibles y adaptables a las dinámicas del entorno, en donde el diálogo debe jugar un papel fundamental para la comunicación entre los distintos actores con sensibilidades y posiciones distintas.

Ilustración 28. Plataforma de transformación según Lederach

Fuente: Tomado de Lederach (2009, p. 52).

4.4.3. El dilema del prisionero

Me gustaría adentrarme en este tema del conflicto en la Bahía de Pasaia, en relación con un ejemplo que surge de la teoría de juegos: el dilema del prisionero. Es un acertijo clásico en la teoría de juegos, que nos puede ayudar a identificar ciertas reglas del juego en la solución de conflictos compatibles con los modelos de decisión; desde una postura egoísta como principio de decisión genera reglas de juego que favorecen la cooperación y en consecuencia, el bien común.

Este dilema comienza del siguiente modo: se encuentran dos presos sospechosos de haber cometido juntos un delito y se los coloca en celdas separadas. A ambos se les da la posibilidad de ser liberados si acusan al contrario de un asesinato. Si ambos se acusan mutuamente, cada uno sufrirá la mitad de la condena, y si ninguno de ellos se acusa, después de pasar el período máximo de prisión preventiva ambos tendrán que ser liberados por falta de pruebas. La regla básica para extraer es simple: decidir egoístamente perjudica a ambos y decidir pensando en el otro favorece a ambos, asumiendo que el otro hace lo mismo.

Traslademos el dilema del prisionero al ámbito comercial. Partiremos de que una de las características del conflicto empresarial es que las relaciones entre las partes tienden a ser continuadas y a repetirse a lo largo del tiempo, como estamos tratando en nuestro caso, que el conflicto propio de la regeneración de la Bahía de Pasaia, que ronda las tres décadas, generándose, en consecuencia, sucesivas transacciones y reiteradas decisiones de cooperar o no, de comportarse egoístamente o conforme a principios establecidos.

Utilicemos un juego, entonces, en el que unos mismos jugadores deciden la jugada siguiente analizando la interacción de sus decisiones previas; es decir, es preciso fijar una estrategia y modificarla a medida que se desarrolla el juego. Partiremos de que habrá diez envites y los jugadores obtendrán las siguientes puntuaciones (años de cárcel):

La pena máxima por ese delito son diez años. Ambos han sido detenidos por separado, y a cada uno se le ofrece el mismo trato: si uno confiesa que los dos cometieron el delito y su cómplice guarda silencio, los cargos contra él se retiraran, pero su cómplice deberá cumplir los diez años de condena. Si ambos guardan silencio, solo habrá pruebas circunstanciales, lo cual bastará para meterlos entre rejas durante dos años. Pero si confiesan los dos el delito, ambos serán condenados a cinco años de cárcel. Los sospechosos no pueden hablar entre ellos. ¿Cómo deberían reaccionar al interrogatorio? ¿Deberían confiar el uno en el otro?

Axelrod⁴⁰, matemático y politólogo en los años ochenta, complicó más la teoría de juegos al pensar en la proyección en el futuro: mi estrategia y mi siguiente envite, al igual que mi decisión en el presente, dependerá de nuestra historia en común, pero también de que vamos a seguir jugando en el futuro.

Ambos sospechosos salen perdiendo si optan por la solución más obvia, es decir, ponerse por delante; se enfrentan a una sentencia de cinco años cada uno. La consecución egoísta del interés individual conduce a un resultado inferior. Salen mejor parados si confían en que el otro guardará silencio; entonces están ante una condena de dos años, el resultado es mejor para ambos. Cabe destacar que, si solo confiesa uno de los sospechosos, la condena es de diez años para el otro y el que ha confesado queda libre.

Existían tres estrategias básicas:

- Delatar siempre (estrategia egoísta). Consiste en no dar ventaja al contrario. Uno se anticipa al juego contrario y se beneficia si el otro utiliza una estrategia cooperativa.
- Cooperar siempre. Es arriesgado si el otro no sigue sus mismos principios de cooperación.
- Delatar o cooperar al azar.

Sin perjuicio de estas tres estrategias básicas, los jugadores deciden en función de la decisión anterior del contrario, y tomando en cuenta la expectativa de las siguientes partidas. Los jugadores no se pueden comunicar (la información se mantiene asimétrica) excepto a través de sus decisiones, que el contrario interpreta para vaticinar el siguiente movimiento. El problema es cómo alcanzar la cooperación por medio de una decisión racional, dado que los jugadores están compitiendo para conseguir el resultado beneficioso para uno mismo.

40 Axelrod (1984).

Se traduce aquí cooperar como que ambos guardemos silencio. Una manera de transmitir la amenaza de “si delatas, te delato”, es delatando una vez. En la práctica, no obstante, generará una cadena de delaciones. La manera de trasladar el mensaje racional y acordar una línea de cooperación es comenzar cooperando. Esta es la estrategia que mejores resultados dio a Axelrod: “tit for tat” (golpe por golpe). Conocida como “la estrategia correcta” o “estrategia amable” en la teoría de juegos (Muñoz et al., 2013, p. 68).

Con el fin de conseguir la mejor estrategia, en la primera vuelta es mejor cooperar con tu cómplice (es decir, confiar en él). En la segunda vuelta, hay que hacer lo que nuestro cómplice hizo en la vuelta anterior. Al imitar sus pasos, el seguirá los nuestros. “Tit for tat” tiene una serie de ventajas:

- Es simple y, por tanto, fácil de interpretar, por el contrario.
- Si ambos jugadores la aplican no genera ningún riesgo futuro.
- Si uno de los jugadores traiciona, el contrario tiene capacidad de reacción enviando una amenaza y evita así “hacer el primo”. Lo contrario sería favorecer al delator.
- Al reaccionar, permite al traidor corregir su traición en la siguiente jugada.
- Otorga al ofendido la capacidad de perdonar, volviendo a cooperar tras la amenaza.
- Es una estrategia abierta, que no precisa de escaramuzas para enviar mensajes o evitar que sea descubierta. No es competitiva: todos dan.

Según Dixit y Nalebuff (1999, p. 124), en la estrategia del “ojo por ojo” se pasa la mitad del tiempo cooperando y la otra mitad sin cooperar. La razón es que una vez que surgen los malentendidos, es tan probable que se acumulen como que se aclaren. Por lo tanto, la estrategia de replicar a una ofensa con otra ofensa no funcionara mejor que una estrategia basada en lanzar una moneda al aire y que coopera y traiciona con la misma probabilidad.

Esta importancia de la Teoría de Juegos se viene tratando en Geografía desde la corriente didáctica Escuela Activa y en las ciencias sociales para abordar temas actuales. Una de las características teóricas que tienen estos modelos, según Entelman, es poder describir con precisión las relaciones de conflicto y buscar en otras vertientes las diferencias que sea preciso tener en cuenta para tratar las relaciones sociales que se diferencian entre sí por el distinto grado que exhiben de incompatibilidad o compatibilidad entre los objetivos de sus miembros. Hay que afirmar que un conflicto es puro o de suma cero (Ganador-perdedor) solo significa que uno de los actores no comparte con su adversario la creencia de que existen otras soluciones que benefician a ambos. Buscar cooperativa y creativamente, supone una actitud o, si se quiere un estado de ánimo. En realidad, es muy difícil encontrar una relación de conflicto que se dé aislada de toda otra relación de las mismas partes. En otro orden de cosas, el conflicto de suma variable o de objetivos mezclados ofrece una rica gama de posibilidades de solución a través de los diversos métodos que denominamos de “resolución”, que consiste en dividir el objetivo, cuando ello es posible. Es de

remarcar que la mentalidad suma cero en las relaciones lleva necesariamente a la intensificación del conflicto, o escalada y, a menudo, a la etapa bélica. Esta a su vez es de muy difícil resolución (Entelman, 2002, pp. 107-111).

El dilema del prisionero presenta dos problemas importantes que dificultan la negociación. Estos impedimentos son que las partes no se pueden comunicar entre ellas y tampoco pueden hacer acuerdos sobre cómo actuar. La mediación remedia estas carencias y facilita ambas cosas. Es de destacar en torno a este tema, en las respuestas dadas en la entrevista por la alcaldesa de Pasaia, y también por otros entrevistados, la importancia de mantener un diálogo, siempre, y luego, seguir dialogando, para llegar a un acuerdo y mitigar el conflicto.

4.4.4. Diálogo para una gobernanza sostenible en la relación puerto-ciudad

Prevenir y transformar los conflictos sociales a través de espacios basados en el diálogo y la búsqueda de consenso ayuda a establecer otras formas de relacionamiento alternativas a la violencia y a la confrontación, favoreciendo con ello una mejor gobernanza. Por ello, es necesario encontrar y crear espacios de diálogo, que deben concebirse como plataformas de transformación y como un esfuerzo de gobernanza participativa que aborde la violencia estructural a través de la promoción del desarrollo humano y el desarrollo sostenible. Además, estos espacios constituyen en sí mismos un esfuerzo para la superación de la violencia cultural porque tratan de redefinir la relación entre la ciudadanía, y en particular las comunidades locales donde se desarrollan, como también todos los actores intervinientes. La importancia de instaurar un nuevo diálogo como base para transformar el conflicto en una oportunidad de desarrollo sostenible (Ramos Suárez et al., 2017, p. 35). El cuadro siguiente, [Tabla 7](#) muestra las principales características del diálogo y sus diferencias con la negociación y el debate de ideas.

Tabla 7. Diferencias entre negociación, debate y diálogo

Negociación	Diálogo
El resultado esperado es un acuerdo concreto.	El resultado esperado es la transformación de las relaciones humanas.
Se trabaja para definir y satisfacer intereses materiales mediante arreglos específicos acordados entre las partes.	Se trabaja para crear nuevas capacidades humanas y políticas para resolver problemas.
Se requiere que las partes estén listas para tratar de alcanzar acuerdos.	Puede ser fructífero aunque las partes no estén listas para negociar pero si estén convencidas de no querer continuar una relación destructiva.
Trata con bienes o derechos que pueden ser divididos, compartidos o definidos de manera tangible.	Trata con el cambio en las relaciones creando nuevas bases para el respeto mutuo y la colaboración.
Debate	Diálogo
Los participantes se escuchan con el fin de refutar datos, tratando de demostrar las fallas de lo que el otro está diciendo.	Los participantes escuchan a los otros con el fin de conocerlos mejor y comprender sus creencias e intereses.
Los participantes buscan imponer sus ideas pues el debate presupone una sola respuesta y la defiende.	Los participantes expresan y comparten sus incertidumbres así como sus creencias más profundas.
Ofrece muy poca información nueva.	Aparece información nueva.

Fuente: Cuentas y Linares Méndez (2013).

El diálogo debe ser un proceso de genuina interacción en donde las personas cambian gracias al aprendizaje adquirido por su profunda disposición a escuchar, considerando las inquietudes de los otros en su propia perspectiva, aun cuando el desacuerdo persista. Ninguno de los participantes renuncia a su identidad, pero cada uno reconoce suficientemente la validez de las reivindicaciones humanas de los demás y, en consecuencia, actúa en forma diferente hacia los otros (Saunders, 1999). Para ello estos espacios deben estar presididos por una serie de principios (*Guía Práctica de Diálogo Democrático - Prevención de Conflictos y Diálogo*, 2013, p. 13):

- La inclusividad y la representatividad. El diálogo debe tener en cuenta a todas las partes que puedan estar involucradas en la problemática que puede generar o ser generadora de conflicto. La inclusividad es la clave en aquellos contextos donde tradicionalmente ha habido grupos excluidos de voz y representación. Solamente el hecho de incluirlos demuestra voluntad y predisposición a abordar el conflicto o el potencial conflicto de forma positiva y transformadora.
- La apropiación compartida implica asumir estos procesos de forma honesta y sincera, promoviendo que todos los participantes se consideren parte de él. Se relaciona con el compromiso que los participantes adquieren con el proceso de creer verdaderamente en el diálogo.
- La actitud de escuchar de forma empática y de aprender del otro. No hay escucha sin aprendizaje ni aprendizaje sin escucha. Esto implica intentar entender al otro y respetar lo que dice, aunque no esté de acuerdo.
- La confianza y la confidencialidad. Significa no traicionar la confianza establecida y no utilizar la información que se genera en estos espacios de forma provechosa y ventajista en contra de las otras partes.

- La sostenibilidad. Se trata de buscar soluciones duraderas a largo plazo, evitando el cortoplacismo o la inmediatez. Toda perspectiva transformadora que busca cambios profundos y duraderos debe considerarse siempre desde el largo plazo.

Hay ocasiones en que la agresividad y la violencia se sustentan en una angustia producida por la desorientación o la ignorancia. Ello no significa que las personas en conflicto expresen su estado de desorientación, seguramente su ignorancia los llevará a aparentar y llegará a creerse todo lo contrario. Una excesiva seguridad puede descubrirnos una angustia tremenda debida a la ignorancia. En situaciones normales, no tenemos inconveniente en manifestar nuestras dudas y debilidades, en reconocer que no lo sabemos todo, que nos falta mucho por aprender. Una manera de inducir a la reflexión sobre lo que sucede podría consistir, en algunos casos, proponer trazar la descripción geográfica simbólica de lo que sucede, del problema o del conflicto. Se puede proponer levantar el mapa de situación de lo que nos acontece, procurando omitir los términos problema o conflicto si creemos que estos podrían inducir a niveles de preocupación mayor (Vin-yamata Camp, 1999, p. 100):

Los ríos o las montañas en la descripción de un paisaje pueden simbolizar los obstáculos, las planicies, las zonas de serenidad y de ausencia de conflicto y así sucesivamente. Nombrar los ríos, montañas y llanuras representará nombrar, describir y definir los problemas y los conflictos. A continuación, pensar en sus soluciones. Un río se puede atravesar mediante un puente o bordeándolo, una montaña escalar por la parte más fácil o bordeándola, etc. Dedicemos todo el tiempo necesario a trabajar en ello, incluso dediquemos, tal vez, varias sesiones, planificando detenidamente su realización. Este sistema puede ser útil con una sola persona, incluso con varias a la vez, entre partes en conflicto. El trabajo en equipo desarrolla actitudes de cooperación que contribuyen a reducir la excesiva competitividad. Proyectar el conflicto sobre una lámina de papel donde levantamos el mapa en cuestión contribuye a su observación distanciada de uno mismo y, por tanto, más objetiva e imparcial. Finalmente, la descripción del problema hace posible vislumbrar su solución.

Hasta aquí se ha intentado desarrollar las bases conceptuales necesarias para establecer una comprensión multidisciplinaria del conflicto, estudio que puede ser de utilidad para los actores que han vivido de primera mano esta temática, como también para desarrollar el análisis de manera relacional en el capítulo tercero, cuarto y quinto de este hecho social aplicando cada parte de dichas teorías, cuyas proposiciones centrales se sintetizan en la necesidad de superarlo por medio de la negociación, el diálogo y la cooperación. Por otra parte, es interesante estudiar el puerto, como un puerto mediano o pequeño en el contexto regional; muchos son los estudios sobre los grandes puertos, pero no así los pequeños y medianos como es nuestro caso.

4.5. El puerto⁴¹

En su origen los puertos, en este caso el de Pasaia o cualquier otro, eran muy rudimentarios, simples fondeaderos naturales que obligaban a realizar las operaciones de carga y descarga mediante barcazas manejadas por mujeres, llamadas bateleras, [Ilustración 29](#), entre el buque y la ribera arenosa. Hasta el siglo XIX lo que caracterizaba el puerto era su componente marítima de acceso fácil, aguas tranquilas, sitio abrigado, buena profundidad, anclaje firme y espacio suficiente para la maniobra segura de las embarcaciones.

Ilustración 29. Vista parcial del puerto de Pasaia



Fuente: Elaboración propia.

La circulación de las riquezas exigía, paralelamente, el movimiento de grandes volúmenes de mercancías en corto espacio de tiempo. Para lograr esto, era importante la concentración previa de las mercancías destinadas a aquel lugar, había que organizar la operación de descarga y el almacenamiento adecuado, a fin de habilitar el buque a recibir nueva carga lo más rápidamente posible. Con el paso del tiempo, nació la necesidad de optimizar la utilización de las embarcaciones, pues el manejo de las mercancías a través de los márgenes, de espigones rudimentarios o de barcazas, significaba una gran demora y, en la mayoría de los casos, causaba averías. Es evidente que los puertos han ido evolucionando poco a poco, al compás del progreso técnico experimentado por los medios de transporte marítimo.

41 Una mayor ampliación de la teoría se observa en: <https://www.udc.es/iuem/documentos/monografias/monografia9.pdf> consultada el 12/01/2022.

Legislación y teoría actual puerto: <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/141253/retrieve> consultada el

Desde la perspectiva de la historia marítima, los estudios intentan alcanzar un acuerdo sobre la definición y las características del concepto de sistema portuario. Así es referido como el resultado de las contingencias del medio físico; como un nodo que tiene repercusiones territoriales, económicas, sociales y mentales; como un agente activo en todo proceso urbanizador y, en consecuencia, en la implantación de innovaciones tecnológicas de mayor o menor calado. Pero también como un recinto marítimo donde se generan intervenciones técnicas, se construyen infraestructuras, se establecen marcas de mar, aparato defensivo y políticas fiscales “ad hoc” componiendo sinergias micro, locales y regionales e internacionales a fin de lograr una complementariedad con otros del entorno más próximo o lejano (Rivera Medina, 2017, p. 172)⁴².

Para lograr la tranquilidad de las aguas fueron construidos rompeolas, para profundizarlas se recurrió al dragado, los márgenes fueron consolidados en los muelles; las zonas costeras para situar los puertos pasaron a ser seleccionadas, a fin de compatibilizar los intereses de la navegación con las facilidades de acceso terrestre a las zonas de producción (los actuales corredores de exportación); la mecanización empezó a sustituir la fuerza humana, inicialmente con las plumas de carga (Marí Sagarra et al., 2003, pp. 61-62).

Así se puede conceptualizar el puerto de manera general como “*un lugar de la costa, abrigado natural o artificialmente, en donde los buques pueden permanecer seguros y efectuar operaciones de carga y descarga*” (Enciclopedia general del mar, 1988, p. 323). Más adelante, la legislación vigente, concretamente el artículo 2 de la Ley de Puertos de 1992, lo define como “*el conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado, en la ribera del mar o de las rías, reúne unas determinadas condiciones físicas y de organización. Según Marí Sagarra et al. (2003, p. 62) “un punto de la orilla marítima, fluvial o lacustre donde confluye todo un conjunto de carreteras y/o ferrocarriles capaces de transportar la producción del hinterland y adonde se dirigen los buques con el objetivo de practicar el intercambio de mercancías”*. Como otros autores han dicho, la noción de puerto se construye sobre la conjunción de diferentes elementos, físicos, que pueden ser naturales y artificiales, como por otra parte, de organización. No se trata de infraestructuras de transporte propiamente dichas, puesto que no se desarrolla directamente sobre ellas este tipo de actividades. Se puede describir como grandes intercambiadores, puntos de encuentro, entre diferentes medios de transporte terrestre y marítimos (Macías, 1998, p. 47). Por tanto, puerto es el punto de enlace entre dos sistemas de transportes, el terrestre y el acuático. Ese puerto, para ser eficaz, necesita de condiciones marinas adecuadas, facilidad de acceso, aguas tranquilas, profundidad suficiente para los tipos de buques que lo demandan, cuenca de evolución, condiciones meteorológicas y de mareas previamente conocidas o previsibles, el apoyo

12/01/2022.

42 Para un mayor análisis se puede consultar a Saupin (2015).

operacional pertinente y proveer personal altamente entrenado (Marí Sagarra et al., 2003, p. 62) además de plataformas localizadas en lugares estratégicos en las que tienen lugar, fundamentalmente, actividades comerciales y de almacenamiento, funciones militares, turísticas, pesqueras, y una gran variedad de servicios auxiliares o de apoyo al transporte, como conocemos hoy en día. Pero además, el nexo de unión entre todos los elementos, que todos ellos estén correctamente ordenados para permitir las operaciones de tráfico portuario (Trías Prats, 2011, p. 30). Surge así la idea de servicio portuario, entendido como el conjunto de actividades que se desarrollan en los puertos y que están globalmente ordenadas a la realización del tráfico portuario y marítimo. Y finalmente, aparece la visión o concepción de los puertos como unidades de explotación -de actividad- destinadas precisamente a satisfacer las necesidades de tráfico.

En la actualidad, el nivel de seguridad y de protección del medio ambiente está muy controlado y, principalmente, la recepción de los desechos generados por los buques. Por ello, se crea el Convenio internacional para prevenir la contaminación (Convenio MARPOL), que establece prohibiciones generales para las descargas de los buques en el mar, pero también regula las condiciones en las cuales pueden descargarse determinados tipos de desechos en el medio marino. Al respecto el puerto de Pasaia cumple las normativas y tiene un “Plan de Recepción y Manipulación de Desechos Generados por los Buques y Residuos de Carga” (Autoridad Portuaria de Pasaia, 2017), que tendrá que ser actualizado con la reciente ley (Directiva 2019/883/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques, por la que se modifica la Directiva 2010/65/UE y se deroga la Directiva 2000/59/CE (Texto pertinente a efectos del EEE), 2019).

En muchos casos la introducción de medidas de protección ha dado lugar a que se revisara la organización de los puertos, por ejemplo, la circulación y el almacenamiento de las mercancías, los controles de acceso a las diferentes partes del puerto o la definición de las zonas de acceso restringido dentro de las zonas portuarias operativas⁴³. Estas medidas han demostrado ser muy importantes para lograr que, en un entorno sumamente competitivo, las actividades portuarias sean más eficientes en términos de seguridad y protección de las personas, las mercancías y los buques en los puertos (Comisión Europea, 2019, p. 8).

El puerto tiene un carácter estratégico como centro intermodal de transporte de primera magnitud para la industria, no solo guipuzcoana sino también de las zonas próximas de Navarra y el sur de Francia; por lo tanto el puerto se convierte en un territorio económico con vistas al mar y en un elemento clave entre la ciudad y el mar.

43 Recientemente, se ha dotado al puerto la acreditación del Esquema Nacional de Seguridad (ENS). <http://www.pasaiaport.eus/es/noticias/noticias/431-la-autoridad-portuaria-de-pasaia-primer-puerto-en-recibir-la-acreditacion-del-esquema-nacional-de-seguridad> consultada el 12/01/2022.

4.5.1. Relación puerto-ciudad

La relación puerto-ciudad ha vivido en los últimos años una fuerte transformación. La actividad portuaria más industrial se ha desplazado y alejado de la ciudad donde se encontraba enclavada. En cuanto a los puertos españoles ya avanzada la segunda mitad del siglo XX, eran puertos de pequeño o mediano tamaño, a excepción de Bilbao o Barcelona (Llorca Ortega, 2014, p. 145). El fuerte crecimiento de los tráficos en los puertos españoles ha cambiado la jerarquía, los cuales, se han puesto de manifiesto desde los años ochenta, duplicando su superficie.

La presión inmobiliaria existente sobre la costa española, así como la necesidad de preservar los escasos enclaves naturales de nuestra costa, han dificultado el traslado de la actividad portuaria a otras áreas, por lo que los puertos españoles han tenido que crecer sobre sí mismos, apoyándose en las antiguas infraestructuras enclavadas en los núcleos históricos de las ciudades.

De este modo, la existencia de un contacto físico entre el puerto y la ciudad afecta en muchos casos a los núcleos históricos, requiere de actuaciones concretas y constantes en muy diferentes ámbitos, que permitan la convivencia de dos realidades a veces antagónicas, la ciudad y el puerto (González-Laxe y Martín-Palmero, 2020). Un pequeño esbozo de bibliografía portuaria mundial han primado excesivamente las visiones de la historia económica y la geografía, centrándose en las funciones ejercidas en los puertos en los procesos de intercambio, así como la repercusión espacial de estos fenómenos⁴⁴ (De Marco, 2013, p. 60).

En 2007, la Comisión Europea, en sus políticas portuarias y marítimas, subrayó la necesidad de establecer un mejor diálogo entre los puertos, las ciudades y sus regiones, como una forma de mejorar no solo la eficiencia, sino también la imagen de los puertos, asegurar su aceptación social y lograr mejores resultados (Una política marítima integrada para la Unión Europea, 2007; Comunicación sobre una política portuaria europea, 2007).

Según Llorca Ortega, podríamos distinguir dentro de estas actuaciones dos grandes grupos: aquellas actuaciones que dan lugar a una transformación física del puerto, y, consecuentemente, de la ciudad, entre las que destacan la mejora de los accesos terrestres a los puertos y la reordenación de actividades portuarias, con el fin de generar espacios accesibles al ciudadano; y aquellas otras, de algún modo “invisibles” que permiten el desarrollo sostenible de la actividad portuaria, centrándonos en las actuaciones medioambientales y en aquellas encaminadas al fomento de la transparencia y el conocimiento del puerto por parte de su entorno (Llorca Ortega, 2014, p. 145). En 2014, la Comisión reafirmó su apoyo a las buenas prácticas ambientales y al buen clima social en los puertos.

44 Autores reconocidos como: Guimerá Ravina, Frank Boeze, C. Martínez Shaw, entre otros.

El reglamento de provisión de 2017, de servicios portuarios (Reglamento (UE) 2017/352, de 15 de febrero de 2017 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos), debe transformar las relaciones puerto-ciudad para garantizar la transparencia de los fondos públicos recibidos por la Autoridad Portuaria, fijando las tarifas por servicios portuarios y uso de la infraestructura portuaria. Asimismo, la Autoridad Portuaria habrá de consultar a los usuarios del puerto y otras partes interesadas en materias como la coordinación de servicios portuarios, dentro de la zona portuaria, mejorando las conexiones interiores (incluidas las vías navegables interiores), los asuntos ambientales, la Ordenación del Territorio, la salud y la seguridad de los trabajadores portuarios.

Las inversiones en infraestructura portuaria se cofinancian con cargo al presupuesto de la UE a través de Fondos Europeos Estructurales y de Inversión (ESI), en su mayoría los Fondos Europeos de Desarrollo Regional (FEDER) y el Fondo de Cohesión (CF) bajo una gestión compartida, pero también a través del programa de redes transeuropeas de transporte (TEN-T) y del programa *Connecting Europe Facility* (CEF) bajo gestión directa. A diferencia del FEDER, el CEF se dirige a los puertos de la red de transporte transeuropea (European Parliamentary Research Service, 2017, p. 6), principalmente apoyando la financiación en acceso ferroviario y vial en puertos estatales de España a través de un Fondo Estatal “PAF” (Fondo de Accesibilidad Portuaria). El proyecto ayudará a mejorar la conectividad terrestre en puertos clave, todos ubicados en la red TEN-T. La operación será una continuación natural del extenso apoyo brindado por el Banco Europeo de Inversiones (BEI)⁴⁵ para el desarrollo de esta red de puertos en los últimos años.

En otro orden de ideas, el ámbito de actuación de las autoridades portuarias se ha ampliado, debido a que tienen un papel importante en la comunidad, fuera del propio puerto, al tomar decisiones en una perspectiva más amplia, como es la responsabilidad social corporativa, las relaciones estratégicas con grupos de interés y de gestión ambiental. Esto implica tratar con intereses en conflicto relacionados con la protección del medio ambiente, el desarrollo urbano, las condiciones del trabajo, el interés de los residentes, el desarrollo económico general, y recientemente también tratar con los migrantes (European Parliamentary Research Service, 2017, p. 2).

Según una encuesta realizada en 2016 por la *European Sea Ports Organization* (ESPO, 2016b, p. 15), las autoridades portuarias europeas están desarrollando diferentes formas de conectarse con sus partes interesadas para contrarrestar las tensiones provocadas por la proximidad del puerto a la ciudad. Iniciativas como las que promueven una buena convivencia (81%), explicando los efectos de la actividad portuaria, tales como el empleo, los impuestos pagados a la región y la conectividad (80%) y la atracción de jóvenes para trabajar en el puerto (36%). Solo el 10% de los puertos no informan de tales iniciativas. La mayoría (64%) ha adoptado, en consulta con el

45 <https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20150115> consultada el 12/01/2022.

público, las autoridades y las partes interesadas clave, un plan maestro del puerto, que describe la estrategia del puerto por medio de una planificación por 15-30 años y posibles impactos en la comunidad circundante.

Siguiendo el orden de ideas, todos los puertos europeos comparten un objetivo común: aumentar el impacto positivo de sus puertos y, de esta manera, apoyar el desarrollo urbano local. Para la UE, una respuesta coherente a los desafíos urbanos es fundamental para lograr una sociedad inteligente, sostenible e inclusiva contemplada en la estrategia Europa 2020.

Debido a esto se plantean oportunidades en cuanto a la relación puerto-ciudad, como tenemos ocasión de observar en la [Tabla 8](#). Los puertos y las ciudades portuarias toman medidas para aumentar los beneficios económicos de los puertos, mientras que mitigan los impactos negativos. El proceso de generación de beneficios económicos puede ser:

- Los clústeres marítimos son clave para el dominio marítimo, como las industrias navieras y portuarias.
- El desarrollo portuario industrial crea vínculos con la economía local.
- El desarrollo portuario relacionado con el puerto. Donde se transforman los antiguos sitios de puertos industriales en lugares urbanos, esto incluye funciones portuarias, recreativas y actividades culturales, así como mercados de comida o restaurantes. Además, se propone la participación en red a nivel regional.

Tabla 8. Objetivos políticos para puertos y ciudades arquetípicos.

Área de interés	Puerto	Ciudad	Puerto-ciudad
Economía	Volúmenes del puerto	Valor añadido, Diversificación	Estrategias de crecimiento portuario inteligentes Clústeres marítimos
Transporte	Carga	Pasajeros	Pasillos de carga dedicados o coexistencia inteligente de tráfico de carga y pasajeros
Empleo	Eficiencia	Empleo	Empleo portuario de alto valor añadido
Medioambiente	Limitar los impactos	Calidad de vida	Crecimiento verde
Uso del suelo	Manipulación de la carga, industria	Frente urbano como oportunidades de vivienda	Desarrollos mixtos, con un papel para las funciones portuarias
Lógica estructural	Recinto industrial cerrado	Redes abiertas con efectos de aglomeración puros	Mezcla

Fuente: Elaboración propia a partir de The Competitiveness of Global Port-Cities (OCDE, 2014, p. 151).

Como se puede observar en este gráfico, el margen de maniobra entre el puerto y la ciudad es limitado, debido a que las Autoridades Portuarias y los gobiernos de las ciudades generalmente difieren en sus objetivos de percepción y de desafíos. Las Autoridades portuarias se centran en los aspectos que conforman el puerto, de manera competitiva, tales como conexiones a otros puertos, operaciones portuarias efectivas, calidad de insumos (mano de obra, equipo y tierra), una organización eficiente y fuerte en su hinterland. Se considera el puerto como un factor de atracción y un acelerador de la actividad económica en un sistema urbano (González-Laxe y Martín-Palmero, 2020, p. 494). Mientras que las políticas portuarias mejoran el rendimiento del tráfico portuario, la prosperidad de la ciudad portuaria deriva del alto valor agregado y los empleos generados por el puerto. Muchas ciudades han intentado estimular el desarrollo de las áreas portuarias mediante políticas públicas, algunas más exitosas que otras.

Según la OCDE, las políticas más efectivas para ambas partes son el transporte y la investigación, desarrollo e innovación (I+D+i). Además, la eficacia de la política (incluso en ciudades portuarias de gran éxito) podría ser incrementada por centrarse más en el transporte. Por otro lado, las políticas dirigidas a la creación de sinergias puerto-ciudad han demostrado ser relativamente ineficaces. La prosperidad de la ciudad directamente depende de la actividad portuaria, pero no tanto de las políticas de la ciudad portuaria. Del mismo modo, de forma espacial, las políticas de comunicación también tienen resultados mixtos.

Estos hallazgos complementan el concepto de “valores blandos”, desarrollado por el profesor Eric Van Hooydonk (2007) de la Universidad de Amberes, valora el patrimonio cultural de los puertos, ya se trate de valores espirituales (los puertos se perciben, por ejemplo, como lugares de refugio o fuentes de inspiración artística), o tangibles (puertos como colecciones de patrimonio construido, turismo, atracciones o complejos recreativos). Mientras que la gestión, promoción y desarrollo de los valores blandos son clave para lograr la integración social de los puertos, deben ser complementados por valores duros, como por ejemplo, generar empleo invirtiendo en educación y en infraestructura. La renovación de la ciudad portuaria debe explotar los “genios loci” de las ciudades portuarias, para “contar la historia del puerto” y promover el patrimonio y la cultura portuaria, como se observa en diversos estudios de caso tratados en el capítulo 6, apartado 4.3. También debe romper los límites del puerto, invitar a la gente a experimentar la vida portuaria y ampliar el puerto hacia la comunidad. Temas que traemos a referencia por el sentido de valor que se puede aplicar en nuestro caso de estudio y una manera de diversificar las ganancias tanto del puerto como de la ciudad, debido al efecto indirecto que puede redundar.

Principales factores para considerar:

Al darse cuenta de que la prosperidad económica a largo plazo de los puertos solo puede salvaguardarse con un crecimiento igual en la innovación social, las organizaciones portuarias están promoviendo activamente la cooperación entre los puertos y las ciudades. El desarrollo portuario depende de las demandas futuras del espacio, la generación y transición de la energía, la adaptación al cambio climático y las necesidades de los ciudadanos, por lo que es esencial que la integración de la sociedad sea un elemento establecido en la gestión portuaria⁴⁶ (European Parliamentary Research Service, 2017, p. 5).

Asimismo, se han publicado varios documentos, como *Código de Buenas Prácticas para la Integración Social de los Puertos* (ESPO, 2010) seguido por el *Code of good practices for cruise and ferry ports* (ESPO, 2016a); cuyo objetivo es mejorar la imagen del puerto y el apoyo del público en general, fomentar la educación y las iniciativas del mercado laboral y el desarrollo de relaciones puerto-ciudad. Además de limitar los impactos negativos del puerto y la participación de personas que viven cerca del puerto. Es importante apuntar cómo la *Red mundial de ciudades portuarias* (AIVP) publicó recientemente una guía muy detallada de Buenas prácticas sobre cómo planificar ciudades con puertos y, cada dos años, organiza una conferencia para los tomadores de decisiones portuarias y urbanas para desarrollar y compartir conocimientos. La información que desarrolla trata sobre diferentes aspectos:

- La organización del espacio, planteándose algunas cuestiones como las siguientes: ¿Qué hacer frente a la falta de espacios disponibles?, ¿Cómo tratar los espacios de transición entre el puerto y la ciudad?, ¿Cómo resolver los problemas de congestión de transporte y de accesibilidad?, ¿Cómo revitalizar y animar los frentes costeros?, ¿Cómo preservar la identidad arquitectónica y portuaria?
- Los desafíos ambientales, con preguntas a manera de: ¿Cómo enfrentar el riesgo de inmersión marina?, ¿Cuáles son las soluciones para reducir la contaminación industrial y portuaria?, ¿Cómo optimizar los consumos energéticos?, ¿Cómo preservar la biodiversidad?
- Las estrategias de desarrollo económico, con cuestiones por ejemplo, relacionadas con: ¿Cómo atraer población, visitantes y empresas?, ¿Cómo financiar y rentabilizar los proyectos de desarrollo?
- La gestión de proyectos y la gobernanza, planteándose ¿Qué papeles deben desempeñar los actores, las autoridades portuarias y urbanas?, ¿Cuáles son los métodos de conducción de los proyectos ciudad/puerto?

⁴⁶ Resolución del Parlamento Europeo, de 9 de septiembre de 2015, sobre la dimensión urbana de las políticas de la UE: http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2015-0307_ES.html consultada el 12/01/2022.

Por nuestra parte consideramos que también pueden ser temas pertinentes para ser tratados en esta investigación los siguientes (AIVP, 2015): el futuro de los terrenos portuarios en desuso, la permanencia del puerto activo en la ciudad, el papel que juegan los desafíos globales y locales, la gestión coordinada de los recursos y el territorio, búsqueda de soluciones operativas que permitan el desarrollo de una ecología industrial, la mejor gestión de la movilidad y de los flujos en las interfaces, la optimización del desarrollo de las energías renovables y una mayor integración social de la dinámica portuaria.

Una de la principal red internacional de historiadores en la temática, y que convoca a investigadores de distintas generaciones y países, es el Grupo: La gobernanza de los puertos Atlánticos, siglo XIV- XXI⁴⁷. Creado en Oporto, Portugal en 2012, con sede en la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)⁴⁸. La temática de sus coloquios explicita la apertura a una variedad de enfoques: Redes portuarias (2012), Políticas y estructuras (2013), Dinámicas económicas (2014), Las ciudades portuarias y su universo cultural (2015), Puertos nuevos, puertos pioneros (2016) y Puertos y Desarrollo (2017) (De Marco, 2020, p. 271).

4.5.2. “Maritimidad” como grado de participación en la Ordenación del Territorio.

El concepto de maritimidad, traducido libremente del francés *maritimité* —que hace relación al término utilizado comúnmente en lengua inglesa, *port-urban interface*—. denota específicamente las relaciones de tipo complejo que se dan entre los puertos y sus ciudades. (Vergara Durán y Foulquier, 2012) consideran la maritimidad como el grado de participación (y por consecuencia, de influencia) del hecho portuario en la construcción y la ordenación de un territorio dado en el plano económico, social, político o cultural. Por su parte, otros autores, comentan que proviene de un neologismo creado por antropólogos marítimos franceses para conceptualizar las formas de apropiación de la mar y de reapropiación de su patrimonio⁴⁹ (Homobono Martínez, 2014, p. 53)⁵⁰. La maritimidad⁵¹ es una noción relativa, porque depende del grado de estructuración del puerto y de la ciudad. Expresa y evidencia el nivel de dependencia de un territorio frente al hecho portuario. Dado que la maritimidad puede materializarse según varios tipos de descriptores (empleo, representación, gobernanza, etc...), se ha elegido la variable más sencilla y la más accesible: ocupación del suelo y población (con la urbanización como consecuencia).

47 <https://www2.uned.es/gobernanza-puertos-atlanticos/> consultada el 12/01/2022. Se puede observar a distintos investigadores reconocidos que tratan estos temas y algunos he llegado a conocer.

48 <https://www.youtube.com/watch?v=I0XtUWy6DoM&t=485s> consultada el 12/01/2022.

49 Son interesantes las diferentes formas de maritimidad en torno al trabajo, el ocio e identidad de la población. Por el contrario la desterritorialización de los lugares, el desanclaje identitario también son considerados últimamente.

50 En Argentina es importante el trabajo de (Rohou et al., 2020).

51 En el País Vasco, autores que tratan la maritimidad desde la antropología citados a lo largo de este trabajo corresponden a (Rubio Ardanaz, 1994, 2014; Vivas, 2013).

En los estudios geográficos de la relación puerto-ciudad o maritimidad, teniendo presente a (Kuhn, 1971) quien considera la noción de paradigma como un conjunto de conocimientos y creencias que forman una visión del mundo, en torno a una teoría hegemónica en un determinado período histórico. En este sentido destaca el modelo propuesto por Hoyle (1994 y 1997), utilizado también por Meyer (1999) y Grindlay Moreno (2008, p.54). Este autor distingue seis etapas en la evolución del desarrollo portuario y la ciudad⁵²:

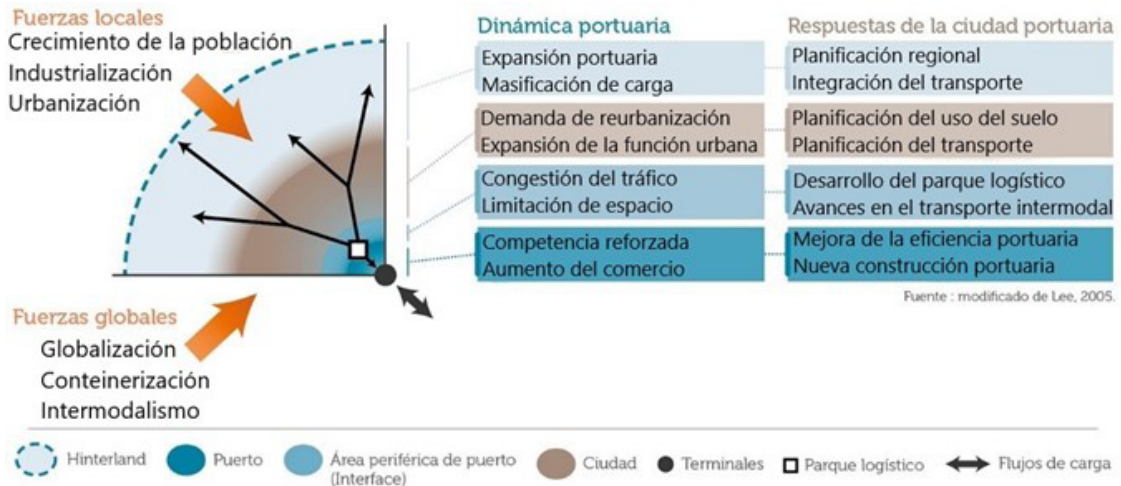
- Etapa I. Puerto y ciudad primitivos o etapa de unidad ciudad-puerto. Período: Edad Media hasta el siglo XIX. Característica: asociación espacial y funcional cercana entre la ciudad y el puerto.
- Etapa II. Puerto y ciudad en expansión o etapa de crecimiento. Período: siglo XIX y principios del siglo XX. Característica: rápidas fuerzas de crecimiento comercial / industrial. Se desarrolla más allá de los límites de la ciudad, con muelles lineales e industrias de gran volumen.
- Etapa III. Puerto y ciudad moderno industrial o etapa de crecimiento y aislamiento ciudad-puerto. Período: mitad del siglo XX. Característica: crecimiento industrial (especialmente refino de petróleo) e introducción de contenedores / Ro-Ro (roll-on, roll-off) requieren separación y espacio.
- Etapa IV. Retiro de la línea de costa o etapa de aislamiento y separación. Período: 1960-1980. Característica: los cambios en la tecnología marítima inducen el crecimiento de áreas industriales marítimas y áreas de desarrollo separadas.
- Etapa V. La reurbanización de los puertos modernos. Período:1970-1990. Característica: el puerto moderno a gran escala consume grandes áreas de espacio terrestre / acuático; renovación urbana del núcleo original.
- Etapa VI. Renovación de roles portuarios o etapa de acercamiento e integración enlaces puerto/ciudad. Período: 1980-2000. Característica: la globalización y el intermodalismo transforman los roles portuarios; asociaciones puerto-ciudad renovadas; la reurbanización urbana mejora la integración puerto-ciudad.

Estos autores consideran la metodología del análisis económico del ciclo de vida industrial, adaptado por los geógrafos para la interpretación de ciudades costeras y ciudades marítimas. Asimismo, existe mucha bibliografía que pone en evidencia las relaciones ciudad-puerto, enfocada –la bibliografía– sobre la cuestión del waterfront (Chaline, 1993; Chaline y Malta, 1994; Hoyle, 2000) o casos de éxito, como por ejemplo, London Docklands, Bilbao-Ría 2000 (España), Puerto Madero (Argentina), Boston (EE.UU.), o Hamburgo (Alemania), (Ducruet y Woo Lee, 2006) lo hacen para el este de África, por su parte, (Chasseriau, 2015) aplica este modelo en el puerto de

⁵² Se puede realizar un solapamiento cronológico de acuerdo con la trayectoria de los puertos que se analicen de manera general.

Nantes. Teóricamente se puede observar de manera sintética en la [Ilustración 30](#), cómo influyen las fuerzas globales, locales y las dinámicas en esta relación puerto-ciudad. Este modelo se ha aplicado a los [Mapa 48](#) y [Mapa 62](#).

Ilustración 30. Mecanismo relacional entre el puerto y la ciudad



Fuente: Modificado de Ducruet y Woo Lee (2006).

Asimismo, como estrategia, cada una de estas categorías analíticas ayuda a captar la labor de ensamblaje de esos componentes según una nueva lógica organizadora, aunque adopten formas y contenidos específicos en cada periodo histórico, debido a esa combinación de su presencia a través del tiempo y el espacio.

4.6. Conclusiones relativas al marco teórico

La revisión de la literatura revela los estudios que se han realizado sobre los objetivos de la investigación. Esa revisión indica qué se está haciendo en la actualidad, es decir, proporciona un panorama sobre el estado del conocimiento en que se encuentra nuestra temática de estudio. De acuerdo con (Hernández Sampieri et al., 2006, p. 93) hubo que preguntarse de manera retrospectiva cuestiones a tener presentes en el marco teórico y en el desarrollo de la investigación: ¿El planteamiento del problema se mantiene vigente o requiere modificaciones? De necesitar modificaciones, ¿qué debe modificarse?, ¿realmente vale la pena efectuar la investigación planteada?, ¿es posible llevarla a cabo?, ¿cómo puede mejorarse el planteamiento original?, ¿de qué manera es novedosa la investigación?, ¿el camino a seguir es el correcto? Las respuestas a tales preguntas hacen que el planteamiento se mantenga, se perfeccione o se sustituya por otro. Una vez reevaluado el planteamiento del problema, se comienza a pensar en términos más concretos sobre la investigación que se va a realizar.

Como se mostrará en el resto de la tesis, la gobernanza y la participación social son condiciones esenciales para la Ordenación del Territorio. Por una parte, la falta de una concertación institucional, una carencia en la unidad de gestión y una fragmentación de las tomas de decisiones debido a la pluralidad de actores políticos generan un conflicto puerto-ciudad en torno a la Bahía de Pasaia, agravado por la crisis económica que imposibilita la gestión del territorio y su resolución. Para la superación del conflicto se debe tener en cuenta la concertación de actores políticos, económicos y sociales, por lo tanto, también institucionales.

El paisaje como solución al conflicto territorial por medio de una recuperación medioambiental y de calidad, conservando el patrimonio monumental y cultural, consensuando una estrategia de desarrollo local a partir de los valores medioambientales y del paisaje, teniendo en cuenta el fomento de la participación social. Hay que tener presente en este trabajo la normativa y planificación urbana, del puerto y del paisaje para la superación definitiva del conflicto y garantizar el desarrollo sostenible.

Teniendo en cuenta todos estos factores se puede decir que los problemas sociales, no solo son la fuente de los conflictos sociales, sino que constituyen la base de su solución. El reto radica en generar las condiciones necesarias para que los aspectos emocionales implícitos en los conflictos no influyan negativamente en las capacidades cognitivas de los actores en conflicto como para que los mismos tomen decisiones erróneas. Dado que el espacio, suelo o territorio, es un bien limitado y su ordenación y su uso condiciona las posibilidades de desarrollo futuro, debe procurarse una coherencia al conjunto de actuaciones a realizar sobre él, por medio del diálogo y la cooperación entre todos los agentes intervinientes, incluida la participación ciudadana.



SEGUNDA PARTE

II. LA SINGULARIDAD DEL PAISAJE DE LA BAHÍA



1. Un marco natural privilegiado

1.1. Un importante refugio natural en una costa rectilínea

El área que nos ocupa se sitúa en el extremo Nororiental de la provincia de Gipuzkoa, es un importante refugio natural con excepcionales condiciones en un mar tan bravío como el Cantábrico en el golfo de Bizkaia, accidente natural producto de la ensenada que forma la desembocadura del río Oiartzun y pertenece a la comarca de Oarsoaldea. Presenta una extensión de aproximadamente 100 km², abarcando parte de la cadena costero litoral cuyos montes Ulía (Peña del rey 234 m) y Jaizkibel (543 m) forman un macizo lineal que sigue la costa y dificulta el contacto con el mar, siendo en su mayor parte una costa impracticable⁵³. Forman una unidad fisiográfica homogénea y de fácil delimitación, solamente los vertiginosos acantilados costeros, en ocasiones con más de 100 m de altura, y los relieves estructurales que forman las areniscas de la Alineación Costera rompen la monótona topografía de este ambiente (Tamés Urdiain et al., 1991, p. 50), ver [mapa 78](#).

Además, permite la contemplación de espectaculares vistas del golfo de Bizkaia y de los valles interiores de Jaizubia y Bidasoa. Los acantilados del flysch eoceno (terciarios) de la costa vasca⁵⁴, compuestos por areniscas turbidíticas, o una combinación de materiales duros (areniscas calcáreas amarillas masivas) más resistentes a la erosión y blandos (lutitas, arcillas) denominado marga, configuran una estructura conocida como flysch (Cortizo Alonso, 2013, p. 12). Dispuestas en estratos delgados, se formaron como consecuencia de corrientes de turbidez en fondos marinos de gran profundidad (Torres Saénz et al., 2007, p. 41) Estos relieves estructurales fueron definidos como Formación Higuera-Getaria, referencia geológica mundial, donde se puede leer los últimos capítulos de esta historia.

Otra unidad es el corredor del Bajo Jaizkibel. Está configurado por una depresión geográfica entre los relieves montañosos del Jaizkibel al Norte y Peñas de Aia (838 m) al Sur⁵⁵ ([Ilustración 31](#), al fondo) y en sus dos extremos oriental y occidental está jalonado por las bahías de Txingudi y de Pasaia respectivamente. Dicho corredor interior, paralelo a la costa, permite la interconexión entre los diferentes valles gracias a las suaves condiciones topográficas de los collados que los separan, el Alto de Gaintxurizketa, que divide las aguas hacia las cuencas del Bidasoa y de la ría de Oiartzun, hacia levante y poniente, el alto de Miracruz ([Ilustración 31](#)) y el collado de Lau Haizeta.

53 Vid. para la orografía de la costa guipuzcoana San Sebastián y su área periférica (F. J. Gómez Piñero, 1982) 3 vols.; F. J. Gómez Piñero et. al, Geografía de Euskal Herria, I, Guipúzcoa, San Sebastián, (1985); Enciclopedia Histórico-Geográfica de Guipúzcoa, San Sebastián,(Cañamero Redondo, 1983), 4 vols.; A. Uriarte, El régimen de las precipitaciones del N. y NW de la Península Ibérica, San Sebastián, 1983.; J. M. Edeso, Microformas de las areniscas eocenas de la formación Jaizkibel, Rev. Lurralde Investigación y Espacio nº11, (1988, pp. 57-84).

54 Información correspondiente al Cretácico superior (hace unos 100 millones de años).

55 Monte que forma parte de los relieves orientales, por tanto, hace de límite para el área de estudio.

Ilustración 31. Camino de Miracruz 1895



*Darío de Regoyos. Óleo sobre lienzo 61,3 x 43,5 cm.
Fuente: Museo de Bellas Artes de Bilbao N.º inv. 82/141.*

Su personalidad geográfica se va completando por un paisaje amable, compuesto por lomas y colinas de escasa altura (monte San Marcos, 260m) redondeadas y pendiente moderada en las que, aprovechando las cimas más planas, se concentraban las mejores tierras de labor y el mayor número de caseríos rodeados de los campos de cultivo, situados en torno al cuerpo de la villa (Cruz Mundet, 1991, p. 166), en torno a él un relieve kárstico, con poljes, lapiaz, sumideros y surgencias, clásicos en este tipo de paisaje.

El monte Jaizkibel, situado en un litoral de erosión marina, presenta un perfil muy abrupto, del tipo monoclinial tipo cuesta y/o cresta, cuyo dorso está orientado al NNW y el frente de cuesta al SSE., es decir, está constituido por capas paralelas inclinadas en una sola dirección, que llega directamente al mar. Las laderas surorientales constituyen el frente de cuesta y poseen una morfología erosiva, con pendientes más pronunciadas que en la vertiente opuesta, articuladas con el fondo de valle estructural mediante un piedemonte tapizado por coluviones de poco espesor. Se prolonga hacia el Oeste hasta la bocana del puerto de Pasaia, constituido por un paisaje de campiña en el que se incrustan los centros urbanos cercanos⁵⁶.

56 Un documento realizado por Jesús María Alquezar, del Club Vasco de Camping, quien me acompañó y guio por este monte en varias ocasiones. "Jaizkibel, el litoral": http://www.vascodecamping.com/descargas/pdf/men/cvc_jaizkibel.pdf consultada el 12/01/2022.

La incisión de la red hidrográfica determina el modelado de grandes chevrones separados por valles en V, profundamente encajados que alcanzan el nivel del mar mediante una serie de saltos de entre 10 y 20 metros de desnivel (Arizaga, 2014, p. 28) por el que pasan numerosos arroyos de poca entidad, que han formado estrechos y pequeños estuarios que cortan la línea de costa perpendicularmente⁵⁷. Los acantilados más espectaculares son el faro de la Plata⁵⁸, en el monte Ulía, de más de 160 metros que constituye la margen oriental de la bocana y al pie de los acantilados se encuentran las plataformas de abrasión, cuyo rasgo morfológico más claro es la geometría plana de su superficie, resultado de un efecto de barrido, provocado por el oleaje sobre los materiales del acantilado (Tamés Urdiain et al., 1991, p. 67). Ver entrar y salir a los barcos por este desfiladero marino es todo un espectáculo. Y, tras pasar por el estrecho canal de entrada (30.61 ha), un gran puerto con una superficie de flotación de 61,41 ha. Lo que supone una superficie total de flotación, de 92,02 ha, y una longitud de muelles de servicio de 8.233 metros⁵⁹. Al encontrarse en una bahía natural muy protegida, los barcos siempre encuentran abrigo, sea cual sea el estado de la mar, ver [Ilustración 188](#).

Hacia el oriente la bahía se cierra como telón de fondo con el macizo de Peñas de Aia o Aiako Harria, constituido por un bloque granítico, es continuación del macizo paleozoico de las Cinco Villas, constituyendo los terrenos más antiguos de Euskadi. Sus laderas pueden ser vistas desde cualquier lugar de la bahía debido a que las paredes rocosas, de 100 a 200 m de altura, alcanzan una verticalidad fuerte, con la roca tallada en agujas, dientes y brechas profundas, siendo de gran dureza⁶⁰. Las altitudes alcanzadas llegan a 832 m, 821 y 806 en sus tres principales cimas.

La alta calidad paisajística, así como el elevado grado de interés científico y didáctico del litoral guipuzcoano, o por el uso recreativo, son factores que aumentan la fragilidad de este sistema, debido a la enorme diversidad biológica que alberga. Ulía y Jaizkibel fueron designados de forma independiente, Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) en 2004 y en 2013 han sido declarados Zona Especial de Conservación (ZEC), en las que se han fijado las medidas de conservación necesarias para los hábitats naturales y seminaturales y especies más interesantes⁶¹. Esto ha im-

57 La presente monografía publicada por la Sociedad de Ciencias Aranzadi: (Arizaga, 2014). *Revisión sobre el patrimonio natural de la montaña de Jaizkibel (Gipuzkoa, País Vasco)*. Munibe Monographs. Nature Series 2. Aranzadi Society of Sciences. San Sebastián, es la obra más exhaustiva que hasta la fecha se ha publicado sobre el patrimonio natural de Jaizkibel.

58 Construido en 1855.

59 Datos tomados de Autoridad Portuaria de Pasaia (2016, pp. 34-36).

60 La población adulta y principalmente los montañeros, al dirigirse a ella, en Oiartzun comentan que pueden llegar a ver en sus formas, “la cara de Napoleón” recostado mirando al cielo, otros observan “tres coronas”. Ver [Ilustración 34](#). Peñas de Aia.

61 Se puede consultar el Decreto 357/213 del BOPV: <https://www.euskadi.eus/y22-bopv/es/bopv2/datos/2013/11/1305109a.shtml> consultada el 12/01/2022.

Son varias las especies de interés señaladas en el área y que cuentan con protección, en función de estar incluidas en el anexo I, II, IV y V de la Directiva Hábitats, en el Catálogo Español de la flora amenazada, en el Catálogo Vasco de la flora amenazada, o en normas forales de Gipuzkoa.

pulsado la redacción de un documento único que facilite la gestión de ambos, promoviendo una mayor eficacia y eficiencia en la movilización de recursos. En otro orden de cosas, es importante resaltar la importancia científica que pone de manifiesto la calidad de estos montes, como la publicación de Munibe (Arizaga, 2014), (Cortizo Alonso, 2013), una web⁶², un documental, una exposición itinerante y un congreso transfronterizo en Donostia-San Sebastián 2016⁶³ para poner en valor el monte Ulía y Jaizkibel como Patrimonio Europeo de Geología⁶⁴ y Biodiversidad Marítima y Terrestre. También proponen crear un corredor protegido entre Donostia y Biarritz y la ampliación del Geoparque de la Costa Vasca.

En el extremo Oeste de Jaizkibel, aparece el puerto natural de Pasaia, infraestructura principal de la economía guipuzcoana a lo largo de su historia, en torno al cual se ha polarizado su actividad económica, y en efecto, le otorga una identidad paisajística. Situado en una cubeta, es una bahía de invasión producida tras el levantamiento flandriense, al encontrarse dos montañas, una muy cerca de la otra, en su entrada, Ulía y Jaizquíbel. La gran profundidad de la amplia bahía hacía que los navíos quedaran protegidos por los farallones rocosos de su salida de las tormentas del Oeste, tan frecuentes en la zona del golfo de Bizkaia (Tena García, 1997, p. 526).

El municipio de Pasaia se asienta junto a la desembocadura del río Oiartzun, sobre una parte de la bahía permitida por la ruptura de la cadena litoral entre el macizo de Ulía y el de Jaizkibel. La difícil configuración territorial puede explicar, si bien no de forma exclusiva, la escasa o nula presencia de los primitivos asentamientos de San Pedro y Donibane en las primeras referencias históricas de la zona. En efecto, a la escasa atracción que la costa en general ejerce sobre la población hasta el siglo X, habría que añadir la relativa desconexión de esos núcleos respecto de las comunicaciones entre las fundaciones más antiguas: Oiartzun, Hondarribia, Donostia, etc... o a otro nivel, las dificultades que la propia configuración territorial oponía a la posibilidad de que la Bahía de Pasaia hubiera podido disputar a Baiona, Hondarribia o Donostia el papel de salida marítima para los reinos de Navarra o Castilla, tema que ha sido estudiado por Tena García (1997).

En suma, la fuerte presencia del factor territorial, de las particularidades físicas del territorio en el que se asienta, será una constante estrechamente ligada a la formación, desarrollo y configuración actual del municipio; primero influyendo decisivamente en esa inicial marginación durante toda la Edad Media; posibilitando después un cierto esplendor de afirmación durante los siglos XVII y XVIII a partir de sus especiales condiciones para el desarrollo de la industria de la cons-

62 <http://www.Jaizkibelamaharri.org/> consultada el 12/01/2022.

63 Capital Europea de la Cultura: <https://www.sansebastian2016.eu/> consultada el 12/01/2022.

64 Proponen considerar Lugar de Interés Geológico, las zonas Tambo, Gran kanto, Galea y Azabaratza por la importante variedad de lugares de interés científico y cultural, las cuales, de los 5 LIG propuestos en Jaizkibel, ninguno está ubicado en la zona donde se proyecta el Puerto Exterior, por lo cual queda dicha área "libre de interés geológico", lo cual contrasta y se contradice claramente con los informes científicos y geológicos existentes sobre esta zona.

trucción naval y de la actividad pesquera, y en la actualidad, segregado en núcleos diferentes a ambos lados de la bahía encorsetado entre esta, sin apenas espacio físico en el que reorganizarse y obligado a jugar un papel portuario de enorme peso incluso supraprovincial. Por estas referencias pretendemos entender cómo en un medio determinado por la geología, nos va a condicionar los desarrollos culturales, los cuales pondremos de manifiesto, en el capítulo sexto al realizar un itinerario cultural por medio de una narrativa que ponga en valor el paisaje.

El crecimiento urbano ha sido hasta hace poco un crecimiento en continuidad relativa con los núcleos urbanos originales, que crece en consonancia con el relieve que le sirve de sustento y base en modalidades de edificación abierta (bloques, viviendas en hilera, viviendas aisladas) para la residencia, y de naves de tamaño diverso sobre polígonos o sectores industriales. En los últimos tiempos, buscando la máxima accesibilidad desde la autopista, y una localización territorial al alcance de la población de las diversas ciudades y villas, han aparecido crecimientos dispersos de carácter fundamentalmente terciario, entre los que destacan las grandes superficies comerciales y sus enormes aparcamientos, para satisfacer las necesidades esenciales, comerciales, de servicios y ocio de las personas que allí instalan su residencia y se convierten en elementos significativos del nuevo paisaje.

Igualmente, debido a la posición central entre Donostia e Irún del corredor, y la accesibilidad potencial por carretera, tanto desde la autopista como desde la N-I, explican la reciente aparición de plataformas logísticas (entre las que destaca por su tamaño el polígono de Lanbarren) que parecen señalar el destino de este corredor geográfico [Mapa 50](#), aunque sería deseable una mayor atención y respeto a las características biofísicas y paisajísticas del soporte territorial donde se implantan (Font Arellano, 2006, p. 5).

En la actualidad el territorio se encuentra configurado de la siguiente manera: en la parte baja de la depresión se aloja la Carretera Nacional Madrid-Irún (N-I), la infraestructura más antigua de estas características aprovechando parte del trazado del antiguo Camino Real, que posteriormente ha sido desdoblado. Su importancia ha sido trascendental en el proceso de expansión urbana e industrial de la comarca. La autopista Bilbao-Behebia, construida a mediados de los setenta por la iniciativa privada, que transcurre apoyada en la media ladera Sur. Otra carretera de importancia es la GI-1232 que une el barrio donostiarra de Recalde con los municipios de Oiartzun y Erreterria y el segundo cinturón de San Sebastián con la variante de Pasaia. Esta estructura en red favorece la ocupación discontinua del territorio y genera consecuentemente una forma metropolitana difusa y muy fragmentada. La red ferroviaria está compuesta, por una parte, por la línea ferroviaria Madrid-Irún, que es de vía ancha, es la más antigua que presta servicio a San Sebastián desde 1864 y explotadas sus instalaciones por Renfe desde 1947; realiza un recorrido muy similar a la N-I y presta un servicio tanto de pasajeros como de mercancías, básicamente materias primas y

productos manufacturados, con destino al puerto o al país vecino; y, por otro lado, las líneas San Sebastián-Hendaya que son de vía métrica o estrecha, gestionados por la sociedad pública Eusko Trenbideak, en funcionamiento desde 1912 y conocido popularmente como “El Topo”.

1.2. Un clima húmedo sin estación seca o clima atlántico

Es un factor básico, condicionante a la hora de diferenciar diversos tipos de paisaje, que hay que tener en cuenta, debido a su influencia en el relieve, pues en ello radica su importancia. Los componentes del clima que se tienen en consideración son: las temperaturas, pues influyen tanto en los procesos abióticos como en los bióticos y antrópicos; las precipitaciones, que determinan el tipo de vegetación, el ciclo del agua y las actividades humanas; la humedad atmosférica, que además de favorecer los procesos de meteorización lítica, condiciona la presencia de cierta vegetación, en el desarrollo de la agricultura que encontramos en esta comarca, debido a que ha posibilitado el desarrollo de prados naturales, forrajes y frutales, preferentemente manzana o también los vientos, muy importantes en procesos de polinización, dispersión de contaminantes, desecación, formas de ciertos tipos de vegetación. Sus inclemencias han forjado la forma de vida de la población marinera en sus inicios, la implantación de asentamientos y ciertas actividades de producción como las centrales de energía eólica. Y finalmente la insolación, que influye en el crecimiento de la vegetación y en el desarrollo urbano en la actualidad.

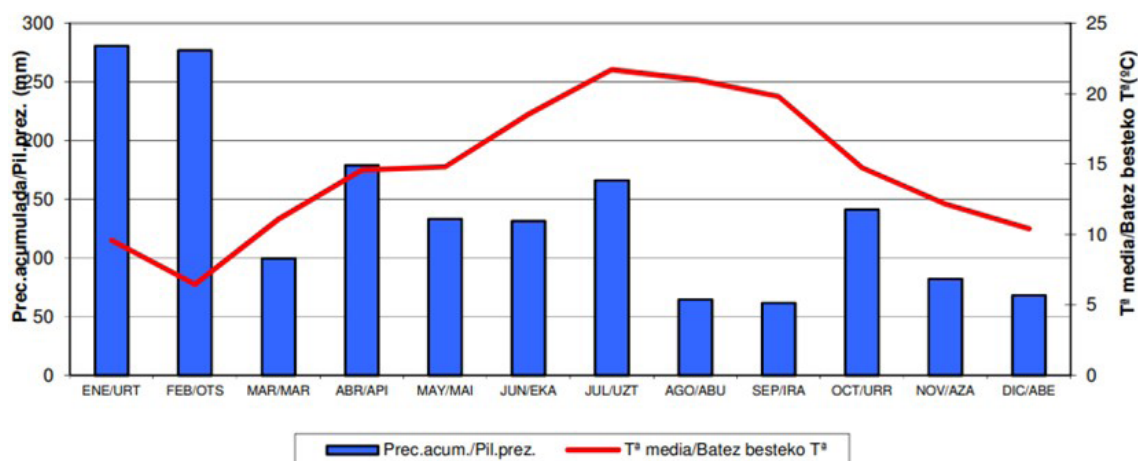
Tabla 9. Datos climáticos básicos de diferentes estaciones 2018

Localidad	Jaizkibel	Oiartzun	Miramón
Altitud (m)	545	53	113
Precipitación acumulada total l/m ²	1568 l/m ²	1683,9 l/m ²	1670,7 l/m ²
T° media	12 °C	14,6 °C	14,5 °C
T° mínima media del mes más frío (°C)	9,7 °C	10,7 °C	11 °C
T° máximas media de mes más cálido (°C)	15 °C	18,9 °C	18,6 °C
T° Máximas absolutas (°C)	32,4 °C	33,8 °C	34,5 °C
T° Mínimas absolutas. (°C)	-7,3 °C	-3,5 °C	-5,2 °C
Humedad media diaria (%)	85,4 %	80,4 %	87,8 %
Velocidad media del viento	23,2 km/h		8,9 km/h
Dirección dominante	NW		S

Fuente: Euskalmet.

La zona presenta un tipo de clima mesotérmico, o suave clima templado, definido técnicamente como: clima húmedo sin estación seca o clima atlántico. Moderado en cuanto a las temperaturas, y muy lluvioso, [Tabla 9](#). Con temperatura máximas en julio-agosto de 18° C y mínimo en diciembre, igual a 10°C. Aunque los veranos sean frescos, son posibles, sin embargo, episodios cortos de fuerte calor, con subidas de temperatura de hasta 40°C, especialmente durante el verano, y una suavidad de los inviernos. En estas condiciones, la evapotranspiración solo presenta déficit en los meses de junio y julio, cuando la reserva hídrica del suelo permite subsanarlo. Si además no existen riesgos graves de heladas y la temperatura media mensual permanece durante todo el año superior a los 7°C, se puede concluir que la zona es esencialmente apta para el desarrollo vegetativo, durante todo el año, de una amplia gama de cultivos agrícolas. Esto explica los usos del suelo que se han dado, como también la presencia de población desde siempre.

Gráfico 4. Climodiagrama Oiartzun 2018



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Euskalmet.

Es determinante del clima local, la cadena montañosa que limita el territorio por el Sur y que además de constituirse en divisoria de aguas atlánticas y mediterráneas, se manifiesta como barrera natural que retiene las nubes cargadas de humedad que son succionadas por la cuenca mediterránea más seca, haciendo que su lluvia se descargue en los valles de las vertientes Norte. Este particular fenómeno hace que la precipitación media del territorio sea de más de 2.000 l/m², oscilando entre los 1.500 -1.700 l/m² en los valles del Oiartzun y los casi 3.000 l/m² en Aiako Harria, pero sobre todo en otoño y comienzos del invierno, con un máximo en noviembre-diciembre, con ¼ del total de precipitaciones, una primavera lluviosa y un mínimo en julio, ([Gráfico 4](#)).

Entre los inconvenientes derivados de esta situación climática se encuentra la elevada humedad ambiental como media, así como la baja insolación del territorio con tan solo 41 días totalmente despejados al año, frente a los 142 días cubiertos.

Como se puede observar en el [Mapa 51](#), el océano Atlántico ejerce una influencia notoria. Las masas de aire, cuyas temperaturas se han suavizado al contacto con las templadas aguas oceánicas, llegan a la costa y hacen que las oscilaciones térmicas entre la noche y el día, o entre el verano y el invierno, sean poco acusadas. Los vientos marítimos de estratos bajos traen humedad y se pegan en la cadena Jaizkibel-Ulía, formando nieblas y estratos bajos. En las zonas bajas, debido a las posibles heladas de irradiación nocturna y drenaje, se forman neblinas de fondo de valle producidas por los vientos catabáticos. Estos vientos fríos bajan por toda la cuenca del río Oiartzun y por el resto de las laderas, principalmente en invierno y en situaciones de cielo despejado.

En cuanto a los vientos, son muy frecuentes, y predominan los del Noroeste (NO), poco racheados. El viento Sur, cuyos máximos efectos se dejan sentir en los meses de otoño-invierno, se encajona entre las montañas y barrancos, salen por la bocana y por las cumbres, suelen ocasionar destrozos, principalmente por ser vientos intensos y muy racheados. Los vientos del Nordeste (NE), denominados vientos franceses, son fríos y secos. Se puede observar el confort climático, sensación que una persona percibe bajo unas condiciones de humedad y temperatura. Esta sensación resulta relevante pues la forma en que el observador perciba el paisaje estará condicionada por el grado de confort manifestado por el individuo.

Otro factor que influye es la insolación, por lo que observamos tres tipos: 1) Zonas de barrancos sombríos, 2) Espacios abiertos y altitud media, 3) Baja altitud y buena insolación, zonas que son muy buenas para vivir. Se configura una bolsa térmica con una temperatura media del agua frente a Jaizkibel de 17°C entre abril a diciembre con un máximo en agosto de 21,5°C, se produce por un estancamiento estival de las aguas debido al remanso de las corrientes costeras y a los aportes de aguas calientes por la corriente del golfo, principalmente notorio en Pasaia. Las características topográficas y climáticas (excepto la pluviometría) se configuran como factores negativos de la capacidad de dispersión de la atmósfera. El alto porcentaje de calmas y vientos débiles, los procesos de inversión térmica detectados, las nieblas y la alta humedad disminuyen o anulan, en ciertos momentos, la capacidad de dispersión de la atmósfera, pudiendo agravarse los procesos de contaminación, bien en coincidencia con tiempos anticiclónicos, bien por la excesiva humedad que puede conllevar una alteración de los contaminantes en suspensión en la atmósfera.

1.3. Una vegetación siempre verde antropizada

Es uno de los factores más importantes que caracteriza el paisaje visible, ya que constituye por lo general la cubierta del suelo, agrupándose en comunidades vegetales con ciertas características fisionómicas condicionadas por los factores medioambientales y la acción humana y refleja el dominio de usos herbáceos o pradera y forestales. Las especies forestales que forman parte del paisaje son aquellas que dominan los bosques caducifolios (hayedos, robledales, bosques de ribera...) y en los matorrales y pastizales asociados a ellos. Pero se trata de la flora potencial de un territorio, consecuencia de una serie de factores (clima, características abióticas del medio físico y variables bióticas) que se van interrelacionando y combinando en el tiempo y en el espacio. La actuación del hombre sobre el medio ha dado lugar a un paisaje vegetal “antropizado”, modificado, en el que se conservan restos y vestigios de aquella vegetación potencial o dinámica.

Su vegetación potencial⁶⁵ está formada mayoritariamente por robledal; en primera línea de costa tendremos la vegetación casmofítica típica de acantilados costeros y una vegetación de marismas (de arenales costeros) y los roquedos. Presencia de una “aliseda cantábrica” esto es, aliso (*Alnus glutinosa*), especie arbórea dominante, le acompañaría en el sotobosque: sauces, avellanos...en torno a las riberas del Oiartzun y de todo arroyo, con suelos de elevada hidromorfología, compuesta por un relleno aluvial. Hasta los 400-600 m de altitud, aparecerían el robledal acidófilo, en laderas y sobre suelos ácidos y el robledal-bosque mixto atlántico en fondos de valle y sobre suelos de carácter básico. Ambas vegetaciones se interrumpirían en los lugares más soleados y con sustrato silíceo bajo ellos (ejemplos en Ulía, Jaizkibel...) aparecería el marojal, esto es dominaría el roble marojo, intercalándose algún acebo, pudiendo alcanzar esta formación mayores cotas que los anteriores. A partir de los 400-600 m de altitud, aparecerían los hayedos, en este caso acidófilos.

Sin embargo, y debido a la actividad humana, la vegetación actual dista mucho de lo anteriormente descrito. Pertenece a unidades de vegetación ruderal-antropogénica (plantas adaptadas a vivir en bordes de caminos y carreteras, viejos muros y tapias, terrenos removidos, etc.), habiéndose perdido casi en su totalidad la vegetación natural asociada a los estuarios y a los bosques de ribera típicos de los valles atlánticos (Ekogarapen S.L., 2015, p. 21). La zona alta de la cuenca se encuentra en buen estado de conservación en líneas generales. El uso predominante en esta zona es el forestal, donde se mantienen importantes extensiones de bosque autóctono (principalmente en parques naturales...) En zonas más bajas predominan plantaciones forestales, grandes superficies de matorrales, y acantilados costeros (Arizaga, 2014, p. 101), prados de siega, pastos y cultivos, así en el tramo superior pueden encontrarse especies autóctonas como tilos, abedules (*Betula sp.*), carpes (*Carpinus betulus*), alisos (*Alnus glutinosa*), sauces (*Salix sp.*), avellanos (*Corilus*

⁶⁵ Es la que ocuparía ese territorio bajo una evolución debida a los factores fisicoquímicos y biológicos de origen natural y sin intervención humana.

avellana), robles (*Quercus robur*), etc, formando pequeñas orlas o hileras junto a los senderos peatonales o en las riberas mejor conservadas. Las gargantas y oscuros barrancos con alto grado de humedad ambiental abrigan helechos, que por su singularidad se encuentran amenazados.

Es una característica general que el ámbito forestal se encuentre muy degradado. Las roturas del pasado sin plan de reforestación y los incendios han sumido el paisaje forestal en una triste sombra de la que podría ser. El avance del argomal sobre los terrenos desforestados y abandonados es una amenaza al equilibrio del paisaje, solo frenado allí donde el laboreo agrícola y ganadero, ligado a la pradera se mantiene, y allí donde las masas forestales de pino insignis o de frondosas han prosperado. Las elevadas pendientes y la inexistencia de vegetación en muchas zonas está provocando el lavado del suelo por las aguas de la escorrentía superficial y el afloramiento rocoso, lo que dificulta aún más cualquier intento de reforestación. En el ámbito de monte de utilidad pública se han acometido diferentes intentos de reforestación, en algunas zonas con carácter mixto y en otras con frondosas en exclusiva. El éxito ha sido variado y, en cualquier caso, siempre existe la amenaza de los continuos incendios sobre este paisaje, que aporta muy poco a la economía del día a día de la zona pero que son básicos en el equilibrio medioambiental⁶⁶.

En el ámbito de la pradera, al ser abandonada progresivamente, el matorral y el argomal se están adueñando del suelo. Las manchas identificadas como tierras de labor y pastos naturales podrían ser una sola, pero su impronta en el paisaje es significativa en muchos casos. Frente al paisaje de campos abiertos que se configura en la pradera natural, las parcelaciones que se reflejan en la fotografía aérea suelen llevar consigo, en mayor o menor grado, el cerramiento de campos, normalmente con cercas y cerramientos artificiales, con el fin de aislar zonas de pasto, cerrar sementeras o cerrar las huertas, [Ilustración 143](#). Este paisaje dibujado a grandes trazos no es ni más ni menos que la imagen tradicional ligada al caserío, solo alterada por nuevos usos y nuevas instalaciones que van progresivamente modificando el paisaje. Las necesidades de estabulación unidas a la mayor intensidad de uso ganadero y la aparición de los cultivos bajo plástico están modificando sensiblemente la estética del territorio y los usos del suelo, ver [Ilustración 189](#). La vegetación arbórea de frondosas ligada a los fondos de valle o a las laderas más húmedas aparece más unida al mundo de la pradera y del caserío que al mundo forestal. Explicaciones que ayudaran a entender los cambios de usos del suelo en el capítulo tercero, por ser factores condicionantes.

En suma, el ámbito forestal y especialmente los espacios de pradera, son espacios de bajo costo, como tendremos ocasión de ver en el capítulo tercero de valor del suelo, económicamente improductivos y perfectamente asumidos en la vida rural. A su vez son espacios muy valiosos medioambientalmente, ya que son nichos ecológicos de gran calidad. Pero, por el contrario, son espacios muy frágiles también, frente a las agresiones del mundo urbano, las zonas más bajas son las más

66 Polo (1999).

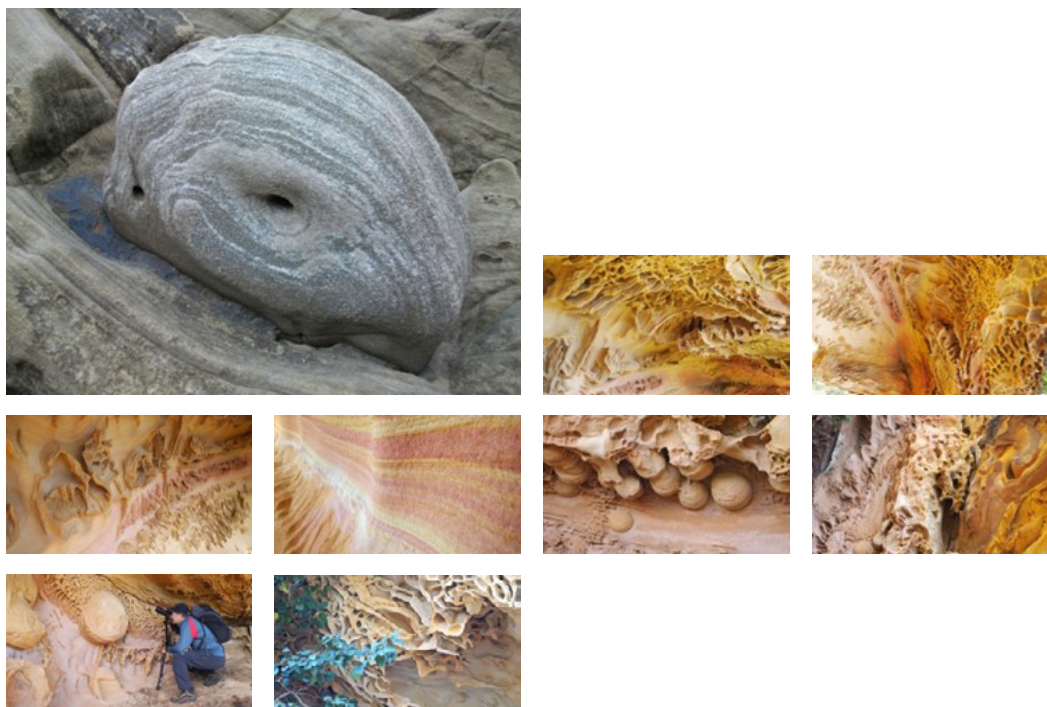
apetecidas para los nuevos asentamientos, para las vías de comunicación, para las canalizaciones, etc. En cualquier caso, son unos espacios que deben ser estudiados, catalogados y protegidos.

1.4. Conservación del paisaje

En la actualidad la conservación se limita solamente a parques naturales, humedales o zonas de alto valor geológico, paisajístico y naturalístico muy destacados en el conjunto de los ecosistemas litorales del País Vasco.

Desde el punto de vista paisajístico y de geodiversidad, la fisiografía costera ofrece en este ámbito interesantes muestras de erosión, gran diversidad de impresionantes geoformas, acantilados estructurales, caos de bloques, multitud de icnofósiles, nódulos y concreciones (paramoudras y proparamoudras) [Ilustración 32](#), estructuras de corriente, acantilados en retroceso, imponentes acantilados tipo chevrones, cuevas y cañones (submarinos y terrestres), arrecifes intermareales, bancos de arena intermareales y submarinos⁶⁷. Al penetrar el agua por las fracturas de las rocas y las juntas de los estratos, disuelven la roca, llegando a generar simas y cuevas, similares a los sistemas kársticos, aunque al ser de menor desarrollo se han denominado pseudokarst (Cortizo Alonso, 2013, p. 39).

Ilustración 32. Ejemplares de paramoudras en la cala Illurgita / Murgita en el monte Ulía.



*Técnicamente son nódulos diagenéticos alrededor de galerías.
Destaca el orificio donde penetraba y vivía el invertebrado....
Fuente: Fotógrafo Javier Mitxelena.*

67 Más información e imágenes se puede consultar en: <https://donosticity.org/Jaizkibel-la-montana-magica/> consultada el 12/01/2022.

Veremos acantilados verticales, regatas, valles colgados, y cascadas que caen al mar, encontraremos también formaciones en bóveda. Jaizkibel presenta una plataforma de abrasión o rasa mareal con una belleza inimaginable y las grietas que exhiben van a cortar los fuertes acantilados, por lo tanto es la parte más extraordinaria y sorprendente para el caminante⁶⁸. Punta Cadi, llamado el valle de los colores, es un valle colgado. El faro de Higuier, es un paisaje natural por conservar, posee una cala con elementos fosilizados, arco y cuevas donde la mitología vasca dice que venía Mari desde Peñas de Aia.

Ha conservado bien su patrimonio avifaunístico porque ha sido una zona poco comunicada. En Putrekabi, un barranco que se dirige a la punta Turulla, se encuentra una colonia de gaviotas sombrías que, en 1980 un grupo de ornitólogos de Aranzadi descubrieron y forman parte en el catálogo de vertebrados amenazados, en la zona de Gastarotz, muga entre Pasaia y Hondarribia.

La toponimia⁶⁹ apunta a la existencia de una estación ballenera en la parte central del macizo de Jaizkibel. Lugares como Itsasbista, que fuera en su momento una atalaya, Txiluta, punto desde donde se alertaban las ballenas, Labetxu sitio donde se fundía la grasa, el prado de Okalar, para depositar la preciada carne, Bankua, lugar donde se vendía y Putrekabi, lugar para los siempre presentes carroñeros. Además de los valientes cazadores de ballenas, los habitantes de Pasaia, Lezo y Hondarribia, que poblaron Jaizkibel, supieron vivir del monte de otras mil maneras: la leña y la madera, los caseríos, la recolección, la caza sobre todo los pastos para el ganado, una actividad que todavía se mantiene. Un lugar de respiro y ocio, un lugar que nos da la oportunidad de relajarnos y huir de la ciudad ([Ilustración 33](#)). Por un lado, nos ofrece la posibilidad de realizar itinerarios terrestres ya sea como deporte, ya a modo de paseo, en bici, a pie, etc. Por otro lado, la posibilidad de practicar deportes submarinos. En toda Europa no hay un escenario en el que se conjuguen una serie de elementos en total armonía como es en Jaizkibel.

68 Para un mayor estudio sobre los acantilados de Ulía consultar Galán et al. (2011).

69 Se ha utilizado como fuente los estudios toponímicos de Imanol Goikoetxea (2007) y es importante su comentario acerca de los topónimos como patrimonio cultural inmaterial y que describen formas de vidas pasadas y muy ligadas al territorio (pág. 38). En cuanto a Pasaia se utilizó la toponimia de Pasaia de Elortegi Bilbao (1991).

Ilustración 33. Sur la route du Castillo à Pasajes 1902



Gustave-Henri Colin

Fuente: Wikimedia Commons. Musée des beaux-arts de Pau

Las cerca de 7.000 ha que corresponden al Parque Natural Aiako Harria acogen una gran variedad de paisajes, pero los más vistosos y evidentes corresponden a la masa granítica en la que se encuentran los materiales geológicos más antiguos de Euskal Herria. Las cimas de Irumugarrieta (788 m), Txurumurru (828 m) y Erroilbide (837 m) dominan el paisaje, alimentan mitos y leyendas, protegen asentamientos prehistóricos y vigilan las antiquísimas explotaciones de Arditurri. Por su ubicación estratégica y fronteriza, ha visto de cerca muchos episodios bélicos, y conserva numerosos vestigios de carácter militar, como los restos del fuerte de Pagogaña. Estas características muestran la importancia que tienen estos elementos, con un fuerte valor identitario, paisajes muy bellos, pero alterados a través del tiempo.

Ilustración 34. Peñas de Aia



Fuente: Elaboración propia.

1.5. Una red dendrítica de arroyos en rápida caída desde las cimas sobre la bahía

Consideración de importancia merece también la hidrología superficial y subterránea, ver [mapa 78](#). Respecto a la primera, junto a los ríos principales, característicamente, sus cauces se originan en las inmediaciones de los escarpes de las zonas cimera, que hace de divisoria entre los que se dirigen hacia el mar y aquellos que corren al encuentro del río Oiartzun recorriendo en todos los casos una distancia reducida. Los arroyos (*errekas*) presentan un carácter dendrítico o arborescente que drenan el territorio y configuran una red. Muchos de los actuales arroyos están tapados por instalaciones industriales en Lezo, Lintzirin (hoy ocupadas por Pryca y Lintzirin), Makarraztegi (ocupada por un colector de aguas residuales), Apaiziertza (ocupada por el polígono industrial) o desfiguradas por la invasión de elementos urbanos como infraestructuras o vías de comunicación.

Ilustración 35. Arroyo en Lezo



Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, las aguas subterráneas del Jaizkibel⁷⁰, aunque no existe aún mucha información sobre la dimensión y característica de este acuífero, se trata de diferentes acuíferos menores con un grado variable de conexión entre sí (Zabaleta et al., 2014, pp. 49-53), que tienen que ser protegidos frente a las agresiones externas por contaminación o uso indebido de los terrenos. Lo mismo ocurre con el área de Txoritokieta, permitido por el afloramiento calizo y el área de San Marcos, el cual presenta mayores problemas debido a la presencia en la zona de abundantes vertidos, los cuales están en proceso de desaparición⁷¹.

⁷⁰ La Masa de Agua en su totalidad tiene una extensión de unos 26 km².

⁷¹ Como se puede observar en el siguiente Link: http://www.sanmarkos.eus/es/secc_mancomunidad.php?page=-mancomunidad_infraestructuras_transferencia consultada el 12/01/2022.

O en los recortes periodísticos de la época (Aldaz, 2008); (EFE, 2013).

1.6. La configuración geológica del valle del río Oiartzun organiza el territorio

El río Oiartzun⁷² que da nombre al valle, nace en las laderas del imponente cresterío rocoso de Aiako Harria⁷³ (o Peña de Aia), y vierte sus aguas al mar Cantábrico a través de la Bahía de Pasaia, entre las laderas de Ulía y Jaizkibel, tras haber realizado un corto e insólito recorrido a través de rocas y estratos sedimentados a lo largo de más de trescientos cincuenta millones de años de historia geológica⁷⁴ (Torres Sáenz y Viera Ausejo, 2003, p. 20). Su forma palmeada en la dispersión de sus afluentes, con una anchura media de 6,13 km, es la culpable de las graves y periódicas inundaciones en su curso inferior, muy grande en comparación con los demás colectores guipuzcoanos, que presentan valles más alargados y menos ramificados. Asimismo, presenta varias decenas de arroyos tributarios: Karrika o Altzibar, Sarobe, Pekin (o Arramendi), el Zuaznabar, Alaberga y Gaztaño⁷⁵. Por la margen izquierda: Arditurri, Matxierreka, Antsilletse, Trapada y Lanbarren, ver [Mapa 78](#).

En un medio físico basado en capas horizontales, en un estrato más o menos plano, va a permitir que se genere un determinado tipo de agricultura o ganadería, y eso a su vez, va a tener influencia en el tipo de cultura que se va a generar ahí. En cambio, el puerto de Pasaia se lo debe todo a la geología; el puerto de Pasaia no estaría aquí si no hubiera una gran falla o fractura mayor llamada falla de Aritxulegi que ha hecho que el río Oiartzun, que proviene de zonas más elevadas como es Peñas de Aia (de material granítico y mucho más antiguo), recoge toda esa agua y en su camino intenta desaguar hacia la zona más baja (Oiaso). Buscando una salida, circula por esa zona de debilidad geológica, concentrando su fuerza para erosionar esa fractura y creando un canal (la bocana), lo que luego se ha llamado la entrada de Pasaia y esta, se ha configurado debido a la debilidad de las rocas. Principalmente al tener en sus inicios un gran muro de contención o farallón compuesto de roca sedimentaria de arenisca (Ulía y Jaizkibel).

Los agentes erosivos, como el agua, el viento, las variaciones de temperatura y los cambios climáticos modelaron incesantemente su orografía. La fuerza del mar, por una parte, y el continuo mover de ríos y torrentes se encargaron de rebajar el relieve de la superficie continental hacia el interior, desgastando sus jóvenes montañas de capas más blandas, con rocas de naturaleza car-

72 Datos generales de la cuenca hidrográfica del río Oiartzun: Superficie 85,3 km², Longitud 16,6 km, Pluviometría media 2.333 mm/año, Escorrentía media anual 3,71 m³/s. Fuente: Departamento para el Desarrollo Sostenible - Diputación Foral de Gipuzkoa 2006.

73 Las cerca de 7000 has que corresponden al Parque Natural Aiako Harria.

74 Tema que ha servido al museo Luberri, Centro de interpretación geológica de Oiartzun, cuyo director José Ángel Torres y Klara Isabel Gutiérrez, del departamento de geología de la Sociedad de Ciencias Aranzadi, poder explicar una interpretación geológica y paleontológica del valle de Oiartzun, el Parque Natural de Aiako Harria y la comarca de Oarsoaldea, del cual agradezco su explicación.

75 El desarrollo urbano ha obligado a modificar el cauce de las regatas, soterrarlas y redirigirlas, formando parte de la red de saneamiento del municipio.

bonatada y margosa, mucho más blandas frente a la erosión que las areniscas. Por tanto, el desgaste es mucho mayor, transportando los materiales desgajados de ellas y depositando enormes cantidades de sedimentos a lo largo de las antiguas líneas costeras. Por eso, la configuración de la Bahía de Pasaia presenta una forma como de T, visto desde arriba. Los últimos treinta y cinco millones de años se han encargado de modelar el paisaje que actualmente conocemos, así como de encajar definitivamente los cursos fluviales del río Oiartzun y sus afluentes, siendo un proceso que sigue en la actualidad.

Teniendo en cuenta lo poco que sabemos todavía, recientes investigaciones se preguntan si Roma llegó a aplicar en toda Gipuzkoa su modelo ideológico de paisaje una vez que se encontró confrontada a la realidad geográfica de la provincia, en la que abundaban los bosques, las colinas y los montes, y en la que el pastoreo y la trashumancia durante la Edad del Hierro habían sido actividades económicas básicas (y lo continuaron siendo en época romana). También la recolección de frutos silvestres tales como moras, avellanas y bellotas, estas últimas citadas por Estrabón como uno de los alimentos básicos de la dieta de los montañeses del norte de la Península Ibérica. Esta situación chocaba, en principio, con la perspectiva romana, en la que el paisaje se representaba como una lucha perpetua entre el ser humano y la naturaleza, indispensable para progresar y cuyo fin último era la eliminación de elementos malsanos, marginales y peligrosos. El texto de Estrabón que habla con recelo y desdén de los habitantes de las montañas del norte de Hispania, con nombres impronunciables como el de los bardyetai –várdulos– es claro ejemplo de ello y se inscribe dentro del binomio ideológico barbarie-civilización, en el que lo no romano se coloca frente a Roma, que es el exponente de la cultura y la civilización. Desde esta perspectiva, la puesta en cultivo de las tierras y la deforestación eran un signo de desarrollo y de progreso que se va a mantener como tal hasta bien entrado el siglo XVIII (Aragón Ruano y Echeberría Ayllón, 2017, p. 161).

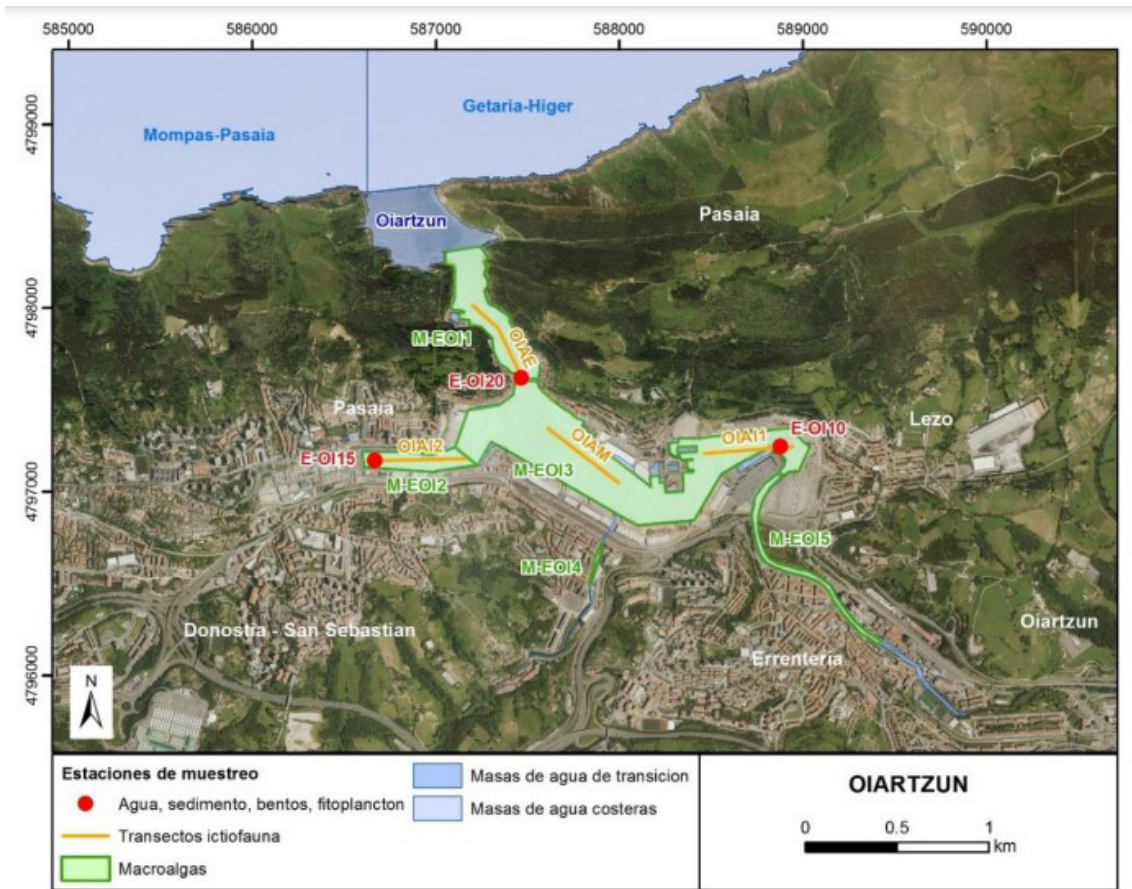
Pero es indudable que una intensa actividad humana, relacionada con el aprovechamiento y la explotación de los recursos minerales existentes en la zona, ha dejado su huella a través de los últimos milenios, con una activa presencia romana en Arditurri o desde la Edad Media hasta la actualidad, constituyendo todo un hito importante en nuestra historia más reciente. Una actividad que de la mano del desarrollismo urbanístico, industrial, el trazado de nuevas infraestructuras, vías de comunicación, etc., continúa alterando incansablemente, y en tan solo unos pocos decenios, se altera un medio y un paisaje que la naturaleza ha tardado centenares de millones de años en crear y modelar (Torres Sáenz y Viera Ausejo, 2003, p. 21). La deforestación derivada de la fabricación de carbón destinado a los hornos de reducción del mineral y a las ferrerías, fomentó la pérdida de una parte de la masa vegetal que protegía las agrestes laderas, ante la erosión. Posteriores repoblaciones de especies foráneas produjeron un efecto similar, favoreciendo la degradación y consiguiente pérdida de la escasa cubierta vegetal.

La colonización de terrenos vírgenes en el sistema estuarino⁷⁶ (Rivas Mantecón y Cendrero Uceda 1992), junto al aumento demográfico y el desarrollo de los núcleos urbanos, se vio acrecentada hace un par de décadas con la industrialización de la parte baja del valle. De esta forma crecieron espectacularmente los núcleos de población, como Errenteria, Lezo o Pasaia, asentándose nuevos polígonos industriales, así como una variada red de infraestructuras de comunicación (carreteras, ferrocarril, servicios, etc.), provocando la consiguiente alteración del medio natural existente. Como resultado, la conservación del hábitat en esta zona es irregular.

La existencia de terrazas fluviales cuaternarias, marginales a lo largo del cauce actual del río Oiartzun, que son utilizadas para labores agrícolas, prados o sirven de base para el desarrollo urbanístico o industrial, nos señalan con nitidez los sucesivos niveles que el río ha venido ocupando en su constante encajonamiento a lo largo de todo el valle (Torres Sáenz y Viera Ausejo, 2003, p. 74). Hace varios cientos de miles de años, el curso del primitivo río Oiartzun discurría por una altura superior, presentado un curso divagante y meándrico en un valle más abierto que el que actualmente conocemos. Durante las épocas de crecidas las aguas acarreaban gran cantidad de sedimentos que eran depositados a lo largo de todo el valle y los materiales más finos (arenas, arcillas y limos), acabarían siendo transportados, colmatando las zonas más bajas del valle y constituyendo las vegas aluviales de Fanderia e Iztieta en la vecina Errenteria, más tarde convertida en zonas de marismas, con la inundación de la Bahía de Pasaia, tras la fusión de las masas de hielo, hace unos 10.000 años. Los canales del estuario son las zonas donde los procesos de transporte mareal se hacen más evidentes. Estos se pueden observar muy bien, en los planos de la bahía, anteriores a 1800, que se reproducen a lo largo de este trabajo.

⁷⁶ Es importante y de gran interés para nuestra investigación, el artículo de Rivas Mantecón y Cendrero Uceda (1992). En él se puede ver una cronología graficada por mapas de las diferentes etapas de colmatación de la bahía.

Mapa 1. Ubicación de estaciones de muestreo para medir el potencial ecológico.



Fuente: Fundación AZTI (2020, p. 251).

En la actualidad, los últimos vestigios de las marismas, en el curso bajo del río Oiartzun son más bien escasos, ya que a partir de la zona de Ugaldetxo su curso ha sido canalizado y los dominios que abarcaron sus amplias terrazas han sido ocupadas por modernas construcciones, pabellones y barriadas de viviendas. Recientes estudios ambientales (Revilla Rodríguez et al., 2017; Revilla Rodríguez y Garmendia Etxandi, 2014, p. 41), sobre el análisis de la clorofila y variables fisicoquímicas en muestras de aguas que evalúan la calidad biológica y ambiental de los estuarios, [Mapa 1](#), en este caso del Oiartzun, nos muestran una alta contaminación en la zona de La Herrera, debido sobre todo al vertido de aguas residuales sin tratar, igualmente es una zona con poca renovación (debido al vaivén de las aguas) y se encuentra entre los más profundo de la costa vasca (20 m) produciendo en las masas inferiores que sea más densa, con mayor salinidad (cuña salina marina), lo cual favorece la acumulación del fitoplancton y un descenso del oxígeno. Destaca la presión directa de un importante número de habitantes, por un lado y además la masa de agua presenta numerosas presiones, como vertidos industriales (siderurgia, energía, química, etc.) y algunos urbanos (regata Txingurri), en la dársena de La Herrera (E-OI15). Hay que añadir la falta de saneamiento y depuración de Donibane, y que puntualmente producen episodios de retroceso en la calidad del medio. A pesar de ello, actualmente la mayor presión proviene del mismo puerto

(ocupa el 92% de la masa de agua), lo que incluye el tráfico marítimo, astilleros, dragados⁷⁷, canalización, amarres, etc., y una evidente degradación y estrés al sistema.

Globalmente, la presión en la masa de agua es alta (EKOS Estudios ambientales, 2008, p. 19). La calidad ecológica de las aguas del estuario del Oiartzun es deficiente, ver [Tabla 10](#), pues las aguas y sedimentos superan el límite de calidad para varios elementos, como el zinc (Ondoan y Anbiotek, 2006). Desde finales de los años 90 del siglo XX, tuvieron lugar fuertes descensos en los valores medios de amonio y fosfato⁷⁸, no obstante hay que señalar una constante mejoría a partir del desvío de las aguas residuales en 1996. Esto pone de manifiesto el efecto del saneamiento efectuado en esos años, ya que es a finales de los 90 cuando se desvían la mayor parte de los vertidos a la costa, como consecuencia de la puesta en marcha del saneamiento de las aguas residuales de Donibane (punto 1, [Mapa 52](#)). Otro ejemplo es la depuradora en la zona de Loyola (punto 2), que expulsa el agua residual ya tratada a través de un emisario submarino en la zona de Mompas-Cala Murgita en los acantilados del monte Ulía (punto 3).

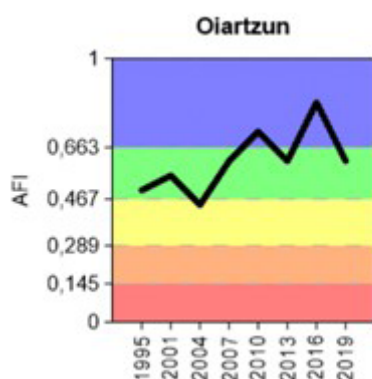
Tabla 10. Cuadro resumen y diagnóstico de estado en la masa de agua en el estuario del Oiartzun en 2019.

Código	Estación	MI	P	F	M	BI	CG	SP	Estado ecológico	Estado químico	Estado
E-OI10	Lezo	BP	BP	PMo	PMo	PMo	MB	MB	PMo	B	BP
E-OI15	Pasaia San Pedro (Dársena de Herrera)	PM	BP	PMo	PMo	PM	D	MB	PM	B	BP
E-OI20	Pasaia San Pedro	MP	BP	PMo	PMo	PMo	B	MB	PMo	B	BP
	Oiartzun Transición	BP	BP	PMo	PMo	PMo	B	MB	PMo	B	BP

Fuente: Fundación AZTI (2020, p. 252). Claves: Macroinvertebrados (MI), fauna ictiológica (P), fitoplancton (F), macroalgas (M), estado biológico (BI), condiciones generales (CG) y potencial ecológico: muy bueno/máximo potencial (MB/MP), bueno/buen potencial (B/BP), moderado/potencial moderado (Mo/PMo), deficiente/potencial deficiente (D/PD) y malo/potencial malo (M/PM). Sustancias preferentes (SP): muy bueno (MB), bueno (B), y no alcanza el buen estado (NA). Estado químico: bueno (B), y no alcanza el buen estado (NA). Estado: bueno (B) y peor que bueno (PB).

77 Uno de los últimos dragados se realizó en Lezo a finales de 2017, extrayendo 25.000 m3. Por su parte hay toda una normativa que regula el dragado y vertido y en función del sedimento que se va a tratar. Se puede depositar el vertido en el mar o si es peligroso pasa a ser restrictivo.

78 Tomado de Revilla Rodríguez y Garmendia Etxandi (2014, p. 59).

Gráfico 5. Calidad de aguas del Oiartzun 1995-2019.

Fuente: Fundación AZTI (2020, p. 269). Valor es de la calidad biológica de peces demersales obtenidos para todo el estuario del Oiartzun entre 1995 y 2019. AFI: AZTI's Fish Index.

Pero en general en cuanto a la calidad de las aguas, la cuenca presenta una buena situación, debido a las mejoras realizadas en estos últimos años con la práctica totalidad de los vertidos recogidos⁷⁹, punto 4, del [Mapa 52](#) y [Gráfico 5](#). En otro orden de cosas, diversos estudios han analizado el diagnóstico del estado hidromorfológico de los tramos valorando su grado de alteración y su capacidad de recuperación (Matauco et al., 2016) y la formulación de objetivos de restauración/rehabilitación/renaturalización, que se han propuesto para los tramos de carácter reversible de la cuenca.

No ocurre lo mismo con el registro sedimentario reciente en la Bahía de Pasaia (Cearreta et al., 2018), debido a que incluye materiales depositados en condiciones ambientales muy negativas al menos desde finales de 1950. Esto autores puntualizan que los elevados niveles de contaminantes metálicos representan un factor decisivo a la hora de abordar una adecuada gestión de este medio estuarino (definición de zonas de interés prioritario, dragados, proyectos de regeneración ambiental, etc.).

En cuanto a la metodología con la que trabaja la fundación Azti, habla de potencial ecológico y no se habla de estado ecológico porque corresponde a masas de aguas muy modificadas, como se ha comentado anteriormente. Como se observa en el [Tabla 10](#), a pesar de que en conjunto presenta indicadores que tienen un buen estado, principalmente en estos últimos seis años, la mejora en las condiciones ha sido muy ostensible pero, según la directiva marco del agua, si un componente está mal, se cumple la lógica: “uno fuera, todos fuera”. Por lo tanto, la lámina de agua presenta un estado peor que bueno.

⁷⁹ Debido a la restauración de las masas de agua que demanda la Directiva 2000/60/CE para el logro del buen estado ecológico.

1.7. El coto minero de Arditurri

Situado bajo las inmensas moles graníticas de Peñas de Aia, en la vertiente occidental, donde nacen algunos arroyos que contribuyen a formar el cauce del río Oiartzun que da nombre al conjunto del valle, se extiende el paisaje industrial más elocuente de la actividad minera de Gipuzkoa; ver [Ilustración 190](#).

Las minas de Arditurri ya eran conocidas y explotadas en el siglo I a.C. Así lo atestiguan las decenas de kilómetros de galerías realizadas por los romanos y sus esclavos, extrayendo galena argentífera (mineral de plomo con fuerte proporción de plata), con forma de típica sección en “u” invertida, característica de la minería histórica romana⁸⁰.

En la Edad Media, la extracción del hierro generó numerosas ferrerías a lo largo de los cursos de las regatas y los ríos de la comarca ([Mapa 2](#)). Las ferrerías del valle⁸¹ de Oiartzun aparecen reflejadas ya en algunos documentos históricos como el Fuero de Ferrerías, otorgado por el rey Alfonso XI, en el año 1328, a los ferrones de Irún y Oiartzun⁸². El cual concedía los siguientes privilegios (Lekuona, 1959, p. 216):

- Libre corta de árboles, como combustible de los hornos.
- Libre exportación del hierro fabricado.
- Libre construcción de fábricas, molinos o ruedas y casas.
- Libre beneficio de las venas en terrenos de la Corona.
- Libre mejora de presas y conducciones del agua.
- Libre transporte de los productos alimenticios por el puerto de Pasaia.
- Defensa obligada de parte de los guardas de los vados y ríos y guardas de ferreros.
- Libertad de tributos, salvo los derechos reales, inembargabilidad, libertad de toda mal vez de sus ganancias, irresponsabilidad criminal ante la justicia ordinaria por accidente y muerte en las faenas, etc.

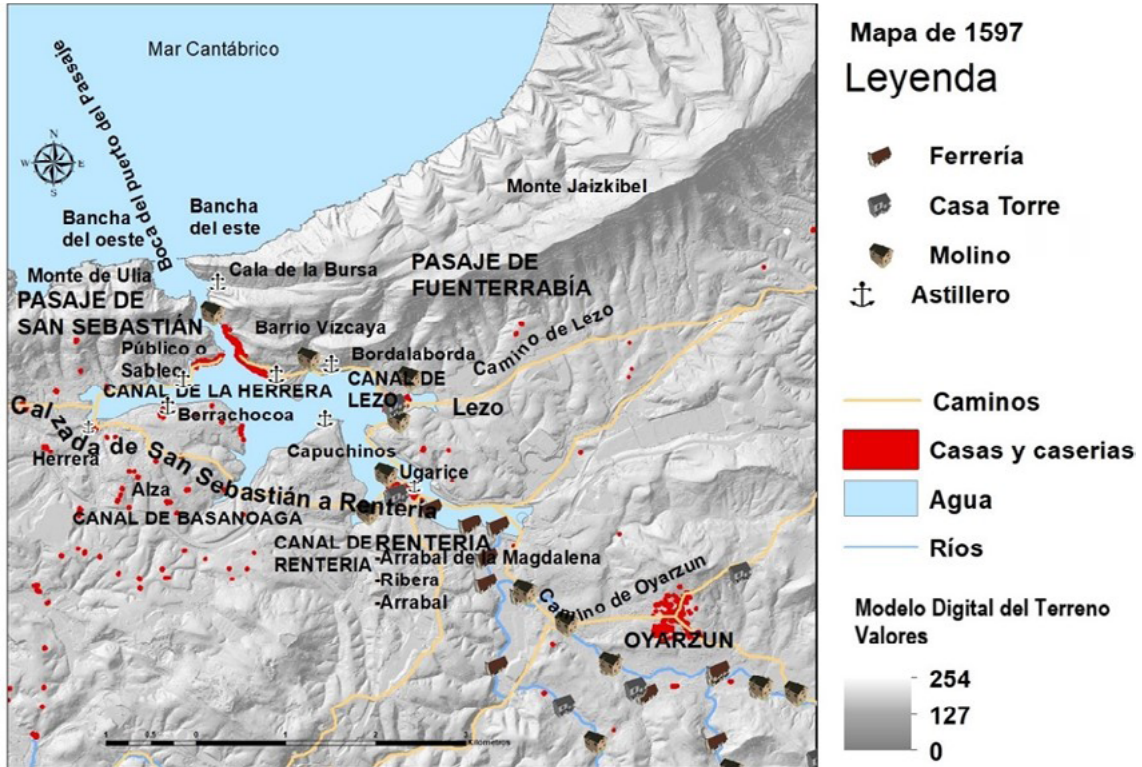
Posteriormente en la Edad Moderna fueron explotadas por la “Real Compañía Asturiana de Minas”.

80 En esta época llegaron a tener 42 galerías y hasta 82 pozos. Reciente publicación periodística puso de manifiesto a la arqueóloga que en 1982 encontró la red excavada y echó abajo un mito de que los vascones de la zona montañosa habían rechazado a los romanos (A. Izagirre, 2020).

81 Para una mayor descripción de las ferrerías, ver el estudio Ferrerías Guipuzcoanas (Díez de Salazar Fernández, 1997).

82 *Fuero de Ferrerías* (1328). Archivo Municipal de Oiartzun. C.4.1.2.

Mapa 2. La bahía hacia 1597



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía histórica.

La minería moderna arranca a finales del siglo XVIII. Se sabe de unos intentos realizados por una compañía francesa en 1754 que fueron abandonados cuando les faltaba poco para llegar al filón de plomo, en el monte Gaztelu. Desarrollada a partir de 1790 y sobre todo durante la actualidad, ha aprovechado las labores antiguas, ampliando las excavaciones para aprovechar al máximo los filones. De esta manera se ensanchan considerablemente las galerías, desapareciendo las formas características romanas, principalmente con la modalidad de cantera a cielo abierto (Urteaga Artigas, 1997, pp. 498-501) para la extracción de blenda y espato de flúor.

En estos últimos años, las antiguas minas de Arditurri causan contaminación por metales en dicha regata (zinc, hierro y plomo), como consecuencia de los lixiviados de escombreras y surgencias de las bocaminas, aunque se han realizado diversas actuaciones con el objetivo de disminuir el aporte de metales procedentes de las antiguas minas en la actualidad.

2. La “maritimidad”, clave del poblamiento y del paisaje

La comprensión de los cambios históricos producidos en los paisajes culturales y el conocimiento de las pautas en las que se han sustentado las relaciones entre el puerto y la ciudad permite establecer un diagnóstico coherente sobre su configuración actual. El hilo conductor lo marcarán las “etapas de maritimidad”, descritas en el capítulo introductorio como marco de análisis de las múltiples interrelaciones puerto-ciudad. Así podremos entender, en ciclos de larga duración, cómo un puerto menor en el golfo de Bizkaia ha pasado por varias etapas: de puerto pesquero, a puerto de tipo “militar”, a salida de mineral y construcción de embarcaciones a gran escala, a ser relegado a un pequeño puerto. Este tema desarrolla consideraciones económicas, ambientales, de patrimonio cultural marítimo y la configuración del paisaje portuario. El modelo teórico, ver [Gráfico 52](#), se contrasta por medio de un análisis cartográfico histórico (ver [Mapa 48](#) y las etapas de maritimidad, ver [Mapa 62](#)) y se pone en valor el paisaje cultural en la estructuración del territorio actual por medio de un itinerario cultural, desarrollado en el capítulo sexto.

Todo este proceso de cambio y modernización encuentra su escenario preferente en un modo de hábitat muy concreto: la ciudad. Lejos de limitarse a ser un simple escenario pasivo y estático, el medio urbano se constituye como un marco dinámico de encuentro, de contacto entre diferentes, de confrontación y creatividad, de conflictividad y dinamismo (Capel Sáez, 2009; Oyón y Permanyer, 2009). El estudio de las ciudades repara en las características de su forma y sus elementos constitutivos. La ciudad es un recurso necesario. Es fundamental la trascendencia que en la historia de un territorio tiene la transformación física que en el mismo se va realizando y la construcción de la ciudad. Este proceso creativo constituye la materialización del legado transmitido de generación en generación, y da lugar a testimonios de primer orden de expresión del pasado, que la historia de los hechos solo puede limitadamente rememorar. La ciudad es un centro de decisión y de concentración de las iniciativas, así como de los principales resultados de este. Y, por otra parte, la ciudad es objeto de interpretación a través de las imágenes mentales.

A continuación, se presenta una retrospectiva en la construcción espacial de la relación puerto-ciudad. Se ponen de referencia las actividades socioeconómicas (usos) y los elementos de valor patrimonial (hitos). Además se ofrece una configuración del paisaje por medio de un modelo gráfico y podremos apuntar cómo la Bahía de Pasaia corresponde a cada uno de estos modelos que a día de hoy se pueden entender, partiendo de diversos documentos, pictóricos, literarios y de una cartografía histórica que permite analizar los cambios de los usos del suelo desde el S. XVI, fecha a partir de la cual existe cartografía disponible, hasta principios del S. XX, cuando, con la introducción de la fotografía, cambia la metodología cartográfica y el tipo de datos aportados. Para esta época, el municipio de Pasaia ha consolidado su posicionamiento en la jerarquía por-

tuaria en España, pero curiosamente los cambios en los modos de producción y en las decisiones tomadas en la gestión del puerto van a permitir un desarrollo de su actividad como también un crecimiento de los municipios colindantes y cambios en el paisaje.

2.1. Puerto, pesquerías y astilleros

La historia de la bahía ha sido sumamente cambiante. La Bahía de Pasaia no tiene nada que ver con la desembocadura del río Oiartzun de hace siglos. Poco tiene que ver incluso con el puerto industrial del siglo XX. El puerto, el agua, se ha alejado de Errenteria y Lezo, que antes fueron parte central del mismo (Goienetxe Patrón, 2013, p. 14). Es importante tener en cuenta que la situación actual no es válida como punto de partida. Los primeros habitantes de esta área se encuentran en las laderas del monte de Landarbaso, cercano a la regata homónima, en la actual jurisdicción de Errenteria, perteneciente al antiguo Oiarso. Estas cuevas, agrupaban en épocas frías a habitantes de las áreas más próximas, con una antigüedad de 40.000 años, es decir de finales del Paleolítico medio. Los dólmenes, monumentos funerarios o de sacrificio junto con los crómlech, dan idea de un foco poblacional en toda la región N. E. de Gipuzkoa.

Según Serapio Múgica, conocido es este puerto desde los romanos, cuando trabajaron en las minas de Arditurri, el puerto de Oiarso, el “*Vasconum Saltus*” sería utilizado por los descendientes de aquel pueblo (Múgica, 1918, p. 280), la quebrada o desfiladero de los Vascones, mencionada por Plinio. Por este portillo, abierto al mar en la montaña, salía a raudales la galena argentífera arrancada por los mineros de las entrañas de Arditurri. Por él entraban los aprovisionamientos destinados a la guarnición romana del poblado de Oiartzun. Esta era, encerrada entre el Pirineo y el territorio várdulo, la ruta marítima de las tribus vasconas. Con el nombre de Oiartzun se designaba el puerto; y con el mismo ha sido conocido durante muchos siglos.

El paso se realizaba por medio de barcas, que prestaban este servicio en determinados sitios que por ello se denominaron “el pasaje”, pasadizo desde el mar, a lo largo del canal, tierra adentro. El río Oiartzun no era una excepción en esto, sino que, por el contrario, su “pasaje” era el más largo de los situados en Gipuzkoa, ya que arrancaba en Lezo y fenecía en el punto llamado después “Herrera”.

La identidad diferencial del valle de Oiartzun se reconoce en la escritura de demarcaciones de la diócesis de Pamplona (año 1027) y en la Bula del Papa Calixto, sobre el Obispado de Bayona (Múgica, 1918, p. 791). Las referencias directas a los núcleos originarios de Pasaje San Juan (Donibane) y San Pedro son prácticamente nulas hasta la mención de San Pedro como lugar perteneciente a la jurisdicción de San Sebastián, en las actas de concesión del Fuero de San Sebastián, otorgado por Sancho IV de Navarra en el año 1180, al decir: “Doy a los pobladores de San Sebastián por término desde Hondarribia hasta Orio y de Arenga hasta San Martín de Arano , todo el trecho

que yo tengo en aquel término, todo lo que allí es realengo”. Por otro lado, los fueros de Fuenterrabía, concedidos por el monarca castellano Alfonso VIII en 1203, lo considera “Pasaje la banda de Fuenterrabía o Pasaje de la banda de Francia⁸³”. A esto hay que añadir que, la zona oriental del puerto, en la que se situaban Donibane y Lezo, había quedado bajo control de Hondarribia; y que San Sebastián (Donostia) habría fundado o captado a las poblaciones de Altza –fundación de la iglesia de San Marcial en 1390– y San Pedro –iglesia en 1457. Con posterioridad, Donibane se anexiona a Hondarribia en el año 1379, aunque conservando sus términos concejiles, sus derechos sobre el puerto, administración propia, su moneda y derecho a levantar bandera.

Por su parte, el Concejo de Oiasso contaba con cuatro pequeños núcleos: Orereta (Rentería), Elizalde, Alcibar e Iturrioz. Sus habitantes estaban dedicados principalmente a la agricultura y ganadería, contando con una incipiente actividad comercial, situados entre el mar y los ríos Oiartzun y Pekin.

Estas primeras citas históricas coinciden con el fenómeno de repoblación de la costa que se observa sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XI. Dos factores principales lo posibilitan; en primer lugar, el fuerte crecimiento demográfico que se observa en general en toda Europa provoca en nuestro país, sobre todo en las zonas montañosas, la ruptura del equilibrio recursos económicos-población, lo que conduce a la ocupación del fondo de los valles, antes infrautilizados, y a un cierto desplazamiento de la población hacia las zonas costeras. Anotemos que el esquema corresponde a una organización pastoril de “tierra adentro” los que potenciaron en principio la repoblación de estos lugares costeros, junto a los valles fluviales, en los que era menos costosa la obtención de unos mínimos rendimientos agrícolas (cereal, manzano, incluso viñedo) que impulsaran el desarrollo de un modo de vida de signo mediterráneo, enmarcado en las estructuras señoriales, materializadas de forma indiscutible en los monasterios (Arízaga Bolumburu y Barrena Osoro, 1990, p. 289). Su pequeña dimensión, su ubicación un tanto marginada respecto de las rutas más habituales de penetración militar o de tráfico comercial, y el hecho de encontrarse entre los puertos de Donostia y Hondarribia, más favorecidos por las políticas comerciales de los reyes de Castilla y Navarra, relegan su presencia en el quehacer histórico de la Edad Media.

Se tiene conocimiento de una considerable afluencia de población gascona entre los años 1150 y 1194 como consecuencia de la política de enlaces entre los reyes de Navarra y las princesas de Aquitania. En el año 1200, tiene lugar la unión de Gipuzkoa a la corona de Castilla y tres años más tarde, Alfonso VIII concede a la ciudad de Fuenterrabía la jurisdicción sobre el territorio y los puertos comprendidos entre los ríos Oiartzun y Bidasoa. Entre los siglos XIV y XV⁸⁴, las

83 También se le ha dado nombres de Universidad, Lugar y Villa en otros períodos de su vida administrativa, por ejemplo, desde el siglo XII hasta el año 1770; las comunicaciones iban dirigidas con el título de N. y L. Universidad del Pasaje de la parte de Fuenterrabía.

84 Paralelamente y para un estudio del puerto de Bilbao en sus inicios es importante la obra de Ana María Rivera Medina (Rivera Medina, 2017), y en general, todo el libro que trata de la gobernanza de los puertos atlánticos.

actividades pesqueras, entonces exclusivamente litoral, y de construcción naval, se concentran sobre todo en el actual Donibane. Su primera iglesia, la de San Juan de la Ribera, en el emplazamiento de la actual del Santo Cristo de Bonanza, aparece en el año 1366 y se tienen referencias de que en el año 1450 se trabajaban unos modestos astilleros en Kalaburtza. Sin embargo, la mayor actividad industrial se concentra en el extremo Sur: ferrería y molino de Erroteta en la regata de Bordaundia, ferrerías en Bordalaborda (otro ejemplo de la toponimia gascona dominante en el lugar en época medieval), almacenes reales, astilleros, diques y la Real Cordelería (ver [Mapa 2](#)).

Las disputas entre Donostia, Villanueva de Oyarzun (Orereta) y Oiartzun, se sucedieron durante todo el XIV y XV, por el control de su territorio, llegando a la Corte y Tribunales Reales, en 1453. Los vecinos del valle se pusieron en contra de la autoridad, con batallas campales, destrucción de casas fuertes, molinos, ferrerías, cercos, etc... Todo a causa del error de Alfonso XI que colocaba al Valle bajo el dominio de la nueva población desmembrada de Villanueva⁸⁵. Para esta época la pesca era de bajura controlada por la cofradía que dirige a la marinería, pero hacia mediados del siglo XV comienza una pesca de altura en el Cantábrico, Galicia, África, Irlanda y Terranova donde se diferencia de la anterior porque el contrato se daba entre las compañías y los particulares. Posteriormente también se vuelve empresarial, ya que los dueños de las embarcaciones comienzan a vender y comprar lo que necesitan.

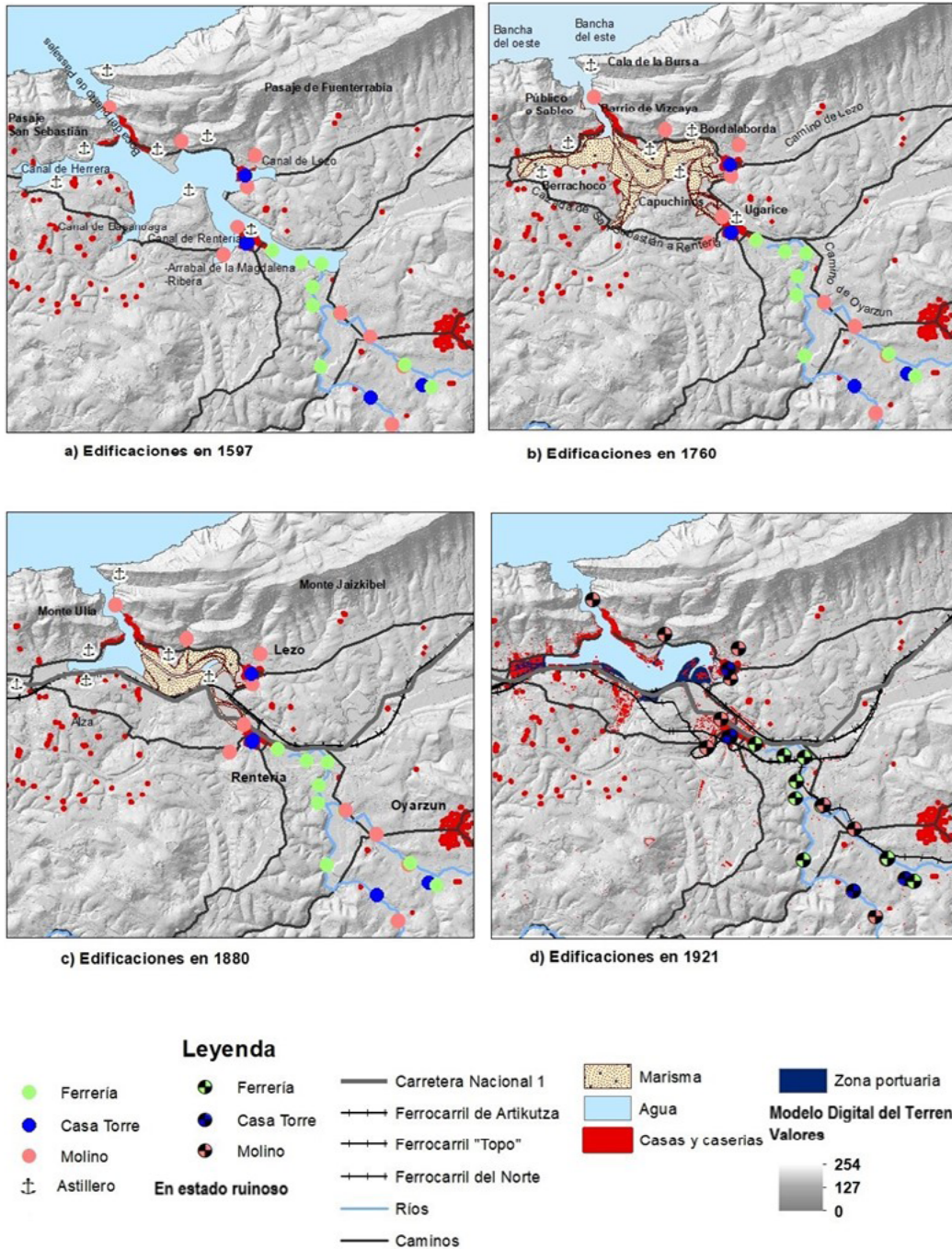
El comercio marítimo de Villanueva de Oiarso estuvo basado principalmente en la actividad ferronera. Los barcos llegaban cargados de mineral para su transformación en hierro en las ferrerías de la villa. En 1328 Alfonso XI otorgó el “Fuero de ferrerías” a los ferroneros de Oiarso e Irún. Este fuero permitía, entre otras cosas, cortar árboles en las tierras de realengo y construir presas en los ríos según sus criterios. En 1476 existían varias ferrerías; como Suerrin, Gabiola (hoy en Oiartzun), Pontika y Renteriola (la actual Fandería).

El cuadro responde perfectamente a la actividad que genera una incipiente, pero prometedor, industria naval ([Mapa 3](#)): A partir de la madera abundante de la zona, como lo demuestra el hecho de que Lezo y Pasaia poseían una comunidad arbolada de 200.000 robles. La abundancia de bosques y el cuidado que los consejos ponían en su conservación, permitía que la madera de boj y roble, de excelente calidad, se utilizara en los navíos (Tena García, 1997, p. 536). Al respecto Aragón Ruano comenta que, a lo largo de toda la Edad Moderna, las ferrerías y los astilleros guipuzcoanos tuvieron en general problemas de abastecimiento, por lo que tuvieron que echar mano del recurso de la importación de materiales desde las provincias limítrofes. La importación de madera y carbón desde Navarra tuvo como principales focos la Montaña navarra –Cinco Villas, el Baztán y la zona limítrofe a Gipuzkoa– (Aragón Ruano, 2001, p. 119). Es de remarcar que, cuando en 1564 Felipe II ordenó por Real Provisión el plantío de robles, conservación y aumento de montes para fabricación

85 Las fuentes medievales del Archivo Municipal de Oiartzun lo ponen de manifiesto (Ayerbe Iribar et al., 2013).

de navíos, Gipuzkoa suplicase de su ejecución alegando que el poco término que tenía para plantío era de monte jaral (con el que había de sustentar sus herrerías) pues las villas cumplían con la Ordenanza provincial que les obligaba al plantío anual de 500 pies de roble, y “otra orden mayor que la que tiene tomada Guipúzcoa no se puede tomar para el aumento e conservación de los montes e plantíos”. La razón que explicaba la falta de nueva fabricación de naos en ella no era pues, la falta de arbolado, sino la falta de incentivo comercial en sus naturales (Ayerbe Iríbar, 2005, p. 119).

Mapa 3. Evolución del patrimonio y las edificaciones desde 1597 a 1921



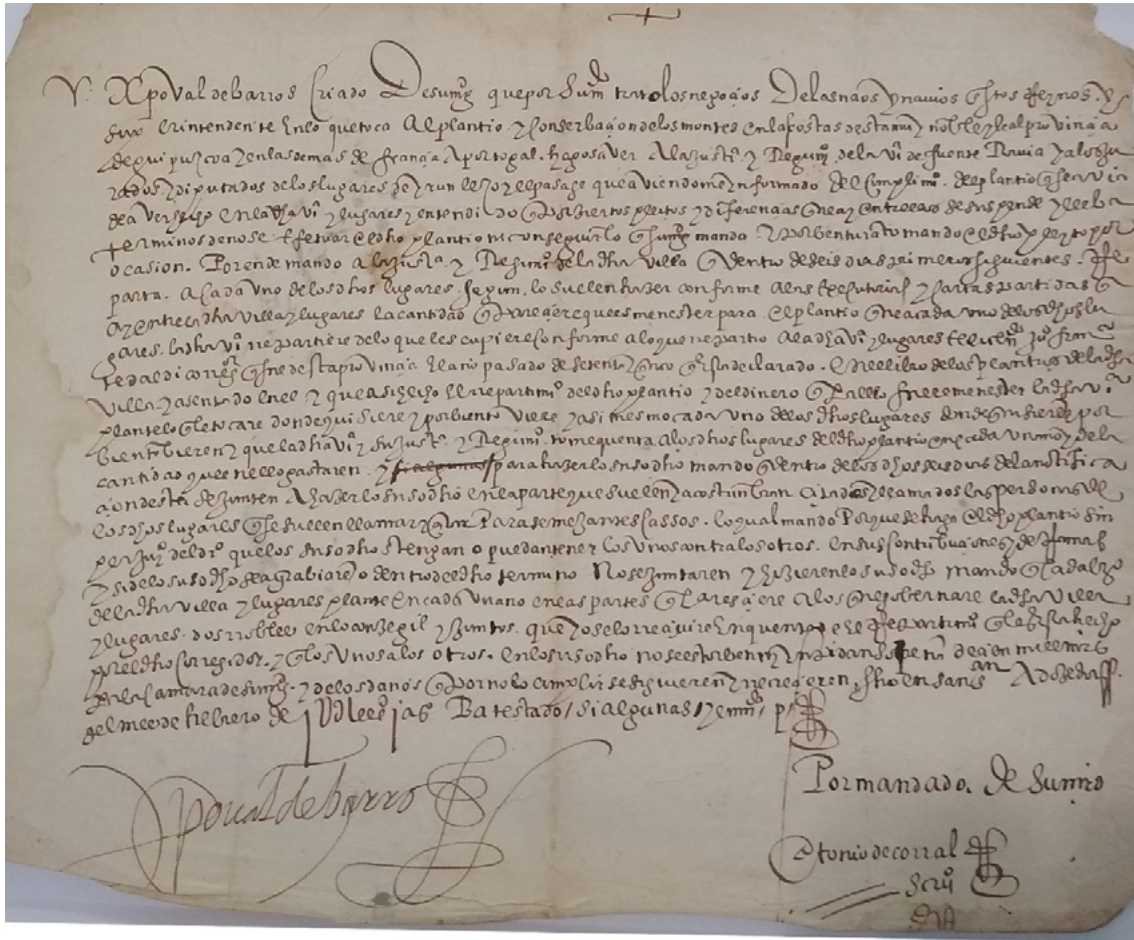
Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía histórica y del patrimonio cultural construido (Ondarea) facilitado por la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco a través del visor de Geoeuskadi: <https://www.euskadi.eus/y47aIntegraWar/inicio/verMapa> consultada el 12/01/2022.

Respecto a la silvicultura y la construcción naval, se veían estandarizadas por una gestión forestal: Los bravos y jarales servían para la obtención de carbón y en cambio los trasmochos donde se guían los árboles para piezas concretas con formas curvas (orca y pendón). El descenso de los robles y hayas, a favor de los montes arbustivos, se hace notorio; las referencias más antigua nos vienen de 1514, según un litigio entre el Valle y los ferrones, se dice que estos practicaban desde tiempo inmemorial y por Real privilegio, talas para las ferrerías sin abonar nada en absoluto, hasta que al clarear los montes se redujeron los aprovechamientos⁸⁶ (Lekuona, 1959, p. 77). Este consumo de las ferrerías y la cercanía al puerto de Pasaia, como punto de salida de maderas y astilleros, han hecho tradicional el aprovechamiento de los bosques locales.

En el “Libro de plantaciones”, se reglamentaba lo referente a montes, en el “Libro de acuerdos”, las ventas de madera. El celo por la conservación de la riqueza forestal lo vemos en las “Ordenanzas del Valle”, redactadas en 1535, impresas en 1755. En su capítulo LXXXIII dice textualmente: “Las talas de montes y árboles de particulares y la pena que merecen (Por cada pie de árbol, un ducado de oro más el daño, más diez días de cárcel y así por este tenor)” (Lekuona, 1959, p. 243).

86 Ver en Anexo 6—Pleito litigado entre el Concejo y los ferrones del Valle por razón de que estos hacían uso de los montes comunales, talando y cortando árboles para sus ferrerías, sin autorización del Concejo y sin abonar cantidad alguna, alegando que tenían perfecto derecho a ello, en virtud de ciertos privilegios concedidos por los reyes de Castilla, habiéndose dictado a los seis años de entablado litigio, sentencia favorable al Valle en grado de vista y revista en la Chancillería de Valladolid en abril del año 1514.

Ilustración 36. Mandamiento del superintendente de las plantaciones de montes 1581.



Fuente: Archivo Municipal de Pasaia. Signatura 1671-1.

Un mandamiento del Superintendente en Gipuzkoa, Cristóbal Barros referido a las plantaciones de montes⁸⁷, ordena que los representantes de los lugares se junten para proceder al reparto de los plantíos y el cumplimiento de las plantaciones en la jurisdicción de Hondarribia, para la construcción de navíos ([Ilustración 36](#)). Actuales investigaciones ponen de manifiesto, la importancia de Cristóbal de Barros, por su función como encargado de la construcción de navíos para la armada de Felipe II. Barros redactó un extenso memorial en el que describía, desde el momento en que fue enviado a la costa cantábrica (hacia 1562), todas sus gestiones y tareas emprendidas en aplicación de la política de fortalecimiento de la Armada Real, expresaba las gestiones que había emprendido para conocer las causas de la decadencia de la construcción naval, las medidas y soluciones solicitadas al rey, los remedios aplicados y los resultados obtenidos (Alberdi Lonbide, 2012, p. 426). Barros advierte que se estaba produciendo una disminución de embarcaciones de tamaño medio por el incremento de las pesquerías transoceánicas de Terranova, el incremento del tráfico de la Carrera de Indias y la venta de barcos en el Mediterráneo, es decir la demanda de los principales clientes en la construcción naval vasca. Además, la perduración de estas activida-

87 2 de febrero de 1581. AMP 1671-1.

des y prácticas repercutía en la continua presión sobre los recursos forestales, cuya disminución no favorecía a los miembros de la Armada y también repercutía en los intereses de la industria ferrona. Otras causas eran las quejas relativas a los perjuicios que los propietarios de las embarcaciones experimentaban como resultado del embargo de sus barcos para servir a la Armada y también de los agravios que les cometían los proveedores de la Armada. Tengamos en cuenta que el desarrollo de las pesquerías de Terranova no convenía a la Corona pues el camino es muy largo y en caso de tener que recurrir al embargo de los barcos, no estaban disponibles para su uso (Alberdi Lonbide, 2012, p. 436). En total Barros proponía la adopción de 18 medidas, algunas de las cuales se venían aplicando ya por la Corona desde 1563, constituyendo lo que en lo sucesivo se denominaría “Nueva Orden” de administrar los recursos navales.

Por otra parte, existía la necesidad de fomentar el arbolado como un medio indispensable para el fortalecimiento de la flota. Debido a que todos los montes bravos se reducían a carbón, se propone la introducción de la técnica del trasmucho de árboles para satisfacer las necesidades de las ferrerías y de la construcción naval en conjunto. También el plantar anualmente unos 500 robles en todas las localidades ubicadas a dos leguas del mar y la remisión a la Corte de testimonios de los árboles plantados. Las ferrerías de estas tierras [Ilustración 37](#), son de dos clases, las de monte (*haizeolas*) y las ferrerías hidráulicas (*agarrolas*). Posteriormente surgen mejoras en la tecnología con martinetes y ferrerías menores (tiraderas). Además, las industrias ferronas abastecedoras de elementos metálicos proporcionaban clavos y herrajes, hasta anclas, así como las herramientas de trabajo. Las cuerdas y maromas eran proporcionadas por los sogueros.

Ilustración 37. Plano del terreno en que podrá hacerse la nueva Fábrica de Anclas, Ferrería, y demás Obras precisas... entre dos cordilleras de pequeños montes a la cabeza o cercanías del Canal del famoso Puerto de los Passages



Fuente: AGS. Secretaría de Marina, 00342. [MPD, 08, 258] Escala [ca. 1:6.200]. 2.000 pies [= 9 cm]. San Sebastián, 25 de mayo de 1749

Son de destacar los altos conocimientos y habilidades de los carpinteros de ribera (Mapa 53). Para el mantenimiento de las actividades portuarias, eran necesarias unas infraestructuras portuarias que, debido a sus altos costos, no siempre eran fáciles de mantener. Así, habían de contar con fondeaderos protegidos de los vientos que ofrecían cobijo y abrigo durante las frecuentes tormentas y galernas que asolan el Cantábrico (Tena García, 1995, p. 117). El puerto era un simple puerto pesquero. La rivalidad de las casas de Austria y Francia volvió a dar actividad al puerto, que tuvo un importante valor militar⁸⁸ y fue objeto de visitas de escuadras extranjeras, en donde

⁸⁸ Es importante analizar la diferente cartografía plasmada en esta época, porque da cuenta detallada de los diferentes arsenales, fondeaderos, calderas, depósito de cuerdas, lugar donde los barcos se cargan de agua, mástiles con tratamiento para las termitas, fuertes y capillas.

se construían carabelas, carracas y naos. Por su parte, los transportistas prefieren naves mayores y los comerciantes menores.

La figura de Miguel de Oquendo da nuevo realce al puerto de Pasaia al establecer en él su base naval, desde donde llevó en triunfo sus armadas en tantos lugares y ocasiones, hasta su final después de la desgraciada excursión de la Armada Invencible de Felipe II, iniciándose después la decadencia de nuestra Marina y como consecuencia la pérdida de mercados y de tráfico para nuestras naves y puertos. La derrota de La Invencible supuso un cierto parón en la construcción naval del reino. Ello no obstante, en 1619, a iniciativa de sus mercaderes, y a pesar de la escasez de sus marineros, Gipuzkoa ofrecerá al rey la creación de una Escuadra “de Guipúzcoa”, formada de galeones, pataches y gobernada por sus naturales, a fabricar fundamentalmente por la madera de los montes de Fuenterrabía y Hernani (Ayerbe Iríbar, 2005, p. 119). La puesta a punto de las naos correspondía a carpinteros, calafates, marinería y peones vascos, maestros y contra maestros (ver [Mapa 53](#)).

Referido al sistema administrativo y legal concerniente a esta época se basa en lo tratado en el marco normativo que establecen las cartas-puebla o fueros (disposiciones de carácter marítimo-mercantil encerradas en el propio fuero de San Sebastián), completado por ordenanzas específicas que recopilan las villas de Donostia y Oiartzun, no tanto las de Errenteria y Hondarribia, o por la normativa emanada de las reuniones concejiles. Los rôles D’oléron⁸⁹ tuvieron vigencia también.

La ideología imperante en aquella época derivaba del carácter organicista de la sociedad, donde el rey era la “cabeza” y su patrimonio o reinos eran las partes del cuerpo. Además, existe una concepción corporativa: la sociedad está formada por una serie de círculos, que a su vez pueden integrarse o convivir con otros. El clásico para Gipuzkoa es el de Casa-Concejo-Provincia-Rey, donde la casa sería el círculo menor y el rey el mayor. Al respecto, Mora Afán lo explica muy bien al decir que la familia constituía la célula básica de organización social desde épocas remotas, articulada en torno al poder del padre de familia (*etxeko jaun*). La casa era la institución que situaba al individuo ante el mundo. Sin embargo, la familia no era inmune a los cambios que se producían en la sociedad. El proceso de secularización que conoce la Modernidad implicó el cuestionamiento de las instancias supraindividuales, aquellas que entraban en conflicto con el nuevo ordenamiento que predicaba la ideología ilustrada, basado en la supremacía del individuo, en especial en el que se refugiaban las vigencias legitimadoras de estatus sociales (Mora Afán, 2008, p. 88). Pero también existe otra serie de círculos o formas de socialización, como pueden ser la iglesia, las cofradías⁹⁰, etc.

89 Para un estudio de la legislación marítima de esta época ver *El derecho marítimo en el Cantábrico durante la Baja Edad Media: partidas y rôles D’oléron* (Porrás Arboledas, 2005).

90 Ver: (Tena García, 1995).

Gráfico 6. I Fase: Especialización funcional y sedimentación

Fases de maritimidad I	Sistema económico, productivo y cultural	Sistema administrativo y legal	Sistema físico ambiental
Especialización funcional y sedimentación	La bahía como refugio natural Fundación de las villas (S. XII) Modos rurales tradicionales. Puerto auxiliar, expediciones balleneras y bacalao, posteriormente militar y comercial. Intercambio comercial de primer orden. Puerto base de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas 1728 y la Real Compañía de Filipinas 1785. Crisis del sistema colonial. Traslado de las aduanas a la costa. Tráfico ilícito. Decadencia de la siderurgia. Periodo de guerras. Abandono de la navegación, el comercio y la construcción naval, como los recursos para la subsistencia	Cartas-puebla o Fueros y rôles D'oléron. Informe del Capitán Villalobos 1617 Reglamento del libre comercio 1778 Informe de Vargas Ponce 1804. Reorganización administrativa del puerto y creación del municipio de Pasajes	Asociación espacial y funcional cercana entre la ciudad y el puerto. Hábitat disperso en caseríos y núcleos urbanos. Camino Real. Construcción de barcos y tala de bosques. Actividades ferronas en el valle de Oyarzun y pesca. Disputas y enfrentamientos por el control de la bahía. Creación de una Junta de limpieza 1726. Situación de abandono de la dársena, por la falta de mantenimiento y por la falta de inversión en la misma 1740-1780
Crisis de gobernanza			

Fuente: Elaboración propia.

Junto a ese refugio era necesaria la existencia de varaderos de arena en los que los barcos quedarán asentados durante las bajamares para su carga y descarga o cuando necesitaban reparaciones. Pasaia poseía, igualmente largos arenales donde varar los navíos. Comenzaba una sedimentación que históricamente iría colmatando zonas antes inundadas, como hacia Errenteria⁹¹ donde también había varaderos y astilleros en época medieval. En torno al puerto de Pasaia han sostenido pleitos y litigios todos los pueblos de sus riberas, afianzándose, a medida que transcurría el tiempo, los derechos de San Sebastián⁹².

La creación de los Astilleros Reales fundados a finales del siglo XVI bajo protección de la Corona, en el puesto que llaman astillero Borda o Port de la Borda en 1597, como lo llama Isasti en 1625, aparece indistintamente atribuido a Pasaia y a Lezo en los escritos de la época, confusión que deriva de su situación fronteriza entre ambos municipios. Estos astilleros crearon cientos de naves al servicio del Imperio –con fábricas reales de cordelería, de ancorería, etc.–; en la orilla occidental fue famoso el astillero de Kondemasti (hoy Ondartxo), instalado en el centro del canal, frente al fuerte o castillo de Santa Isabel (Aguirre Sorondo, 1997, p. 163). Más al interior, los astilleros de Berrachoco y los de Molinao y Basanoaga, este ya en jurisdicción de Errenteria, les siguen otros como el de Ugarritze, Pontika, Magdalena y del Arrabal.

91 El análisis del concejo y la villa de Errenteria durante los años 1495-1544, es llevado a cabo por Martín Sánchez y Irixoa (2010). Un breve resumen sobre la situación de Oiartzun y Errenteria a fines del siglo XV en Irixoa Cortes y Lema Pueyo (2011), especialmente, pp. III-IX.

92 La tesis de Xabier Alberdi publicada en su libro (Alberdi Lonbide, 2012), nombra muchos pleitos y conflictos en relación con la pesca con bateles por parte de los pobladores de la bahía hacia el siglo XVI, o que usaban artes de pesca dañinas. Las prohibiciones impuestas por las ordenanzas municipales de San Sebastián en a la elaboración de conservas de pescado en Pasaia y otras limitaciones impuestas al desarrollo pesquero.

En cuanto a los muelles, se debían construir plataformas o cargaderos de madera, que el mar continuamente destrozaba, y que, introduciéndose en este, permitiesen un más fácil acceso a las bodegas de los barcos varados cuando, en la pleamar, estos quedaban a flote⁹³. Estos muelles se completan con otros, mucho más simples, realizados mediante largas estacas de madera clavadas en la orilla, donde los pescadores y vecinos de las villas dejaban atadas sus barcas. Durante las épocas de crecidas las aguas acarreaban gran cantidad de sedimentos que eran depositados a lo largo de todo el valle y los materiales más finos (arenas, arcillas y limos), acabarían siendo transportados, colmatando las zonas más bajas del valle y constituyendo las vegas aluviales de Fanderría e Iztieta en la vecina Errenteria, más tarde convertida en zonas de marismas. Los canales del estuario son las zonas donde, los procesos de transporte mareal se hacen más evidentes⁹⁴. Eran los propios consejos y los miembros de las cofradías de pescadores los encargados de la realización de las labores necesarias para la correcta marcha del puerto, el mantenimiento y su conservación (Tena García, 1997, p. 540). Una de las grandes preocupaciones resultaba ser la limpieza de la bahía o de los diversos canales de ríos y arroyos que desembocaban en ella, al menos en la jurisdicción que a Errenteria le correspondía. A ello hay que sumar la política de dejadez llevada a cabo por San Sebastián que, posponiendo la limpieza del canal, agravaba el proceso de pérdida de calado (Martín Sánchez y Irixoa, 2010, p. 63); también en 1571 Oiartzun y Errenteria deciden realizar mejoras públicas, construcción de muelles, dragado del canal de ambos municipios. En 1658 los astilleros del Arrabal habían cesado su actividad por este hecho. Elementos que en resumidas cuentas podremos observar en el [Gráfico 6](#), los cuales, junto a la cartografía presentan los hitos más importantes de las etapas de maritimidad.

93 En 1497, mencionaban que la crecida de las mareas y la consiguiente inundación en el interior de la villa dañaba las casas (Martín Sánchez y Irixoa, 2010, p. 62).

94 Es importante el estudio de Rivas Mantecon y Cendrero Uceda (1992).

2.2. Arsenal y fortificaciones

Además, en la orilla misma de la costa era necesaria la presencia de almacenes para guardar las mercancías a exportar, como también construcciones dedicadas al control del tráfico mercantil por parte de los concejos. Para la defensa del puerto, levantó San Sebastián, a principios del siglo XVI, una torre circular de piedra sillar, en el mismo punto que ocupa actualmente el embarcadero de P. de San Pedro (Múgica, 1918, p. 281)⁹⁵.

Ilustración 38. “Deun Kepa Pasai”, siglo XIX (1865)



Autor: Petit De Meurville, Didier. Dibujo realizado en pintura sobre papel. Se contempla el embarcadero de San Pedro y la torre en estado derruido para esa época.

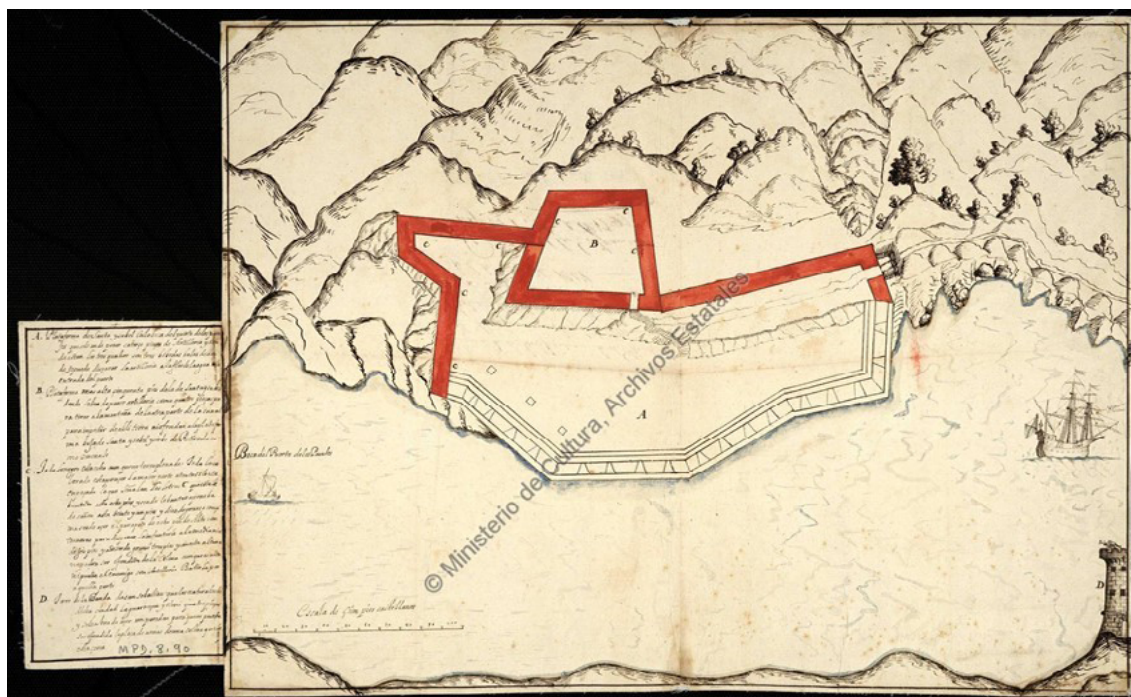
Fuente: Museo San Telmo. N.º de documento: P-001361.

Para la guarda de la torre y del puerto (ver [Ilustración 38](#)) ponía San Sebastián un alcalde o guarda-puerto, era el que corría con su representación en el canal para la recaudación de los arbitrios y observancia de los demás derechos de que disfrutaba esta entonces villa. Además, cobraban impuestos de lastrado, de sal, de anclaje y fondeadero, entre otros. En el año 1533 se construye un muelle delante de la iglesia de San Juan de la Ribera y en 1645 otro en la plazuela de la Cruz. Se puede observar en la [Ilustración 39](#), el castillo y la torre hacia 1667. El castillo de Santa Isabel ubicado a los pies de Donibane ha sido puesto de manifiesto desde que el Mayor Tiburcio Spanochi hacia 1598 dejará constancia de ello (iniciado en 1621, terminado tiempo más tarde), como puntos estratégicos para la defensa de la bahía, posteriormente ampliado con reformas en el sector que miraba directamente hacia la embocadura del canal del puerto se abrían cuatro cañoneras y, bajo ellas, tres casamatas subterráneas. Dejo de prestar servicio en 1867, aunque fue utilizado esporádicamente en años posteriores.

⁹⁵ Como puede observarse en el plano de 1636 realizado por Gandolfo, Texeira y Soto, [Ilustración 5](#).

Por estas épocas Pasaia se convirtió en base de la marina de guerra, que tanto papel desempeñó en las luchas entre Carlos V, Francisco I y Enrique II. A pesar de que el relanzamiento del comercio marítimo en el Cantábrico se apoya sobre todo en los puertos de Santander, Laredo, Castro-Urdiales, Bilbao, Bermeo, Deba, Getaria, Donostia y Hondarribia durante los siglos XIII, XIV y primera mitad del siglo XV, la aparición de los fuertes del Monte de las Cruces y de Santa Isabel.

Ilustración 39. Castillo de Santa Isabel. Plano del Fuerte de Santa Isabel con indicación de la obra que ha de hacerse 1667.



Fuente: AGS. Guerra y Marina, Legajos, 02136. Con carta del Duque de San Germán al rey, Pamplona, 8 de septiembre de 1667 Escala [ca. 1:240]. 100 pies de Castilla [= 11,7 cm]

Elementos de defensa que dan idea de la importancia de esa primera afirmación de los núcleos urbanos de San Pedro y Donibane al calor de la actividad descrita⁹⁶. En ocasiones posteriores en que las operaciones de la Armada precisaron del empleo de barcos particulares, se puso de manifiesto el respeto por la Corona de las exenciones de servir en la Armada, otorgadas en 1639 a los pesqueros, pero, de hecho, extendidas al resto de las embarcaciones, por medio del embargo de las chalupas de pesca, bajel y pequeñas embarcaciones de cabotaje, reflejadas en la [Ilustración 38](#) (Alberdi Lonbide, 2012, p. 881).

En la línea de la cumbre del Jaizkibel se levantaron seis torreones de los que perviven restos de cinco, tres de ellos en el municipio de Lezo. Desde ellos es posible contemplar hacia el Sur todo el territorio del corredor Irún-Pasaia y hacia el norte las laderas del Jaizkibel en su descenso hacia el mar y parte de la costa guipuzcoana (Herrerías Moratinos y Zaldúa Goena, 2009, p. 31). Estos

⁹⁶ Sobre el comercio de entre los siglos XIV-XVI: (Inclán Gil, 2005).

torreones pertenecen a las fortificaciones liberales de la última guerra carlista, desarrollada entre 1872 y 1876, y se relacionan con los cercanos fuertes del Almirante y Lord John, Santa Isabel ([Ilustración 42](#)) y San Enrique. Al contrario de lo que sucedió con los fuertes de la primera guerra carlista, estos se han conservado relativamente en buen estado ya que tras el final de la guerra fueron clasificados en función de su interés militar. En la actualidad los cinco torreones forman un interesante conjunto monumental, ver [Mapa 49](#). Mientras tanto, ineficaz ya para las estrategias de defensa del puerto, se inutiliza, en 1867, el castillo de Santa Isabel y doce años más tarde, en plena tercera guerra carlista se construye el fuerte de Sánchez Barcaiztegui, llamado también fuerte Lord John Hay por la marina inglesa ([Ilustración 40](#)).

**Ilustración 40. Vista hacia el sur sobre Pasaia.
El fuerte de Lord John Hay, en Arrokaundieta (1836/40)**



*Autor: Hornbrook, Richard Lyde. Dibujo realizado a lápiz y acuarela. Anotaciones manuscritas en el reverso de la lámina anterior de donde obtenemos el título, autoría y una datación aproximada. Al fondo, se contempla Aiako Harria, la iglesia de Oiartzun, Lezo y Donibane.
Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa. N.º de documento: 3282.*

Ilustración 41. Vista de Pasaia y de Fort Hay 1840



*Autor: Hornbrook, Thomas Lyde. Imprenta: Day & Haghe lith[rs] to the Queen, [S.L.]. Fecha Tema: 1837. Representa el fuerte Lord John Hay construido por la Legión Británica en 1836, para la defensa del puerto de Pasaia. El grabado pertenece a la publicación "Twelve Views in the Basque Provinces illustrating several of the actions in which the British Legion was engaged with Carlist Troops" [Doce imágenes de las provincias vascas, ilustrativas de algunas luchas producidas entre la Legión Británica y los Soldados Carlistas]. La Legión Francesa mantuvo atracadas en Pasaia las embarcaciones Hermione y Meteoore para contrarrestar la presencia inglesa.
Fuente: Museo Zumalakarregi (ZM: Exposición permanente).*

Ilustración 42. El Castillo y el goulet de Pasajès.



Gustave-Henri Colin.

Fuente: Wikipedia. Lille: Palacio de Bellas Artes. Tomado de https://fr.wikipedia.org/wiki/Gustave-Henri_Colin consultada el 12/01/2022.

2.3. El florecimiento de la actividad comercial en torno a la bahía

Gracias a la aportación de Zurbano Melero, en cuanto al comercio, el puerto de Pasaia se especializaba en las siguientes funciones: como puerto auxiliar en la construcción naval para la Corona en el marco de la Carrera de Indias, en el aprestamiento de armamento de las grandes flotas (naos) o naves de pesca que van hacia las expediciones balleneras y bacaladeras en el Atlántico, los desembarcos de las capturas y productos de estas pesquerías, grasas de ballenas y de bacalao y, finalmente, el abastecimiento de la vena (mineral de hierro) procedente del Señorío de Bizkaia para las ferrerías de la zona y la lana navarra, mientras que se desembarcaban granos y manufacturas europeas en un activo tráfico de cabotaje y de altura. Además de servir como punto de intercambio comercial entre Castilla y el norte de Europa durante los siglos XIV y XV (Zurbano Melero, 1999, pp. 21-23).

Pasaia sirve de base para numerosas escuadras y flotas, que además se nutren de tripulantes de los lugares ribereños y próximos; junto a los cargazones de hierros para Andalucía y América, proporciona un tráfico y unas actividades importantes, le siguen otras actividades como las del corso con la creación de la Escuadra Real del Norte, el contrabando o en embarques concretos de productos de ferrerías de la zona (Zurbano Melero, 1999, pp. 25-27), especialización diferente a la de San Sebastián, que se dedicaba al comercio de lanas aragonesas o excedentes agrícolas navarros (vinos, lanas, cueros y harinas), las producciones de hierro y las armas fabricadas en la provincia. A finales del siglo XV el desarrollo económico de la Bahía de Pasaia era considerable y se basaba en una larga tradición de exportación de hierro, como también existe una consolidación de importantes pesquerías que trascienden desde la tradicional pesca de litoral o la caza de ballenas desde la atalaya terrestre, o sirviendo como transportistas por la fachada atlántica europea y el Mediterráneo o como iniciadores de nuevas rutas, hacia América. La construcción naval vasca

experimentó un inusitado y progresivo aumento de pedidos de barcos, destinados, por una parte al tráfico de la Carrera de Indias y de las grandes pesquerías transoceánicas, y por otra a saciar las crecientes necesidades de la Armada, fruto de la política de cuño imperialista emprendida por la Corona (Alberdi Lonbide, 2012, p. 422). Del mismo modo también reflejan esta importancia las disputas e incluso enfrentamientos sangrientos por el control y gobierno de la bahía.

En suma, la industria naval guipuzcoana debía atender a muy diversas demandas, ligadas a intereses económicos divergentes, lo cual dio origen a diversos conflictos que a continuación se analizan. De todos ellos, siempre saldrá reforzada Donostia (Goienetxe Patrón, 2013, p. 18). En lo que a Pasaia se refiere, las ordenanzas de San Sebastián prohibían todo acto de comercio en este puerto, a fin de que dicha actividad se centralizara en el puerto de la villa. Esta limitación, muy gravosa para el desarrollo económico de localidades como Errenteria y Oiartzun, que precisaban de una salida al mar para comercializar los excedentes de su importante industria ferrona y proveerse de los víveres necesarios, generó serias disputas desde, al menos, el siglo XV (Alberdi Lonbide, 2012, p. 535). Errenteria y Oiartzun, en el interrogatorio redactado para recabar testimonios, insistían en que el propósito de San Sebastián era centralizar todo el comercio extranjero en su puerto, procurando el abandono del de Pasaia. Añadían, que ambas reunían mayor número de habitantes y de herrerías y que no era justo impedir que comerciaran directamente con los extranjeros. Negaban, en suma, el argumento que San Sebastián esgrimía para imponer estos abusos: el desvío de los comerciantes extranjeros al puerto de Pasaia incidía en el desabastecimiento alimenticio de la villa, pues consideraban que en San Sebastián concurrían suficientes barcos propios y de extranjeros como para asegurar la manutención de su vecindario.

Ilustración 43. Pueblo de pescadores (1932-1950)



*Josep M. Sert. En un puerto guipuzcoano, un gran número de pescadores intenta, trabajosamente, subir una ballena por una rampa.
Fuente: Museo de San Telmo.*

Errenteria se convertiría en el principal centro económico de la comarca y su condición de villa única de esa zona, englobando bajo su jurisdicción a Oiartzun, junto a su ubicación a orillas de la bahía, permitiría a sus habitantes abandonar las actividades ganaderas y las industriales vinculadas a la elaboración del hierro para dedicarse a funciones y labores en torno al mar, especialmente en relación con el transporte de mercancías. Esto provocará un desarrollo que atraerá no solo a los habitantes del valle sino a los de otras comarcas, tanto cercanas como más alejadas. Así, mientras los pobladores del valle estarían estrictamente vinculados a labores relacionadas con la tierra y las herrerías, los de la villa lo harían con el mar (Martín Sánchez y Irixa, 2010, p. 348). La bahía se situaba en lo que hoy es la plaza Xenpelar. En este lugar se encontraba la lonja de pescadores y desembocaba la regata de Pekin. En el otro extremo el mar llegaba hasta lo que hoy es la alameda, donde siguiendo el curso río arriba del Oyarzun, las mareas alcanzaban hasta bastante más arriba de la hoy desaparecida ermita hospital de Santa Clara.

Si alguna vez hubo una edad dorada en la bahía, desde luego fue la que se inició a mediados de esa centuria, uniéndose a una densa red de comercio marítimo e internacional de primer orden. Todas las poblaciones de nuestra ribera habían establecido relaciones permanentes con los principales centros productivos europeos.

En cuanto a los acuerdos comerciales de carácter internacional con Inglaterra y La Rochelle, se exportaba hierro de Oarso, retornando con telas y grano, pasando también por el eje a lo largo de la costa atlántica europea: Saint Jean de Luz, Bayona, Burdeos, La Rochelle o Flandes (Goienetxe Patrón, 2013, p. 22). En sentido contrario, recibe visitas de navíos de Bretaña, Francia, Inglaterra y Portugal.

Esta presencia de las naves vascas dotadas de la más avanzada tecnología del momento permitió a los vascos participar en algunas de las empresas más impresionantes del siglo XVI. Las pesquerías de ballenas ([Ilustración 43](#)) y bacalao en las costas de Canadá y Terranova⁹⁷ y la Carrera de Indias establecida en el comercio con el Nuevo Mundo (Zurbano Melero, 1998, p. 327). Factores que han determinado la organización de ese territorio, rasgos que se encuentran en la percepción colectiva de esta maritimidad. Valores que han realzado el patrimonio cultural y son parte de la identidad de esta bahía. También la oportunidad del momento, que supieron aprovechar.

La pesca del litoral se abre paso hacia la de altura a finales del siglo XV; a su objetivo primordial, la ballena, ya desaparecida para entonces de nuestras costas, se añade la captura del bacalao a partir del siglo XVI y es, hasta finales del siglo XX, una seña de identidad en el tráfico portuario de los arrantzales (pescadores).

97 Recientemente, un artículo en la Revista “National Geographic” vuelve a publicar sobre su exploración y descubrimiento: Hoy revisitamos la historia de aquella nao del siglo XVI para ilustrar los riesgos y las recompensas que deparaban a los vascos aquellas regiones ignotas que llamaron Terranova, da cuenta de esta historia y presenta ilustraciones de muy buena calidad sobre la preparación del viaje (Baptista, 2018).

En 1643, se abre al culto la nueva parroquia de Donibane que sustituye a la de Bonanza abandonado por la población para el servicio del fuerte de Santa Isabel, a causa de las continuas disputas que sobre su propiedad se mantenían con San Sebastián. La antigua parroquia se reconstruye en 1633 y durará poco más de un siglo (1738). La primera noticia de la existencia de la ermita de Santa Ana data del año 1578. Elementos que serán parte del patrimonio y podrán observarse en las pinturas tratadas en este trabajo.

Ilustración 44. Plano de la ría y puerto de los Pasages 1776



Fuente: Archivos del Servicio Histórico Militar.

En torno a la bahía se establecía una red de caminos que, como una tela de araña, conectaban entre sí, y con los núcleos urbanos, los caseríos existentes. Esta estructura era más clara y completa cuando se apoyaba en la calzada San Sebastián-Errenteria y resultaba más elemental en las áreas correspondientes a San Pedro y Donibane. Los tres núcleos presentaban un alto grado de desconexión entre sí, apreciándose una comunicación más directa de San Pedro y Donibane con San Sebastián, Fuenterrabía y Lezo, respectivamente. Ambas conexiones, la de San Pedro con San Sebastián y la de Donibane con Fuenterrabía, aunque interrumpidas por la bocana del puerto pueden considerarse pertenecientes a la misma trama litoral San Sebastián-Fuenterrabía.

La comunicación interna de la bahía se realizaba fundamentalmente en embarcaciones. Las famosas “bateleras de Pasaia”, eran mujeres que ejercían esta profesión y función del paso y transporte de personas y mercancías⁹⁸ y que han quedado en el imaginario colectivo del lugar. El papel de la mujer también existía en la caza de ballenas, en la obtención del saín o eran mercaderes ([Ilustración 45](#)). Tienen un papel establecido como las garantes del funcionamiento del caserío y la familia, pero también existen excepciones.

98 Un estudio en profundidad lo encontramos en Cantín (1995).

Ilustración 45. Cargueras 1847.



N.º de documento: 1095

*Imprenta: Establecimiento tipográfico de Mellado, Madrid. Libro/ Álbum / Doc.
Archivo: Manual del viajero en las provincias vascongadas. Descripción física: 1
grabado de 11 x 7 cm en h. de 16 x 10 cm*

Fuente: Koldo Mitxelena Signatura: KM :(J.U. 3718) - PAG. 94 - PAG. 95.

2.4. La estructura y forma urbana crecen con el puerto

Salvo el núcleo urbano de Errenteria, que destacaba por su perfecta formalización, los de San Pedro y San Juan (Donibane) [Ilustración 46](#), presentaban una estructura elemental con un parcelario gótico (elemento de interés urbanístico y arquitectónico que condiciona la estructura urbana) y disposición longitudinal entre el mar y la montaña, con tendencia a ganar terrenos a la mar dada la escasez de terrenos llanos donde procurarse expansión. Estructura de una única calle, adherida a los escarpes de la montaña que cae casi a pico al mar. En 1399 apenas llegaban a una docena de casas las que había en la banda de Fuenterrabía, o Pasaje San Juan (Donibane), no hubo una iglesia en aquel sitio hasta mediados del siglo XVI en que se erigió la parroquia de San Juan.

Los núcleos de San Pedro ([Ilustración 48](#)) y Donibane, pasado el siglo XIX experimentan un ligerísimo crecimiento que se lleva a cabo sobre todo mediante operaciones de sustitución sobre la primitiva parcelación por lo que su estructura originaria permanece prácticamente intacta. Por tanto, se puede decir que la ciudad, principalmente Errenteria se desarrollaba en torno al triángulo iglesia-ayuntamiento-mercado, núcleo este ya antiguo; así como al nuevo asentamiento en torno a la nacional 1.

Ilustración 46. Plaza del puerto de Pasaia



*Autor: Sebron Taylor, J. Grabador: Outhwaite (18??).
Elementos estructurales que se conservan en la actualidad.
Fuente: Biblioteca de Koldo Mitxelena Kulturunea- Diputación Foral de Gipuzkoa (Lámina 41)*

Ilustración 47. Passages



*Autor: Sebron Taylor, J. Grabador: Outhwaite (18??).
Fuente: Koldo Mitxelena Kulturunea. (Lámina 41) Elementos estructurales que
todavía continúan en la actualidad, como tendremos ocasión de observar con
fotografías, por ejemplo, esta, cedida por el Archivo Fotográfico del Museo
Arqueológico Nacional.*

Ilustración 48. Au lavoir (Fontaine de San Pedro à Pasajes) 1870-1875



Gustave-Henri Colin

Fuente: Colección particular <http://www.artnet.com/artists/gustave-henri-colin/au-lavoir-fontaine-de-san-pedro-%C3%A0-pasajes-GjpluRBQdCStlMttfgCcPA2>, consultada el 12/01/2022.

Errenteria, según Madoz presentaba una muralla⁹⁹ con 5 puertas, y sobre sus muros se veían en otro tiempo las casas-torre de Gaztelu, Morroncho, Urdinso, Orozco y casa palacio de Uranzu, de las cuales hacia 1840, estaban en pie la de Morroncho, no habiendo quedado de las demás sino unos paredones ruinosos. La figura del pueblo es ovalada con siete calles enlosadas de piedra arenisca y una plaza en el centro donde se reúnen todas, y a la que hermean de un lado la casa del ayuntamiento y del otro la fachada principal de la parroquia (Madoz, 1846b, p. 167). Morfológicamente presenta un plano regular con forma triangular (Arízaga Bolumburu, 1978, p. 44), las fachadas alineadas de las casas formaban la muralla, por lo que las manzanas exteriores eran simples y únicamente tenía salida al interior de la villa. Las casas tenían una huerta pegante y la tercera parte, además, llevaba aparejadas parcelas de tierra sembradía en las inmediaciones del casco urbano, especialmente en las riberas; signo evidente de que el poblamiento concentrado aunaba sectores de orientación artesanal y comercial con otros agrícolas y mixtos (Cruz Mundet, 1991, p. 111).

⁹⁹ Respecto a las murallas de Rentería en el siglo XV, (Martín Sánchez y Irixa, 2010, p. 54), comentan que el espacio ocupado por la villa y rodeado por la muralla suponía desde diversos puntos de vista un punto central y referencia en la organización del territorio. En torno a la urbanística medieval de Gipuzkoa, ver: (Arízaga Bolumburu, 1990), pp. 107 y ss.

Ilustración 49. Planos de caseríos y sus pertenencias en Lezo 1762

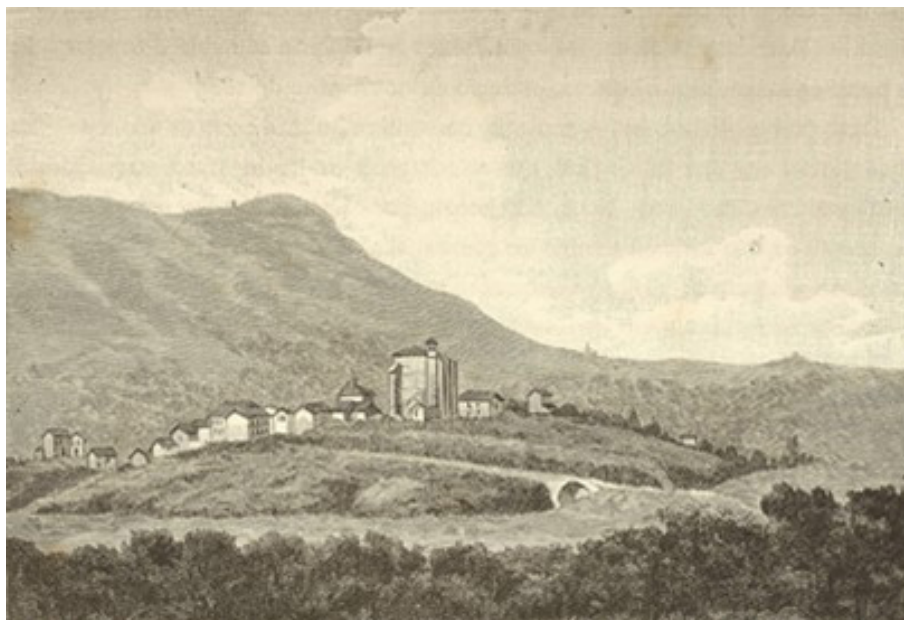


Leyenda: Caserío de Juan de Muru con sus jurisdicciones y linderos del propio posehedor que es Salvador de Yarza y su mujer legitima. La casa de Juan de Muru demarcado con la letra A, y sus manzanales demarcados con la letra B. La pared o mulallas que levanto Don Espiritu Pascali, Comisario hordeador de Marina, costead de los fondos de la Real Hacienda, en propia jurisdicción de Juan de Muru, como lo declara el instrumento autentico de Pascali con la letra D. La jurisdicción desde la pared hasta la primera línea para abajo hacia el camino, demarcada con la letra E. La casa o casilla del ganado de M^a Polonia de Apaisechea, demarcada con la letra F. La casa propia de Polonia de Apaisechea, demarcada con la letra G, que la bodega de la dicha casa propia de los herederos del difunto Don Diego de Azcocha. La huerta de la casa de Don Manuel de Arizabalo, demarcada con la letra C. La pared o muralla de la huerta por la parte de la Marina demarcada con la letra D. La casa de Don Manuel de Arizabalo, demarcada con la letra H. El camino Real demarcado con la letra Y. Después sigue pie de mar, demarcado con la letra J.

Fuente: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (España). Signatura: ES.47186.ARCHV//PLANOS Y DIBUJOS,DESGLOSADOS,445. Sacado de: Pleito entre Polonia de Apacechea y Salvador de Yarza, sobre el derribo de una casilla situada cerca del Astillero. PL CIVILES. ALONSO RODRÍGUEZ (OLV). Caja 1417.0003.

Lezo es un conjunto de vecindades o linajes que estaban unidos por intereses comunes, constituyendo una universidad¹⁰⁰, de unos 900 habitantes. Se halla situada en la falda del Jaizkibel, cerca del brazo de mar que sube del puerto de Pasaia ([Ilustración 49](#)). Se compone de unas 60 casas de piedra sillar; hay una buena plaza, en la que está la casa del ayuntamiento, calles empedradas y otros tantos caseríos dispersos[...] siendo notables los de Berastegi y [la casa solar de] Lezoandía ([Ilustración 50](#)). En el centro del pueblo está la célebre basílica de Santo Cristo, imagen muy venerada a la que acuden en romería. El terreno es bastante llano y de buena calidad, donde se cultiva maíz, trigo y manzana. (Madoz, 1846b, p. 122)¹⁰¹. Completan este patrimonio la iglesia parroquial de San Juan Bautista, junto a dos ermitas la de Santiagotxo y la de Santa María Magdalena, construida en Port de la Borda, dentro de las instalaciones de los Astilleros Reales (hoy no existen), como también las cruces de Gaintxurizketa y la de Amadigurutze (Herrerias Moratinos y Zaldúa Goena, 2009, p. 31).

Ilustración 50. Vista de Lezo

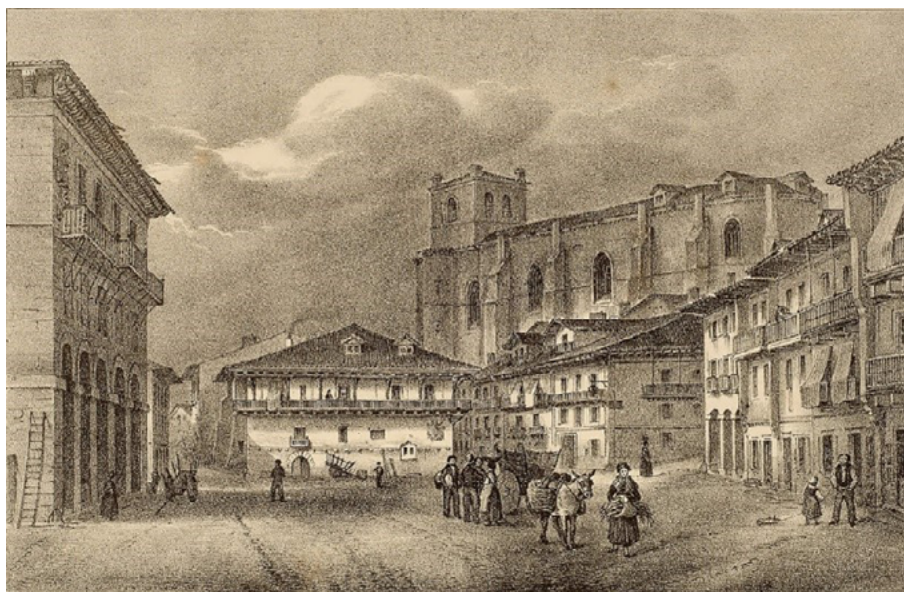


*Fuente: Museo Zumalakarregi (ZM: Z,3 - TOMO II - PAG. 46) Imprenta: Imprenta de Jaime Jepús Roviralta, Barcelona. Libro/ Álbum / Doc. Archivo: Oasis, el: viaje al país de los fueros (1879)
Autor del libro: Juan Mañé y Flaquer. Numeración del grabado dentro del libro: N.º 10.*

100 Nominación que se le da a Lezo, el cual estuvo bajo la jurisdicción de Hondarribia desde 1203 hasta el primer tercio del siglo XIX, momento en el que con el establecimiento del ayuntamiento constitucional se convirtió en municipio independiente (Herrerias Moratinos y Zaldúa Goena, 2009, p. 16).

101 Referencia importante al Patrimonio Cultural de Lezo corresponde a Herrerias Moratinos y Zaldúa Goena (2009). En castellano es importante el artículo recién publicado de María Teresa Zumeta (2018).

Ilustración 51. Oiartzun, 1850



Autor: Carpenter, G. Imprenta: Establecimiento tipográfico y literario de d. Pio Zuazua, San Sebastián. Libro/ Álbum / Doc. Archivo: Álbum histórico, pintoresco y descriptivo de la provincia de Gipuzkoa. Fecha Soporte: 1857. Fuente: Koldo Mitxelena Kulturunea (KM: (22082) - PAG. 31 - PAG. 32).

Oiartzun, por su parte se compone de tres barrios grandes denominados Elizalde, Alzibar e Iturrioz y de varios pequeños; entre los que se distinguen Ergoyen y Carrica (Madoz, 1846b, p. 141) En los barrios se encuentran 600 casas, incluyendo las 300 esparcidas en caseríos y unos 100 solares; el principal de aquellos tiene 3 calles empedradas y una plaza en su centro. En el mismo barrio de Elizalde se halla la iglesia parroquial de primer ascenso, dedicada a San Esteban de Lartaun Protomártir, del siglo XVI.

2.5. La ruralidad, otro elemento del paisaje

Según Julio Caro Baroja, el paisaje típico se caracteriza claramente por la “dispersión” y densidad de las habitaciones humanas (Caro Baroja, 1984, p. 30); el hábitat disperso en caseríos o casas de labranza, en combinación con los núcleos urbanos, configuran el genuino paisaje humano de la Edad Moderna, cuyo inicio puede situarse a comienzos del siglo XVI (Caro Baroja, 1984, p. 108).

Presentaba una imagen más densificada en el área Herrera-Molinao-Errenteria, sobre todo esta última, concentrada en la parte Norte del término municipal. Los habitantes se dedicaban principalmente al cultivo de manzanos y trigo, también se cultivaba la vid, ya que con motivo de las disputas en torno al puerto a fines del siglo XIV, las crónicas informan que se produjeron “muchos males e daños e robos e muertes e talamientos de viñas e de manzanales e de otros arboles”. Por otro lado las tierras de mejor calidad, las vegas aluviales, respondían a la misma situación

geográfica, a lo largo del curso bajo del río Oiartzun (Cruz Mundet, 1991, p. 112). Siguiendo el mismo orden de ideas, se puede describir el paisaje de campos, debido a la presencia del ganado, la defensa de los cultivos desarrollo una variada gama de sistemas que daban al paisaje agrario el típico aspecto de los enclos o campos cerrados, por setos vivos, compuesto de vegetación arbustiva espontanea o plantada ex profeso: brezo, avellano, espino, laurel, argomal..., rodeaban cada una de las parcelas cultivadas (Cruz Mundet, 1991, p. 376) y cerrados con vallados, muros o taludes medianiles de adobe o de piedra, completados con regatas, ver [Ilustración 52](#).

Ilustración 52. Gipuzkoa: interior del puerto de Pasaia 1840



Autor: Carpenter, G.

Fuente: Museo Zumalakarregi Museoa. Signatura: ZM : P,1

En cuanto a la legislación de la administración forestal en España y en Gipuzkoa, desde 1696 se van a recoger nuevas disposiciones confirmadas por el rey Carlos II para evitar, en lo posible, y luchar contra la deforestación, agravado en parte a partir de mediados del siglo XVI, por el incremento de la fabricación de navíos en sus numerosos astilleros, el equipamiento de artillería en las plazas militares, la labranza de sus ferrerías “cuya cosecha es el fruto de más consideración de esta tierra, y cuyo ministerio pide innumerables cantidades de leña para carbón”, y, últimamente, las numerosas rozaduras y la creación de nuevas zonas de siembra en terrenos forestales habían deforestado notablemente el monte guipuzcoano (Ayerbe Iríbar, 2005, p. 107).

Tabla 11. Estado de todo el arbolado que había en octubre-noviembre de 1784 en los términos concejiles y particulares de los siguientes pueblos

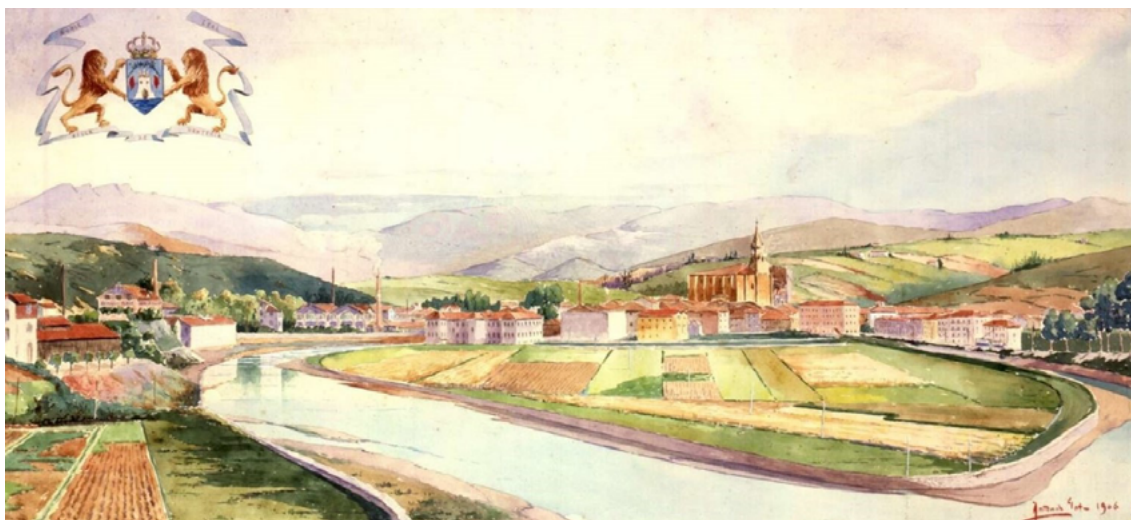
		Álamos	Castaños	Cerezos	Chopos	Encinas	Fresnos	Hayas	Nogales	Olmos	Robles	Total	Total arbolado
Fuenterrabía y Lezo	J	51	350								13637	14038	
	S	5	54								483	542	14780
	V		100								100	200	
Oyarzun	J		18659				18	17506	98	38	74252	110571	
	S		1543					2400	4		6088	10035	315194
	V							6000			188588	194588	
Pasajes	J		46				3		10		218	277	
	S		6				1				143	150	865
	V		18								420	438	
Rentería	J		769	30			1640	50		112	135486	138287	
	S		200				12	38		4	40970	41234	219725
	V		3269	12			6	8		2	36900	40204	

Fuente: (Ayerbe Iríbar, 2005, p. 156). J: Jóvenes; S: Sazonados; V: Viejos

A pesar de ello, se puede observar en la [Tabla 11](#), la importancia que tiene el arbolado para esta zona pero más que la riqueza que se ofrecía, mínima con respecto a épocas pasadas, se pone de manifiesto la gran cantidad de repoblaciones que se habían efectuado principalmente en Oyarzun y Rentería por ser mayor su territorio y presentando una panorámica prometedora. Respecto a los manzanales, se ha apuntado en el inventario pero no hay constancia en estos municipios en la tabla.

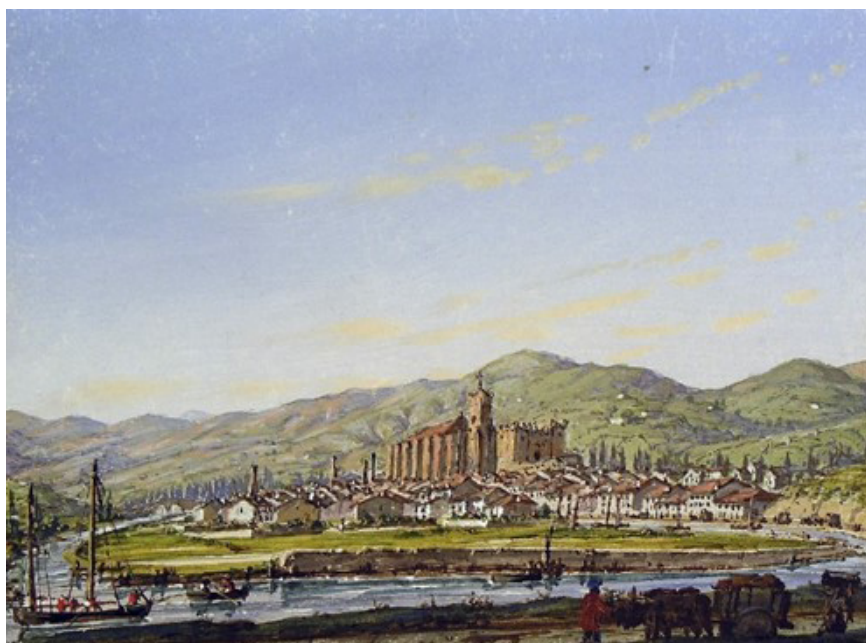
En cuanto a la agricultura, se producía maíz, trigo, manzana y presencia de huertas. Continúa como actividad económica de los guipuzcoanos, hasta los primeros años del siglo XX, pero debido a las condiciones del predominio de terrenos en cuesta y de los estrechos valles, daban como resultado una agricultura considerada de autosubsistencia en torno al caserío. Por otra parte, se tiene constancia que, en la zona de Lezo, debido al cultivo de los manzanos, los caseríos tenían lagar hacia el primer tercio y mediados del siglo XV. Por tanto, existe una complementariedad entre la agricultura y la ganadería. Por otra parte, es importante la presencia de seles, cuya madera se utiliza para carbón y construcciones navales.

Ilustración 53. Errenteria 1906



La villa según la visión idealizada de Antonio Got. El autor realizó un minucioso trabajo de campo, fruto del cual tenemos una fiel representación del estado de la villa a comienzos de siglo. A la izquierda de la imagen se aprecian los establecimientos industriales. Dos brazos de agua (el río Oiartzun a la izquierda y el canal de Rentería, hoy ocupado por la N-1 a la derecha) aíslan las marismas de Iztietta, ya desecadas y convertidas en campo de cultivo. Detrás, el caserío del casco, entre el que destaca la iglesia. Fuente: Archivo municipal de Rentería (AMR)

Ilustración 54. Errenteria 1864



Autor: Petit de Meurville, Didier. El pintor veía de este modo la pequeña villa de Errenteria, justamente en el momento en el que se inauguraba el ferrocarril y las fábricas conocían una notable expansión.

Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa.

A partir del siglo XVIII, los incendios “casuales” se multiplicaron –en una época de expansión de la agricultura y la ganadería–, sobre todo, en los meses de febrero, marzo y abril. Los incendios en el monte Jaizkibel, provocados por los ganaderos comienzan a ser habituales ya en el siglo XIX.

Debido a que la tierra estaba en manos del municipio, y no de los particulares, hecho principalmente ocurrido en Errenteria, como apunta algún autor para esos años de primera mitad de siglo XIX, el municipio vendió 749 has. de suelo público, lo que representa que algo más del 24% de su término pasó a manos privadas, incluyendo las tierras más aptas desde el punto de vista agrícola. Esto hizo posible una expansión sin precedentes del caserío, que pasó de 80 en 1810 a 171 en 1862, lo cual representa un crecimiento del 114 por ciento en tan solo medio siglo, y de la actividad en el sector primario a partir de la Guerra de la Independencia (Cruz Mundet, 1991, p. 353).

Todo esto trajo cambios como la pérdida de masa boscosa y de otras manifestaciones en el paisaje. Al respecto apunta Madoz:

“La agricultura ha aumentado y mejorado en Guipúzcoa desde principios del siglo (1800), en cuanto lo ha permitido la ingratitud de su quebrado e ingrato suelo. A tan feliz resultado han contribuido la enajenación de propios desde la guerra de la Independencia, el exceso de población que se advierte, y la paralización del comercio y de la industria que dejaron muchos brazos ociosos, los cuales se han dedicado después a roturar montes y desecar juncas y pantanos a orillas de los ríos y en algunos puntos de la costa; de manera que en 1815 ya no había eriales ni tierras calvas, habiendo ido de tal modo en aumento las mejoras agrícolas. Las tierras están siempre ocupadas y se hacen a fuerza de brazos con layas [...] Pero si las tierras se nos presentan florecientes y en un estado progresivo de mejora durante el siglo actual, no sucede lo mismo con los montazgos y arbolados que guardan una relación inversa, decayendo cada día más de su esplendor antiguo” (Madoz, 1846, p. 64).

Ilustración 55. Pasajes 1857



Autor: Carpenter, G. Imprenta: Lit. de Múgica y Baroja, San Sebastián. Fecha Tema: 1850
Fuente: Untzi Museoa = Museo Naval (UM: PLANERO). Pasaia: álbum de Gipuzkoa N.º de documento: 220

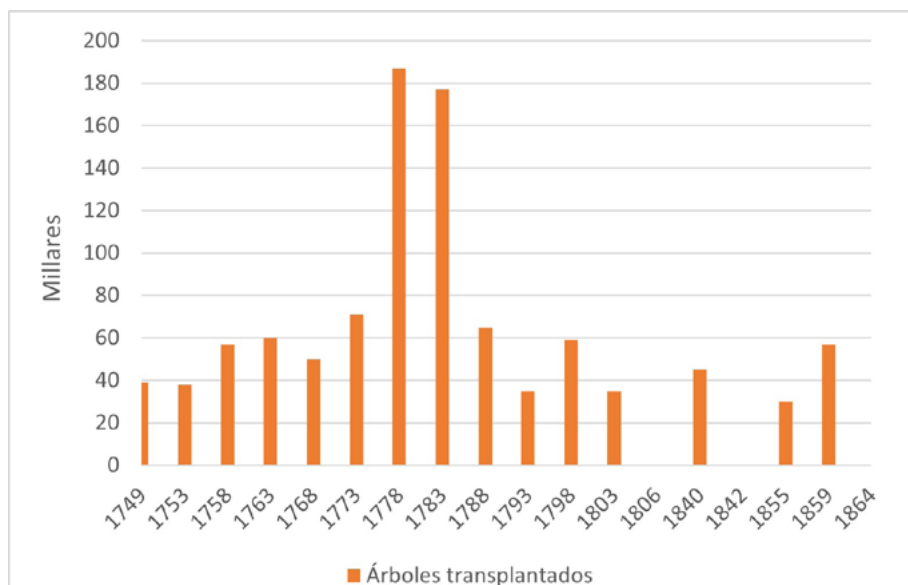
Ilustración 56. Croquis de las posiciones que ocuparon las tropas, para proteger la recolección de Granos el día diez y nueve de Julio de 1838



Fuente: Biblioteca Digital Hispánica. <http://bdh.bne.es/bnsearch/detalle/bdh0000022048> consultada el 12/01/2022.

En este croquis se destacan los siguientes elementos: A) Oyarzun, B) Barrio de Alcibar, C) Monte Zaria, D) Carretera para Irún, E) Puente de Alcibar, cortado, F) Palacio. Compañía de las tropas Nacionales o cristianas (en anaranjado), Compañía Carlista (en rosa), G) Río Oyarzun, H) Arroyo, Y) Molino. Cultivos y arbolado. Escala indeterminada.

Gráfico 7. Repoblación forestal en Errenteria 1749-1864



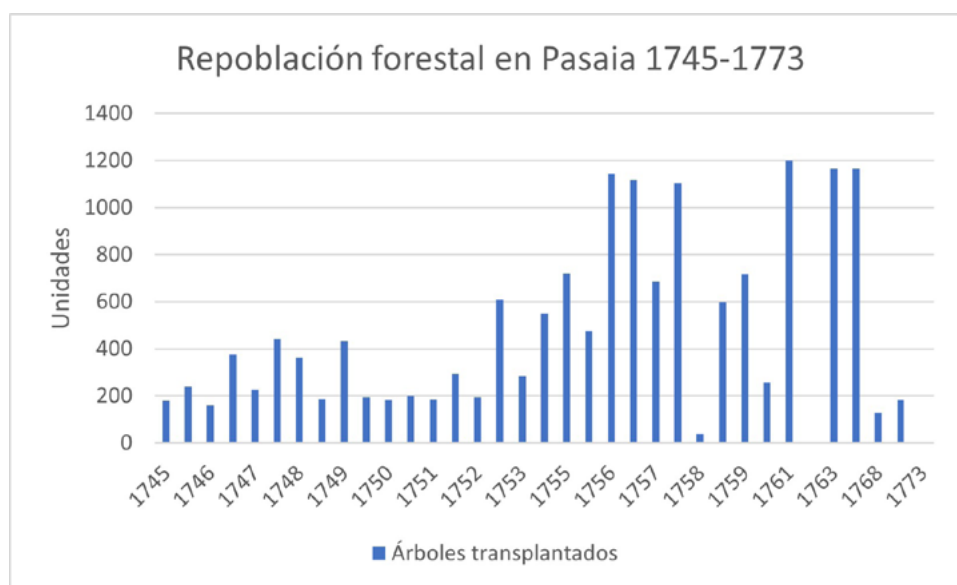
Fuente: (Cruz Mundet, 1991, p. 206)

La explotación del bosque se daba especialmente en Errenteria, donde predominaban los bravos (denominación del tipo de árboles, en este caso el roble bravo es recto y de pocas ramas y se emplea para la carpintería, en contraposición al roble corvo que sirve para carbón) y dedicados a la construcción naval principalmente en los alrededores del puerto de Pasaia (Aragón Ruano, 2001, p. 38). Como se puede observar en el [Gráfico 7](#), desde el año 1749 comenzó a practicarse la contabilidad repobladora de plantaciones, que tuvo su máximo exponente en el año 1778, combinado con graves dificultades financieras, para cumplirlo, contaba con siete viveros suscritos y el nivel productivo, en conjunto, llevó una deriva lineal y progresiva sin altibajos dignos de mención.

En Oiartzun, los montes que se hallan en su jurisdicción están poblados de árboles trasmochos para carbón y leña ([Ilustración 56](#)) y aunque en otros tiempos los hubo bravíos, no existen como consecuencia de las talas durante la guerra de la independencia y la guerra civil. Se ha podido observar en el libro de plantíos del municipio de Pasaia que, a diferencia de los municipios comentados, la entrega de robles de los correspondientes viveros se realizaba en dos estaciones por año, la primera en marzo y la segunda entre septiembre y octubre. Una transcripción: *En el noble y leal lugar del Passage, parte de esta ciudad de Fuenterrabía a veinte tres de abril de mil setecientos sesenta y tres ante mí el Comisario Real y testigos infrascriptos pareció presente Joseph Lazcuarain, vecino de la villa de Rentería, Perito examinador, nombrado por este lugar para sus montes y precedente juramento, que voluntariamente hizo por Dios nuestro señor, y la señal de la Santa cruz en forma debida delante mío. Dijo que de orden de Don Diego de Ottazu, Capitán Regidor cabo de ese otro lugar ha reconocido con todo cuidado el vivero propio concejil del cuyo traspaso toca, y pertenece a María Ana de Inchauzpe, vecina de la villa, y en dicho vivero ha numerado*

contado un mil ciento y sesenta y seis pies de robles jóvenes y de estos eran solamente fautes y suficientes un mil y cincuenta y el remanente que queda que son ciento y diez y seis por inútiles e insuficientes y los suficientes y habites los cuenta al precio conveniente y estipulado de un Real de plata cada pie los dichos un mil y cincuenta pies y a este precio la corresponden a dicha María Ana Un mil y cincuenta reales de cuenta corriente, y los ciento y diez y seis pies inútiles portantes quedan a favor de este otro lugar, sin que por ello tenga que satisfacer maravedí alguno.

Gráfico 8. Repoblación forestal en Pasaia 1745-1773



Fuente: Libro de plantaciones de robles. AMP Signatura: 1672-1.

Las diferentes entregas proceden de la Universidad de Lezo, del propio Pasaje, ver [Gráfico 8](#) o de Rentería y también se aclara que las cortas se hacen en cuarto menguante. El mantenimiento de semejante patrimonio se realizó gracias a una meticulosa legislación dictada por la corona desde época medieval y, sobre todo, a la normativa provincial y municipal.

En el período 1870-1920, se producen muchas bajas, a causa de las plagas en los robles y castaños. La mala extracción, limitada a los mejores ejemplares, y las podas, crearon masas débiles, presa fácil de las plagas como la tinta del castaño, el oídium, procedente de Estados Unidos, atacando al roble. En resumidas cuentas, las vicisitudes sufridas, unas a causa del hombre, otras de tipo natural, que han propiciado la situación actual son las siguientes: el carbón, las leyes de desamortización, las plagas, la extensión de las praderas con fines ganaderos, los aprovechamientos para la construcción de naves, leñas y otros usos madereros y las ferrerías¹⁰².

Como se observa en el croquis elaborado por los militares, representa la situación de las tropas nacionales o cristinas protegiendo la recolección de trigo frente a las tropas carlistas durante la 1ª guerra, ([Ilustración 56](#)). Y pone de manifiesto el carácter de este municipio.

¹⁰² Para una mejor caracterización de la conflictividad en el bosque, ver (Aragón Ruano, 2001).

Las cofradías de ganaderos en Oiartzun cubren el riesgo de las reses muertas de sus miembros, mediante indemnización en efectivo (*tronkoa*). Nacieron a fines del XIX, la mayoría de ellas desaparecen en los años 1970, y en la actualidad quedan muy pocas. Fueron instituciones de gran valor etnográfico y que muestran solidaridad ante las adversidades, repartiendo los riesgos, con el fin de hacerlos menos gravosos, con una larga experiencia de cooperación.

En la zona de Altza prima un medio boscoso sin apenas modificación, donde la ganadería sería la actividad económica predominante, controlada por los propios villanos interesados más que nadie en poder contar con una zona de estas características, donde pastaran sus ganados, y que, la tierra tenga el mismo rango jurídico que el centro político, contribuiría plenamente a desempeñar la función de hinterland rural y complemento de las necesidades donostiarras a la que desde un principio fue dedicada. Datos posteriores permiten pensar en el hecho de que vecinos donostiarras estarán interesados en tener ganado en esta zona (Zapirain Karrika y Mora Afán, 1998, p. 543), además, de ser una zona en la que no cabe olvidar que pudo ser fuente importante de recursos madereros para la construcción de las viviendas de la villa donostiarra, pues no se escapa el hecho de que la mayor parte de las habitaciones de la época eran de madera (Zapirain Karrika y Mora Afán, 1998, p. 547). Por otra parte, era una finca rural, compuesta de arbolado y, tal vez, unas huertas y teniendo en cuenta, además, la propia aptitud de las tierras y la ubicación junto a los caminos que atravesaban este espacio.

A grandes rasgos, los campos ideológicos –y por ende económicos– en Gipuzkoa ya comenzaban a dividirse desde esos momentos en una ciudad de Donostia/San Sebastián dominada por una opinión liberal en todos los campos y el resto con carácter rural. Una que exigía un nuevo régimen, incluso elevando a la corte absolutista. Es decir, la provincia de Gipuzkoa en esos momentos quedó dividida, a efectos prácticos, en un medio rural escindido en pequeñas explotaciones agrícolas –con presencia mayoritaria de ganado vacuno y ovino– y algo de industria fuertemente protegida de la competencia exterior que, aun así, se abrió camino en algunos casos (la loza fina inglesa, por ejemplo), y su mayor núcleo urbano (Donostia/San Sebastián). En términos más concretos todo eso se tradujo en un avance considerable de la agricultura guipuzcoana entre la guerra de independencia (1808-1813) y la I Carlista (1833-39), con la aparición de 300 nuevas explotaciones agrícolas. Una cantidad considerable, habida cuenta del carácter montañoso de la provincia y de los problemas que, entre 1770 y 1813, estaban experimentando la agricultura y la ganadería guipuzcoanas. Es la época de la desamortización, debido al endeudamiento de los municipios. La búsqueda de financiación obliga a muchos de ellos a la venta a particulares de los bienes comunales. Estos, que eran principalmente montes arbolados, son transformados en nuevas explotaciones agrarias, en caseríos, produciendo una merma y deterioro de la masa forestal. En Errenteria se tiene constancia del desprendimiento de montes como San Marcos y Txoritokieta por razones de

fuerza mayor (construidos en 1888 y 1892 respectivamente, pero exceptúa el Monte Añarbe, al declararse Monte de Utilidad Pública. Esa excepción ha permitido que, mientras gran parte de los municipios costeros perdían su arbolado, cuente hoy con la mayor superficie de hayedo-robledal de la provincia (M. Elorza y Goikoetxea, 1994, p. 23).

Tras unos siglos de elevada producción agrícola, las tierras comienzan a empobrecerse. Los cultivos se rotan con mayor asiduidad, y se construyen hornos de cal. Al mezclarla se emplea para “calentar la tierra” durante la siembra de trigo en el frío mes de noviembre, facilitando su germinación, y como abono. Pero su uso, generalmente abusivo, provoca un empobrecimiento mayor y “quema” algunas de las parcelas. En esta situación de empobrecimiento por pérdida de fertilidad del suelo, el caserío comienza a no contar con suficientes excedentes y a darse por satisfecho si logra la autosubsistencia. Incapaces —como señalan los ilustrados vascos desde finales del siglo XVIII— de abonar adecuadamente las tierras, sustituyendo la cal y las árgomas por estiércol de mejor calidad, obteniendo así un mayor rendimiento por hectárea cultivada (Aragón Ruano y Echeberría Ayllón, 2017, p. 375). Fiestas folclóricas como las corridas de toro ([Ilustración 57](#)) se observan en la plaza de Lezo.

Ilustración 57. Toros en Lezo



*Gustave-Henri Colin, 1882.
Fuente: Museo de Bellas Artes de Bilbao. N.º Inventario: 90/8.*

2.6. Conflictos y sedimentación de la bahía

Conflictos, reclamaciones, denuncias y dictámenes han sido una cuestión constante en la historia de la bahía, desde siempre¹⁰³. El resultado fue que “se siguieron muchos males e daños e robos e muertes”¹⁰⁴, entre unos y otros, que provocaron más de 100 muertos y la continuación por vía judicial de asuntos por el control del puerto. Los litigantes y las causas del enfrentamiento van cambiando durante el tiempo; pero lo que siempre se mantiene es la presencia de San Sebastián enfrentada a los municipios de Hondarribia, el valle de Oiartzun, la villa de Errenteria, Donibane, Altza, Pasaia, o estos mismos enfrentados entre sí (Goienetxe Patrón, 2010, p. 420 y ss.).

Las continuas disputas de Villanueva de Oiarso con los barrios de Elizalde, Alcibar e Iturrioz, obligaron a Juan II en 1453 a la desmembración de la villa. De ese modo Oiartzun obtuvo su autonomía municipal, que ansiaba desde 1376. Los Reyes Católicos confirmaron la división en 1491 y decretaron la división del valle en tres partes: dos pertenecían a Oiartzun, que contaba con más población, y una a Rentería. Pero los problemas no acabaron ahí; el disfrute sobre pastos y bosques que quedaron inicialmente mancomunados originó conflictos hasta el siglo pasado.

103 Como trabajo realizado sobre las fuentes primarias en la baja edad media, es necesario partir de lo tratado por (Tena García, 1991), la cual describe pleitos por términos y jurisdicción de sus orillas y pleitos por aprovechamientos del puerto.

104 Comentado también en: (Múgica Zufiría, 1928, p. 2).

Tabla 12. Conflictos sobre el trato libre del puerto del Passaje

Año	Nombre	Sentencia
1389		Litigio sobre dicho puerto por Rentería
1455	Doctor Martin García de Licaona	Pertenecía a la villa de San Sebastián la Jurisdicción del puerto y agua
1456	Martin Martínez de Lafarte y Miguel Martínez de Vrdayaga	Igual
1474	Miguel Sánchez de Vgarte y Juan Martínez de Rada Buscaron a los Doctores Iván de Villa y Gonçalo de Villadiego	Señorío y propiedad de dicho puerto era público para usarse libremente, pero la jurisdicción civil y criminal pertenece a San Sebastián
1478	Miguel Sánchez de Vgarte y Juan Martínez de Rada	Ganado por San Sebastián
Primera ejecutoria 8 de abril 1479	Real Chancillería de Valladolid	Ganado por San Sebastián
25 septiembre 1545	Real Chancillería de Valladolid	Ganado por San Sebastián
16 de diciembre 1547	Suplico segunda vez Rentería	Ganado por San Sebastián
Segunda ejecutoria 19 marzo 1549	Real Chancillería de Valladolid	En favor de San Sebastián
Tercera ejecutoria 8 noviembre 1533	Consejo en Madrid	Litigio sobre dicho puerto por tierra de Oyarçun
1534-27 noviembre 1550	Real Chancillería de Valladolid	Litigio sobre dicho puerto por el lugar del Passaje
Cuarta ejecutoria 5 de junio de 1551	Real Chancillería de Valladolid	Ejecutoria en favor de la villa de San Sebastián
7 de febrero de 1567-11 de diciembre 1569	Real Chancillería de Valladolid	Litigio sobre dicho puerto por Leço
Quinta ejecutoria 9 de agosto 1583	En Madrid	Ejecutoria en favor de la villa de San Sebastián

Fuente: (San Sebastián - Ayuntamiento y Erreterria - Ayuntamiento - demandado, 1616).

Como se puede observar en la [Tabla 12](#), y en la siguiente transcripción de la cita:

“Declarando que el señorío y propiedad de dicho puerto era público y como tal podía usarse libremente, pero que la jurisdicción civil y criminal pertenecía a la villa de San Sebastián, desde la boca de dicho puerto hasta Molinao¹⁰⁵, por tierra firme, en todo lo que se entienden los términos y jurisdicción de dicha villa y por la Ribera, cuando sube la creciente del mar hacia Villanueva de Oyarçun, y que así la justificada de la villa de San Sebastián podía poner guardas, y cobradores de los tributos y derechos de cualquier bajeles personas que viniesen a el dicho puerto: y en cuando a la descarga de la provisión de todos los que portasen a el dicho puerto, y descargasen en él , declaran que se ha de llevar la mitad de ella a la villa de San Sebastián y venderse en ella, y la otra mitad la puedan vender sus dueños donde quisieren, como no sea en Villanueva de Ren-

105 (“Moulin”). De esta palabra al parecer de origen franco-gascón, se estima la procedencia del nombre de Molinao (Yarza Zala, 1974, p. 14).

tería, la cual pueda en sus bajeles o fletados, traer la provisión que quiere para sí, y sus herrerías, sin obligación de llevar parte alguna a la dicha villa de San Sebastián, mostrando testimonio de ello con juramento de que es para sí, y la dicha tierra de Oyarçun, y sus herrerías, conforme a la sentencia del señor rey don Enrique con quien vino a hacer segunda transacción, y en ella nuevo reconocimiento del derecho que la villa de San Sebastián tiene el dicho puerto” (San Sebastián - Ayuntamiento y Errenteria - Ayuntamiento - demandado, 1616, p. 8).

Rentería había obtenido de Enrique III el privilegio de comercio con Navarra. Privilegio que San Sebastián no podía permitir y que se encargó de desbaratar. Pero el municipio no se resignó a perder el comercio con la lana de Navarra, y en 1540 proyectó la apertura de un camino de Goizueta a Rentería atravesando el Añarbe. Intento fallido, ya que en 1542, Donostia, Hondarribia, Tolosa y Oiartzun logran que las Juntas Provinciales desestimen el proyecto. Con el control del puerto prácticamente perdido, la actividad comercial y marítima comenzó un lento declive. En 1497 se construyó una lonja en los terrenos que hoy ocupa la Plaza de los Fueros. El edificio se destinó a almacén y punto de venta del género llegado al puerto, que se encontraba en ese lugar. Su explotación provocó nuevos conflictos con Oiartzun, que llegó a poseer su propia lonja en Pasaia, en terrenos de San Sebastián.

Al respecto, (Ciriquiain Gaiztarro, 1986, p. 105), fija los límites desde las puntas hasta donde llegaran las aguas en la pleamar, en la iglesia de Lezo. Otra sentencia, del año siguiente, fija los límites de la potestad donostiarra hasta “la casa de Pontica, sus tierras y heredades, inclusive con el juncal de la entrada de Rentería”.

San Sebastián había ejercido sobre la bahía plena jurisdicción temporal y civil, y no estaba dispuesta a perderla, para eso tenía sus instituciones: El Pasaje de San Pedro, con la torre adjunta confiada a los regidores de la villa. Las parroquias de San Pedro eran aneja a las parroquias de Santa María y San Vicente, y a la misma configuración jurídica acompañaba a San Marcial de Altza. Por lo tanto, los representantes donostiarras llevarían vara de justicia para conocer los hechos civiles o criminales, controlarían la entrada y salida del puerto, los pesos y medidas en las transacciones comerciales, impondrían derechos fiscales que iban creciendo a despecho de los lugares y villas vecinos, y cuyos pleitos han durado más de 250 años.

Los pleitos también se sucedieron en el ámbito no solo de la jurisdicción temporal, también la jurisdicción espiritual y eclesiástica, documento que ha sido estudiado por Azcona (1978) y pone de manifiesto la desmembración de la iglesia parroquial de Lezo debido a un fenómeno demográfico. Lezo mantenía una población estable, mientras que Pasajes San Juan atraía numerosas familias marineras, [Tabla 13](#).

Tabla 13. Censo de vecinos, levantado por el obispado de Pamplona para recoger las rentas eclesiásticas 1584-1587

Lugares	Vecinos	Parroquias
Fuenterrabía	400	1
Pasaje de Fuenterrabía	150	1
Lezo	80	1
Rentería	250	1
Oyarzun	500	1
San Sebastián	50	2
id. El Antiguo	25	1
Alza	24	1
El Pasaje de San Sebastián	100	1

Fuente: (Azcona, 1978, p. 24)

Según esta relación, el Pasaje de Fuenterrabía o P. San Juan podía contar en el momento en torno a los 750 habitantes, o mil elevando el término medio por familia, sin contar la población flotante compuesta por mercaderes, marineros y soldados. Este hecho lanzó a las autoridades y vecinos de Pasajes a conseguir la independencia civil de Fuenterrabía, que no fue conseguida y a la independencia eclesiástica de Lezo que debido a que contaban con muchos ancianos, enfermos y mujeres encinta y se encontraban localizados a milla y media, para participar de los oficios divinos y sacramentos, la concurrencia resultaba dificultosa principalmente en los días de invierno por las inclemencias del tiempo y por los posibles desprendimientos que podían sucederse de los montes a su paso. Por esa razón, se habilitó la iglesia de San Juan de la Ribera, actual Bonanza. Pero este hecho, conlleva también a tratar ciertos derechos en relación con los muertos y ahogados en el canal y en la bahía, con ciertos sacramentos impartidos en la misma y con la facultad de reglamentar el trabajo de días festivos, tanto en el puerto como en los navíos (Azcona, 1978, p. 30), también a la iglesia recurrían los jefes de la escuadra real y otros patronos particulares.

“Los de Pasajes están enfrente, se oyen sus campanas y se hablan. Se sabe cuánto se hace. Los de San Pedro se rigen por el reloj de la iglesia de San Juan; vienen a la escuela de este lugar, y ven cuanto se hace en el mismo, todo es público”

La sentencia de este pleito se llevó a cabo el 11 de abril de 1627 y se les reconoce a los demandados enterrar en la parroquia de San Juan de la Ribera y en sus cementerios a los muertos y

ahogados, hallados en el puerto, canal, mar abierta, playas y riberas y a los muertos en los navíos anclados en el puerto. Acompañar dichos cuerpos en forma de cabildo y con cruz alzada, a través de la bahía, hasta la bocana del puerto, Herrera, Alza, Molinao, Rentería y Lezo. Salir a los citados lugares para recibir a los muertos, que eran traídos a enterrar a Pasajes, con la misma solemnidad (Azcona, 1978, p. 65).

Ilustración 58. Pueblo de navegantes (1932-1950)



Josep M. Sert. Este lienzo representa la epopeya de Juan Sebastián Elcano, marino guipuzcoano –de Getaria– que navegó por vez primera alrededor del mundo.

Fuente: Museo de San Telmo.

Durante el siglo XVI, en el proceso de comercialización de la madera destinada a la construcción naval intervenían carpinteros de ribera (maestros carpinteros), “bosqueros” (maestros de bosque), taladores, desbrozadores y devastadores, aserradores y acarreadores (carreteros o transportistas), personal que podía ser contratado por el suministrador o por el constructor. En general, el propietario de los árboles que se obligaba a proveer madera realizaba personalmente parte del talado y aserrado, pero requería la ayuda de otros (Aragón Ruano, 2001, p. 120). Además de los perjuicios de los carruajes en el Camino Real, los asentistas se encontraban con el obstáculo de la inexistencia o mal estado de los caminos por los que debían extraer la madera para el servicio real, viéndose obligados a financiar alguna parte de estas. En 1727 el Ministro de Marina, Espíritu Pascali, pedía a la Provincia que ordenase a las villas el arreglo del Camino Real, pues desde Tolosa hasta Hernani había algunos pasos en los que la calzada estaba “descompuesta”, lo que hacía muy difícil el acarreo de las quillas que se estaban transportando desde Ataun hacia Pasaia (Aragón Ruano, 2001, p. 116).

Los conflictos con los asentistas de madera se extendieron hasta finales del siglo XVIII, como se observa en los ejemplos que a continuación se extractan. Las extracciones de madera para la Armada, autorizadas por la ordenanza de 1748-1749, suscitaron también conflictos entre las distintas autoridades que gestionaban los puertos marítimos de Gipuzkoa. Choques que hacia fines del siglo XVIII culminaron en conflictos jurisdiccionales entre las autoridades de marina, las justicias ordinarias y las del Consulado de San Sebastián. La causa originaria de estos conflictos fue que las autoridades municipales y consulares trataron de obtener beneficios económicos del creciente tráfico de extracción de maderas de sus puertos. En los puertos se construyeron depósitos de madera, situados en la zona intermareal, donde se soterraban los materiales bajo el lodo, protegidos mediante capas de serrín, tal como se pudo documentar en el depósito de maderas intervenido arqueológicamente en la grada del astillero construido por la Real Compañía de Filipinas en 1788 en Pasaia (Alberdi Lonbide, 2012, p. 512).

El encenagamiento del puerto es un tema presente desde fines de la Edad Media. Las causas de este encenagamiento son varias: primero el lastre que dejaban los muchos navíos que entraban en el puerto; segundo, los navíos que se perdieron en el canal y no fueron extraídos; tercero, los acarreo del río Oiartzun, que han ido en aumento en estos últimos siglos, a medida que los bosques de las cuencas que abarca dicho río y sus afluentes han ido disminuyendo, para dejar su lugar a las tierras sembradías, más fáciles de ser arrastradas por las aguas pluviales. Pero también el arrastre de las escombreras de las minas, debido a la desviación por cauce de la regata inmediata de modo que sus aguas cayesen sobre la mina y arrastrasen las capas de tierra que recubrían el filón, hasta quedase el mineral completamente en descubierto, sobre todo, durante los temporales de invierno y por último, podrían añadirse los despojos procedentes de los buques surtos en el puerto, especialmente cuando se refugiaban en sus aguas las embarcaciones balleneras; los escombros de las canteras que lindan con el canal, y los que proceden de los pueblos ribereños, etc. (Múgica, 1918, p. 290).

En 1617 el capitán Diego de Villalobos y Benabides, fue comisionado, como mediador, para redactar un informe sobre la situación en que se encontraba el puerto de Pasaia, teniendo en cuenta la larga historia de enfrentamientos por el control del puerto y si realmente el control que San Sebastián ejercía sobre el puerto era tan perjudicial como hacían ver los pobladores de Oiartzun y la antigua Orereta. Una crisis institucional debido a la emancipación política de Ordizia, Segura y Tolosa, que aumentó el número de representados en las Juntas a la vez que debilitó a las grandes villas y afianzó la posición de San Sebastián. Como también las consecuencias derivadas de la política comercial impulsada por San Sebastián, que cobraba impuestos y estancos y no permitía el libre comercio en el puerto de Pasaia (Goienetxe Patrón, 2010, p. 424).

Además, el consiguiente despoblamiento en toda la comarca del Oiartzun y el Bidasoa, cuyos tres mil marineros, tras la desaparición del libre comercio en Pasaia, se habrían reducido a 500 en menos de 100 años; a la vez, se estaría produciendo un resurgir y aumento de la población en la costa de Lapurdi. Y que el tráfico que antes venía al fiordo guipuzcoano fuera a enriquecer los puertos de San Juan de Luz, Bayona e incluso Burdeos (Ciriquiain Gaiztarro, 1986, p. 105). Por lo que piden que sea la Provincia quien ejerza la tutela de la bahía.

Tras reunir la información documental, visitar el lugar de litigio y recabar la información de los testigos por medio de entrevistas, Villalobos emite el informe y propone actualizar las leyes, de crear normas adecuadas para cada situación según el momento histórico. Por ello, sugiere dejar atrás los privilegios medievales, que ya han cumplido su función, y adoptar nuevas medidas en función de los nuevos objetivos y necesidades de la población y del reino (Goienetxe Patrón, 2010, p. 427).

El informe habla de la notable importancia del puerto por dos aspectos estratégicos como la naturaleza de la ensenada, gracias a su ubicación y morfología, fácil de defender como por representar una base ideal para lanzar ataques por vía marítima en defensa de Donostia o de la provincia y refugio de combatientes, téngase presente la importancia de Pasaia como refugio de invierno de parte de la poderosa flota pesquera labortana (Alberdi Lonbide, 2012, p. 266). El segundo aspecto es la ventaja que ofrece el puerto como punto de abastecimiento de la provincia a través del comercio marítimo

Los problemas que él percibe, en relación con el comercio marítimo, hace que critique severamente el monopolio que ejercía San Sebastián. El capitán considera necesario que los vecinos de la comarca se encuentren siempre bien abastecidos y alimentados, para que la tierra esté bien poblada y dispuesta para la defensa en caso de guerra. Otros problemas derivados del modo de gobierno donostiarra, por medio de los torreros que vigilan la entrada al puerto, recaudan impuestos portuarios y ejercen como jueces ante las reclamaciones que generan los mismos, por lo tanto estos realizan una mala administración militar y portuaria y por último deficiencias en la conservación del puerto y sus accesos debido a la degradación física desde hace unos 40 años, según sus informantes, de este modo, la capacidad de la bahía no podría ser utilizada en su totalidad. El límite de la zona de ataque se situaría frente al Palacio de Villaviciosa, actual embarcadero de la Piedad.

Propone como solución la reforma en la gestión del puerto a tres niveles: fortificación del puerto¹⁰⁶ y garantías al libre comercio, que a su vez redundarían en favor de la población cercana. En cuanto a los aspectos relacionados con la administración y gestión portuaria, Villalobos propone abiertamente que todo quede en manos de la Corona, tanto a nivel judicial como administrativo. Por otra parte, medidas ligadas a la seguridad y conservación de la bahía y la reducción de varios impuestos,

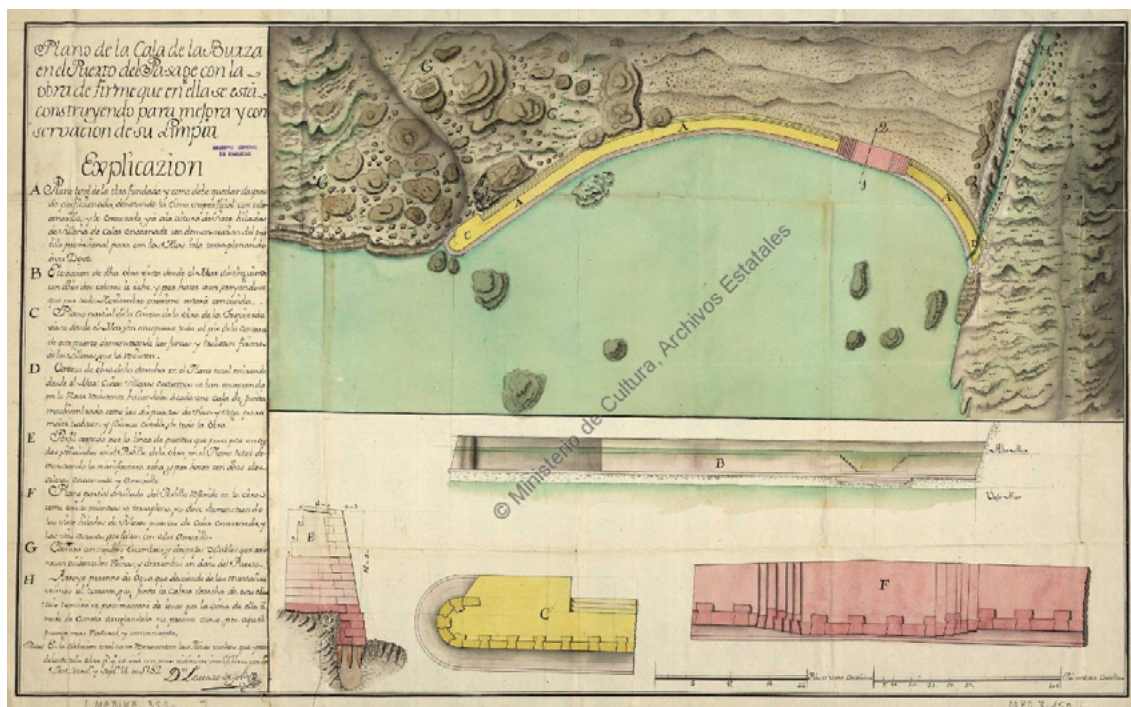
106 Fortificación que se podrá observar más adelante en el mapa de Puerto del Pasaje en 1636, según plano realizado por Gandolfo, Teixeira Albornoz y Sotto, ver [Ilustración 5](#).

cuya rebaja sería recompensada por el aumento del tráfico comercial. De este modo, esto supondría una mayor implicación de los naturales en la conservación y mantenimiento de la bahía.

La eficacia en las medidas propuestas ha sido en parte, principalmente la limpieza y vigilancia del puerto; y ordena a la Corona, que los cobros indebidos realizados en nombre de la ciudad de San Sebastián sean invertidos en mejorar el puerto. Por otra parte, se prioriza el interés de no perjudicar a San Sebastián, principalmente en la supremacía de esta ante Pasaia, debido al peso que mantienen las grandes familias en los órganos de decisión en la corte.

Junto a la puesta en marcha de un servicio de dragado eficaz, la medida correctora se encamina a regular la caída de materiales al puerto. Estos aportes de arena, piedra y barro serán a través de Txingurri y el Oiartzun, pero también a través de los arroyos y barrancos de la bocana, en especial los que caen de Calabortza (o cala de la Burza) ([Ilustración 59](#)) y de los que caen desde Sorguinarri a la cala Kondemasti. En consecuencia, las principales obras se dirigen a la construcción de diques en la boca de ambos arroyos, entre 1751 y 1752.

Ilustración 59. Plano de la cala de la Burza en el puerto del Pasage con la obra de firme que en ella se está construyendo para mejora y conservación de su limpia



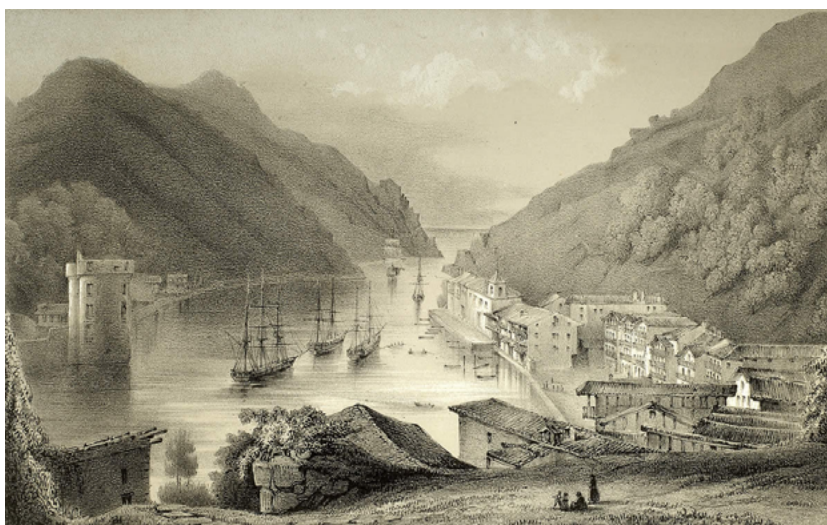
Don Lorenzo de Solís

Fuente: Material cartográfico AGS. Signatura: MPD, 07, 150. Escala [ca. 1:220]. 24 pies de vara castellana [= 9,2 cm]. San Sebastián, 18 de septiembre de 1752

Entre 1740-1780, cuando la patética situación de abandono de la dársena, por la falta de mantenimiento y por la falta de inversión en la misma de los beneficios que genera la actividad portuaria, no puede dejar de ocultarse más. Todo ello, en evidente relación con la falta de reconocimiento

político hacia las poblaciones de la ribera pasaitarra, nos informa Vargas Ponce¹⁰⁷, (documento que consideramos como el primer informe de evaluación medioambiental), es decir, tanto la financiación del dragado como la de las obras de limpieza periódicas, acabarán topando siempre con la falta de inversiones en el puerto por parte de los recaudadores de impuestos en el mismo, los Alcaldes torreros (funcionarios del Consulado de San Sebastián, que es el verdadero responsable institucional) (Zapirain Karrika y Irixa Cortes, 2011, p. 15). De tal modo que para las naves de gran calado el único lugar posible de atraque quedaba restringido al espacio entre la zona inmediatamente posterior a la Torre (tiene denominación histórica que llega hasta la actualidad “Torreatze o Torreatzea”) ([Ilustración 60](#)) y la plaza Donibane.

Ilustración 60. Torre de San Pedro. Vista tomada desde Santa Ana



Autor: Hennebutte Feillet, Blanche Grabador: Lemercier, París Imprenta: Bernain, Bayonne. Libro/ Álbum / Doc. Archivo: France et Espagne: album des deux frontieres: vues des environs de Bayonne & de St. Sebastien: album des deux frontieres: Espagne: 2e. partie (185?)

Fuente: Biblioteca de Koldo Mitxelena Kulturunea- Diputación Foral de Gipuzkoa (KM: 094 HEN FRA - PAG. 33) <http://www.albumsiglo19mendea.net/cas/palabrafichadescriptiva.php?foto=000117&codigo=117&pag=&texto=Pasaia> consultada el 12/01/2022.

107 Informe histórico-político de cuanto contiene el puerto de Pasajes, y sus incidencias desde el siglo XIII. Trabayado de orden de S. M., Madrid, 1804. Transcripción e introducción de Olaechea Labayen (1975, p. 245).

Las propuestas de solución lanzadas por Vargas Ponce, en un documento con fecha 10 de julio de 1804 (Zapirain Karrika, 2005, p. 70)¹⁰⁸, son:

- En primer lugar, y como gran novedad, segregar San Pedro de Donostia y unirlo con San Juan, para formar un único municipio.
- Equiparar el régimen del puerto con el del resto de puertos de la Corona.
- Establecer hasta dónde llega la jurisdicción de cada pueblo sobre el mar.

Más tarde, en 1805, el rey Carlos IV decreta la reorganización administrativa del puerto de Pasaia. Pone todo el puerto y ría bajo la jurisdicción de un capitán de puerto y unifica todo el territorio del puerto bajo una única jurisdicción administrativa local. Para ello segrega el barrio San Pedro de San Sebastián, uniéndose al ya independiente San Juan, y formando el municipio de Pasaia. También se fijan los límites de la nueva villa bajo cuya jurisdicción queda todo el perímetro de la ría.

No resulta difícil descubrir que tras estas decisiones existía el interés de ambas poblaciones por lograr unificar la competencia sobre las actividades que se desarrollaban en el puerto y sobre las laderas que lo rodean, control de impuestos portuarios y su inversión en obras y limpieza, habilitación para el comercio internacional y construcción de caminos tanto internos como externos (Zapirain Karrika y Irixa Cortes, 2011, p. 30). También se ordena, literalmente, que Donostia retire todo representante municipal que tuviera en el puerto, incluyendo los torreros, y se anula toda jurisdicción que la ciudad hubiera estado ejerciendo en Pasaia. Por último, se nombra al mismísimo Vargas Ponce como encargado de hacer ejecutar correctamente todas estas disposiciones (Zapirain Karrika, 2005, p. 78)¹⁰⁹.

La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728), inicia una faceta diferente en la bahía¹¹⁰, con la que cabe situar el impulso definitivo de la industria de la construcción naval a cuya sombra se produce la consolidación de los primitivos núcleos pesqueros por la relevancia en este siglo del puerto de Pasaia como base de la Compañía de Caracas: astilleros, almacenes, muelles e infraestructuras básicas, fuertes y baluartes, etc., que van a ser los elementos paisajísticos fundamentales hasta prácticamente 1870. Y también realizará tareas de limpieza.

108 También se encuentran en: Serapio Múgica, pág. 299-300.

Seis siglos de litigio sobre el dominio del Puerto de Pasajes. Informe de Vargas Ponce sobre el asunto. José Luis Bannús y Aguirre. El límite oriental de San Sebastián y el Puerto de Pasajes. Boletín de la Real Sociedad Vascongada de amigos del País. 1951. Archivo Municipal de San Sebastián. Copiador de oficios Libros 171 y 319.

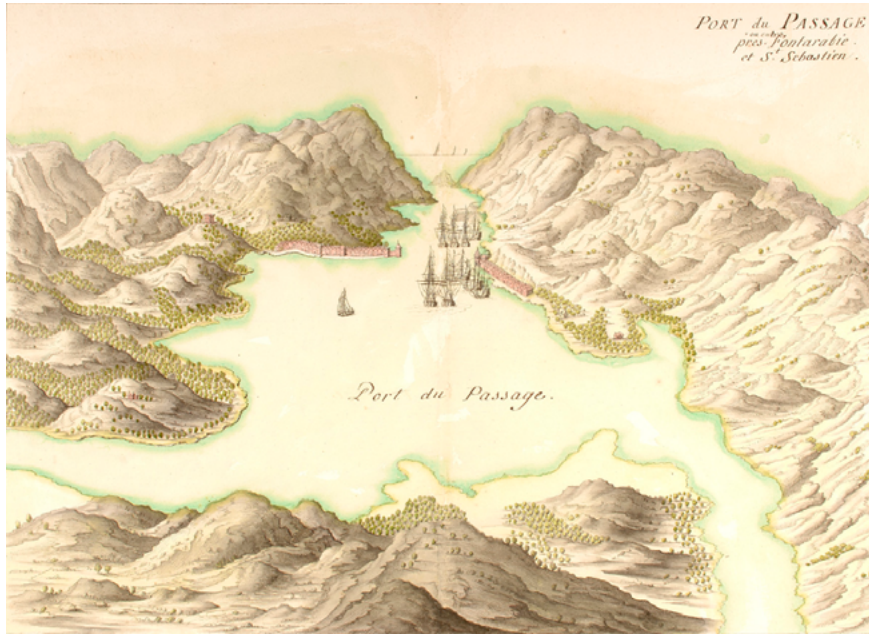
Citados en: Informe sobre la aldea y puerto de Pasajes. Fermín Muñoz Echabeguren.

<http://www.altza.net/blogak/InformeAldeayPuertoPasajes.pdf> consultada el 12/01/2022.

109 Este conflicto duró muchos años, por motivos de la dominación francesa (1808) y al respecto nos informa Serapio Múgica, pág. 301-302.

110 Guy Saupin, denomina esta época como una recomposición jerárquica de la costa cantábrica en un concurso dentro de un mundo atlántico que articula la Vieja Castilla, el noroeste de Europa y las colonias americanas (Saupin, 2016).

Ilustración 61. Puerto de Pasaia entre Fuenterrabía y San Sebastián



Fuente: Biblioteca de Koldo Mitxelena Kulturunea- Diputación Foral de Gipuzkoa N.º de documento: 3793 (17??) Descripción física: 1 grabado de 41 x 56 cm en h. de 51 x 75 cm; col.

La compañía tiene una influencia en el puerto, en dos sentidos: las obras en el puerto y la construcción naval (Zurbano Melero, 1999, p. 37). Además, en este astillero se construyeron en las décadas centrales del siglo XVIII al menos una docena de embarcaciones, fragatas en su mayor parte ([Ilustración 61](#) e [Ilustración 62](#)).

Toda esta descripción del puerto y la ciudad de la Bahía de Pasaia corresponde a una primera fase de maritimidad, en la cual desde sus orígenes esta primera unidad, puerto y ciudad, aparece como un todo. Los proyectos portuarios participan en gran medida de los urbanos y viceversa. Existe una intensa asociación espacial y una máxima interdependencia funcional, ya que es un lugar de intercambio económico y de comunicación fundamentado en el modelo de ordenamiento espacial lineal propio de las poblaciones establecidas en la bahía, gracias a una atractiva área de emplazamiento condición de encrucijada por excelencia (Vergara Durán y Foulquier, 2012, p. 10).

Ilustración 62. Pueblo de armadores (1932-1950)



Josep M. Sert. Representa la actividad constructora de los astilleros pasaitarras mediante una larga hilera de navíos. Se trata de la construcción de la Armada Invencible. Coincide con un período de grandes cambios en el territorio y transición económica, el auge de la primera industrialización debido a medidas prohibicionistas, y la reactivación del comercio.

Fuente: Museo de San Telmo.

En Pasajes San Juan se mantuvieron en servicio las gradas¹¹¹ del barrio Bizkaia, situadas en el extremo colindante con Lezo, donde se construyeron grandes navíos de guerra hasta la década de 1780. Otras gradas había en San Pedro (Oeste), unas gradas del rey y en Altza. En las gradas de la Real Compañía de Caracas continuaron construyéndose grandes navíos para la Carrera de las Indias Orientales en el período de libre tráfico de América. Así lo testifica un documento que pide permiso ante el ayuntamiento de Pasajes para la utilización del astillero de Sableo y extracción de piedra de la cantera de La Borza por operarios de la Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1778¹¹².

A partir de la crisis del sistema colonial, al que no pudo hacer frente el establecimiento en 1780 del libre comercio, del que , además, quedan excluidos los puertos vascos, la demanda de la Corona va a desaparecer definitivamente y otro tanto ocurrirá con la de las Compañías que lo monopolizaban en el pasado (Zurbano Melero, 1998, p. 329) ([Mapa 54](#)).

111 “Grada o plano inclinado que se construye de cantería a la orilla del mar o un río para fabricar embarcaciones, dándole el declivio necesario para que estas resbalen por el con facilidad, cuando ya concluidas, se botan al agua. Llámese grada de construcción, y también de carena.” (Navarrete, 1831, p. 300).

112 AMP 1672-2.

Para esta época, es importante tener en cuenta la siguiente cita: “*En la memoria del puerto de Pasaia del año 1942 descubro un artículo que habla de la historia del puerto, denominándola antigua que dice lo siguiente: [...] “Napoleón, a quien impresionaron fuertemente las condiciones del puerto, ordenó la redacción de una memoria sobre sus circunstancias y sus posibilidades”* (Rodríguez Medina, 2014, p. 81). Algún otro autor ha comentado al respecto: “*Es tal la importancia de este puerto que Napoleón I trató de fundar en él el primer arsenal y puerto comercial de Europa, ocupándose en esta colosal [revista] en los años 1808 y 1809 lo más escogido de su cuerpo de ingenieros que habían presupuestado el plan en la enorme suma de 60 millones de francos*”, transcripción tomada del plano de 1861, con anotaciones sobre la situación del puerto (Zapirain Karrika, 2007, p. 82).

En marzo de 1808, vísperas del inicio de la Guerra de la Independencia, un Comisario de Marina de Bayona, cuyo nombre ha quedado en el anonimato, redacta un informe dirigido a Napoleón informándole sobre las inmejorables condiciones de este, como puerto militar y comercial, las ventajas e inconvenientes que presentaba Pasaia como futuro puerto de refugio y base de construcción naval para la armada francesa (Unsain Azpiroz, 1999).

El informe, titulado *Memoire intéressant et très détaillé sur le beau Port du Passage*, analizaba las causas del cegamiento progresivo de la rada, de materiales desde corrientes fluviales y en general de tierra más que por el aporte de arenas desde el mar, comenta el rellenado por depósitos de Errenteria, donde constata la existencia de un anterior y antiguo puerto, los efectos de resaca o las posibilidades de aprovisionamiento de materias primas. Explica de manera técnica cómo han hecho para dibujar el plano¹¹³. Después tratan del proyecto inicial que habla de un puerto militar grande en la parte avanzada de la bahía («*Memoire intéressant et très détaillé sur le beau Port du Passage*», 1926, p. 178). El problema es que obligaría a sacar la arena para que los barcos militares puedan pasar. Hacen un análisis minucioso del puerto, de los cambios ocurridos en los últimos siglos: se estaba llenando de barro a causa de la erosión (la atribuyen sobre todo a la explotación de las montañas circundantes: tala de bosques, agricultura intensiva del maíz, etc.). Proponen obligar a cambiar la producción. Estudian también la evolución de la zona geográfica por causa de los vientos, las corrientes. Hablan de una zona entre San Sebastián y el canal de La Herrera.

113 Aunque no hemos podido tener acceso a el plano adjunto a este documento, sabemos a ciencia cierta que el documento que está en francés de 1811 es inédito, es curioso de que ninguna de las fuentes citaba como procedencia del documento el Archivo Municipal de Pasaia, a pesar de tener una copia en él mismo Archivo de Pasaia. Por otra parte, hemos buscado en los Archivos Nacionales y no hemos podido tener ninguna noticia al respecto de estos documentos, planos o movimientos para esta época que se pudieran haber realizado. Como dato interesante adjunto la Signatura, para una posible búsqueda en el Archives Nationales de Paris.: *Signatures: MAP/G//211, MAP/G//211/1/2 XVIIIe-XIXe siècles*

Recueil de plans et cartes relatifs au Croisic, à Paimbœuf, aux Sables d’Olonne, à Ré, Bordeaux, Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz et Pasajes

1. *Plan de la baie du Passage, 1811. 1/5000, gravé*

2. *Plan du projet d’un port militaire au Passage. 1/2000, par l’ingénieur des ponts et chaussées de Baudre.*

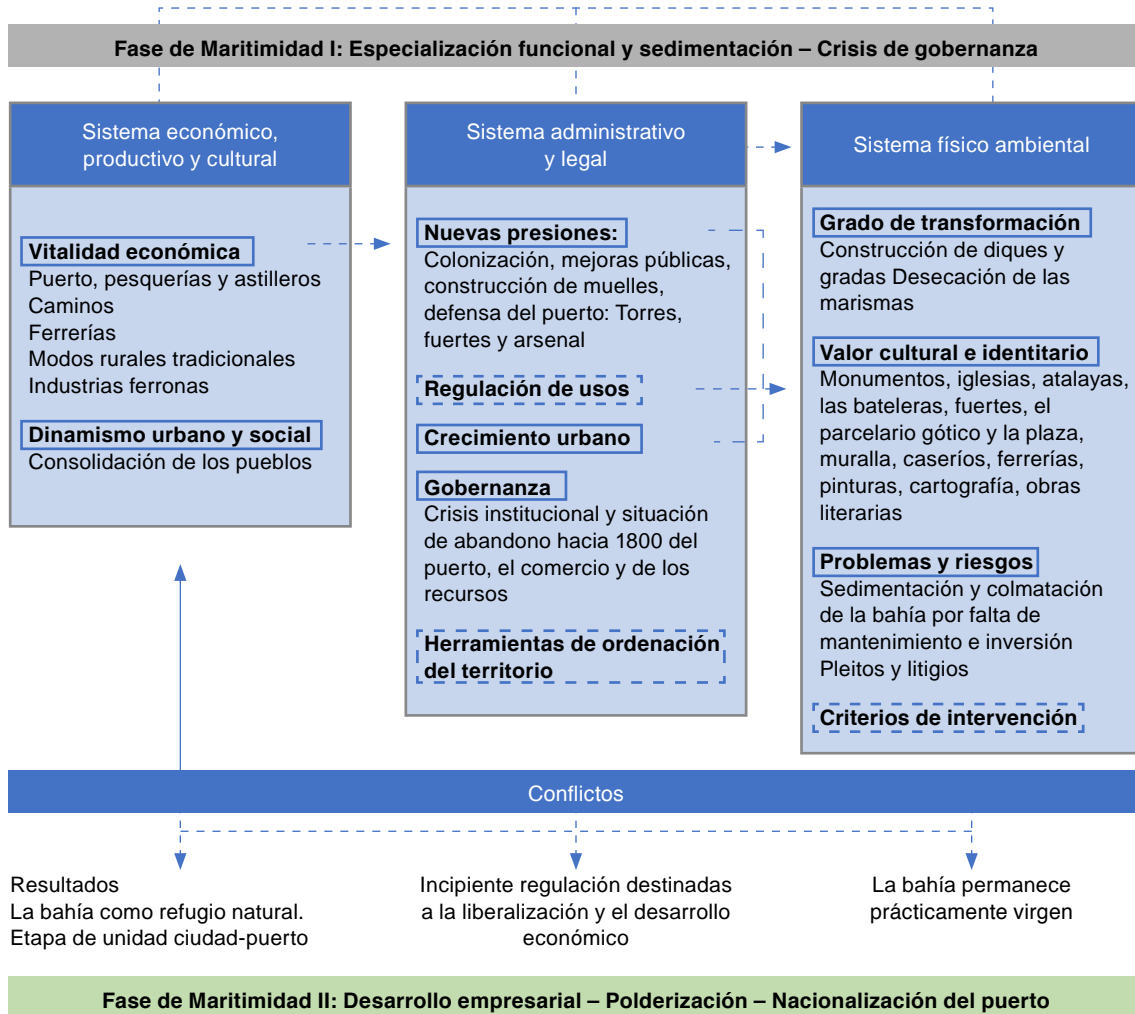
3. “*Détails de construction d’une écluse de retenue proposée dans une variante du projet général du port du Passage*”, par le même ingénieur. - 4 plans.

4. *Plan de sondes et de nivellement relatifs au projet d’un port militaire dans la baie du Passage. 1811. 1/2000. Gravé.*

Respecto al puerto, quieren hacer un puerto militar, sobre todo de refugio. Lo colocarían en la propia bocana, cerca de la salida, por la actual Calabortza, aprovechando también la fuente que hay cerca, para abastecerse de agua. Dicen que la fuerza del mar desaparece en cuanto se entra en la bocana. ¿Por qué no más adentro? Porque no hay seguridad de que haya la profundidad suficiente para sus barcos (en las mareas bajas), y quieren que en el puerto que hagan, los barcos puedan maniobrar inmediatamente y atender a cualquier urgencia, condición que no se cumple si sus barcos están anclados en el interior de la bahía. Entre las ventajas de la virtual enajenación francesa que trae a colación, el comisario incide en una característica peculiar del puerto en aquella época:

“Si el gobierno francés obtiene el puerto de Pasages los marinos fugados, indisciplinados y desertores no contarían ya con este refugio, donde ellos se creen más seguros que sobre la más bella máquina flotante del mundo. Su sensación de seguridad es allí tan grande que se casan y terminan por olvidar su patria porque ellos creen haber conseguido su libertad y el pan. Embarcan en todo tipo de buques y navegan bajo cualquier bandera. Los marinos de San Juan de Luz acceden a Pasages con la mayor seguridad y se desenvuelven como los que allí viven. Este puerto controlado por Francia será sometido a las mismas leyes que el resto del Imperio y el nuevo régimen que allí se desconoce será establecido. Ese régimen dará buenos y numerosos marinos, operarios de construcción naval, laboriosos, activos y sobrios” («Memoire intéressant et très détaillé sur le beau Port du Passage», (1926, p. 182).

Gráfico 9. Fase I: Especialización funcional y sedimentación – Crisis de gobernanza



Fuente: Elaboración propia.

Según Saupin, en el período estudiado, plantea una jerarquía portuaria y el impacto de los cambios en una primera forma de globalización dentro de las principales potencias marítimas de Europa Occidental –España, Francia e Inglaterra–. La creciente afirmación de la ruta del Atlántico Norte, el comercio intraeuropeo, el vínculo comercio-industria y el grado de integración de la agricultura, en un desarrollo a largo plazo muestra, sin embargo, que este capitalismo comercial relacional es cada vez menos autosuficiente y que busca apoyarse cada vez más en servicios especializados diversificados, lo que hace que el puerto marítimo pase de ser una interfaz simple para el transbordo de productos a convertirse en un centro financiero, a pequeña escala. Por el contrario, no parece que el desarrollo técnico del puerto comercial juegue un papel fundamental, salvo por ver algunos signos de cambio en la primera mitad del siglo XIX, con la presencia de una máxima explotación de energía humana en equipos simples representados por muelles y bodegas alineadas con edificios que combinan funciones residenciales o de almacén (Saupin, 2016) se ha mantenido como un curso de acción prioritario entre las elites comerciales.

Pasada la guerra napoleónica y restituida la independencia, se encuentra Pasaia en un estado de ruina económica, acentuada por el desvío de los fondos de limpieza del puerto a fines exclusivamente militares, la permanencia de unas infraestructuras básicas, gradas y diques de importantes dimensiones y de las habilidades en la carpintería de ribera y otros oficios relacionados con la construcción naval, son reseñadas por Miñano a mediados de los años veinte del siglo XIX. Sobre Pasaia dice que “en la parte del Oeste [barrio de San Pedro] está una grada del rey, donde se han construido [como acabamos de comprobar] algunos navíos de línea, y en la del Este la grada de la Compañía de Filipinas” (Miñano y Bedoya, 1827, Tomo VI, p. 449), lo que indica la potencialidad que aún atesora la Bahía de Pasaia para las construcciones navales, se puede apreciar en la [Ilustración 63](#).

Ilustración 63. Pasajes San Juan



Autor: Jacottet, J. Grabador: Bry, Auguste Figuras: Bayot, Adolphe Imprenta: Gihaut freres, Editeurs, Paris Libro/ Álbum / Doc. Archivo: Souvenirs des Pyrenees: nouvelle excursion: deuxieme partie (1835).

Fuente: Museo Zumalakarregi Museoa. Signatura: ZM : P,1 <http://www.albumsiglo19mendea.net/cas/palabrafichadescriptiva.php?foto=001553&codigo=1553&pag=4&texto=Pasaia> consultada el 12/01/2022.

El 17 de agosto de 1828, los Ayuntamientos y Diputados del Común de Pasaia y Errenteria envían un memorial al ministro de Marina en el que muestran, en emotivos términos, la situación de abandono de la navegación, el comercio y la construcción naval, como los recursos para la subsistencia. Solicitan fondos para acometer las necesarias obras de limpieza del puerto y, por otro lado, “que parte de los Buques de Guerra que deban construirse en el Ferrol, se fabriquen en este Real Puerto [de Pasaia], como son fragatas, corbetas y bergantines y otros, en consideración a la proximidad y razonables precios de toda suerte de materiales, que presenta este local tan proporcionado”¹¹⁴.

114 Archivo Municipal de Rentería (A.M.R.) Neg.5, Serie I, libro 5, Exp.9.

2.7. Desarrollo empresarial del puerto y alteraciones del entorno fluvio-marítimo

En el siglo XIX, algunos autores describen a Gipuzkoa principalmente como un mundo urbano de “pueblos”, “calles rectas y bien trazadas”, “murallas y portales”, “calzadas empedradas”, “casas...de cantería ó de ladrillo y...piedra sillar”. Es esa Gipuzkoa de “edificios públicos...grandiosos y magníficos” y dotada de “alumbrado público en los pueblos más crecidos” (Gorosábel, 1862, 1899; Madoz, 1846b; Múgica, 1918). Frente a este paisaje urbano, existen otras poblaciones estancadas en los modos rurales tradicionales, en los cuales: “Las tierras que se cultivan son de bastante buena calidad, y en ellas se produce mucho trigo, maíz, alubias y habas. En los últimos años ha adquirido importancia la cría de ganado vacuno”.

Ilustración 64. Pasaje San Pedro



Autor: Hornbrook, Thomas Lyde (183?) Dibujo realizado a lápiz y acuarela.
Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa.

Ilustración 65. Cultivo de maíz y calabaza junto a un puente



Autor: Hornbrook, Thomas Lyde (183?) Dibujo realizado a lápiz y acuarela. Este puente, se asemeja al de Urraire que, salvando las aguas del Urumea en Añarbe, comunicaba Errenteria con Navarra por Goizueta en la ruta que el Ayuntamiento quiso potenciar en 1540 para canalizar las exportaciones navarras a través del puerto Errenteriano.
Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa Álbum SIGLO XIX.

En los años posteriores, los autores que toman el testigo de esta postura prourbana, proburguesa y proliberal siguen un esquema perfectamente establecido. Hablan, primero, del “casco de la población” y, solo bastante más tarde, aparecen las referencias a “su jurisdicción” o a “su término”. Establecen una clara jerarquía de acuerdo con la cual se otorga indefectiblemente la prioridad al medio más urbanizado. Tanta o mayor importancia tienen los criterios de valoración que se manejan y las imágenes que se utilizan como expresivas de la población a la que se hace referencia. Solidez y grandiosidad van unidas a los cánones arquitectónicos de la Grecia Clásica, a la razón,

a la “polis”. Hay una correlación positiva entre modernidad, racionalidad y neoclasicismo cuando el Diccionario de Madoz se refiere a la “hermosa y magnífica” y que ofrece al visitante un “efecto grandioso”. El escenario arquitectónico no es sino la portada que prepara el espectador para la comprensión correcta de las bondades de un modelo económico basado en el desarrollo industrial y el comercio. Para este momento, la realidad impone un protagonismo industrial, tan evidente que lo rural no es ya solo que pase a un segundo plano expositivo; es que, con frecuencia, queda literalmente olvidado.

También es una época de crisis institucional, con el problema del traslado de las aduanas a la costa, el tráfico ilícito y la decadencia de la siderurgia tradicional por la pérdida de competitividad del hierro vasco. En palabras de Madoz, “debido a las constantes guerras que assolaban nuestro suelo, y á la competencia de productos similares importados de otros países (...), los establecimientos fabriles de Guipúzcoa fueron decayendo completamente, sin que fuera posible el renacimiento industrial por las leyes que regían por entonces en las Provincias Vascongadas..., hasta que se establecieron estas [las aduanas] en las costas y fronteras de Guipúzcoa (...). Al amparo de la paz y de las aduanas comenzó pronto á renacer la vida industrial en Guipúzcoa”¹¹⁵. Ateniéndose a una cronología precisa, entra en lo que el último de los citados define como “Industria contemporánea”. Todo da a entender que, más allá de las querencias ideológicas personales, la realidad industrial de Gipuzkoa avanza de manera inexorable.

Ilustración 66. Vista desde los barracones de la Armada: Pasaia, 1837



Autor: Hornbrook, Richard Lyde. Libro/ Álbum / Doc. Archivo: 5th. Cº. Capt[ai]n Hornbrook: R.M. [Cuaderno de láminas]. Dibujo realizado a lápiz y acuarelado. Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa (Lámina [25 b y 26])

115 Madoz, P.: óp. cit., VII, pp.496-97.

Ilustración 67. Oiartzun (Atardecer) 1962



Autor: Gaspar Montes Iturrioz (1901 - 1998)

Fuente: Museo de Bellas Artes de Araba.

Período de grandes cambios en el territorio, el auge de la primera industrialización se debe a la adopción de ciertas medidas proteccionistas y a la reactivación del comercio. En relación con nuestro análisis, corresponde a una segunda fase (ver [Gráfico 10](#)), en la cual se produce una intensificación del desarrollo portuario. Abarca el primer período de gran crecimiento de la ciudad, debido a los cambios producidos por la Revolución Industrial, la aplicación de la energía a vapor, no solo a los procesos mecánicos sino también a los medios de transporte, la aparición del ferrocarril (Alemany, 1991, pp. 85-89), la transformación de los navíos hacia embarcaciones mucho más potentes y de mayores dimensiones, que impondrán significativas adaptaciones sobre los espacios portuarios y forzarán a una primera separación del puerto respecto a la ciudad (Grindlay Moreno, 2008, p. 55). Se debe señalar que la atribución de funciones administrativas constituye un paso fundamental en el proceso de maritimización. Tales decisiones políticas participan de la jerarquización del sistema portuario nacional y evidencia, además, otra idea fundamental del desarrollo portuario: el grado de dependencia respecto a factores exógenos frente a factores endógenos (Vergara Durán y Foulquier, 2012, p. 11).

Gráfico 10. II Fase: Desarrollo empresarial

Fases de maritimidad II	Sistema económico, productivo y cultural	Sistema administrativo y legal	Sistema físico ambiental
Desarrollo empresarial: Llegada de empresas privadas al recinto portuario	Industrialización, Crecimiento comercial Especialización económica. Época de emigración y éxodo rural. Creación de infraestructuras (N-1, Ferrocarril. Tranvía)	Ley de aranceles 1841	Puerto y ciudad en expansión o etapa de crecimiento. Desecación de marismas y humedales. Conformación de Altza, Antxo, entramado urbano, equipamientos y servicios. Problemas de contaminación 1870
Polderización: Construcción de muelles, dragado y atraques en la lámina de agua (1871-1883)	Empresa Naval de Pasajes Revolución de transportes e industrialización (1864-1913). Sociedad de Fomento del puerto de Pasajes. Fortificaciones carlistas	Ley de aguas 1866	
Nacionalización del puerto: Crecimiento urbano portuario	Reversión del Puerto al Estado (1926) Flota de altura PISBE y MEIPI. Conflictos laborales y huelgas. Guerra Civil (1936-1939)	Ley de puertos 1880	Concesiones de terreno en Lezo, Errenteria, La Herrera

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 14. Número de buques que han entrado y salido en este puerto por el comercio extranjero y de América en los dos años de 1844 y 1845, según datos oficiales de la aduana

Años	Entrada					Años	Salida					
	En cada año		Año común				En cada año			Año común		
	Buques	Tripulación	Buques	Toneladas	Tripulación		Buques	Toneladas	Tripulación	Buques	Toneladas	Tripulación
1844	16	158	»	»	»	1844	12	1880	141	»	»	»
1845	31	285	»	»	»	1845	24	2273	216	»	»	»
TOTALES	48	443	24	2321	221	TOTALES	36	4153	357	18	2076	178

Fuente: (Madoz, 1846b, p. 147)

Tabla 15. Número de los que han entrado y salido por el comercio de cabotaje en los mismos años, según los datos oficiales de las Fuente: (Madoz 1846, 147) mismas aduanas

Años	Entrada					Años	Salida					
	En cada año		Año común				En cada año			Año común		
	Buques	Tripulación	Buques	Toneladas	Tripulación		Buques	Toneladas	Tripulación	Buques	Toneladas	Tripulación
1844	91	535	»	»	»	1844	87	857	500	»	»	»
1845	102	765	»	»	»	1845	99	2552	648	»	»	»
TOTALES	193	1300	96	2101	650	TOTALES	186	3409	1148	93	1704	574

Fuente: (Madoz, 1846b, p. 147)

Ilustración 68. Grabado (Correría verificada el 8 de agosto en el río Pasages, por SS.MM. y A., y demás comitiva).



Mugica 1845

Fuente: Museo Zumalakarregi

En 1840 se formó la sociedad anónima titulada “Empresa Naval de Pasaia”, la cual construía buques de vela y de vapor de todas las dimensiones en los astilleros situados en Pasaia San Juan, siendo los mismos que ocupaban la Compañía de Caracas y posteriormente de Filipinas (Ilustración 68). Su actividad duró hasta 1866. (Zurbano Melero, 1998, p. 332). En opinión de Múgica, la situación encuentra su punto de retorno tan solo cuando las Aduanas se establecen en las costas y fronteras de Gipuzkoa. Es precisamente a partir de este momento, 1841, cuando da comienzo el despegue de la “Industria Contemporánea” de la provincia en general y de la bahía en particular, vinculada al ciclo de las grandes innovaciones impulsadas por la Primera Revolución Industrial. Estas se manifiestan en muy diversos niveles. Si la revolución de la industria química acelera-

ba las transformaciones del campo, la revolución del acero, del ferrocarril y de la navegación a vapor y la aparición de los nuevos motores de cuatro tiempos (diésel) y eléctrico revolucionan el transporte, la minería y la metalurgia. Todas ellas impulsan el desarrollo de nuevos sectores productivos como el de la fabricación de automóviles y similares, la industria electrodoméstica y otras. Estas innovaciones que se producen en el mundo occidental, posibilitan la aceleración de su industrialización y, con ello, el inicio de su verdadera hegemonía mundial (González Portilla et al., 2015, p. 92). Por su parte, el desarrollo de nuevos medios de comunicación como el telégrafo, el teléfono, la radio y el fuerte desarrollo de la prensa permiten una mejor y más rápida difusión de la información. La industrialización que, durante esos años (1841-1930), vive el País Vasco entronca con este gran cambio, ver [Tabla 16](#) a [Tabla 19](#).

Tabla 16. Demostración de los artículos que han entrado en este puerto procedentes del extranjero en el año de 1845, según los datos oficiales de la misma aduana

Nomenclatura	Unidad, peso o medida	Bandera nacional	Extranjera
Acero	Libras	227	»
Alambre	id.	40768	555
Alquitrán	Arrobas	1418	54
Carbón de piedra	Quintales	»	1540
Cobre	Libras	154	13315
Herramientas	Docenas	11	19
Hierro	Quintales	38	322
Hoja de lata	Libras	9148	»
Latón	id.	»	592
Loza	Piezas	256	543
Maquinaria	Libras	6415	»
Productos químicos	id.	7	3350
Quincalla	id.	33	4
Tablas	Número	6837	3803
Efectos varios (valor)	Rs. vn.	14698	12035
Valor total de estos artículos		459,869	272,083
Derechos que han pagado		33,787	66,858

Fuente: (Madoz, 1846b, p. 147)

Tabla 17. Artículos que han salido de este puerto en el año 1844 para el extranjero, según los datos oficiales de la misma aduana

Nomenclatura	Unidad, peso o medida	Cantidades
Carne salada	Arrobas	6
Galleta	id.	32
Queso	id.	1
Vino	id.	20
Total valor de estos art.	Rs. vn.	1394

Fuente: (Madoz 1846, 147)

Tabla 18. Artículos que han salido de este puerto para otros de América en el año 1844, según los datos oficiales de la misma aduana

Nomenclatura	Unidad, peso o medida	Cantidades
Acero	Arrobas	168
Armas de fuego	Número	354
Hierro	Quintales	676
Vino	Arrobas	1630
Total valor de estos art.	Rs. vn.	151,840

Fuente: (Madoz 1846b, 147)

Tabla 19. Demostración del valor total de los diferentes artículos que han entrado y salido en este puerto por el comercio de cabotaje en los dos años de 1844 y 1845, según los datos oficiales de la misma aduana

		Mercaderías del reino	Mercaderías del extranjero	Mercaderías de América	Total	Año común
		Rs. vn.	Rs. vn.	Rs. vn.	Rs. vn.	Rs. vn.
Cabotaje de entrada	1844	677719	169070	8306	855095	»
	1845	711526	288564	2960	1003050	»
	Totales	1389245	457634	11266	1858145	920072
Cabotaje de salida	1844	551157	23150	»	574307	»
	1845	767056	49573	96	816725	»
	Totales	1318213	72723	96	1391032	695516
Principales artículos de importación por cabotaje del reino			Principales artículos de exportación por cabotaje del reino			
Aceite	Hierro	Aguardiente				
Aguardiente	Madera de construcción	Carbón de piedra				
Armas de fuego	Maíz	Clavazón				
Carbón de piedra	Sidra	Duelas				
Cascos vacíos	Tablazón	Hierro				
Duelas	Trigo	Jarcia				
Extranjeros	De América	Extranjeros	De América			
Acero	Azúcar	Jarcia	Chocolate			
Alambre	Café	Tablas				
Bacalao	Maderas finas					
Maquinaria						
Perchas						
Tablas y tablones						

Fuente: (Madoz, 1846b, p. 148)

A mediados del siglo XIX Pasaia era un puerto fundamentalmente importador desde donde, gracias al ferrocarril, se distribuían los más variados artículos hacia un hinterland cada vez más amplio. Según Madoz, el alambre, la hoja de lata, la maquinaria y las tablas constituían una parte muy importante de las importaciones que provenían del estado español lo mismo que el aceite, el trigo y el maíz, en cambio el cobre, los productos químicos y el carbón de piedra procedían del exterior y productos coloniales como el café, el azúcar y las maderas finas de América. El grueso principal de las exportaciones lo formaban las galletas, el vino y la carne salada, hacia Europa y vino, hierro, armas de fuego y acero como también el chocolate enviado a América.

El traslado de las aduanas a la costa traerá consigo el aumento de flujo de mercancías a través de los caminos y la consiguiente reactivación del comercio produce que los capitales propios y foráneos acudan a fabricar in situ los artículos de consumo que antes entraban de Francia, al amparo de la zona de libre comercio. El mercado nacional quedaba abierto para las manufacturas provinciales. Comienza a surgir un incipiente tejido industrial y el comercio, aunque pierde su condición de motor en favor de una floreciente industria, mantiene una gran importancia en estos primeros años del siglo XX. Es importante remarcar que la industrialización se inicia en los sectores papeleros y textil. Las inversiones no se dirigen hacia la siderurgia, ya que la competencia exterior impide su desarrollo en la provincia. Con la decadencia de las ferrerías, no se crean nuevas empresas en Oiartzun, pues una ley, el tratado de límites de 1846, impide el establecimiento de industrias, por motivos de defensa a menos de diez kilómetros de la frontera, lo que beneficia a la localidad de Errenteria. La ferrería de Fandería se modernizó y nuevas industrias comienzan a surgir.

La construcción naval guipuzcoana, en las décadas centrales del siglo XIX, era una industria atrasada y basada en las tecnologías clásicas de la navegación a vela, que ya no satisfacía las necesidades y aspiraciones de las compañías navieras locales, que encontraron en el arancel de 1841 la posibilidad de importar vapores de casco de hierro y acero. La incapacidad técnica, la sujeción a técnicas o modelos constructivos atrasados, la crisis y decadencia de una siderurgia tradicional debido a la pérdida de competitividad del hierro vasco, parecen algunas de las causas del fracaso del sector tradicional. En 1868 se llega a la abolición del derecho diferencial de bandera (Zurbano Melero, 1998, p. 335). En torno al puerto ([Mapa 55](#)) hubo una mejora en el calado y la accesibilidad a los muelles, se crearon depósitos y almacenes, como también se produjo una nueva organización que abarcó cuestiones de armamento de los muelles (grúas, cargaderos, etc.). Estos cambios generan una modernización y un crecimiento en cuanto al tráfico de tránsito y a las mercancías industriales. El trazado del tranvía de San Sebastián a Pasaia y Errenteria, de forma paralela al puerto, como también la llegada del Ferrocarril del Norte, es un factor importante en la configuración del territorio. Por otra parte, existe una falta de apoyo sólido de todas las fuerzas vivas provinciales, como también de la administración estatal de Isabel II. A nivel local, la Diputación y las Juntas Generales llevaron a cabo algunas obras de modernización del puerto.

Ilustración 69. Alza, Renteria, and Lezo, from Sketches of scenery in the Basque provinces of Spain, with a selection of national music ..., pub. 1838 (hand coloured engraving).



Henry Wilkinson

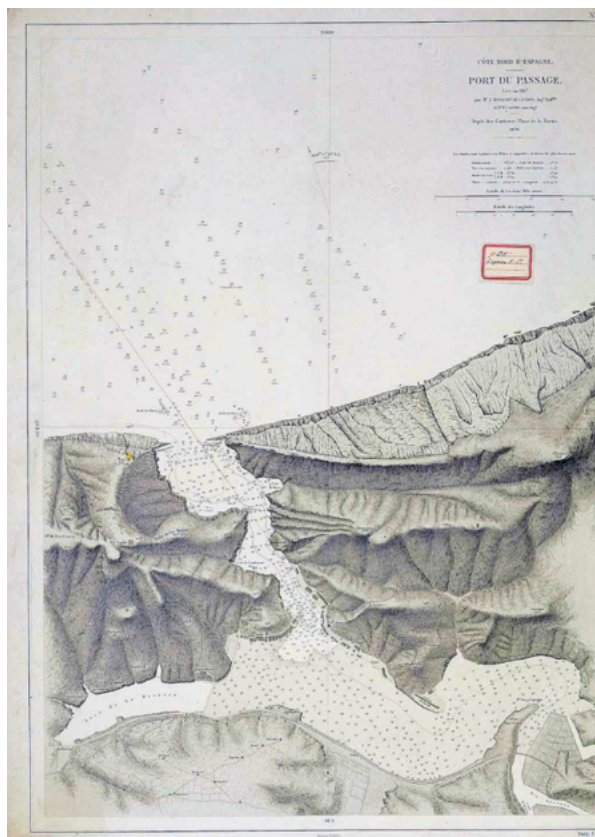
Fuente: [https://www.meisterdrucke.es/impresion-art%C3%ADstica/Henry-Wilkinson/381722/Alza,-Renteria-y-Lezo,-de-Sketches-of-scenery-en-las-provincias-vascas-de-Espa%C3%B1a,-con-una-selecci%C3%B3n-de-m%C3%BAsica-nacional-...-pub.-1838-\(grabado-a-mano\).html](https://www.meisterdrucke.es/impresion-art%C3%ADstica/Henry-Wilkinson/381722/Alza,-Renteria-y-Lezo,-de-Sketches-of-scenery-en-las-provincias-vascas-de-Espa%C3%B1a,-con-una-selecci%C3%B3n-de-m%C3%BAsica-nacional-...-pub.-1838-(grabado-a-mano).html) consultada el 12/01/2022.

Se trata de la época que va desde 1841 a 1863, denominado como período de transición económica. En el área inmediata al puerto se fundaron una serie de industrias orientadas a bienes de consumo. Algunas fábricas de Errenteria contaban con instalaciones dependientes en el término municipal de Lezo. Este fue el caso de la *Sociedad de Tejidos de Lino*, que había instalado ocho telares de hilo y otras industrias en Errenteria y la fundición de metales en la península de Capuchinos denominada La Real Compañía Asturiana de Minas (1853) e instalada sobre los terrenos del antiguo convento de capuchinos destruido en la I guerra carlista, explotaba en Gipuzkoa las minas de zinc de Oñate e Irún, además era dueña de los yacimientos de hierro de Oiartzun, de las fábricas de albayalde y minio de Errenteria, y plomo de Capuchinos.

En el propio Pasaia se creó una cordelería anexa al astillero de Bordalaborda (c. 1840) y la fábrica de cerámicas y porcelanas Bagnols en San Juan (1851). Su ubicación se realiza en las proximidades del punto de aprovisionamiento, como es su puerto (Zurbano Melero, 1999, p. 41).

Además, construye un pabellón de laminación, tenía embarcadero y almacenes propios para minerales en el puerto.

Ilustración 70. Côte Nord d'Espagne: Port du Passage levé en 1867



Par Mr. A. Bouquet de la Grye, Ingr. Hydphé. et Mr. E. Caspar sous Ingr. ; gravé par A. Gerin ; écrit par F. Lefèvre. Fuente: BIBLIOTECA DIGITAL HISPÁNICA. Escala: [Ca. 1:7.500]. Echele de un demi Mille marin [= 12,2 cm] <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000022055> consultada el 12/01/2022.

El paso de esta vía de comunicación a la altura de Antxo motivó el encauzamiento de la regata de Molinao, para dirigirla hacia el puente construido al efecto. Y en la misma dinámica habría que colocar el paso del ferrocarril. Fundamentalmente las vías llegaron hasta el propio puerto, para facilitar el traspaso de las mercancías de un medio al otro. En 1863, la construcción del puente del ferrocarril sobre el río Oiartzun fue el definitivo espaldarazo a la pérdida de la vocación portuaria de Errenteria, imposibilitando el paso de los navíos que, por otra parte, no podían navegar hacía décadas por el canal de la Rentería debido al enfangamiento de su cauce. Todo este movimiento acarrea la desecación de la marisma sobre la que hoy se asienta Antxo, como se ve en la [Ilustración 74](#) (Zapirain Karrika, 2005, p. 104).

Ilustración 71. Vue du port de Pasajes de San Juan en Espagne



Gustave-Henri Colin

Fuente: Colección particular <http://www.artnet.com/artists/gustave-henri-colin/vue-du-port-de-pasajes-de-san-juan-en-espagne-XVhsikHx2Aq8JUn-1KJzJw2> consultada el 12/01/2022.

A escala mundial, se produce una revolución general de los transportes, tanto terrestres como marítimos, con la introducción de la máquina de vapor, la hélice y, los cascos de los barcos serán mixtos (metálicos, hierros y acero). Estos cambios tecnológicos implican cambios en el puerto, mejores condiciones de calado y accesibilidad de los muelles. Los surgimientos de líneas regulares de navegación hacen necesarios cambios en conceptos tales como la reducción de las estadías en los puertos, o la necesidad de muelles convenientemente armados de medios de carga y descarga, depósitos y almacenes. Ello lleva aparejado una nueva organización en los puertos que abarca desde cuestiones de armamento (grúas, cargaderos, depósitos de combustible, etc.) hasta la organización de las faenas portuarias, pasando por unas comunicaciones fluidas con los medios terrestres (Larrínaga Rodríguez, 2006, p. 55; Zurbano Melero, 1999, p. 43). Es aquí donde se va a diferenciar del puerto de San Sebastián. Debido a la designación como capital provincial en 1854 provoca un cambio de importancia en la organización administrativa que repercutirá de forma especial en la comarca. Por otra parte, se incrementa el perfil que se modela con las funciones de tráfico de tránsito y sobre todo del industrial, en el que concurrirán mercancías pesadas y voluminosas en la espaciosa Bahía de Pasaia.

También se producen cambios institucionales. La integración de los mercados internacionales implicó la aparición de nuevos modelos de gobernanza portuaria, cuyo objetivo era incrementar la competitividad, fortaleciendo las potencialidades de las comunidades portuarias en expansión (Castillo-Hidalgo y Valdaliso, 2016, p. 59). La gestión de los puertos recaía en el Ministerio de la Marina, siguiendo las Ordenanzas generales de la Armada de 1793, el control aduanero era responsabilidad de los agentes del Ministerio de Hacienda mientras que los proyectos de reforma de

las infraestructuras era competencia del Ministerio de Fomento a través de sus jefaturas provinciales desde 1851. Se trataba, por lo tanto, de unos modelos de administración muy centralizados y con una escasa autonomía para el desarrollo de las potencialidades de cada puerto respecto de su hinterland y su conectividad exterior. En 1853 comienza una activa política de fomento por parte de las instancias provinciales en torno al puerto, fomento que, en ocasiones, también es impulsado por la iniciativa privada. 1861, 1866, 1868-70, ... son distintos años en los que las actas de Juntas y Diputación recogen estos proyectos. Con posterioridad, en los años 80 y 90 del siglo XIX estas y otras obras, que han ido configurando gran parte de la fisonomía del puerto actual y su entorno, son puestas en práctica y aún superadas.

Otro hecho relevante está relacionado con la propia administración municipal de la villa pasaitarra. Desde 1807 ésta contaba con dos alcaldes, que asumían plenos poderes en cada barrio. Con el paso del tiempo, esta separación administrativa se hace más marcada. Así, durante los años 60 y 70 del siglo XIX, los libros de actas municipales recogen propuestas para disolver la unión entre ambos barrios pasaitarras. De hecho, esta unión se hallaba bastante debilitada, pues todo indica que ambos contaban con administraciones separadas y con su propia tesorería. También hay que destacar el proceso de desanexión emprendido por la población de Altza, ya que supone la presencia de un nuevo ente municipal que incidirá en las reclamaciones jurisdiccionales en torno al puerto.

Ilustración 72. Entrada de la Bahía de Pasaia



Autor: Moynet, J. Grabador: Laplante, C. (1879) Imagen tomada a partir de una fotografía de Laurent.

Fuente: Untzi Museoa = Museo Naval (UM: PLANERO)

<http://www.albumsiglo19mendea.net/cas/palabrafichadescriptiva.php?foto=000227&codigo=227&pag=&texto=Pasaia> consultada el 12/01/2022.

Así, en 1855 la Diputación de Gipuzkoa construía ya un nuevo camino para el puerto de Pasaia y las Juntas Generales de la provincia discutían en 1861 los medios de financiar las obras, autorizándose a la Diputación para que “señalase con la superioridad la cantidad que con el objeto indicado Guipúzcoa ha de aprontar y los plazos en que se haya de verificar su entrega”. La complejidad administrativa del puerto de Pasaia, en la que tenía sustanciales competencias la Administración Central, contribuiría lo suyo a retrasar la adaptación del puerto. Así lo sugiere la decisión de las Juntas de 1869, que acordaron pedir al Estado la plena jurisdicción sobre Pasaia, con “los arbitrios que en él percibe el estado y la propiedad absoluta de las obras y de los terrenos que se ganasen al mar”.

La autorización llegó por ley de 1870 y, de hecho, antes de la Guerra Carlista se organizó la Sociedad de Fomento del puerto de Pasaia, promocionada por la Diputación, pero los estudios, que se encargaron a Manuel Peironcely, no se llevaron a cabo hasta después de la contienda (Montero, 1996, p. 97). En otro orden de cosas, fue declarado de interés provincial a petición de los diputados forales. Pasaia es el único puerto español importante que fue dado en concesión a una sociedad privada para que lo construyera y explotara (Alemany, 1991, p. 215), ([Ilustración 72](#), [Ilustración 73](#)) En el año 1864, se inaugura el ferrocarril Madrid-Irún y entre 1866 y 1867 se termina la carretera de Lezo¹¹⁶ a Errenteria, que se completará entre los años 1879-81 con el tramo Lezo-Donibane.

Ilustración 73. Le port



Gustave-Henri Colin

Fuente: Colección particular <https://www.invaluable.com/auction-lot/gustave-colin-1828-1910-le-port-101-c-l6ne9t0fng> consultada el 12/01/2022.

116 Aquí se produce una inflexión clara y determinante en el momento en el que se inicia la industrialización. Precisamente fue la llegada del ferrocarril lo que aceleró el paso de Lezo al flujo de desarrollo industrial que iba a transformar por completo Gipuzkoa (Herrerías Moratinos y Zaldúa Goena, 2009, p. 22).

El 3 de agosto de 1866, se dicta una ley¹¹⁷ por la quedaban en propiedad de la provincia los terrenos que se ganasen al mar con las obras de mejora del puerto de Pasaia. Esta ley, en su título I, capítulo I, al estudiar las aguas del mar, comienza a perfilar aquello que deba entenderse como zona marítimo-terrestre de dominio público e interés nacional. Por su parte, la Ley de Aguas de 13 de junio de 1879 no reguló dentro de ella lo concerniente a aguas marítimas. A pesar de que en origen el sistema costero aparece regulado unitariamente, incorporando aguas terrestres y marítimas, la reformulación de la regulación del litoral en función de las demandas económicas no tardará en llegar: desde 1880, su ordenación y gestión quedará integrada en la política de puertos, entendidos como el motor del litoral. La posibilidad de desecar los humedales quedó ya regulada en 1866, permitiendo que los suelos pantanosos o sin uso alguno en las desembocaduras de los ríos fuesen utilizados para ensanches urbanísticos, construcción de astilleros o emplazamiento de nuevas industrias, siempre y cuando el bien particular no afectase al bien general. En 1918 se subvencionará, siempre que su destino final sea el uso agrícola y no entre en conflicto con el desarrollo urbano.

Dotado ya del apoyo de la vía férrea, se construye en 1871 el primer muelle de Ancho, obra del ingeniero Peironcely. En este mismo año la Diputación, que había recibido del Estado la explotación del puerto, transfiere sus derechos a la Sociedad General del Puerto de Pasaia y se produce una primera privatización.

Es en este punto que se produce la distribución de funciones entre Pasaia y San Sebastián: la bahía industrial en Pasaia, con las actividades pesadas, y la bahía ciudadana en San Sebastián, para las vacaciones de la Corte y la alta burguesía del Estado liberal español. Es el final de la tercera Guerra Carlista, aunque ya se venía apuntando desde la llegada del ferrocarril de Madrid a San Sebastián en 1864. Hubo varios proyectos promovidos por la burguesía donostiarra alentados luego por la llegada de la Reina Isabel II a darse baños de ola. Aunque esto parezca anecdótico, marca el cambio de perspectiva de la burguesía, que entonces ve la necesidad de preservar La Concha como zona residencial y para recibir a la Corte que llegaba en ferrocarril desde Madrid. Respondiendo al empuje de las nuevas clases acomodadas, y tras la favorable experiencia obtenida en el ensanche de San Sebastián, el arquitecto Osinalde proyecta en 1883 la nueva expansión de Pasaia Ancho en los terrenos de la vega de la ría de Molinao ([Ilustración 74](#)), propiedad del Duque de Mandas.

117 Para una mejor comprensión de la legislación, de esta fecha en adelante, es importante hacer referencia a la [Ilustración 162](#).

Ilustración 74. Plano de los terrenos del Molinao

*Autor: Osinalde, José Clemente (1883) Escala de 1:1000 y en metros.
Fuente: Archivo General de Gipuzkoa (AGG-GAO: DM 18,44).*

Por la filosofía que inspira el proyecto, por el lugar que ocupa y por las gentes que lo pueblan, Pasajes Ancho se constituye en el centro neurálgico que la creciente actividad industrial y portuaria empezaba a necesitar, favorecido por el hecho de que el ferrocarril del Norte llegaba hasta esa zona. El complejo industrial que la explotación del puerto genera obliga a planificar su correspondiente ciudad residencial paralela. De la magnitud de ese crecimiento acelerado nos da idea el hecho de que en 1898 Pasaia cuenta con unos 2.500 habitantes y en solo 20 años alcanza los 4.000 que le alojan casi exclusivamente en el nuevo ensanche de Ancho. Las transformaciones industriales, lo mismo que la construcción de los ferrocarriles, provocaron cambios decisivos en el territorio, la aparición de nuevas maquinarias, de nuevas técnicas de navegación y las nuevas posibilidades de comercialización de la pesca generarían cambios sustanciales en todo el litoral, afectado también por el nuevo tipo de empresas nacidas con la revolución industrial (Montero, 1996, p. 105). Posiblemente, la convivencia de esquemas tradicionales y de nuevos comportamientos sería otra de las características de este proceso, producido a distintos ritmos en las diferentes zonas.

En 1871 se constituyó una *Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes*, con intervención de la Diputación, con el fin de iniciar obras de acondicionamiento y mejora del puerto y para la explotación de sus instalaciones, en régimen de concesión de obras públicas. La sociedad se comprometió a realizar las obras en tres fases. Comenzaron las obras entre 1876 y 1883, período en el que se realizó una infraestructura portuaria básica, mediante muelles lineales en la zona de Ancho, con el dragado correspondiente de sus accesos, enlazado con el ferrocarril del Norte y dotado de algunos almacenes, grúas manuales y de vapor. Se plantean posibilidades de expansión tanto del área de

flotación abrigada a través de dragados, como del área terrestre, sobre diferentes terrenos ganados al mar. Constituyen asimismo, un factor de desarrollo y localización de industrias, almacenes y depósitos de combustibles, de maderas, etc. Surge también una nueva función del puerto en torno al comercio de los vinos. Hacia 1878 hubo un movimiento de tráfico de 50.000 toneladas de importación y 7.000 de exportación, lo que da 57.000 toneladas de movimiento total. El año 1872 hubo un movimiento total de 42.000 toneladas, existiendo en favor de 1878 un aumento, a pesar de que las obras, en nada han podido contribuir a ese aumento, puesto que no están aún a disposición de hacer uso de ellas (Picavea, 1879, pp. 18-19). El problema fue que la Corporación provincial estaba quebrantada por las guerras civiles y desangrado su erario por los cuantiosos gastos producidos.

Las Juntas Generales y la Diputación de Gipuzkoa van a ser los cauces institucionales de este nuevo espíritu, que, por otro lado, pondrá fin a la secular relegación de Pasaia. Además, las elites provinciales van a comprender que es a ellos a quienes, ante la ausencia de inversiones en obras públicas por parte del Estado, les corresponde llevarla adelante. (Zurbano Melero, 1999, p. 47).

El Diputado provincial Picavea comenta la importancia que tiene el puerto para San Sebastián y lo que importa es que las comunicaciones entre ambos sean rápidas, frecuentes y baratas. “Además sería conveniente utilizar los medios de comunicación descubiertos últimamente por la ciencia, como el teléfono (...) Desde el puente de Santa Catalina hasta los nuevos almacenes de Paságes, se podría establecer una cañería de barro, común a todos los hilos del teléfono que se quieran establecer, y desde el puente, otras varias cañerías que pasaran por las calles principales para que de esa forma puedan establecer cada comerciante en su propio escritorio, un hilo telefónico, (...) conectado con los dependientes que tenga en Paságes” (Picavea, 1879, p. 26).

Cambia la sociedad, cambian las mentalidades, cambian los tipos de relación, cambia la vida política. En definitiva, todo el país se transforma en un proceso que se podría definir como de “modernización”. Una modernización o un cambio que afecta también y de manera acusada, al mundo marítimo y a su vida social. Es a finales del siglo XIX y principios del XX cuando los astilleros y las navieras se convierten en uno de los sectores más dinámicos de la economía vasca; cuando el crecimiento del tráfico marítimo, al compás del desarrollo industrial, transforma los principales puertos, que deben ser ampliados y remozados; cuando la industria de conservas y salazón se mecaniza y se orienta, cada vez más, al mercado nacional y exterior, dando trabajo a una mano de obra cada vez más numerosa; y es, sobre todo, cuando también el mundo de la pesca vive un importante proceso de transformación y cambio (Luengo Teixidor, 1996, p. 113).

La Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 declara a Pasaia como puerto de interés general de segundo orden. En 1884 una nueva sociedad, la *Sociedad General del Puerto de Pasaia*, sustituye a la de Fomento y se encarga, tras ciertas dificultades financieras, de realizar las obras de la segunda

fase (Luengo Teixidor, 1990, p. 66). Es aquí donde aparece el barón de Ezpeleta, quien después de muchas conferencias y proposiciones a la Diputación, logra formar una Sociedad con capital en gran parte francés. La Sociedad tendrá su domicilio en San Sebastián. Residirá en París un Comité de Dirección Administrativa. La duración de la Sociedad se fija en setenta y siete años a contar desde el 1 de julio de 1884 hasta el 12 de mayo de 1960. Expirado el plazo de los 90 años, el Estado entrará a percibir íntegramente los derechos de descarga, pasando a ser propiedad suya los fondeaderos, muelles y demás obras de servicio público y quedando la provincia en el pleno disfrute de los almacenes y construcciones de uso privado existentes sobre los terrenos ganados al mar.

Entre 1884 y 1893 se construyeron las obras del segundo grupo, muelles de ribera en la margen occidental del canal, un remolcador, el aumento de profundidad del primer dragado, un segundo dragado de la bahía, una dársena de flotación en La Herrera, un muelle de ribera en la bahía, un dique de carena en San Pedro. Con la navegación a vela se destinaban a la sirga muelles en el canal, y se construían para el tráfico muelles en la bahía en la parte de Bortalaborda, porque se suponía que allí iba a terminar el ferrocarril de Irurzun a Pasaia.

La transformación operada es considerable. Las importantes expectativas que se venían gestando en los siglos anteriores sobre el puerto, comienzan a consolidarse con el primer impulso de la industrialización y en la medida también en que se abandona definitivamente la opción de San Sebastián como ciudad portuaria. La comparación entre los mapas de 1780 ([Mapa 54](#)) y 1850 ([Mapa 55](#)) resalta con claridad la magnitud de las transformaciones:

- Se han ganado a la bahía importantes superficies en el dique de carena, en San Pedro; en la ensenada de La Herrera, en los muelles del Sur, de Ancho y Trasatlántico. En la vega de Molinao, y en los terrenos del antiguo convento de Capuchinos.
- Las obras de dragado han reducido la superficie de marisma que se concentra en torno al canal de la Real Compañía Asturiana de Minas, a la desembocadura de la regata de Molinao y una pequeña porción junto al dique de la carena. (donde se instalaría un fondeadero para los buques quedarían amarrados a boyas).
- Los trazados paralelos del ferrocarril (en 1864, este puente cerró definitivamente el acceso de las embarcaciones a los muelles de Errenteria) y de la carretera general (1887-1890) delimitan contundentemente el ámbito portuario al Sur de la bahía, estructurando lo que será hasta la actualidad el eje de relación fundamental con el resto de la comarca. Conectada con él, e interrumpida a su paso por el casco de Lezo, se encuentra ya realizada la conexión entre Donibane y Errenteria. Se aprecia igualmente el nuevo camino que conecta San Pedro y Herrera con San Sebastián (1828).
- La malla de caminos rurales se mantiene sensiblemente igual, destacando la pérdida de importancia de la antigua calzada real en favor de la nueva carretera ([Ilustración 75](#)).

Ilustración 75. Errenteria 1868



*A la izquierda se observa el recién estrenado ferrocarril (1864). En un lugar destacado aparece la nueva calle de la Carretera (hoy Viteri) muy aligerada de tráfico, pero concurrida de paseantes a pesar de ser a la vez Carretera General. Esta calle contribuiría en los años siguientes el principal eje de ensanche de la población.
Fuente: Biblioteca de Koldo Mitxelena Kulturunea- Diputación Foral de Gipuzkoa (Lámina 87)*

Todo esto trae aparejada la creación de numerosos almacenes y depósitos para carbones, maderas, etc. junto a los muelles que se alquilaban a las empresas comerciales e industriales. Destaca en Donibane el fuerte impacto que produce la cordelería, junto al caserío de Bordalaborda, ver [Ilustración 76](#), (resalta por su parcela alargada). La industria naval tradicional tiene su continuación en los astilleros, presentes en el barrio de Vizcaya desde 1840, constituyendo el primer suelo industrial de Pasaia.

Entre la nueva carretera y la bahía se encuentran ya completamente formalizadas a lo largo de más de 700 m las instalaciones correspondientes a los muelles del Sur y de Ancho. Y en la vega de Molinao, segregada ya de la marisma por las obras del ferrocarril, se localiza un pequeño grupo de edificaciones junto al caserío Eskalantegui, dos construcciones más junto a la carretera que después serán incluidas en las alineaciones del Plan de Osinalde. Al fondo de la vega, la primitiva fundición de la actual Luzuriaga. Fuera ya del término municipal, destaca la reestructuración del casco urbano de Errenteria y las instalaciones de la Real Compañía Asturiana de Minas (1859), fábrica de fundición de metales en la península de Capuchinos, en Errenteria.

Ilustración 76. Plano general: abastecimiento de aguas a la villa de Errenteria



Fuente: Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa (AHPG.: 3/003066, fol. 114r(3ªfoliación)). Libro/ Álbum / Doc. Archivo: [Escribanías-notarías públicas de Errenteria: 1872] [Notario Teodoro Gamón]. Expediente: Pliego de condiciones, plano y presupuesto para el aprovisionamiento de aguas de Errenteria. Escala de 1:5000 y en metros. <http://www.albumsiglo19mendea.net/cas/fichadescriptiva.php?foto=003804&codigo=3804&pag=14&texto=Cartograf%EDa-Planos>, consultada el 12/01/2022.

La transformación principal ha consistido en la preparación del territorio a la medida de las nuevas necesidades que el primer proceso industrializador va a requerir, sin que ello produzca, de momento, modificaciones de importancia en los núcleos urbanos preexistentes ([Ilustración 76](#)). Trae aparejado la reutilización constante de espacios y la ocupación extensiva de los mismos, sin separarse de las viviendas, cohabitando distintas industrias e instalaciones en el mismo lugar, incluso, solapándose unas con otras (Zapirain Karrika y Irixoa Cortes, 2011, p. 39).

Ilustración 77. Iglesia de Lezo.



Darío de Regoyos.

Fuente: Museo de Bellas Artes de Bilbao. N.º Inventario: 82/134.

Una fuente de referencia de la época es la colección de recortes de prensa que va desde la última guerra carlista hasta el comienzo del siglo XX, un período trascendental en la historia de Altza que coincide con su nacimiento y desarrollo como entidad municipal, y los procesos de urbanización e industrialización (Casa de Cultura Casares y Seminario de Historia de Altza, 2008). El contenido de las crónicas es de lo más variado e interesante: temas de índole militar, de administración municipal, el renacimiento del puerto de Pasaia, la importancia del agua corriente, la implantación del alumbrado, la anexión de Antxo a Pasaia, los problemas de salud en las marismas de Molinao, notas culturales como las celebraciones de romerías, sociales y crónicas de sucesos como diluvios, desprendimientos de tierras, que interceptaron la carretera, las vías férreas o enfermedades como la varicela y el tifus. Como la referida: el 24-06-1879, El Urumea(...) *Para que San Sebastián siga siendo el punto de residencia preferido de los comerciantes e industriales de dentro y fuera de la población, y que el vecino puerto de Pasajes en vez de ser un contrario nuestro, venga a ser un elemento más de prosperidad para esta Ciudad, hay que pensar seriamente y antes que pase mucho tiempo, en abrir una ancha y hermosa calle con buenos andenes y árboles por ambos lados, que proporcione cómodo, fácil y rápido acceso entre aquel puerto y esta población, para lo cual habrá que hacer un gran desmonte en la parte de Miracruz o atravesarlo por medio de un túnel en lo más elevado y trinchera por la parte de acá, porque la cuesta que ahora hay es demasiado larga y penosa, y todavía más tratándose de una calle que ha de ser de continua comunicación. Esto habría de hacerse antes que establezcan el tranvía y se hagan más obras en sus inmediaciones, porque ya después será poco*

menos que imposible hacer esas reformas. O la referida el 03-11-1880, El Urumea: Hora es ya de que el vecindario de San Sebastián y las corporaciones que representan los intereses permanentes de la ciudad, empiecen a fijar sus miradas con más atención que hasta el día, en el nuevo puerto de a dos pasos de nuestra casa está en vísperas de entrar en pleno período de explotación. Hubo un tiempo en que la prensa de San Sebastián debatió extensamente, y por espacio de largos años, las múltiples cuestiones que se relacionaban con la rehabilitación del puerto de Pasajes; (...) el comercio y el capital de la ciudad en su inmensa mayoría comprendió que no iba a crearse en Pasajes un rival sino “complemento” necesario, “una extensión de la ciudad misma” y los capitales de la ciudad accedieron a asegurar el éxito de esa obra que será en lo porvenir una de las que más honran a Gipuzkoa.

El Eco de San Sebastián, 29-12-1883: (...) acerca de un litigio histórico administrativo a la vez, de cuya resolución dependen en gran parte el porvenir de los dos pueblos de Pasajes, el de Alza, y también aunque indirectamente los de Lezo y Rentería. Debido al gran incremento que ha adquirido el puerto de Pasajes desde hace algunos años se han beneficiado de él las dos villas de San Juan y San Pedro y en especial Alza. (...) rico barrio rural, viendo la progresiva importancia que iba adquiriendo, presento el poderoso argumento y no pretexto del abandono con que miraban entonces nuestro Ayuntamiento a la parte rural, y presentándosele una ocasión para entablar demanda de separación (la de una simple y casi fútil cuestión de aguas), reclamo su autonomía y protegida por la ley, se declaró en villa independiente de esta ciudad, con Ayuntamiento propio. (...) En vista de esto, Alza, ha reclamado constantemente como existentes en su jurisdicción municipal, los muelles, docks y edificios creados por la Sociedad de Fomento, especialmente desde su separación de esta Ciudad, y en cambio Pasajes deniega dicho derecho y reclama a su vez los terrenos precitados. (...) Solo diremos, por no haber ningún inconveniente en ello, que los de Pasajes, capitaneados por el Sr. Marqués de Seoane, han presentado ahora la cuestión bajo otro punto de vista muy importante y complicado. Dicen, que todo terreno bañado por el mar pertenece a la nación; que los muelles, docks y edificios levantados por la Sociedad de Fomento, lo están en terrenos ganados a la bahía de Pasajes, y que por consiguiente el Gobierno es el dueño y quien debe resolver la cuestión en plena libertad...y su resolución dependerá de la interpretación que se dé a las leyes de marina y aguas. (Casa de Cultura Casares y Seminario de Historia de Altza, 2008, pp. 12, 15 y 28-30). Las historias nos muestran que los conflictos y temáticas todavía se llevan a cabo, el fallo en este caso fue resolutorio por una sentencia del Consejo de Estado, fecha 21 de junio de 1890 que Ancho pertenece a Pasajes, y que Alza queda sin lo que puede decirse que era su sostén. Por otra parte, es en esta época cuando Ancho hace un intento de independencia, pero que no se puede llevar a cabo porque no llegaban a 2.000 habitantes.

Según La Voz de Guipúzcoa, 27-06-1885: Varios suscritores que residen en Pasajes Ancho, nos llaman la atención hacia el malísimo estado en que se encuentran los terrenos de Molinao, situados frente a la estación de ferrocarril. De suyo y bajo pantanoso aquel terreno, se encuentra

con abundantes aguas estancadas, cuya libre salida se ha cerrado a consecuencia de las obras que se ejecutan esta temporada, y en la estación presente son un peligro para la salud pública. Si aquellas charcas continúan inficionando la atmósfera con sus emanaciones, las calenturas no tardaran en presentarse en aquellas inmediaciones. Llamamos la atención de quien corresponda para que se ponga remedio al mal que se nos denuncia.

La Unión Vascongada 28-11-1898: El mejoramiento del alumbrado público en Pasajes, Alza y Lezo, será sustituyendo los actuales faroles de petróleo de que se sirvan, por las lámparas incandescentes (...) La compañía anónima se denominará “Sociedad Eléctrica Arditurri”.

(Casa de Cultura Casares y Seminario de Historia de Alza, 2008, pp. 36 y 118).

En la década de 1890 se inicia una época de crisis para el puerto y la gestión portuaria ([Ilustración 78](#)). Es ahora cuando se aplica el arancel proteccionista de 1891, la subida de los cambios, la denuncia de los tratados de comercio con Francia, la invasión de las epidemias, la Guerra de Cuba y, por último, las disensiones y pleitos con la Diputación y con particulares (Dirección del puerto de Pasajes, 1942, p. 12).

Se produce una crisis en la gestión y paralización de las obras, hasta la década de 1910. La Diputación Foral refuerza entonces su tutela y control sobre diversos aspectos portuarios desde 1901, formando parte del Consejo de Administración. Ya entrado el siglo XX, el gran aumento de tráfico comercial, que obliga a la continua inversión en nuevas obras y equipamientos, provoca problemas económicos a la Sociedad General. Se empieza a pensar, por ello, en la posibilidad de adelantar la reversión del puerto al Estado (1910), y que este se haga cargo de la explotación.

Ilustración 78. La passe de Pasagès, c. 1896.

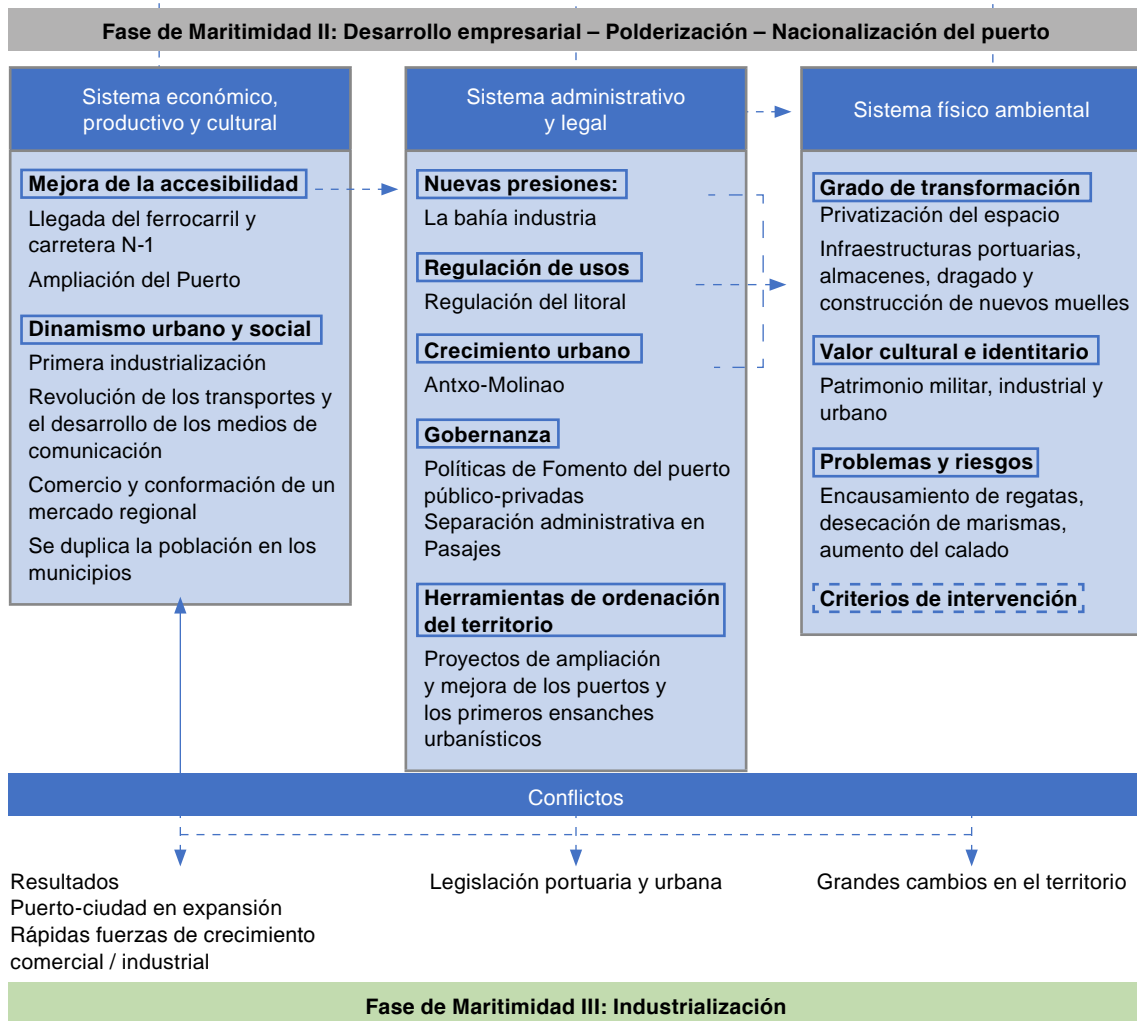


Gustave Colin

Fuente: Museo de Bellas Artes de Arras.

A partir del momento en el que el puerto pasa a manos del Estado, cambia su consideración de interés general de primer orden. Debido a que sus obras de ampliación eran costeadas por el Estado, numerosos pueblos, villas y ciudades portuarias presionaron para obtener esta categoría de interés general de primer orden, pero solo unos pocos tuvieron proyectos y obras importantes (Guimerá Ravina, 2006, p. 127).

Gráfico 11. Fase II: Desarrollo empresarial – Polderización – Nacionalización del puerto



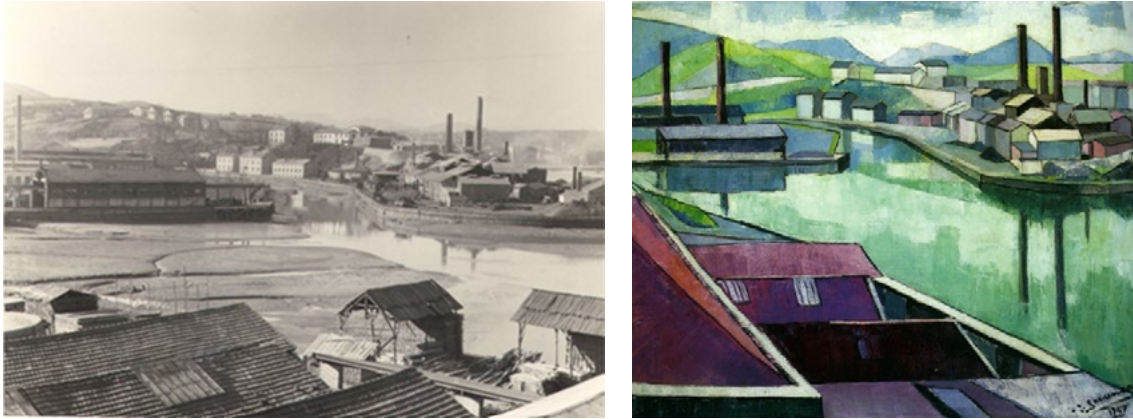
Fuente: Elaboración propia.

Durante esta fase de nacionalización del puerto se hace evidente un desarrollo del sistema fabril asociado: Real Cía. Asturiana de Minas ([Ilustración 79](#) e [Ilustración 80](#)), Petróleos en Molinao, Construcción Naval en Pasaia y Lezo, Fundiciones, Astilleros, etc....industria pesquera en La Herrera y expansión comercial por la exportación y el coupage de vinos españoles que se reexportan a Francia y a América. Las exportaciones de minerales de hierro entre 1901 y 1914, con cuotas cercanas a las 200.000 toneladas exportadas entre 1906 y 1907, no supondrán sino un parcheo a la mala situación comercial del puerto. En 1913, las salidas se componen de un 58% de minerales, un 23% de vinos que han consolidado un tráfico de exportación hacia América, productos de primera elaboración –alquitranes, asfaltos, resinas– y cementos suponen el 17 %, y tan solo un 1% son otros productos industriales, principalmente papeleros y textiles. Pasaia ha perdido buena parte de su tráfico internacional e incluso el pequeño puerto de San Sebastián compite con él en cabotaje (Zurbano Melero, 1999, p. 51).

El desarrollo industrial comienza a causar problemas medioambientales desde sus inicios. Así, en 1893 la Junta de Sanidad y el Ayuntamiento de Errenteria aperciben a la Papelera Vasco-Belga (posteriormente llamada Española), a Fabril Lanera y a la destilería La margarita, que “no infecten las aguas del río Oiartzun con sustancias nocivas procedentes de sus industrias”. O a la denuncia del Ayuntamiento en 1904 a la anterior fábrica de alcoholes “por los residuos insanos que se vierten al río”.

En 1906 se habilitó por la *Sociedad General del Puerto de Pasaia* un “varadero de costado” en la zona del astillero del rey, en el barrio de San Pedro, al que acudía buena parte de la flota guipuzcoana a efectuar estas operaciones de carena y reparación de los cascos. A finales de los años veinte, se fundarían otros varaderos en la zona de Lezo, conocidos como *Varaderos Andrés-Enea*. En este momento surge *Astilleros Karrpard* (1905-1914), que arrendará los terrenos y el varadero en la zona del astillero del rey. Esta empresa debe su importancia a que atiende a una demanda nueva, la deportiva. Los ilustres visitantes veraniegos de San Sebastián, con la realeza a la cabeza, y las actividades de regatas desplegadas desde el Real Club Náutico de San Sebastián, van a demandar unas embarcaciones que, si bien fueron en principio importadas del extranjero, rápidamente van a ser fabricadas en Pasaia (Zurbano Melero, 1998, p. 338). La firma *Astilleros Andonaegui* (1910-1930), se establece en la zona próxima al varadero de costado y a la Parroquia de San Pedro (Trintxer y Aran Eder de Pasaia), lugar donde se irán localizando una serie de talleres de reparaciones de buques, máquinas y calderas, complementando las construcciones de vapores y embarcaciones de pequeño porte de pesca y mercantes (Zurbano Melero, 1998, pp. 339-340).

Ilustración 79. Mirada desde Lezo hacia 1908



*Se aprecia la fábrica de la Real Compañía Asturiana de Minas en la península de Capuchinos, Errenteria (antiguamente se llamaba Matxingo). Fuente: Imagen postal tomada de PARES (Archivo Histórico Provincial de Araba).
Mirada de José Gracenea Aguirregomezorta. Fábrica de Pasajes (1959). Museo de San Telmo. Pintor impresionista. N° inventario: P-000678*

Ilustración 80. Vista aérea de Lezo y la península de Capuchinos en Errenteria 1908



*Se aprecia la fábrica de la Real Compañía Asturiana de Minas en la península de Capuchinos (Errenteria).
Fuente: Imagen postal tomada del Archivo Municipal de Errenteria (AMR).*

La Casa Mamelena de San Sebastián también dispone en 1917 de un taller de reparación y construcción naval en San Pedro. Junto a la firma Ascorreta, completarán el elenco de talleres de construcción y reparación de la flota de vapores arrastreros, astilleros¹¹⁸ como Eraso y San Juan (Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, 1919, p. 28). Esta crisis se acentúa hacia el año 1917 cuando, al estar próximo a alcanzarse el tope de 500.000 toneladas anuales de tráfico, la sociedad, por imposición del contrato de concesión, estaba obligada a iniciar las obras de la tercera fase, cosa que no estaba dispuesta a hacer. La polémica se recrudece. El puerto no responde a las necesidades del tráfico que sustenta y las organizaciones económicas afectadas, sobre todo patronales, expresan su protesta y piden que el Estado se haga cargo del puerto y realice las necesarias obras de modernización (dragado, instalaciones...). Habrá que esperar todavía dos años más para que se inicien en serio los conciertos para la reversión, trámites que comienzan en 1919 y en los que intervienen los tres organismos interesados: la propia sociedad, la Diputación y el Estado, a través del Ministerio de Fomento¹¹⁹. Con lentitud, parsimonia y grandes dificultades debieron realizarse estas negociaciones ya que, hasta 1927, el Estado no se hizo cargo del puerto (Luengo Teixidor, 1990, p. 67).

118 Para un mayor estudio sobre los astilleros ver (Aguirre Sorondo, 1997, pp. 163-175).

119 Archivo de San Sebastián. Signatura H-03837-17. Acuerdos del Ayuntamiento de San Sebastián y Ayuntamientos de Guipúzcoa en apoyo de la reversión del puerto de Pasajes al Estado. Véase el Real Decreto Ley de Reversión al Estado del puerto de Pasajes de 21 de mayo 1925, Gaceta de Madrid de 22 de mayo de 1925.

Tabla 20. Descripción del tráfico en toneladas 1919-1918 y diferencias

Mercancías	En 1919	En 1918	Diferencias en 1919	
			En más	En menos
Importación				
Carbón extranjero	10.554		10.554	
Carbón nacional	101.086	111.237		10.151
Minerales	18.090	148.760		130.670
Cereales	11.626	15.350		3.724
Vinos	13.050	10.512	2.538	
Copra	3.795	3.044	751	
Maderas	11.719	11.672	47	
Pasta de madera	20.079	21.717		1.638
Abonos minerales	3.654	8.403		4.749
Mercancías generales	42.888	39.616	3.272	
Totales importación	236.541	370.311	17.162	150.932
Exportación				
Minerales	736	1.136		400
Vinos	79.239	26.126	53.113	
Papel	3.016	4.566		1.550
Resina	11.186	11.66	10.020	
Cemento	5.481	4.568	913	
Mercancías generales	29.276	25.944	3.332	
Totales exportación	128.934	63.506	67.378	1.950
Total	365.475	433.817	84.540	152.882
				84.540
		Menos tráfico en 1919		68.342

Fuente: (Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, 1920, p. 8)

Terminada la guerra, y por tanto, suspendida la importación de minerales con destino a Francia, ha sufrido una disminución de importancia el tráfico del puerto, ([Tabla 20](#) y [Tabla 21](#)). Sin embargo, y gracias a la considerable exportación de vinos que se ha desarrollado hacia los países del Norte y a que el ferrocarril sigue surtiendo sus depósitos de carbón de esta región con carbones que recibe en Pasajes, se ha mantenido en proporciones muy superiores a lo que hacía presagiar la considerable reducción de la producción mundial, habiéndose llegado a la cifra de 365.475 toneladas, superior al promedio de los últimos años de normalidad, anteriores a la guerra.

Tabla 21. Movimiento de los principales ramos del tráfico en el quinquenio de 1918 a 1919 en toneladas

Importación	1915	1916	1917	1918	1919
Carbón extranjero	13.165	15.418	1.772		10.554
Carbón nacional	41.182	49.746	50.498	111.237	101.086
Minerales	7.863	6.577	202.520	148.760	18.090
Cereales	28.432	18.127	6.815	15.350	11.626
Vinos	5.638	7.052	23.228	10.512	13.050
Copra	3.356	2.763	3.563	3.044	3.795
Maderas	15.578	17.672	7.185	11.672	11.719
Pasta de madera	29.738	51.550	16.451	21.717	20.079
Abonos minerales	18.880	32.274	10.176	8.403	3.654
Mercancías generales	34.582	34.913	56.831	39.616	42.888
Exportación					
Minerales	8.948	3.750	25.225	1.136	736
Vinos	6.416	14.454	40.362	26.126	79.239
Papel	4.234	3.492	4.735	4.566	3.016
Resina	6.081	5.156	3.399	1.166	11.186
Cemento	19.457	11.158	12.384	4.568	5.481
Mercancías generales	19.775	26.585	34.045	25.944	29.276
Total	263.325	300.687	499.189	433.817	365.475

Fuente: (Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, 1920, p. 9)

Un texto de la época refleja las dificultades existentes: “*La experiencia que se ha tenido en este puerto de régimen de concesión no ha sido satisfactoria. Las obras de un puerto, por lo general son tan caras y elevadas de coste que desbordan el marco de una empresa privada, sus recursos propios apenas si dan para la conservación y es casi imposible que den para construir las obras nuevas: algo similar está ocurriendo en los Ferrocarriles, en los que para sus mejoras y ampliaciones ha habido necesidad de la intervención económica del Estado*” (Guerra Clemente, 1930, p. 24).

Ilustración 81. Veleros y vapores en el muelle de Molinao de Pasai San Pedro (Circa 1900)



Fuente: GONZALEZ GALARZA, Gregorio (*Zegama, Gipuzkoa 1869 - Donostia / San Sebastián, Gipuzkoa 1948*). Museo San Telmo. N.º inventario: F-005246.

Durante todos estos años, los gastos de mantenimiento que efectúa la *Sociedad General* permanecen estancados, pese al continuo aumento de los beneficios y del tráfico. Las instalaciones portuarias se resienten, sin duda de ello. Por eso, cuando en 1942 se publiquen las primeras Memorias del puerto tras la reversión, la nueva Junta escribe que tuvo que sostener el tráfico “con unas instalaciones arcaicas y en un estado de conservación lamentable” (Dirección del puerto de Pasajes, 1942, p. 14).

Las únicas instalaciones que, según los textos de la época, parecen estar en buenas condiciones son las de carácter privado. La Sociedad General del Puerto seguía la política de otorgar, con carácter de concesión, algunos muelles o terrenos a empresas privadas, que eran las encargadas del equipamiento y mantenimiento de los mismos (Luengo Teixidor, 1990, p. 68). Los astilleros guipuzcoanos mantienen hasta la Primera Guerra Mundial unas pautas caracterizadas por su apego a las construcciones de embarcaciones pequeñas y medianas, de vela y madera, de factura tradicional, que corresponden a un mercado local y en general del litoral Cantábrico y Atlántico español, que atiende a las demandas de las actividades pesqueras, de tránsito en bahías y rías, de tráfico costero y de recreo, manteniéndose ajenas, en cierta medida, a los procesos que se daban en algunos de los países centrales de la industrialización donde una siderurgia y una industria mecánica potente originaba una moderna construcción naval (Zurbano Melero, 1998, p. 340).

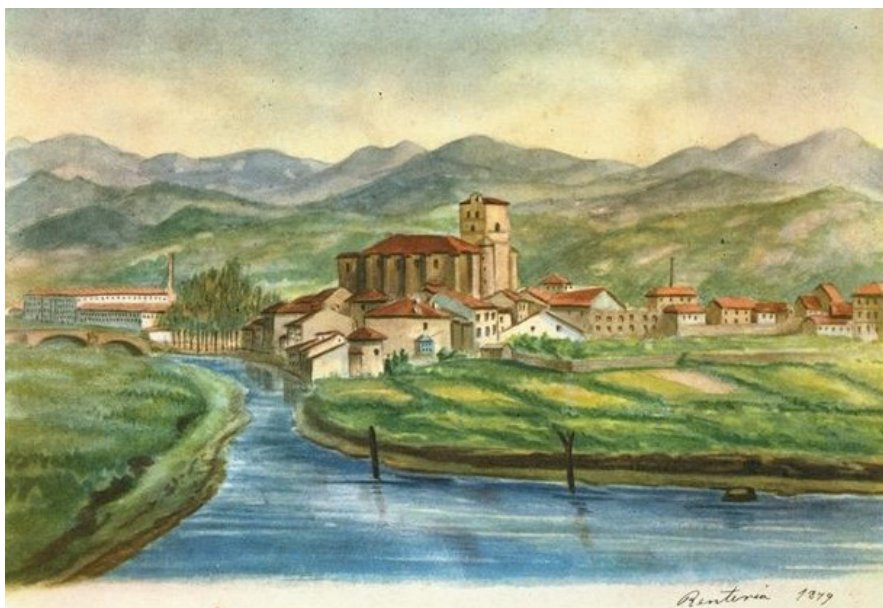
**Ilustración 82. Vista general de Pasai San Pedro desde Jaizkibel
(posterior a 1913)**



Fuente: GONZALEZ GALARZA, Gregorio (Zegama, Gipuzkoa 1869 - Donostia / San Sebastián, Gipuzkoa 1948). Museo San Telmo. N.º inventario: F-005631. Se aprecia el municipio de San Pedro y los astilleros.

A este respecto, mostramos, según una revista de la época, el testimonio que brinda la Sociedad Anónima Astilleros Eraso que tiene sus talleres en Pasajes San Pedro, ocupan una extensión de 11.500m² y consta de amplios talleres, perfectamente dotados, distribuidos en cinco grandes naves y una campa apta para nuevas edificaciones proyectadas, ver [Ilustración 82](#). En sus departamentos de carpintería, fundición, calderería y almacenes, encuentran ocupación 150 obreros, para la construcción de buques pesqueros de todas clases y tamaños, remolcadores y barcos aljibes para la marina de guerra. Pero la industria de construcción naval sufre una honda crisis, y los Astilleros Eraso han tenido que pensar en dedicar sus actividades a manifestaciones de la industria metalúrgica, ya que sus talleres están capacitados para ello. Obedece por tanto, a la inexorable ley de la renovación, modificando su industria, adaptándola a las necesidades y contingencias del mercado («Astilleros Eraso S. A.», 1935, p. 29).

Ilustración 83. Vista del casco urbano en 1879.



Acuarela de Laureano Gordón. Vista del casco urbano en 1879. Al fondo a la izquierda, en Ugarice, más allá de la Alameda, destaca el gran edificio de la Sociedad de Tejidos de Lino, la fábrica grande.

Fuente: Archivo histórico de Errenteria.

Las principales concesiones que se otorgaron fueron, según los libros de Registro de Sociedades Mercantiles: a la Real Compañía Asturiana de Minas (un muelle, en 1879, y un cargadero de mineral, en 1920); a la Sociedad propietaria de almacenes de Lezo-Pasaia (unas marismas, en 1919, y un muelle, en 1922); a la Sociedad de Muelles y Almacenes para vapores de pesca, Pasajes (un muelle en 1920); y a la P.Y.S.B.E. (un muelle en 1920) (Luengo Teixidor, 1990, p. 68). La industria en Lezo presentó a partir de ese momento dos zonas bien diferenciadas: por un lado, la industria ubicada en la zona portuaria gracias a las concesiones de terreno; y, por otro, las que se disputaban el limitado espacio existente entre la estación del ferrocarril y el puerto en el límite con Errenteria (Herrerías Moratinos y Zaldúa Goena, 2009, p. 63). Es en esta época cuando comienza a haber cambios en las orillas de Lezo, pasando a formar parte del desarrollo industrial y portuario de la bahía. Los primeros en instalarse en los terrenos ganados al mar en Lezo fueron las empresas siguientes: Varaderos de Andrés Parayuelo y la Sociedad Almacenes de Lezo y Pasajes. En 1919, y retomando la tradición de construcción y reparación de embarcaciones que había existido en el pasado, el puerto otorgó la concesión de una zona de marisma comprendida entre la charca denominada “La Pesquera” y la Bahía de Pasaia a Andrés Sáez de Parayuelo y a Félix Gorospe.

**Ilustración 84. La ensenada de La Herrera con Pasai Antxo al fondo
(Circa 1930)**



Fuente: GONZALEZ GALARZA, Gregorio (Zegama, Gipuzkoa 1869 - Donostia / San Sebastián, Gipuzkoa 1948). Museo San Telmo. N.º inventario: F-005619. Al frente, iglesia de San Pedro. Al fondo, muelle Avanzado de Antxo.

Diez años más tarde, en 1929, la empresa presentó un proyecto de mejora de las rampas de acceso de las embarcaciones a sus almacenes. En 1922 el ingeniero José María Seminario, en nombre de la Sociedad que nos ocupa redactó un proyecto reformado para la construcción de un muelle en la Bahía de Pasaia en la confluencia con el río Oiartzun. El futuro muelle se ubicaría en terrenos frente a la Real Compañía Asturiana. El muelle se planteó en dos zonas bien diferenciadas: una con un fondo de arena y limos y la otra, en la que afloraba la roca, por lo que la cimentación tuvo que ser diferente en cada una de ellas. Más tarde, Manuel de Acha Gaviña arrendó en 1930 a la Sociedad Almacenes de Lezo-Pasajes una finca de 5.000m² de terreno creando Aserraderos de Lezo, con ello disfrutaría de una servidumbre de paso y transporte a través del sistema de vías que existía entre la estación de Lezo-Rentería y la citada bahía. Como complemento se pactó la utilización del muelle de atraque de Almacenes de Lezo-Pasajes para la descarga o carga de mercancías. Su actividad principal se basaba en la transformación de maderas coloniales de muy difícil acarreo por vía terrestre. Para hacer más cómodo su trabajo, consiguió un permiso en el mismo año para instalar un cabrestante y así sacar los trozos de madera del agua o de la gabarra (Herrerías Moratinos y Zaldúa Goena, 2009, p. 80). Dinámicas que se puede ver de manifiesto en el [Mapa 57](#), referido a 1926 y en la evolución del tráfico del comercio al por mayor ([Tabla 22](#)) que se ha desarrollado en condiciones normales, a pesar de los precios en cuanto al negocio del vino, debido a la reducción de la cosecha en general y la contribución de las exportaciones a Francia y Cuba que disminuyeron; Bélgica, Alemania y Holanda, que aumentaron, pero que el total del tráfico en 1929 se redujo a la mitad, ver [Tabla 23](#).

Tabla 22. Descripción del tráfico en toneladas 1927-1926 y diferencias

Mercancías	En 1927	En 1926	Diferencias en 1927	
			En más	En menos
Importación				
Carbón extranjero	137.068	65.691	71.377	
Carbón nacional	105.285	148.208		42.923
Minerales	12.846	16.318		3.472
Cereales	14.354	15.091		737
Vinos	417	312	105	
Copra	3.866	4.508		642
Maderas	63.393	39.344	24.049	
Pasta de madera	36.926	41.227		4.301
Abonos minerales	25.425	29.475		
Mercancías generales	122.526	75.120	47.406	4.050
Total importación	522.106	435.294	142.937	56.125
Exportación				
Minerales	1.289	6.730		5.441
Vinos	12.543	14.879		2.336
Papel	4.831	4.309	522	
Resina	7.306	9.012		1.706
Cemento	35.712	26.258	9.454	
Mercancías generales	83.700	20.416	63.284	
Total exportación	145.381	81.604	73.260	9.483
Total	667.487	516.898	216.197	65.608
			65.608	
		Menos tráfico en 1927	150.589	

Fuente: (Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, 1928, pp. 5 y 6)

Se manifiesta además una crisis de la construcción, que se ha agudizado en la capital y en toda la provincia, como consecuencia de la desvalorización de la propiedad y el decaimiento de actividad en los centros urbanos de la provincia. Todo el sector, carpinterías, fábricas de ladrillos, canteras de pizarra, fábricas de cemento, etc. se siente especialmente afectado; sin embargo, industrias como el cemento, buscan la colocación de sus productos en el resto de España, y la intensificación de las grandes obras hidráulicas amortiguan en gran parte los efectos de la crisis, como se puede observar en la [Tabla 22](#).

Tabla 23. Exportación de vino tinto (litros) en pipas por Pasajes

	1928	1929
Alemania	10.709	124.271
Argentina	42.053	38.907
Bélgica	279.208	307.304
Colombia		2.250
Cuba	564.828	305.478
China	2.475	3.475
Fernando Poo	1.000	
Filipinas	22.670	5.000
Francia	9.040.004	4.257.797
Holanda	70.673	96.385
Inglaterra	1.050	708
México	261.344	365.644
Uruguay	211.336	184.382
Total	10.507.350	5.691.601

Fuente: (Cámara de Comercio de Guipúzcoa, 1930, p. 13)

Es para esta época que la navegación de cabotaje en el puerto de San Sebastián presenta un aumento en el tonelaje de arqueos y de peso de mercancías entradas, en cambio el aumento en número de buques ha sido más considerable aún en Pasajes, que este año ha sobrepasado en la navegación de cabotaje, al puerto de San Sebastián, según se ve en la siguiente [Tabla 24](#), expresivo del número de buques en régimen de cabotaje, entradas y salidas.

Tabla 24. Navegación de cabotaje en los puertos de San Sebastián y Pasajes 1926-1929

	San Sebastián			Pasajes		
	Entradas	Salidas	Total	Entradas	Salidas	Total
1929	412	614	1.026	576	671	1.247
1928	439	576	1.015	425	487	912
1927	578	717	1.295	456	462	918
1926	432	674	1.106	435	439	874

Fuente: (Cámara de Comercio de Guipúzcoa, 1930, p. 16)

Tabla 25. Toneladas de arqueo (cabotaje)

	San Sebastián		Pasajes	
	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas
1929	51.417	70.966	344.537	589.805
1928	48.193	68.393	208.083	312.339
1927	74.113	69.785	206.543	282.855
1926	44.917	59.402	154.441	186.460

Fuente: (Cámara de Comercio de Guipúzcoa, 1930, p. 17)

Tabla 26. Toneladas de mercancías cargadas y descargadas en régimen de cabotaje

	San Sebastián		Pasajes	
	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas
1929	142.675	48.107	195.189	84.130
1928	93.929	33.328	141.990	60.786
1927	112.135	61.045	157.121	47.051
1926	145.718	32.308	160.501	42.079

Fuente: (Cámara de Comercio de Guipúzcoa, 1930, p. 17)

Aunque en número de buques se hallan equiparados ambos puertos, en tonelaje de arqueo, sobrepasa mucho Pasajes a San Sebastián, [Tabla 25](#), por el mayor tonelaje medio por buque, que en Pasajes es de 800 a 900 toneladas, contra 100 a 120 en San Sebastián. Es por medio de estos indicadores, número de buques, tonelaje de arqueo y mercancías, [Tabla 26](#), que el movimiento de cabotaje ha sido mucho más intenso en Pasajes, en el año 1929 que el anterior, debido a la competencia de las tarifas de las más importantes compañías navieras que sirven el puerto, la rebaja de los fletes, los cuales hacía que fuera preferido, aumentando con ello considerablemente el tráfico (Cámara de Comercio de Guipúzcoa, 1930, p. 17); para concluir, comentar que la navegación del puerto de San Sebastián, carece de importancia en relación con la de Pasajes, realizándose por buques de mayor tonelaje, con un promedio de 1.500 toneladas por buque.

Tabla 27. Movimiento general del tráfico en Pasajes 1926-1929

	Toneladas cargadas	Descargadas	Total	Aumento
1929	213.807	619.084	832.891	99.495
1928	173.874	559.522	733.396	65.909
1927	145.381	522.106	667.487	150.589
1926	81.604	435.294	516.898	

Fuente: (Cámara de Comercio de Guipúzcoa, 1930, p. 18)

Y este aumento se debe a las facilidades y buen servicio prestado por la Junta de Obras, [Tabla 27](#), colocando a Pasajes en un lugar importante entre los puertos nacionales y un referente en la provincia. La [Tabla 28](#), muestra una nueva clasificación que se realiza en la contabilidad de los movimientos comerciales.

Tabla 28. Movimiento por clase de comercio

Descargadas	En 1929	En 1928	Diferencias en 1929	
			En más	En menos
Cabotaje	220.505	148.708	71.797	
Gran cabotaje	314.752	343.216		28.464
Altura	83.827	67.598	16.229	
Total descargadas	619.084	559.522	88.026	28.464
Cargadas				
Cabotaje	165.962	128.033	37.929	
Gran cabotaje	45.963	41.780	4.183	
Altura	1.882	4.061		2.179
Total cargadas	213.807	173.874	42.112	2.179
Movimiento Total	832.891	733.396	130.138	30.643
			30.643	
Más tráfico en 1929			99.495	

Fuente: (Cámara de Comercio de Guipúzcoa, 1930, p. 137)

Referido a los movimientos de pesca en general, sobre los bancos de Terranova, para este año en concreto, ha sido mala en relación con el año anterior, pero se hace constar por parte de la PYSBE que el año 1928 había sido muy satisfactoria y sobrepasó el término medio de pesca mundial. A pesar de esta diferencia registrada, la media de pesca está por encima de la extranjera y su vapor

“Vendaval” (ver imagen en el [Mapa 57](#)), se ha colocado en tercera posición entre todos los pesqueros, extranjeros y nacionales.

Otras causas, como la preparación del bacalao en la factoría de Pasajes, influyen negativamente a causa de los calores excesivos del verano, lo que justifica que sea desaprovechada una gran cantidad de pescado. Esto se refleja en las ventas, como es natural, y el producto de ella ha experimentado un descenso debido en gran parte a la elevada temperatura que el bacalao ha sufrido en los almacenes, agravada por la que hubo de experimentar al salir de ellos para ser transportado, en pleno estío, por vías férreas y marítimas (Cámara de Comercio de Guipúzcoa, 1930, p. 147).

Ilustración 85. Instalaciones de la fábrica de plomo de la Real Compañía Asturiana de Minas en Erreterria (Capuchinos) hacia el primer tercio del siglo XX.



*Vázquez Díaz, Daniel (c. 1920). Óleo, Lienzo 103,6 x 124,5 cm
Fuente: Museo de Bellas Artes de Bilbao N.º inv. 82/380.*

En Oiartzun, por su parte, a principios del siglo XX surgió una industria que ocupaba a pocas personas, pertenecientes a empresas radicadas fuera del Valle, que suponían la sucesión de los molinos en cuanto al aprovechamiento hidráulico. Las centrales hidroeléctricas que se instalaron para suministrar energías a fábricas particulares como la de Makuso (en Iturrioz) de sidra achampanada, o el suministro de luz para alumbrado público, pertenecían a la Unión Eléctrica Vasco Navarra en un principio e Iberduero después.

2.8. Nacimiento del sector “moderno” de la construcción naval

En este período, también llamado de entreguerras, Gipuzkoa vivió una larga etapa de calma política y prosperidad económica. Bajo los auspicios de las élites urbanas disidentes, se estaba organizando un movimiento –el nacionalismo vasco– que cuestionaba todo el ordenamiento político en el que hasta esas fechas se había sustentado la existencia misma de la provincia de Gipuzkoa (Aragón Ruano y Echeberría Ayllón, 2017, p. 412). Esas élites no reclamaban solo la restauración de las viejas instituciones forales o la proclamación de un rey que respetase sus fueros, sino la independencia misma de las provincias vascas de una España que se empezaba a ver como un cuerpo político ajeno, extraño e invasor. Claramente recogido con esos rasgos en la obra de Sabino Arana, fundador junto con su hermano Luis de la nueva ideología surgida en la última guerra carlista, y el posterior desmantelamiento foral. En esos momentos se quiso dar un nuevo impulso a la Bahía de Pasaia. El tejido industrial que se configura en torno al puerto es el que realizará las necesarias obras de desarrollo y conservación. La industria naval y pesada está en auge, así como el comercio y la pesca industrial de altura. En este capitalismo de principios del siglo veinte, algunos promotores industriales aúnan capitalismo y paternalismo, patrón y padre en una sola familia (Zapirain Karrika y Irixoa Cortes, 2011, p. 70). Es el caso de Andonaegui, que establece una serie de viviendas que contribuyen a la estabilidad de sus trabajadores, e indirectamente a su satisfacción mientras trabajan para él, todas alineadas por delante de las nuevas instalaciones industriales. Además, el empresario construyó su propia vivienda cerca de las de sus trabajadores, pero con otro estilo, reflejando perfectamente la división clasista y jerárquica tan característica de la sociedad de la época.

Ilustración 86. Anuncio de PYSBE en una revista de época

Armadora de Buques de Pesca

Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España

S. A.

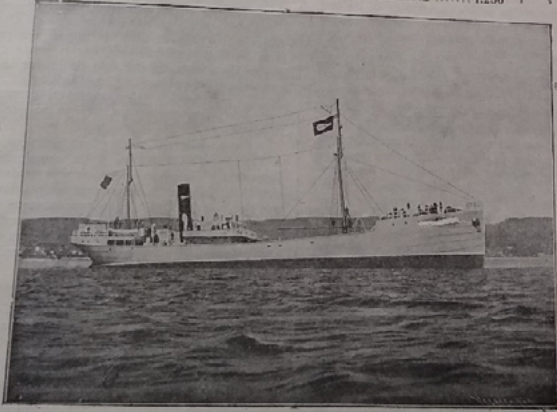
Domicilio Social: Aguirre Miramón, 2 — SAN SEBASTIAN
 FACTORIA: Pasajes de San Juan Depósito Frigorífico: MALAGA

AGENCIAS: Cardiff, Grimsby (Inglaterra). — Tromsø (Noruega). — Reykjavik, (Islandia). — Halifax, North - Sidney
 Louisbourg (Canadá). — St. Pierre et Miquelon, St. John's, (Terranova).

FLOTA:

«HISPANIA»..... 1.250 tons. n. b.	«VENDAVAL»..... 1.250 tons. n. b.
«EUSKALERRIA» 1.250 » »	«TRAMONTANA» 1.250 » »
«GALERNA»..... 1.250 » »	«MISTRAL»..... 1.250 » »

PROTEGED
A
LA INDUSTRIA
NACIONAL
COMPRANDO
BACALAO
PESCADO Y
PREPARADO POR
ESPAÑOLES



GRAN PREMIO
Y
MEDALLA DE ORO
EN LAS
EXPOSICIONES
DE
BARCELONA
Y
SEVILLA

PRODUCTOS

Bacalao en sal } Marca nacional «PYSBE»
 Bacalao seco }

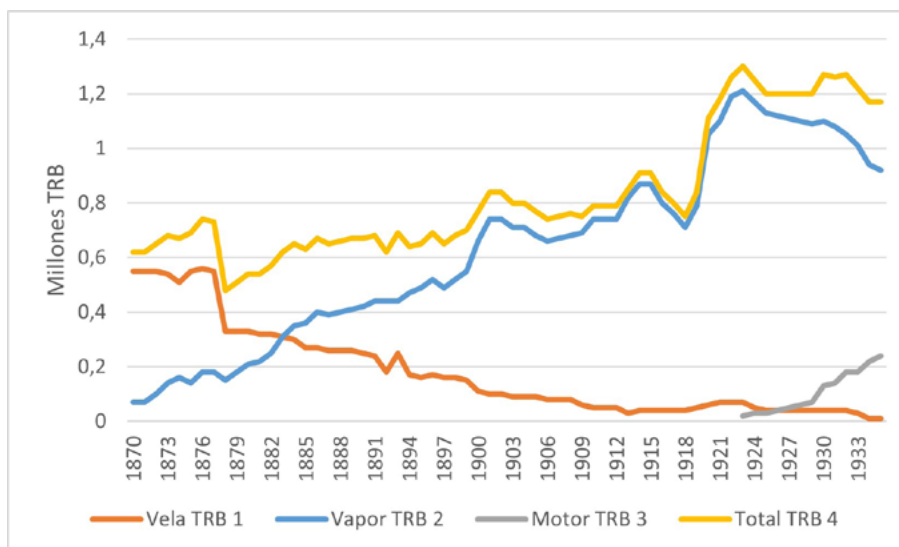
Filetes de bacalao sin espinas, marcas «España» y «Euskal-erria»
 Filetes de bacalao sin espinas, marca «Plus Ultra»
 Lenguas de bacalao, marca «Pasajes», — Aceite de hígado de bacalao. — Raba.

Teléfonos { San Sebastián, 3115
 Pasajes, 6163 - 6185
 Málaga, 3553

Claves: A. B. C. 6.ª Ed. Goef Lugagne - Privado
 Telegramas y Telefonemas: «PYSBE»
 Apartado de Correos, n.º 100

Fuente: Fotografía tomada de la revista («Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España S. A.», 1935), con permiso de la Biblioteca de Koldo Mitxelena Kulturunea- Diputación Foral de Gipuzkoa

Surge la Compañía Marítima Pasaia, sociedad naviera fundada en 1918 y la aparición, en 1919, de la Sociedad de Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España S. A. (PYSBE), con sede en Pasaia ([Ilustración 86](#)), que relanzaría la pesca de altura y promovería las primeras campañas modernas en Terranova, Islandia, Groenlandia y Noruega, para la pesca de bacalao (Montero, 1996, p. 104).

Gráfico 12. Evolución de la flota mercante española, 1860-1935 (millones de TRB)

Fuente: Elaboración en base a Valdaliso Gago (1991, p. 99). Fuente: *Repertoire Generale de la Marine Merchande* (publicado por el Bureau Veritas), recopiladas en *Bilbao Marítimo y Comercial*, IX, 431 (1983), pp. 6-7, para el período 1870/71-1893/94; y en V. M. RMMIM, X, 200 (1952), pp. 283-86, para el período 1873/74-1935/36- Ninguna indica la fuente original. Cifras expresadas en millones de TRB. Vapores mayores de 100 TRB y veleros mayores de 50 TRB.

De acuerdo con la investigación realizada por Valdaliso, la abolición del derecho diferencial de bandera permite la competitividad del puerto frente a otros transportes ferroviarios, como se puede observar en el [Gráfico 12](#), la modernización de la flota española, efectuada con la compra de buques de hierro a vapor en Gran Bretaña. A partir de 1870 se produce un incremento que se prolongará hasta 1901 en desmedro de los veleros. Estos datos generales muestran el ritmo de cambio técnico, principalmente en Bilbao, con la adquisición de vapores a Gran Bretaña y Francia desde finales de los cincuenta (Valdaliso Gago, 1991, pp. 96-100). La aparición de las vaporas –reemplazando a traineras y botes de remos– y la sustitución de los veleros por barcos a motor, modifican sustancialmente las condiciones de vida y trabajo de los pescadores, que se construían en San Juan de Luz. A nivel mundial los buques de vapor se introdujeron primero en las rutas cortas (navegación con Europa y cabotaje). Mientras tanto los veleros dominaban totalmente la navegación con América.

El predominio del vapor inició su despegue a partir de la liberación del sector en 1868, sin la protección, la mayor parte del tonelaje de vela español no pudo resistir la competencia de los veleros o vapores extranjeros, por otra parte, aquellos que no poseían capital suficiente optaron por liquidar sus flotas. También la pesca de bajura empieza a tener mayores alicientes económicos. Se utilizaban los vapores, con un límite entre 40 y 60 millas de la costa, aunque a veces se alejaban hasta las 70 o 90 millas en persecución de las capturas. Pescaban con mallas, palangres, cercos y anzuelo y las especies a las que se dedicaban, eran, preferentemente, por estaciones, el atún, la sardina y la anchoa. El siguiente paso es casi inmediato, la revalorización de la actividad

pesquera, la aparición de la pesca de altura y, sobre todo, la “industrialización” de las actividades pesqueras. El traslado de la mayor parte de la flota de altura guipuzcoana a Pasaia, actuando en Trintxerpe, en el barrio Bizkaia y en Bordalaborda. Es decir, surge la formación de grandes sociedades o empresas pesqueras, sociedades anónimas dedicadas al negocio de la pesca y su comercialización. Con ello no solo se multiplica de forma espectacular la producción pesquera, surgiendo nuevos métodos y artes (con lo que, por cierto, se empezarán a oír las primeras voces que llaman la atención sobre el peligro de la sobreexplotación de los mares, por ejemplo, la de F. de Buen en el I Congreso de Estudios Vascos en 1918), sino que también se transforma el concepto de pescador, con la aparición de los asalariados.

Al respecto Xabier Portugal, en torno a la actividad pesquera, comenta que en 1919 se creó en Trintxerpe un importante núcleo industrial, Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca, constituido por un grupo de armadores de altura presidido por Antonio Vega de Seoane y siendo su presidente Francisco Andonaegi, con el objetivo de impulsar el desarrollo de la industria pesquera, mediante la creación de toda la infraestructura y servicios auxiliares necesarios para llevar a cabo su trabajo. Como su nombre lo indica, la Sociedad tenía como finalidades primordiales de su existencia las de construir muelles y almacenes modernos y crear todo género de servicios auxiliares para vapores de pesca (Arrabal Álvarez, 1930, p. 110). Otras empresas fueron Julio Ciganda, Lasa y Yeregui, Torrea y Vergara, Erquicia, Uranga... (Portugal, 2007, p. 20).

“El que hace pocos años hubiera conocido esta zona de Pasajes de San Pedro y volviera a verla hoy, se mostraría maravillado al observar lo mucho que puede hacer la actividad humana, puesta al servicio de un ideal de engrandecimiento. Lo que ayer era todavía una marisma insalubre y olvidada, sin una vivienda, sin el más leve baluceo de vida, es hoy un emporio de dinamismo, de actividad y riqueza. Al amparo de Muelles y Almacenes para vapores de Pesca, han ido surgiendo y multiplicándose los talleres mecánicos; ha aumentado considerablemente el tonelaje de las flotillas pesqueras; se han formado populosos barrios y en menos de dos lustros el esfuerzo fecundo ha realizado el milagro de convertir un paraje solitario y triste, en una ciudad espléndida, exuberante de vitalidad y de optimismos...” (Arrabal Álvarez, 1930, p. 107)

La primera Guerra Mundial (1914-1920) trae aparejada profundos cambios técnicos, especialmente del tonelaje mercante en la industria naviera, cambios en el comercio y en la producción de bienes; también trajo consigo el aumento del intervencionismo estatal en la vida económica (Valdaliso Gago, 1991, p. 128). El sistema tradicional de contratación, donde el propietario de la nave, el patrón y los tripulantes se repartían las ganancias obtenidas por su trabajo, de acuerdo con unas normas tradicionales controladas por las cofradías, va dejando paso a trabajadores que cambian su fuerza de trabajo por un sueldo fijo, de acuerdo con el esquema de una economía capitalista. Ello traerá consigo un cambio radical del mundo social. La oferta de puestos de trabajo

con unas plantillas superiores a los 300 empleados, y en sus instalaciones de tierra, en terrenos cedidos por la Sociedad General del Puerto de Pasajes trabajaban en la preparación del bacalao para su venta, unas 175 personas. Por lo tanto, atrajo a una numerosa población de otras zonas más deprimidas, cuya llegada transformará la demografía de algunos puertos. El problema de la vivienda, por ejemplo, se hará patente en muchos escritos de la época. Pocas familias pescadoras serán propietarias de las viviendas que ocupan, pues son en su mayoría inquilinos o realquilados, que lamentan la escasez, carestía y malas condiciones higiénicas de las viviendas portuarias (Luengo Teixidor, 1996, p. 115). Asimismo, acometen la construcción de unos muelles (360 m l) con calado de 12 a 15 pies, dotados de edificios de Pescadería con su Lonja, almacenes e instalaciones de agua, y después por contrato con otros particulares se instalan una fábrica de hielo y depósitos de combustible, nacional y extranjero.

La expansión de los sectores navieros, de tranvías, ferrocarriles, del sector eléctrico, del sector químico, alimentario, metalúrgico, de la construcción o incluso turístico, dinamizaron la economía. La empresa Sociedad Anónima Guano y Pescarina (Gypsa) hacia 1928, levanta una fábrica para el aprovechamiento de los residuos de pescado y su posterior transformación en harinas, abonos y grasas en el barrio de Altza. La primera guerra mundial supuso graves problemas a la hora del transporte, tanto marítimo –por el bloqueo impuesto por los submarinos alemanes– como terrestre –al colapsarse el tráfico– por la insuficiente infraestructura para responder al aumento de la demanda, debido a la existencia de la duplicidad en el ancho de vía y diferentes empresas explotadoras de la red que obligaba a trasbordos de mercancías, especialmente en el puerto de Pasaia. Además, numerosas importaciones desde el extranjero quedan suprimidas. Al mismo tiempo, el fuerte incremento de las actividades industriales y el aumento de la demanda de productos manufacturados y alimentos desde el extranjero benefician e incrementan el desarrollo del comercio. Se ve todo esto compensado por la espectacular subida de los precios de los fletes, que se tradujo en unas enormes ganancias para el sector naviero, que crece y se multiplica a lo largo del período.

A partir de 1920-1921 la reducción de capitales se generaliza como consecuencia de la crisis de los negocios navieros, que lleva, en muy pocos meses, a una casi paralización de las actividades del sector en la provincia. Esto trae aparejados conflictos laborales, remitiéndonos a trabajos como el de Cillán Apalategui¹²⁰, la huelga de los cargadores de los muelles del puerto, en 1911; la huelga general de 24 horas contra la carestía, celebrada el 18 de diciembre de 1916, previa convocatoria conjunta de la Unión General de Trabajadores (UGT) y la Comisión Nacional de Trabajadores (CNT); dos huelgas más en 1917, también en 1918 y 1919 por parte de los descargadores de buques; en 1920 serán los metalúrgicos los que lleven a cabo una huelga y en 1923 los trabajadores de los astilleros (Portugal, 2007, p. 28). Esto justifica las causas que todo esto tiene en el

120 (Cillán Apalategui, 1975).

territorio, una época de crisis que como tal, generará cambios debido a la inadecuaciones entre grandes mutaciones energéticas, tecnológicas, económicas y sociales, y su articulación en el entramado de la organización institucional, económica, social y territorial en la que se insertan, lo que provoca toda una época de cambios en las estructuras económicas, sociales, geopolíticas y de gobernación (Pascual, 2016, p. 42). Se afirma así, que las grandes crisis comportan un cambio de percepciones sobre el entorno. Pasados los años de la guerra la actividad de los astilleros decrece y se viven momentos muy difíciles que obligan a liquidar algunos negocios, entre ellos uno de los más importantes, los *Astilleros de P. de San Juan*, que quiebran en diciembre de 1921 (Luengo Teixidor, 1990, p. 149).

A la altura de 1926, la recuperación de los índices del comercio marítimo internacional y de los fletes indican que lo peor de la larga crisis de posguerra había finalizado. La reducción de costes de operación (básicamente salarios), la baja cotización de la peseta y la ayuda estatal a partir de 1925 habían logrado mantener en servicio barcos con un tonelaje viejo y anticuado (Valdaliso Gago, 1991, p. 149). Además, hacia 1928 se produce en la flota mercante española, en el período de entreguerras, un cambio técnico con la introducción del petróleo y el motor de combustión interna (Diesel) en sustitución de la navegación marítima a carbón; ver [Gráfico 12](#).

Es en 1933, cuando se pide la modificación de las tarifas y arbitrios de obras de muellaje en el desembarque de mercancías, unificando o equiparándolas con las que rigen en el Puerto de Bilbao¹²¹, lo que lleva una vez más al conflicto, principalmente un puerto venido a menos, que está por entrar en una era de reconstrucción originando mayores dificultades y perturbaciones al tráfico para la navegación y el comercio. Es en esta época cuando aparecen temas que hoy en día se vuelven a comentar y es de acuerdo con la Ley de puertos del 19 de enero de 1928, artículo 34, con miras a la defensa de los intereses que afectan al pueblo de Pasajes y demás entidades comerciales e industriales de la provincia. En el dictamen del 10 de agosto de 1933, el alcalde de Pasajes Agustín Aldalur comenta sobre la supuesta competencia entre ambos puertos: *“no es más que un tópico hábilmente explotado. No hay tal competencia. Pero además, es indudable que la teoría o el principio que los arbitrios deben ser iguales en todos los puertos para evitar posibles competencias entre sí resulta en este caso insostenible, pues todos sabemos que no son los arbitrios los que establecen el predominio de un puerto en relación con otros, sino las facilidades, las instalaciones, el utillaje, los fáciles accesos, los buenos procedimientos de descarga, los apartaderos para vagones y otros elementos de transporte. En este sentido ¿cabe admitir*

121 Archivo de San Sebastián, Signatura: H03837-27. Año 1933. Del Ayuntamiento de Pasajes interesando la adhesión del Ayuntamiento de San Sebastián a la oposición que formula en la copia del dictamen que acompaña con de fecha 10 de agosto de 1933, dirigido al Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto de Pasajes contra el Proyecto del Sr. Comisario Presidente de la citada Junta de Obras sobre la modificación de las tarifas de arbitrios de obras y muellaje en el desembarque de mercancías, unificando o equiparándolas con las que rigen actualmente en el Puerto de Bilbao.

la hipótesis de que Pasajes pueda ejercer competencia alguna contra el puerto de Bilbao?” El cual responde: “El puerto de Bilbao, equipado con arreglo a las exigencias modernas, con unas dimensiones y una organización de servicios que satisfacen con exceso todas las necesidades del más intenso tráfico, dotado de todas las comodidades y facilidades que cabe esperar de un gran puerto comercial, no puede en modo alguno compararse con el puerto de Pasajes, que como consecuencia del régimen de excepción en que se ha venido desenvolviendo y por razones de todos sobradamente conocidas, se encuentra en un estado francamente lamentable, pues carece de los elementos más rudimentarios, de grúas potentes, de almacenes seguros y confortables, de buenos accesos terrestres y marítimos, de todo en fin, lo que fomenta el tráfico y facilita y acelera las operaciones”.

Las circunstancias mencionadas hacen que el puerto esté totalmente desacreditado en el exterior, en las casas de armadores o los propios receptores de las mercancías pertenecientes a la Industria y Comercio de la provincia. Ejemplos de zonas guipuzcoanas abastecidas directamente por el puerto de Bilbao, y numerosos casos de desviación de tráfico, como el de la Compañía Arnold Bernstein, que al establecer su servicio directo regular con Nueva York, empezó enviando sus buques a Pasajes, y posteriormente los envía sistemáticamente al puerto de Bilbao. El alcalde incita a preguntarse ¿Por qué no se intenta que Bilbao baje sus actuales tarifas? Una medida que arrancararía el aplauso general. Aún más evidente, en el que los arrastres de los vagones se efectúan con bueyes en algunas zonas, y no exista un acceso para el tráfico rodado por la carretera.

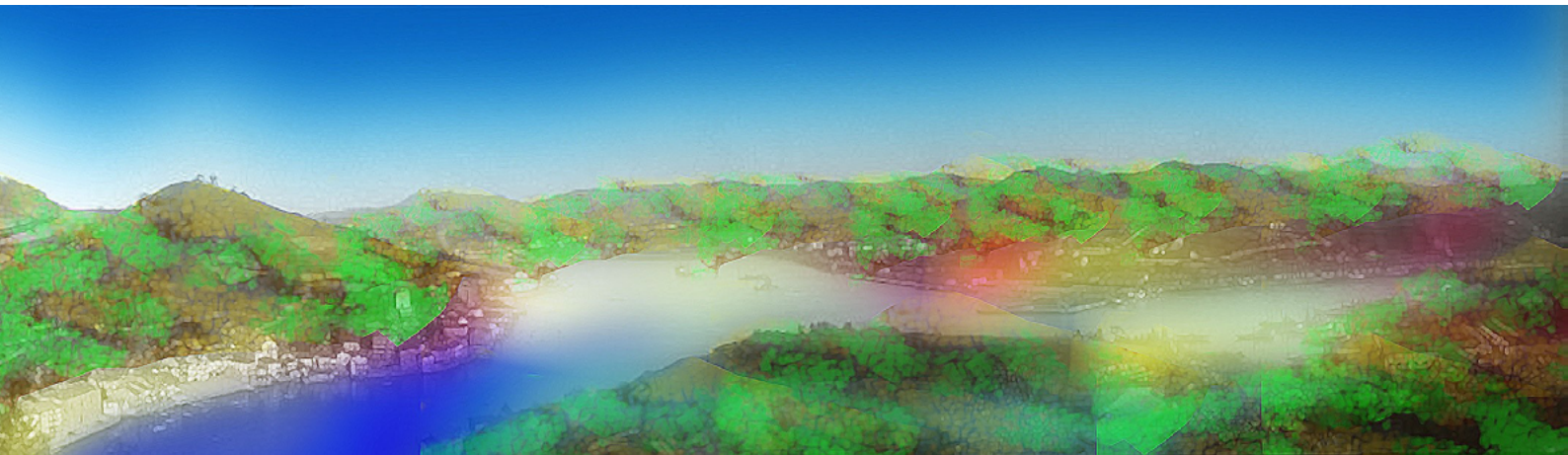
Aparte de sus ventajas interiores de utillaje y elementos de toda índole el puerto de Bilbao está mejor servido por las líneas de cabotaje, y aún de altura, que el de Pasajes, colocándole en una situación privilegiada.

Ilustración 87. Labores de descarga de barcos en el muelle avanzado del puerto

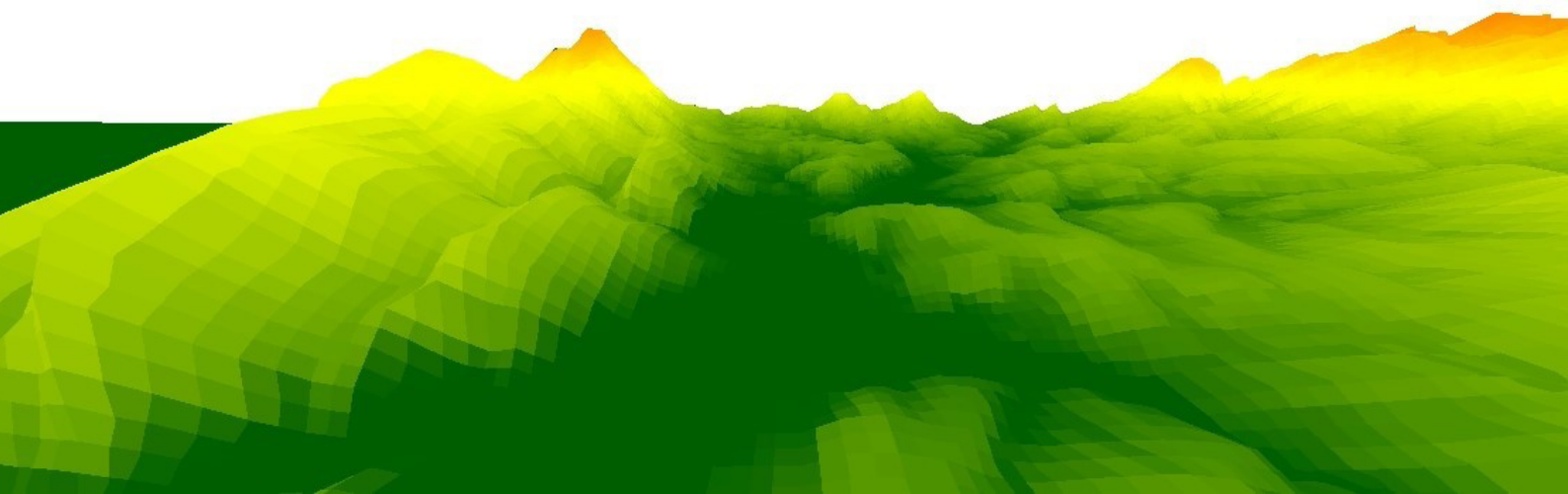


Fuente: GONZALEZ GALARZA, Gregorio (Zegama, Gipuzkoa 1869 - Donostia / San Sebastián, Gipuzkoa 1948). Museo San Telmo. N.º inventario: F-005617. Muelle Avanzado de Antxo.

En este tema, el alcalde propone que si se trata de evitar la competencia unificando los precios ¿por qué no unificar también los fletes y las tarifas ferroviarias? Porque, o la equiparación ha de ser total, o no hay tal equiparación de precios. Ejemplo que se manifiesta con la desaparición del tráfico de vino. Desde sus primeras actividades comerciales, la exportación de vinos hacia Burdeos alcanzó un verdadero esplendor y en esta época ha desaparecido de una manera total y absoluta. La causa ha sido que al desplazarse de la zona productora manchega (Santa Cruz de Mudela) hasta el puerto de Pasajes, recorre 855 km y paga más impuestos que el mismo vagón-cuba que se traslada a Cerbère (Francia). Lo mismo ocurre con otros tráficos de escala: carbones, petróleos y gasolina, rollos de madera y pasta para papel, conservas, fosfatos, superfosfatos, nitratos, maderas, yutes, sebos y grasas, cemento, caolín, maquinaria agrícola, copra y tabaco.



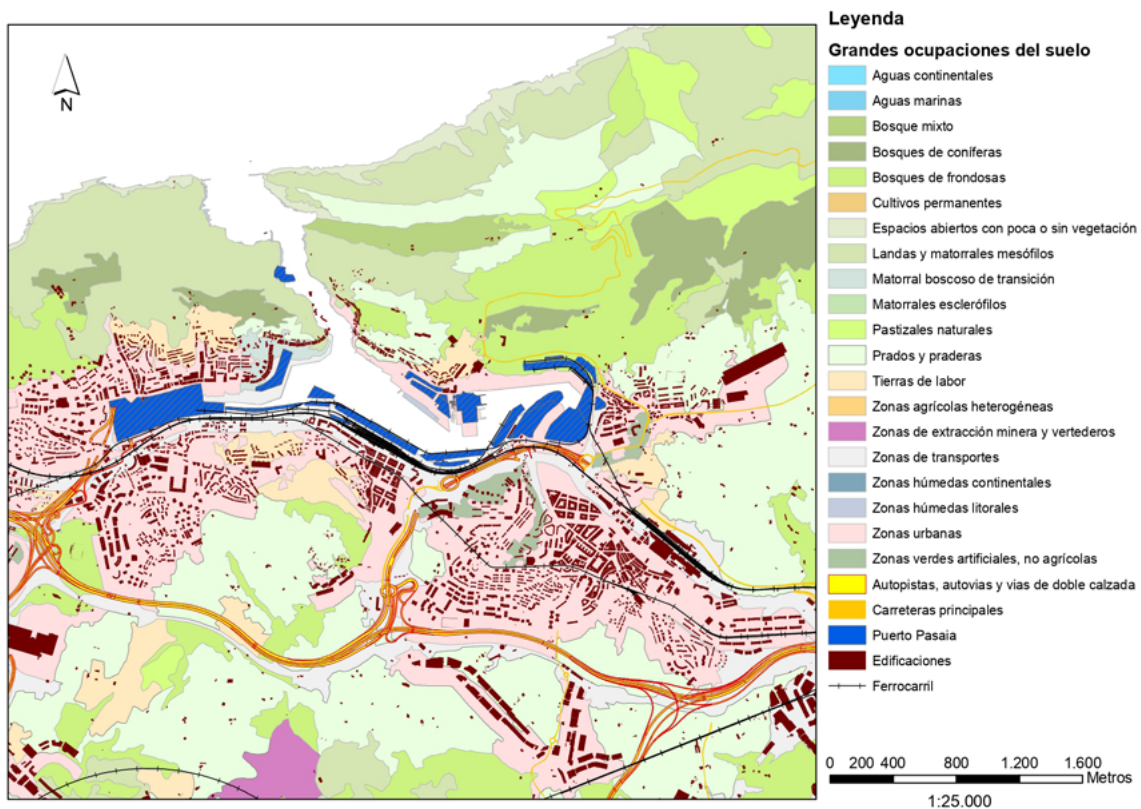
III. EL CONFLICTO TERRITORIAL EN LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE



1. Cuando la urbanización amenaza el paisaje y sustituye al verde y el azul

A partir de la década de 1920 se inicia un periodo de un proceso intenso de urbanización que dura hasta la actualidad, lo que supone una profunda transformación del paisaje heredado de etapas anteriores, con todos sus componentes ambientales y culturales asociados. Los ejes del análisis serán la fuerte urbanización, cuyas consecuencias son especialmente palpables hoy día en la bahía, las cuales nos muestran el paisaje físico y social que se materializa en el [Mapa 4](#), la construcción y los usos del suelo. Debido a una etapa dorada con una elevada densidad de población como resultado de un uso intensivo del suelo por las actividades económicas vinculadas a la industria, el puerto, la pesca y el transporte, temas que tratamos en este capítulo y además constituyen la evolución de un proceso de urbanización anterior, ya explicado en el capítulo anterior y de unos procesos en tiempos recientes que son los que se recogen y explican a continuación. Todos estos hechos son la expresión de un conflicto de usos e intereses que se mantiene a través del tiempo, que se agrava en las últimas décadas y que se intenta resolver en la actualidad mediante la gobernanza, la participación social y la puesta en valor del paisaje buscando la recuperación de tramas azules y verdes (Zárate Martín, 2020).

Mapa 4. Grandes ocupaciones del suelo destacando la zona portuaria, las edificaciones e infraestructuras 2018



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

Todo ello es además reflejo de formas de organización de la sociedad, de su evolución a través del tiempo ([Gráfico 15](#)) y por supuesto, de unos modos de producción cambiantes y de unas ideologías que condicionan el aprovechamiento del espacio y la organización del territorio. De ahí que los municipios encierren también valores culturales que justifican la atracción que siempre han ejercido sobre el conjunto de la sociedad. Por tanto, plano, edificación, usos del suelo y entorno geográfico componen un lenguaje espacial que constituye lo que Levy (1965) denomina “continente” o sustancia física de la ciudad frente al “contenido” o sustancia social. A través del paisaje se reconocen las razones que determinaron la fundación de la ciudad en un momento dado y se identifican los condicionantes que suponen los factores geográficos de emplazamiento y situación para su posterior expansión. A la vez, los estilos arquitectónicos, las características del entramado urbano y los tipos de planos nos hablan de las funciones que han acompañado las distintas fases de crecimiento de las ciudades. En conclusión, la morfología exterioriza las condiciones sociales, las corrientes culturales, los factores económicos, los modelos urbanísticos, las tecnologías y los valores simbólicos que han intervenido en la construcción de la aglomeración, tomado de (Zárate Martín, 2012a, p. 75), como se puede ver en el anexo de la tesis, la consecución de los mapas a lo largo del tiempo.

1.1. Especialización pesquera del puerto y actividad industrial

La Reversión del Puerto o el traslado del puerto al Estado llevó aparejada la constitución de una *Primera Junta de Obras* y el desarrollo de la actividad pesquera a partir de la introducción del vapor y otras aplicaciones tecnológicas.

La Junta de Obras del puerto se formó en 1926 y empezó a gestionar el puerto en 1927, el quinquenio republicano; tuvo gran importancia para el puerto, invirtiendo el Estado, como también la gestión entusiasta en torno al puerto de los agentes sociales e institucionales de Gipuzkoa, con representantes de la Cámara de Comercio, Industria, la cámara agrícola, la minería y representantes de la Administración pública, [Mapa 57](#).

Ilustración 88. Escena en San Pedro. (Circa 1910)



Fuente: GONZALEZ GALARZA, Gregorio (Zegama, Gipuzkoa 1869 - Donostia / San Sebastián, Gipuzkoa 1948). Museo San Telmo. N.º inventario: F-005633. Grupo de niños a la orilla del mar junto a la parroquia de San Pedro

Es para esta época que se consiguen subvenciones del Estado desde 1928 a 1931, se procede a comprar los terrenos de La Herrera (unos 113.000 m²). que posteriormente van a formar parte, durante los períodos de explotación intensa, de la ampliación de su zona de servicio. El intervencionismo creciente del Estado en las obras públicas, ferrocarriles y el puerto, permitirá a Pasaia recuperar su esplendor. Era preciso, en una palabra, tirar todo lo que existía salvo los muelles y reconstruirlo de nuevo. Se realizaron obras de dragado, se rectificaron las puntas del canal y se construyó un dique exterior rompeolas, se construyeron edificios históricos para el puerto: los de la propia Junta de Obras, la aduana y su almacén, el edificio de oficinas para los consignatarios y los tres primeros almacenes sobre el muelle del Reloj, también se instalaron diez grúas de pórtico¹²² (Dirección del puerto de Pasajes, 1942). Como consecuencia de la pérdida de calados en la dársena de La Herrera, la Junta de Obras del puerto de Pasajes solicitó a la Dirección General del Puerto la adquisición de una draga y de gánguiles (embarcación destinada a recoger, trasladar y verter el fango que recoge la draga), petición que fue concedida, adjudicándose el concurso

122 Cabe destacar que Javier Marquina, como Ingeniero Director del puerto hacia 1934 ya muestra el problema del puerto y comenta que: “si se quiere que entren barcos grandes como su importancia corresponde, ha de entrar más mar, perjudicándose sus condiciones, y el mal solo se remediará con el dique exterior. La construcción de este por las profundidades que la costa submarina alcanza en la entrada de Pasajes es cara; a unos 200 metros de la costa, el mar está ya en sondas de 30 metros, cediendo luego el acantilado en su buzamiento. [y remata] La realización de esta obra ha de coronar todas las que dentro del puerto se hagan y ha de ser la base de todas ellas”. Se ha estudiado también otro Proyecto de ampliación de muelles de prolongación de los existentes en una longitud de 1.200 metros con calados de 10 metros en bajamar viva, pero todavía mientras no se terminen las obras de reforma de lo viejo no podrá acometerse. (Referencia 128, KM.).

de la draga a la bilbaína Sociedad Euskalduna de construcción y reparación de buques y los dos gánguiles a las pasaitarras Victorio Luzuriaga y Constructora Guipuzcoana. La draga fue recibida en 1934 y los gánguiles al año siguiente. La draga recibió la denominación de Jaizkibel, perteneciendo al tipo “rosario”, es decir que hundía consecutivamente un conjunto (rosario) de cazoletas unidas por una cadena en movimiento con objeto de recoger consecutivamente el fango depositado en el fondo y verterlo a los gánguiles (Sáez García, 2018)¹²³.

Ilustración 89. Anuncio de La Constructora Guipuzcoana en una revista de época.



Fuente: Fotografía tomada de la revista (Vasconia industrial y pesquera: revista quincenal de la industria, pesca y navegación 1935), con permiso de la Biblioteca de Koldo Mitxelena Kulturunea- Diputación Foral de Gipuzkoa.

Pasaia, de esta manera, entra a formar parte del grupo de los puertos españoles considerados de interés general (Zurbano Melero, 1999, p. 59); además, es la base de una de las mayores flotas pesqueras del litoral español, la segunda detrás de Vigo y se proyectan las líneas maestras de la expansión posterior.

123 La draga estuvo en servicio hasta 1984, y luego de años de abandono a petición del Museo Naval de San Sebastián, fue declarada por el Gobierno Vasco como Bien Cultural Calificado, procediéndose a su restauración parcial. Actualmente se encuentra expuesta en los antiguos astilleros Ascorreta (Actual Albaola).

Ilustración 90. Buque militar entrando en el puerto de Pasaia 1932.



*Autor: Martín Ricardo
Fuente: Kutxa Fototeka.*

En este sentido los años de la II República (1931-1939) van a ser especialmente significativos, con la consolidación de fuertes núcleos de sindicalismo anarquista y comunista entre los arrantzales (sobre todo en Pasaia), protagonistas de una creciente conflictividad que vivirá episodios dramáticos como el que costó la vida a algunos huelguistas en la marcha de protesta convocada entre Pasaia y San Sebastián en los primeros días de la República.

Ilustración 91. Muelles de almacenes para salazones de pescado (1920-1939).



*Autor: Martín Ricardo. Vista general de la zona portuaria y galpones de La Herrera.
Fuente: Kutxa Fototeka.*

Si hasta entonces las cofradías, que agrupaban por igual a patronos, propietarios y pescadores, siempre bajo el control del párroco y las autoridades locales, habían dirimido cualquier posible conflicto en las relaciones laborales, la aparición del sindicalismo implica un nuevo concepto de las relaciones, con la aparición de un sentimiento de clase y la interiorización de la necesidad de agruparse frente a problemas específicos y reivindicaciones para conseguir posibles mejoras en las condiciones de vida o trabajo (Luengo Teixidor, 1996, p. 115).

Ilustración 92. Embarcaciones de la armada fondeadas en el puerto 1930.



*Autor: Martín Ricardo
Fuente: Kutxa Fototeka.*

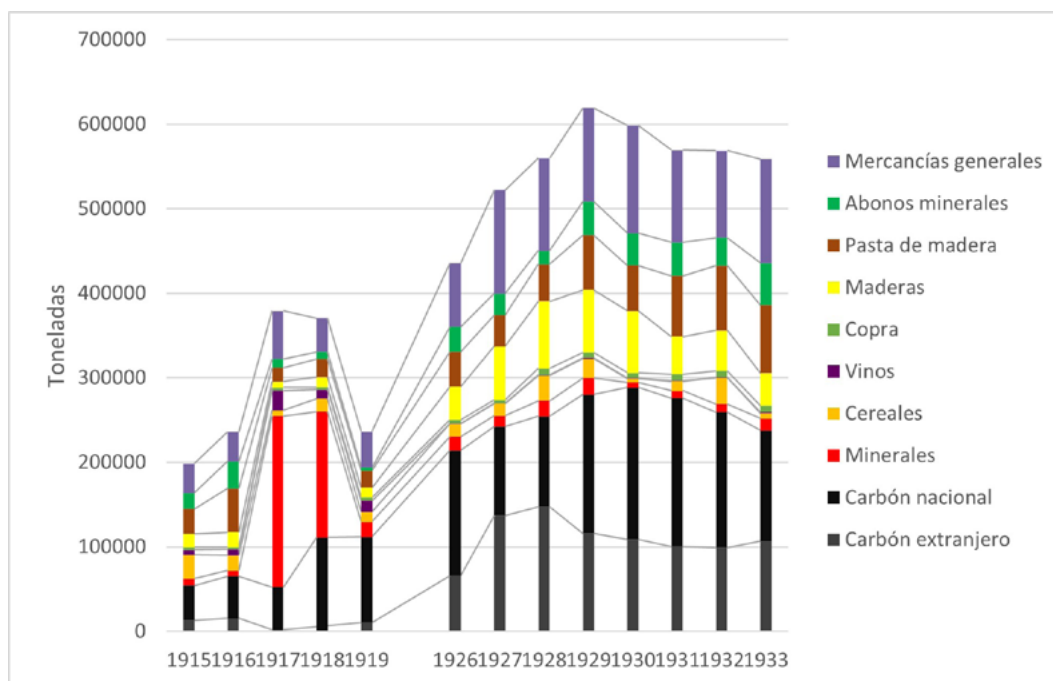
Superados los años de la Guerra Civil (1936-1939), el puerto pasó a ser militar [Ilustración 90](#) e [Ilustración 92](#), se hicieron las importaciones y exportaciones necesarias para la guerra, y en los difíciles años de la postguerra, durante el franquismo el sector de la pesca volverá a experimentar un gran auge, paralelo al de toda la economía vasca, como tendremos ocasión de observar en el [Gráfico 56](#).

La única transformación, importante, tiene lugar en el distrito de Donibane donde por efectos de la importante superficie ganada al mar en terrenos de la PYSBE, queda definitivamente configurado el perfil actual de la bahía. También desaparecen las marismas de la dársena de La Herrera y la bocana, se construye el nuevo espigón de Punta Cruces, ensanchando a la vez la entrada. Aparece, construida la carretera a Hondarribia a través de Jaizkibel, [Mapa 57](#).

“Donde la industria pesquera establece su base crea prosperidad y riqueza. El hoy activo y alegre barrio de Trintxerpe (Pasaia) estaba compuesto hasta el año 1917, de marismas estériles y tristes, situadas entre un rincón de la bahía y las estribaciones de Ulía, con una población de

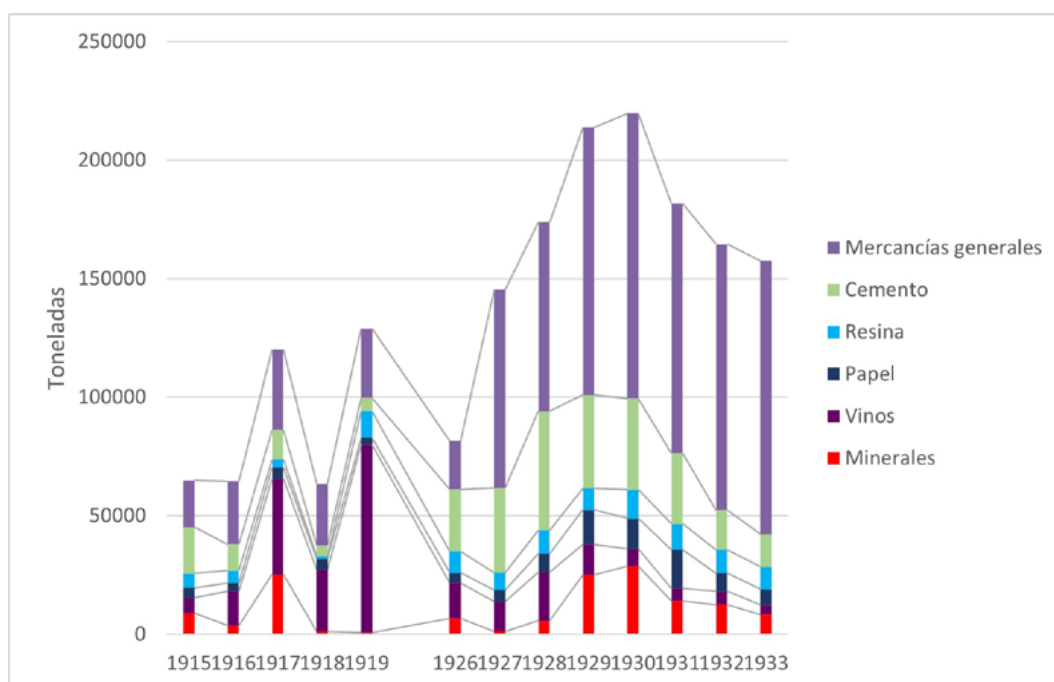
15 habitantes. Pero un día... En 1935: 2300 habitantes. ...llegaron unos armadores de vapores de pesca, que crearon sin el apoyo de nadie unos muelles y unas factorías como base de sus empresas y, al socaire de ellas surgió la vida fecunda del trabajo. Medio centenares de edificios para viviendas, grandes talleres mecánicos y de calderería; Astilleros; Varaderos; Fábricas de Hielo; Almacenes de efectos navales y otros abastecimientos; pequeñas industrias; Clínica; escuelas y comercio variado. Este índice de progreso no puede ser más elocuente. En cambio, para ella no hay más que una indiferencia general; impuestos y arbitrios, muchos de ellos injustos; una legislación defectuosa y generalmente lesiva para sus intereses; graves conflictos y dificultades que hacen angustiosa su situación. De ella se cuentan las que triunfaron, pero no los que sucumbieron o sufren serios quebrantos, que constituyen abrumadora mayoría". Comentarios de una revista de época, Vasconia industrial y pesquera (1935).

Gráfico 13. Importaciones de mercancías en toneladas del Puerto de Pasajes 1915-1933



Fuente: Elaboración propia en base a las Memorias de la (Cámara de Comercio de Guipúzcoa, 1919-1933)

Gráfico 14. Exportaciones de mercancías en toneladas del Puerto de Pasajes 1915-1933



Fuente: Elaboración propia en base a las Memorias de la (Cámara de Comercio de Guipúzcoa, 1919-1933)

Para 1933, se exporta pescado a Alemania, Suiza, Italia, Francia entre otros. La exportación a Suiza alcanzó la cantidad de 700.000 francos suizos, a pesar de las restricciones comerciales hechas últimamente, y por lo que se refiere a la industria pesquera de gran altura o bacaladera, luego de atravesar por unos años de dura prueba en los que hubo que luchar con todas las dificultades inherentes a la modalidad de pesca desconocida en España –por olvidada, ya que en otros siglos era practicada por los pescadores guipuzcoanos– logró vencer en toda línea, y hoy su situación, tras sucesivas aportaciones de capital, aumento de la flota hasta seis buques y de haber extendido en igual proporción a las instalaciones de tierra, está completamente consolidada sin haber recibido más protección del Estado que la común a todas las industrias, o sea la arancelaria, y está solo en el mismo grado que la existente con anterioridad a su establecimiento (Guerra Clemente, 1930).

Las memorias comerciales de 1933 comentan que: “la factoría PYSBE ha trabajado normalmente, mejorando la calidad de producción y con rendimiento superior al de otros años y como consecuencia de la cantidad de pesca descargada de los barcos, ver [Tabla 29](#), los depósitos frigoríficos resultaron insuficientes y han tenido que ampliarse. La gestión comercial va en aumento nombrándose inspectores de ventas, a pesar de que los precios han ido a la baja debido a la situación crítica de todos los mercados interiores, principalmente de los agrícolas, a consecuencia del estado general del país” (Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, 1934, pp. 137-138).

Tabla 29. Comercio exterior de bacalao en miles de toneladas

Países	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Islandia	34,2	38,1	21,4	31,1	21,7	28,4	28,3
Canadá (Terranova)	16,6	18,3	15,6	12,7	9,9	9,9	10,4
Dinamarca	7	6,4	6,3	9,2	7,6	10,3	10
Noruega	10,7	8,8	9,1	6,8	5,4	7	6,8
Gran Bretaña	4,1	3,6	3,8	2,2	2	0,7	0,6
Francia	5,8	2,7	2,2	0,6	0,5	0,4	0,4
Otros países	0,1	0,7	5	2	1,5	0,1	0,2
Total cantidad importada	78,5	78,6	63,4	64,6	48,6	56,8	56,7
Valor Ptas. Oro (Millones)	77,7	77,8	74,1	62,3	30,3	27,4	26,6
Precio medio Ptas. Oro	0,99	0,99	1,09	1,08	0,62	0,48	0,46
Producción de PYSBE miles de Tm	1,7	4,2	3,8	4,9	6,2	8,4	9,7
Tanto % de la producción nacional	2,6	5,43	5,21	7,94	12,75	14,92	17,02

Fuente: (Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, 1934, p. 141)

Son los años del gran desarrollo urbanístico –que transforma de forma radical el tejido físico y social de algunos pueblos costeros–, de la llegada masiva de emigrantes, de la multiplicación y diversificación de las actividades económicas, de la expansión de la vida cultural, la plena escolarización, etc... Son años, por tanto, de profundos cambios en la vida social de los puertos y en toda la sociedad relacionada con las actividades marítimas. Después llegará el período de la transición y de la consolidación democrática y, casi paralelamente, el problema de la crisis económica y de la reconversión, temas que hoy todavía nos ocupan (Luengo Teixidor, 1996, p. 116). Iniciado a finales de los años veinte el proceso de formación urbana de Trintxerpe, en el año 1953 se encuentra desarrollado casi en su mitad. Este desarrollo está caracterizado por dos aspectos: la rapidez del proceso, por un lado, y la ausencia de instrumentos normativos que lo pudieran dirigir, o cuando menos controlar, por otro.

El poblado de Trintxerpe se encuentra ya finalizado, y constituye la primera operación residencial que responde en Pasaia a los criterios de zonificación y desarrollo por polígonos propios del urbanismo “moderno”. Sin ninguna pretensión de “hacer ciudad”, constituye una isla que conecta con el resto mediante un vial serpenteante que se cruza con Euskadi Etorbidea, [Ilustración 95](#). En la zona de Velasco Salinas se completa la hilera de pabellones industriales ligados a la actividad portuaria y se realiza una reestructuración general de los tinglados del dique de carena. En Donibane, la estructura urbana se mantiene sin alteración salvo la ya mencionada expansión industrial que la empresa PYSBE realiza sobre terrenos ganados a la bahía, [Ilustración 93](#).

Ilustración 93. El muelle avanzado desde Altza con las factorías de PYSBE al fondo.



Fuente: GONZALEZ GALARZA, Gregorio (Zegama, Gipuzkoa 1869 - Donostia / San Sebastián, Gipuzkoa 1948). Museo San Telmo. N.º inventario: F-006689.

Desecada la marisma de La Herrera, el puerto se expande incrementando con rapidez su ocupación. En los muelles de Antxo, se procede al derribo de los viejos barracones y se construyen los almacenes y servicios portuarios actuales. La trama urbana de Antxo presenta la novedad de la canalización de la regata de Molinao. El crecimiento va respetando la retícula proyectada por Osinalde que se va densificando sobre todo con instalaciones industriales repartidas sobre todo por el Sur a partir, prácticamente, de la alameda. Igualmente, la margen derecha de la regata de Molinao se encuentra prácticamente ocupada por la industria que ya comenzó a implantarse en el período anterior. Este notable desarrollo moderno del sector pesquero originó un fuerte movimiento migratorio hacia Pasaia. Un número elevado de tripulantes –prácticamente casi toda la marinería– de los pesqueros de bajura y altura procedía de Galicia; bastantes de ellos acarrearón familia, hasta crear una colonia propia en la ribera de Trintxerpe principalmente. Y, fuesen del lugar o vinieran de fuera, todos eran asalariados, tenían un fijo mensual, lo cual creaba una figura novedosa. El pescador de arrastre era un obrero de la mar (Ossa Echaburu, 1989, p. 128). Y es importante este apunte, porque desde esta época se producen cambios en el arte de la pesca y en el mundo de la organización. Andonaegui-enea, la villa del armador, acaba sustituyendo al caserío original y destaca ya entonces por un importante conjunto de vidrieras como elemento decorativo que aportaba distinción.

Ilustración 94. Palacio Andonaegui, obra del arquitecto Antonio Setién 1927.



*Autor: Martín Ricardo.
Fuente: Kutxa Fototeka.*

Ilustración 95. Fachada del palacio de “Andonaegui” en Pasai San Pedro, 1927



*Autor: Martín Ricardo 1910-1939. Obra del arquitecto Antonio Setién y vista panorámica de Trintxerpe. Se puede ver la zona de Herrera sin edificaciones
Fuente: Kutxa Fototeka.*

El puerto, para esta época, es considerado como un fiordo o estuario en comunicación con la mar por medio de un canal de unos 1200 metros de longitud, que tiene un ancho de 200 metros en su boca exterior entre los Arandos (Arando txiki y Arando grande), sin que en ningún punto baje los 100 metros. La configuración del canal, con suaves tornos o vueltas, asegura una absoluta tranquilidad de las aguas dentro del puerto, y la altura de los montes que circundan al mismo le proporciona un abrigo eficaz para los vientos. Únicamente los poco frecuentes del Sur pueden molestar algo a las embarcaciones. El puerto de Pasaia es el más seguro de tomar en caso de fuertes temporales del cuarto cuadrante entre los situados al Este de la línea Bilbao-Brest. El sector de la pesca de altura es prácticamente el único sector que realmente da vida al puerto. El desarrollismo impulsa a Donostia como ciudad turística y las autoridades se ocupan de sacar los tráficos pesados de la ciudad y centralizarlos en Pasaia. El puerto se expandirá, con nuevas alineaciones de Molinao, Capuchinos y Petróleos. Allí se ubicarán principalmente cargaderos y almacenes de empresas pesadas mineras, químicas y petroquímicas, [Mapa 62](#).

Gráfico 15. III Fase: Industrialización

Fases de maritimidad III	Sistema económico, productivo y cultural	Sistema administrativo y legal	Sistema físico ambiental
Industrialización: Políticas estatales de inversión	Crisis agricultura. Puerto militar. Llegada masiva de emigrantes, multiplicación y diversificación de las actividades económicas, expansión de la vida cultural, la plena escolarización. Derribo de los viejos barracones y se construyen los almacenes, muelles y servicios portuarios actuales. Crecimiento de áreas industriales marítimas y áreas de desarrollo separadas. Importación de bienes de equipo. Navegación mercante y pesquera. Ámbitos de segregación social en barrios dormitorio y polígonos de promoción privada. Importante movimiento cooperativo. Desarrollismo, Industrialización y el turismo de masas. Época dorada de pesca de altura, gran altura e industria auxiliar. Comienzo del container	Ley de 1939 Viviendas protegidas Plan Nacional de Mejoramiento de la Vivienda en los poblados de pescadores Plan Provincial de Guipúzcoa de 1943 Plan General de Ordenación de Pasajes 1954 I Plan Nacional de Vivienda 1955-1960 Ley de 1956 sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana. Planes Generales y parciales Ley sobre viviendas de Protección Oficial 1978	Puerto y ciudad moderno industrial o etapa de crecimiento y aislamiento ciudad-puerto. Cambios en Donibane, marismas de La Herrera y la bocana. Proyecto de Saneamiento de marismas y muelle de atraque. Formación urbana de Trintxerpe. Pérdida de carácter del paisaje y degradación ambiental, pésima calidad del medio urbano y el pobre desarrollo de la zonificación en lo que respecta al paisaje. El caserío en la actualidad sigue siendo garante de la calidad ambiental y paisajística

Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 96. Chimenea de porcelanas Baignol y aserradero en Lezo ca. 1946

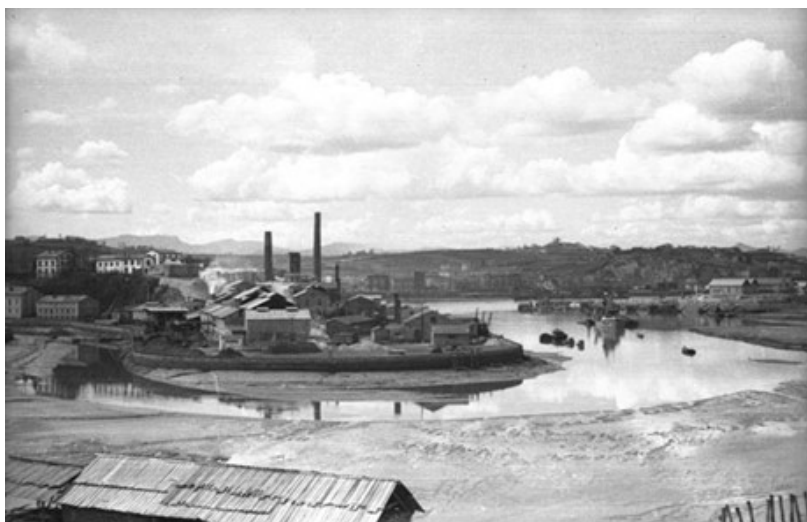


Autor: Elósegui Irazusta, Jesús

Fuente: ARANZADI (Aranzadi Zientzia Elkarte (Gure Gipuzkoa)).

La siguiente empresa en instalarse cercana al puerto fue *La sociedad Navarra de Industrias* (1940). En los años 50 ambas empresas, Aserraderos de Lezo y la Sociedad Navarra de Industrias, buscaban un mayor desarrollo para sus actividades por lo que tuvieron que realizar nuevas obras, [Ilustración 96](#). En 1952, el ingeniero Félix Azpilicueta aprovechando las primitivas concesiones del Varadero y de la Sociedad Almacenes de Lezo proyectó un aumento de 180m finales de muelle de atraque nuevo con una superficie de cerca de 2.000m² que ambas sociedades hacían donación a la Junta.

Ilustración 97. Vista desde Lezo, las chimeneas pertenecen a la península de Capuchinos 1948



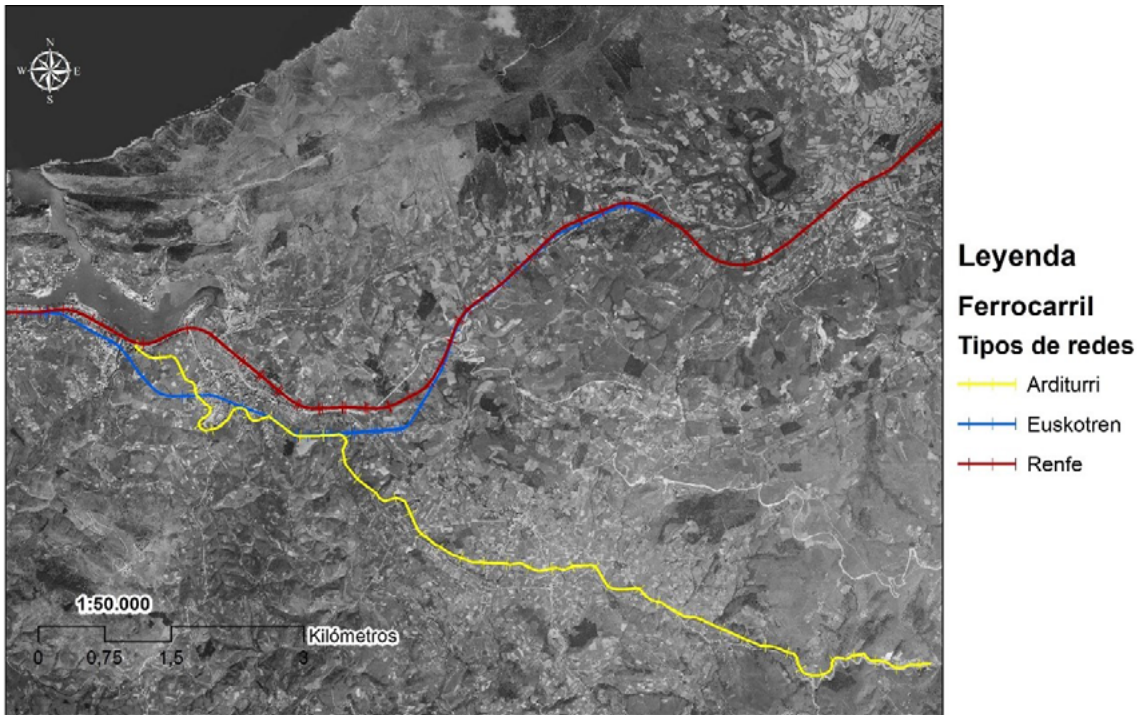
Autor: Elósegui Irazusta, Jesús

Fuente: ARANZADI (Aranzadi Zientzia Elkarte (GureGipuzkoa)).

El tamaño que llegó a alcanzar la sociedad química en el puerto se refleja en los diez pabellones que levantó junto a la bahía. A modo de curiosidad hay que destacar que en la estructura metálica de uno de estos pabellones se reutilizaron las cerchas metálicas y las columnas de fundición del antiguo mercado de Gros. Para esta época 1939-1950, nos encontramos con el período autárquico en España, la Guerra Mundial y una disminución drástica del tráfico portuario. El desarrollo y crecimiento urbano de Pasaia no se detuvo con la guerra. Al contrario, tras la misma se hizo más descontrolado y menos planificado, con bloques masivos de vivienda, falta de espacios verdes y sus edificios significativos.

El proyecto de *Instalación pesquera de Pasajes* (1932), se pensó en San Pedro, tras dismantelar los diferentes talleres de construcción y reparación de buques que allí se ubicaban. Como también otras actividades que ya se venían dando, dragado de la bahía, alumbrado, sondeos para el reconocimiento, habilitación de la playa de P. San Pedro para carenado de barcos de pesca. Edificio para bascula y reloj, expropiación de terrenos para abastecimiento de aguas al puerto y proyecto de cierre del puerto en la zona que linda con el ferrocarril, [Mapa 5](#) y [Mapa 62](#).

Mapa 5. Red de ferrocarril hacia 1946



Fuente: Elaboración propia a partir de ortofoto de 1946 publicada por el Gobierno Vasco.

Ilustración 98. Cargadero de mineral de Antxo



Fuente: Archivo José Manuel Sanchis

Es en esta época, cuando tiene un nuevo auge la minería y el ferrocarril minero de Arditurri, el cual prestó servicio de transporte de los minerales de blenda y galena argentífera que se extraían en este punto hasta la fábrica de Capuchinos, trabaja este coto minero en concesión “La oportuna” que ocupa unas 8 hectáreas, dando trabajo a 134 obreros, para una producción de 6.000 toneladas de mineral de Zinc (blenda lavada) para el año 1930 según la (Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, 1932, pp. 266 y 270) y la fábrica de Capuchinos beneficia minerales de plomo habiendo producido con 164 obreros unas 5.178 Tm de plomo y 1.936 kilogramos de plata. Pero en 1933¹²⁴, las trágicas inundaciones que asolaron la comarca afectaron la marcha del ferrocarril minero, ya que las crecidas aguas del río Oiartzun derribaron uno de los estribos del puente con el que el tren salvaba su curso (Olaizola, 2015)¹²⁵. El cargadero de mineral de Antxo, [Ilustración 98](#), quedó retratado por Darío de Regoyos, como se observa en el [Mapa 63](#), pero ante su falta de uso, a finales de los años cuarenta se desmontó el cargadero Cantilever del puerto de Pasajes.

Respecto al encauzamiento del río Oiartzun hay que señalar que por el encorsetamiento que sufrió el cauce del río, comenzaron a producirse una serie de inundaciones periódicas (1915-1917-1933 junio y octubre). Se proyectó el encauzamiento en el año 1934 y se realizó un proyecto de replanteo desde el puente de Santa Clara hasta el Hospital sito en la zona urbana de Errenteria y obras accesorias como los puentes de Lezo y Telamapa, que se sustituirán¹²⁶. También se procede a la expropiación de edificios como la Alhóndiga y el Matadero Municipal y otras dos casas que es necesario derribar para el paso de la carretera a Irún, pues esta queda cortada por el trazado del canal.

Sin embargo, una nueva inundación en 1953 afectó Errenteria, pues todavía no se habían terminado las obras.

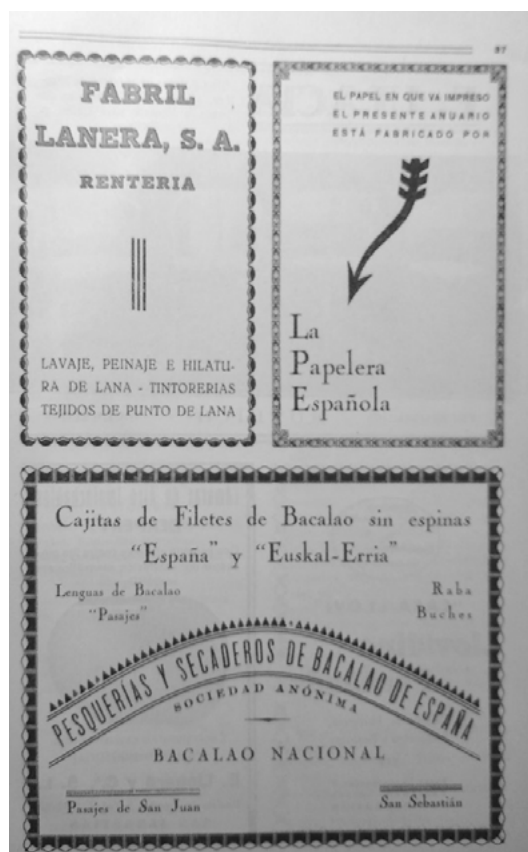
Se observa en una publicación de la época al hablar de las industrias pesqueras de la provincia, la creación de empresas como Pesquerías Pasaitarras S. A., nombre de la empresa pesquera de alto porte, una de las primeras casas armadoras del Cantábrico, constituida por los señores Sáez de Parayuelo, Bravo y Ciriza (don Ángel), pero que de momento no rinde beneficios, por la aguda crisis y acrecentados por la falta de protección por parte del Estado. Al mismo tiempo, se compara la realidad del estado francés, que pone medidas proteccionistas a las primas a la producción, y a la exportación, entre otras («Pesquerías pasaitarras S. A.», 1935, p. 28). Empresarios que, a fuerza de su tesón, valor y empeño, reinciden en crear sociedades comerciales.

124 Archivo de San Sebastián. Signatura:H-03504-10 Agradecimiento del Ayuntamiento de Rentería por la comunicación de condolencia y servicios prestados por personal de este ayuntamiento con motivo de las inundaciones. Año 1933.

125 <http://mundo-ferroviario.es/index.php/historia/19765-el-ferrocarril-minero-de-arditurri-y-la-real-compania-asturiana-de-minas-iii> consultada el 12/01/2022.

126 Archivo de San Sebastián. Signatura: H-03846-02 Defensa de inundaciones de Guipúzcoa. Rentería, Proyecto de replanteo del trozo 1º. Año 1935.

Ilustración 99. Anuncio de importantes empresas de la época.

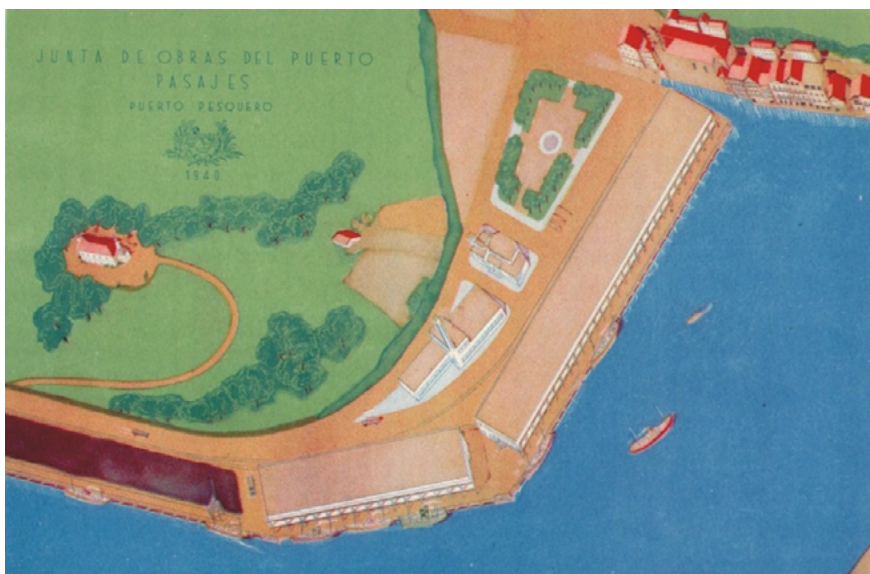


Fuente: Fotografía tomada de la revista (Vasconia industrial y pesquera: revista quincenal de la industria, pesca y navegación 1935), con permiso de la Biblioteca de Koldo Mitxelena Kulturunea- Diputación Foral de Gipuzkoa.

En 1940, comenzó la ejecución del primer tramo del muelle pesquero. Según la memoria, la longitud total de los muelles es de 1.178,70 metros, de los que 361,30 corresponden al muelle de La Herrera con 5 metros de calado; el de Ancho tiene 300 metros y 6 de calado; el Avanzado 194,20 con 6 metros de calado y 113,20 con 8 metros de calado, y el Transatlántico 210 metros de longitud y 8 metros de calado. La superficie de la dársena con 5 metros de calado es de 2,98 hectáreas; con calado de 6 metros 7,70 hectáreas y con calado de 8 metros 8,32 hectáreas; a lo largo del puerto hay establecidos 12.100 metros de vía de un metro; de vía solamente de ancho normal existen 3.650 metros y de vía solamente de ancho de 1 metro existen 120 metros. La zona de servicio del puerto tiene una superficie de 84.718 m² (Dirección del puerto de Pasajes, 1942) Por otra parte, se realizaron hacia 1940 proyectos de mejora del Canal de Entrada y que se paralizaron por la guerra; estos se vuelven a retomar, en un segundo proyecto en 1950, comenzando las obras dos años más tarde principalmente en el faro de Senocozulua y en el castillo de Santa Isabel, Arando Grande y Torre de San Pedro, se fijó en 8 metros la cota mínima en el fondo del canal, que permite el paso de buques de más de 110 metros de eslora hasta 160 metros, produciendo un limitante.

Se adquieren los terrenos para el Camino de Acceso al puerto por el Alto de Capuchinos, propiedad del ayuntamiento de Errenteria (Dirección del puerto de Pasajes, 1956). Posteriormente, ello provocó que fuera indispensable el desalojo y traslado de los talleres e instalaciones de Astilleros Luzuriaga del Salbio (en 1951); a cambio se les otorgó en concesión la zona de Bordalaborda hacia 1956 (donde existían las sociedades Hijos de Laboa y Goldaracena). Se acometió el proyecto de la segunda etapa del Muelle Pesquero que data de 1954.

Ilustración 100. Plano de la Junta de Obras 1940



Fuente: Proyecto de puerto pesquero 1940. Imagen cedida por Iñigo Rodríguez.

Ilustración 101. Barcos y trabajadores en el muelle de La Herrera (1940-1948)



Fuente: GONZALEZ GALARZA, Gregorio (Zegama, Gipuzkoa 1869 - Donostia / San Sebastián, Gipuzkoa 1948). Museo San Telmo. N.º inventario: F-006693.

Una propuesta que nunca se llevó a cabo fue el anteproyecto de Hornos Altos en Pasajes estudiada y redactada por el Ingeniero Industrial don Pedro Berroya también director técnico de Altos Hornos de Vizcaya y catedrático en la Escuela de Ingenieros de Bilbao¹²⁷, y redactada por petición de la Cámara Oficial de Industria de Gipuzkoa. El motivo era una instalación siderúrgica capaz de satisfacer las necesidades de la provincia, así como las localidades de Navarra y Araba. La localización era en las inmediaciones de la Bahía de Pasaia, por disponer de agua abundante para la refrigeración de los aparatos, el lavado de gases, la alimentación de las calderas a vapor, como también el transporte, carga y descarga de materias primas y productos, el mejor lugar era la margen derecha del puerto de Pasaia pero ésta ya se encuentra ocupada. Para la extracción de los materiales se proponen diferentes yacimientos mineros como Irún-Lesaca o Yanci (Navarra); este último, al poseer línea de ferrocarril abarataría costos¹²⁸.

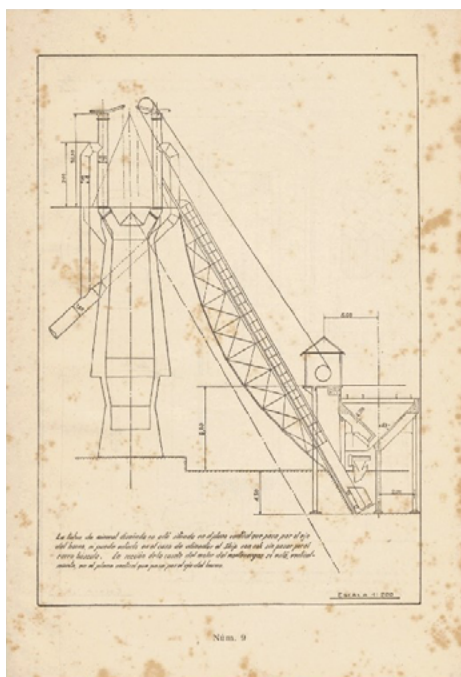
También se dan cuenta de los minerales y combustibles a importar y otros minerales fundentes que se localizan en la cuenca del Oiartzun en excelentes canteras de piedra caliza y cómo podrían resolver el funcionamiento de esta instalación si sobreviniere una guerra europea de las características de la guerra actual (guerra civil española).

Es de reseñar que, para el estudio conducente de las conclusiones, se ha supuesto que el centro de gravedad del consumo del lingote producido, este situado de 45 a 50 kilómetros de Pasaia. Una instalación moderna en Pasaia, con flota marítima adecuada para combinar los suministros de cok a Altos Hornos de Gipuzkoa con el envío de minerales de Bizkaia a Inglaterra y a Pasaia, la colocarían en una situación relativa mucho más ventajosa que la ocupada por Sagunto (Berroya, 1942, p. 15). Este anteproyecto, producto de su época tenía en consideración el mercado libre, las crisis acentuadas, una organización estatal que fije los precios y el reparto de la producción, como también la competencia.

127 Sobre este personaje ha escrito (Larrínaga Rodríguez y Garaizar Axpe, 2003), el cual fue encarcelado y condenado a cadena perpetua por un tribunal franquista y seis años después le otorgaron la libertad condicional. Al año siguiente realizó el anteproyecto de Hornos Altos en Pasaia.

128 Los costos han sido calculados teniendo en cuenta datos suministrados por la Cámara oficial Minera de Bizkaia y otros mercados de importancia en esa época tanto nacionales como extranjeros (Durham) en los años 1929 a 1933.

Ilustración 102. Esquema de un corte transversal del Alto Horno propuesto para Pasaia



Fuente: Berroya (1942, p. 175).

El propio puerto ha buscado a lo largo del tiempo su especialización. El puerto comercial está instalado en la rama Oeste de la bahía y está formado por los muelles de Herrera, con 361 metros lineales y 15 pies de calado; 300 metros lineales, Avanzado Oeste, con 124 metros lineales y 18 pies de calado; Avanzado Este, con 113 metros lineales y 24 pies de calado y el Nuevo, con 210 metros lineales y 24 pies de calado. Todos los calados son en baja mar viva. El muelle de Herrera está destinado a mercancía general y cargamentos completos de mercancías que precisen almacenaje; el de Ancho a la recepción de carbones; los Oeste y Este del Avanzado, a maderas, minerales y cargamentos completos de mercancías de muelle y el Nuevo a recepción de frutas y cargamentos varios.

Para esa época (1950), [Mapa 58](#), el puerto contaba con una superficie de muelles de 64.000 metros cuadrados y la de almacenes cubiertos y cerrados con perfecto acondicionamiento es de unos 15.000 metros cuadrados. La capacidad total de depósitos del puerto es de unas 50.000 toneladas. En Donibane ha destacado la construcción naval, en San Pedro y Trintxerpe la relación con la pesca, en Ancho la diversificación sectorial y sobre todo la existencia de almacenes para mercancías en tránsito y muy especialmente para el tráfico de vinos y actividades ligadas al sector alimenticio. Capuchinos también ha sido un enclave importante, donde han destacado empresas mineras, almacenaje de diversos materiales tales como combustible, aceites, cemento, etc....todo ello favorecido por la inmediatez de la red ferroviaria y viaria (Zapirain KARRIKA, 2007, p. 17). La

autarquía había traído una repentina prosperidad industrial en la provincia de Gipuzkoa, con posterioridad a la guerra civil. Se crea un primer intento de plan urbanizador, el “Plan Provincial de Guipúzcoa de 1943”¹²⁹ (Urquidi Elorrieta, 2014, pp. 238-241) y operaciones especiales de importaciones desde 1952, que considera como tres causas principales que justifican el planeamiento provincial, el desarrollo industrial, el crecimiento de la población y las dificultades topográficas o falta de suelo. Debido a “pocas llanuras” para los planes de localización de fábricas y nuevas viviendas, trayendo aparejados, además, los daños producidos a los edificios y barrios de carácter histórico-artísticos. Señala al respecto que “las comunicaciones se inutilizarán al convertirse las carreteras en suburbios; los pueblos se transformarán en barrios densamente poblados, como los de Trintxerpe [...] con sus repercusiones sanitarias: tuberculosis-revolución; la industria quedaría embotellada por la inutilización, sin sentido, de los pocos espacios estratégicos disponibles; y el turismo sufriría por la pérdida de carácter del paisaje, por el desentendimiento de tono en el aspecto general, por los atentados contra la riqueza monumental” (Urquidi Elorrieta, 2014, p. 239).

En esta época, otro proyecto¹³⁰ que no llegó a realizarse¹³¹ es una carretera de tipo nacional variante de la actual Nacional 1, que servía para descongestionar el tráfico y hacer el trayecto bello y atrayente, entre Herrera y el alto de Buenavista, punto importante por la cantidad de infraestructuras que lo atraviesan y las viviendas. Además estaba pensada como una forma de estar en contacto con el mar, por su paso por el mirador de Mompás, el monte Ulía hasta alcanzar la altura del faro exterior de Pasajes, la carretera mantendría una elevada cota, alcanzando la falda del monte Jaizquibel y el puerto, en su zona más pintoresca y dominante. En la [Ilustración 103](#) se observa la sección transversal de la carretera y el gran viaducto sobre el canal, entre el mirador de San Pedro y la Plaza de San Juan, en tramos en arco de hormigón armado. Realizado por el ingeniero Juan Machimbarrena entre 1943 y 1946. Proyecto de carretera que fue calificado por el Ayuntamiento de Pasaia como inútil, caro, peligroso y perjudicial, expresadas en 1955 por el alcalde al que no le ve ningún sentido, ni siquiera como un enlace con el aeropuerto, y que amenaza hipotecar Trintxerpe y San Pedro justo antes de la ocupación de la futura calle Azkuene¹³².

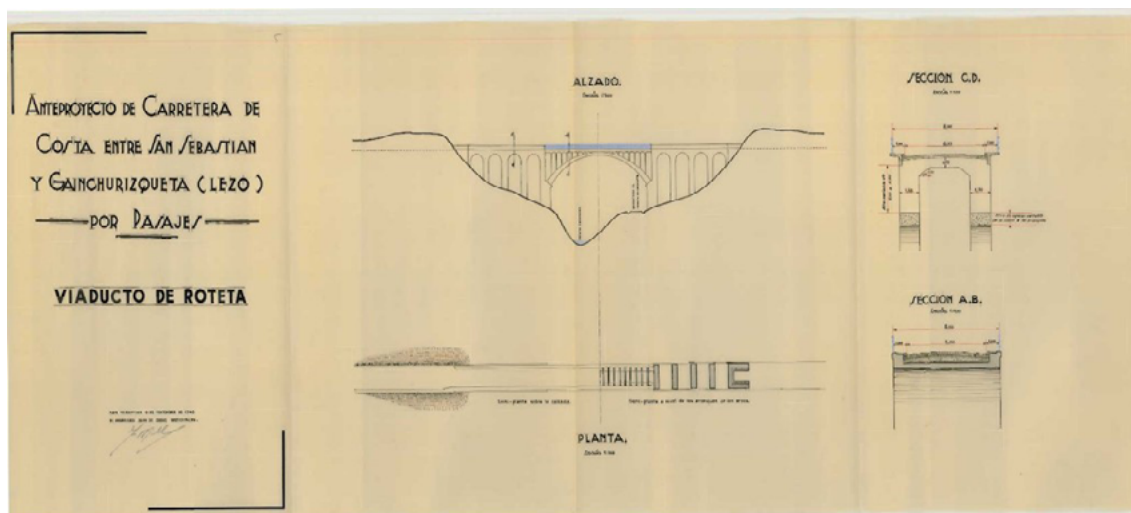
129 Denominado por Urquidi, como Anteproyecto del Plan, pues como tal plan no se llegó a aprobar. Lo que sí se consiguió es dar unos esquemas urbanos generales de los principales núcleos urbanos y aprobar una normativa urbanística común a toda la provincia

130 Archivo de Donostia San Sebastián. Signatura: H-03516-01

131 Otra referencia similar la encontramos en un proyecto de 1950, imagen del Archivo fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasajes (Zapirain Karrika, 2007, p. 126)

132 Archivo Municipal de Pasaia 693-1. (Zapirain Karrika y Irixoa Cortes, 2011, p. 94).

Ilustración 103. Anteproyecto de Carretera de Costa entre San Sebastián y Gainchurizqueta (Lezo) por Pasajes. Viaducto de Roteta



Un paréntesis en la historia del puerto se produce para comentar una vez más la anexión que planteó el ayuntamiento de San Sebastián de Antxo, que pretendía segregar dicho distrito, juntamente con el puerto comercial y el de San Pedro, con el muelle pesquero, para incorporarlos a su término municipal hacia 1945 (Yarza Zala, 1974, p. 86), y aducía que, con las anexionaciones que previamente había llevado a cabo de Alza y Astigarraga¹³³, alcanzaba los 100.000 habitantes, necesarios según la Ley de Administración Local vigente en aquel entonces, para solicitar la anexión interesada. Pero una vez más, Pasaia se defiende con la ayuda de su vecindario, comercio, industria, gremios, clero, maestros, Junta de Obras del Puerto, Cooperativas de Pesca de Altura y Bajura, Luzuriaga, entre otros.

Del año 1957 data el proyecto de saneamiento de marismas y muelle de atraque. En el fondo de la Bahía de Pasaia existía un gran terreno pantanoso al cual llegaba un reguero o caño y cuatro tuberías o alcantarillas procedentes de distintos puntos, entre ellos las aguas negras de varias casas de las proximidades. Todo ello como es natural producía putrefacción y malos olores en marea baja que molestaban más o menos según la dirección del viento y que eran en sí un constante peligro de insalubridad. Parte de esta marisma era aprovechada en aquel momento por los Aserraderos de Lezo S.A., como depósito de troncos que flotaban en la marea alta los cuales quedan varados sobre el fango en la bajamar. El Plan del Puerto correspondiente al período 1968-1971 contemplaba la construcción de nuevos muelles. A partir de los índices de tráfico y de utilización se calcularon los déficits de muelles e instalaciones para el futuro del puerto, [Ilustración 107](#). Había tan solo tres posibilidades de expansión. La primera se basaba en la construcción de un dique exterior de abrigo y un posible aprovechamiento hacia el exterior en la zona conocida como Puntas o Se-

¹³³ Archivo municipal de San Sebastián. Signatura: H-03508-01. Expediente de fusión con los ayuntamientos de Pasajes y Astigarraga, aprobado solo por Astigarraga 1939-1944.

nekozulua, solución que por su costo fue desestimada. La segunda opción pasaba por prolongar la dársena de La Herrera. Esta tampoco logró el beneplácito debido a la estrechez del lugar y al calado insuficiente. Finalmente, se decidió utilizar la zona portuaria de Lezo como solución más racional y cuyo aprovechamiento se había iniciado con la construcción de los muelles para la central térmica ([Ilustración 104](#) a [Ilustración 106](#)). El objeto fundamental era la construcción de nuevos muelles que permitieran atender el aumento actual del tráfico en un puerto tan congestionado como era el de Pasaia. Para que ello fuera una realidad hubo que derribar previa expropiación la empresa de ácido sulfúrico de Industrias y Abonos de Navarra. También se procedió a la expropiación de diversas parcelas del Aserraderos de Lezo. El tercer grupo de terrenos eran las propiedades de la margen derecha del río Oiartzun ocupadas por la Real Compañía Asturiana de Minas. Una vez solucionados los problemas de los terrenos y por Orden Ministerial se aprobó técnicamente el anteproyecto de las dársenas de Lezo. Se propuso la construcción de dos dársenas con sus muelles correspondientes en dos fases: una primera fase de 845 m de muelle y una segunda de 360 m con una anchura de 80 m. Para esta construcción se siguieron los parámetros utilizados en La Herrera. La zona de trabajo venía delimitada por el ferrocarril del Norte y por las casas de Lezo. Se buscaba, además de la mayor longitud posible, facilitar la maniobra de los barcos y no entorpecer el libre desagüe del río Oiartzun.

Asimismo, se creó una cabria (grúa) flotante “Oiartzun”, como necesidad de utilizarla en la construcción de los nuevos muelles y para el manejo de materiales más pesados que los que podían mover las grúas convencionales e incluso colaboró en desguaces de buques (Sáez García, 2018, p. 125). Las infraestructuras construidas quedaron de la siguiente manera, [Mapa 58](#) y [Mapa 62](#):

- Muelles: Lezo 1:298,40 m, Lezo 2 :155,40 m
- Primera fase de las dársenas: Lezo 3: 389,40 m, Lezo 4: 85 m, Lezo 5: 216 m, Oiartzun 1:99,20 m, Oiartzun 2: 107,00 m, Oiartzun 3: 50,50 m
- Segunda fase de las dársenas: Oiartzun 1: 180 m, Oiartzun 2: 216 m, Oiartzun 4: 266 m, Oiartzun 5: 85 m. La anchura de las dársenas y espigones quedó de la siguiente manera: Dársena de Lezo: 85 m, Dársena de Oiartzun: 80 m, Espigón entre dársenas: 80 m.

Elementos que forman parte de un paisaje horizontal, como tendremos ocasión de observar en la teoría elaborada en el capítulo quinto y en el [Gráfico 52](#), donde esta época es denominada de convergencia entre el puerto y la ciudad, y también se produce una aceptabilidad social, que invitaba a una fuerte inmigración y a un aumento del tráfico portuario.

**Ilustración 104. Vista aérea de Capuchinos y Bortalaborda al fondo
1950-1960**



Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

Ilustración 105. Construcción de los muelles 1960



*Marín, Pascual.
Fuente: Kutxa Fototeka.*

Ilustración 106. Vista aérea de los muelles Iberdrola, Lezo y Petróleos, junio 1971



*Construcción de los muelles Lezo 1, 2 y 3. Al frente Lezo.
Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia. 10.2.012-45_m_r.*

Con la salvedad de que la chatarra se procesaba en el muelle Lezo 1, los restantes productos siderometalúrgicos chapas, cables, redondos, tochos, lingotes, hierros y aceros en general se cargaban y se descargaban en el muelle de Lezo 2 y en Lezo 3. El resto del Lezo 3 y los muelles de Lezo 5 y Oiartzun 2 se destinaron al tráfico de mercancías variadas. La mayoría de las mercancías eran de las denominadas no envasadas, tal y como sigue ocurriendo en la actualidad, por lo que no se proyectaron ni almacenes ni tinglados¹³⁴.

134 AAPP, Carpeta 365.

**Ilustración 107. El puerto, que produce y ordena la bahía.
Estrategia elaborada hacia 1950 de la actividad portuaria.**



PREVISION DE ETAPAS DE CRECIMIENTO, AÑOS 50.

*Fuente: Archivo Autoridad Portuaria: Memoria del Puerto de Pasaia.
Enero de 1949 a diciembre de 1955.*

La importancia que tiene este mapa es fundamental, porque en él se puede ver una concepción lógica, estratégica del puerto: se evocan los lazos que se establecen entre las empresas y los recursos naturales que utilizan, en este caso el mar, y los mercados (los cuales no se pueden observar, debido a que es su propio foreland) donde sacan su producción. Pero también marca una dinámica, un arbitraje que se produce en la elección de las implantaciones, entre el peso de los factores naturales y el de los elementos sociales, o como consideramos marca varias etapas de maritimidad. Pone de manifiesto el constreñimiento y el conflicto entre el puerto y la ciudad y, por último, plantea la necesidad de sacar el puerto al exterior (considerado en 1981), para poder tener un mayor tráfico pudiendo tener beneficios más elevados, cuya creación se realizará en torno a los años ochenta, por lo tanto, plantea las limitaciones naturales, conocidas por la Autoridad Portuaria desde siempre. Se observan también los ejes de carreteras, las conexiones ferroviarias que polarizan la vida y las actividades de la región por medio de los transportes y las redes urbanas, obedeciendo a una lógica espacial. Por lo tanto, se observa una realidad material, un dato socioeconómico que, hoy en día, los cálculos en el tráfico no han cambiado mucho de lo que se esperaba en los cincuenta y también toma en consideración la bahía como una región. Pero matizamos que toda esta lógica se produce en una época de expansionismo.

Ilustración 108. Vista aérea del muelle de Lezo, Petróleos y la península de Capuchinos, diciembre 1972



Al frente CAMPSA.

Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia. 10.3.028-47_m_r.

A finales de los sesenta entrará también en funcionamiento la *Central Térmica de Iberduero* en P. de San Juan, [Ilustración 109](#) que reforzará el tráfico carbonero del puerto y planteará la necesidad de completar con muelles de ribera la demarcación de la bahía entre Bordalaborda y la desembocadura del Oiartzun. El auge del sector pesquero en 1970, además de los efectos directos en forma de empleos y producciones generadas, tiene efectos de arrastre importantes con las instalaciones de nuevas lonjas en P. de San Pedro y San Juan, industrias auxiliares, de congelación, salazón, efectos navales, frigoríficos, etc. Además, también dejará sus efectos sobre las construcciones y reparaciones navales.

Ilustración 109. Central térmica en Lezo 1967.



Autor: Marí, Paco

Fuente: Kutxa Fototeca.

La población y los índices de crecimiento [Tabla 30](#), así como la extensión superficial y densidad de los municipios que conformaban el Área Metropolitana de San Sebastián en el período 1930-1960 eran los siguientes:

Tabla 30. Estadística de población, índice de crecimiento y superficie por municipios.

Municipio	Población				Índice de crecimiento		Extensión	Densidad
	1930	1940	1950	1960	1930-1960	1950-1960	km ²	hab/km ²
Donostia	85.554	105.775	113.776	135.149	157,97	118,79	71	1.904
Errenteria	8.973	10.106	12.784	18.642	207,76	145,82	30	621
Pasaia	7.519	10.024	11.773	15.036	199,97	127,72	10	1.504
Lezo	2.062	2.143	2.447	3.296	159,84	134,70	16	206
Oiartzun	4.378	5.579	5.273	5.346	122,11	101,38		

Fuente: Ministerio de la vivienda. Dirección General de Urbanismo. Áreas metropolitanas de España en 1960. Edición 1965, tomado de (Ponte Ordoqui, 2016, p. 181), corroborado con datos de Población de Eustat.

Los cuales nos muestran la importancia de crear viviendas sociales, como tendremos oportunidad de ver en el apartado siguiente y toda la política llevada a cabo, cambiando el mapa y la morfología urbana presentando los inconvenientes que hoy en día también necesitamos solucionar.

1.2. Los efectos de la vivienda social en la morfología urbana de la época

A las dinámicas de urbanización generadas por el puerto en la etapa comentada, se añaden las que resultan de la necesidad de resolver los problemas de alojamiento de una población que fue creciendo a medida que lo hacía la actividad portuaria e industrial, en una altísima proporción por inmigración de otras zonas de España, por lo tanto la obligación de elaborar unos primeros Planes Generales de Ordenación Urbana capaces de proporcionar suelo para la construcción de viviendas y de atender otras demandas de usos del suelo.

Para 1920, el proceso de concentración industrial había alcanzado gran importancia, apoyado en las fábricas decimonónicas y en el sistema urbano general (corredor San Sebastián-Irún), la oferta de puestos de trabajo se torna importante, esto provocará la necesidad de ampliar el suelo urbanizado para acoger el crecimiento complejo de la ciudad. Es entonces cuando el ingeniero Birebén redacta su plan de ensanche y reforma interior de Rentería (1925) y entran en vigor las Ordenanzas de Edificación de Rentería (1932).

El ensanche comprende la zona del barrio de Iztieta, limitada al Norte con Lezo, y la carretera de la estación, por el Sur con la calle Viteri y el casco antiguo y por el Oeste con la carretera de San Sebastián a Irún.

Pero se hace insuficiente debido a la complejidad del fenómeno urbano que se estaba desencadenando, con importantes asentamientos del sector productivo, residencial y de servicios, necesitaba una planificación urbanística completa que marcara la calificación de usos, la estructura urbana de los espacios libres y los ocupados, la jerarquización viaria como pauta territorial y la producción de ciudad en la producción de industria, residencia y de servicios (Martín et al., 1978, p. 17).

Para resolver el grave problema de viviendas (de “casas” se decía hasta entonces), se promulgó la ley de 19 de abril de 1939 que regulaba el régimen de protección a la vivienda de renta reducida: “El nuevo Estado (...) va a dar facilidades para que determinadas entidades, aquellas que puedan concentrar más esfuerzos y están más interesadas en la solución del problema (Corporaciones provinciales y locales, Sindicatos, Organizaciones del Movimiento) puedan encontrar el capital preciso para acometer en gran escala la construcción de viviendas, que tendrán la calificación de viviendas protegidas” (Ponte Ordoqui, 2016, p. 121). La Obra Sindical del Hogar (1939/1954) fue llevando a cabo diversas actuaciones, una vez conseguidos los terrenos considerados como óptimos, mediante la construcción de conjuntos urbanos que se iban disponiendo en las periferias urbanas. Entre los proyectos que se fueron construyendo cabe destacar, el grupo Zubicho (San Pedro) en Lezo y el poblado de Alaberga en Errenteria.

El terreno previsto se encontraba, por entonces, en el límite edificado de la Villa y daba frente por el Norte a la carretera N-Ique le servía de acceso, el tranvía urbano de San Sebastián y en el extremo opuesto, al Sur, el terreno limitaba con la traza del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera o “Topo”¹³⁵. Ya desde las bases del concurso se seguían unas pautas compositivas de las calificadas como “regionalistas”, empleándose piedras en los muros o pórticos y soluciones arquitectónicas de sencilla calidad. Poblados de pescadores, por medio de un Plan Nacional de Mejoramiento de la Vivienda en Pasaia San Juan, de navegación de altura debido a la reciente instalación, por entonces, de la empresa Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España (PYSBE) y el núcleo de San Pedro con una población numerosa de pesca de bajura anclada en el “monstruoso barrio de Trintxerpe”. Estas actuaciones serían desarrolladas posteriormente a través del Instituto Social de la Marina y del INV, respectivamente (Ponte Ordoqui, 2016, p. 147) y en la actualidad son elementos de paisaje urbano que tienen ya cierto valor patrimonial por ser representativas de unas determinadas tipologías y de una etapa de la construcción de las ciudades españolas.

135 Sociedad Pública Eusko Trenbideak.

Tabla 31. Relación de actuaciones llevadas a cabo por la Obra Sindical del Hogar durante la “Primera etapa” 1939/1954

Localidad	Grupo	Nº	Año
Donostia	Garbiñe	8	1949
	Inchaurrondo	13	1949
	Panipor	26	1949
	Zumalacárregui	84	1950
	Igueldo	13	1950
	N.º Sra. Del Coro	128	1954
	Ibaeta	50	1954
	Cartones Sara-sola	6	1949
Lezo	Zubicho	38	1952
Pasaia S. Pedro	Trintxerpe	128	1955
Errentería	Alaberga	563	1952

Fuente: Archivo del Gobierno Vasco. Tomado de la tesis de (Ponte Ordoqui, 2016, p. 143).

Gipuzkoa es considerada provincia experimental para el desarrollo de importaciones de tecnología y maquinaria y Pasaia es su puerta. Se redacta el Plan General de Ordenación de Pasaia que será aprobado en el año 1954. En 1952 se promueve un edificio de 10 viviendas para el personal de la Junta en la zona de Erreka en San Juan, llamado también Grupo de casas de Luis Tolosa. PYSBE construyó un grupo de 50 viviendas en Lezo para el personal de su factoría que lleva el nombre de su presidente “Grupo Luis Pradera”. Pero además el Instituto Social de la Marina acometió la construcción del poblado de pescadores, denominado “Poblado Francisco Franco” en terrenos pertenecientes a P. de San Pedro, finalizándose dichas obras en 1952 (Tolosa Bernardez, 2000, p. 376), compuesto por 212 viviendas destinadas a pescadores en activo.

Gráfico 16. Fase III: La bahía en la industrialización



Fuente: Elaboración propia.

El proyecto había sido redactado por Manuel Basterreche y José Luis Elizalde¹³⁶. En la financiación de su construcción participaron, además de organismos estatales y provinciales, diversos armadores de buques de pesca de Pasaia (como PYSBE). En el [Gráfico 16](#), se puede observar de manera resumida las características de esta etapa que van a concluir en una pérdida del carácter paisajístico, las medidas para contrarrestarlo por medio de la planificación, la diversidad de usos, intereses y presiones que suscitan el conflicto.

1.3. Una nueva regulación urbanística: un nuevo paisaje urbano

En 1954, el arquitecto Zaldúa redacta para Errenteria un Plan General de Ordenación de la Villa, con un Plano de zonificación, con la división del territorio en sectores según usos del suelo (casco urbano, transición, ciudad-jardín, industria, rural, zonas verdes), con el señalamiento de alineaciones y la estructura viaria (Martín et al., 1978, p. 75).

136 Memoria del Puerto de Pasajes (Dirección del puerto de Pasajes, 1956, pp. 16-17).

La creación de suelo urbano fue impulsada por los cambios económicos, sociales y políticos que supuso en el año 1955 la normalización diplomática de España y el final de su aislamiento internacional cuando fue aceptado como miembro de la ONU. Fue la época de la ayuda norteamericana, de la importación de bienes de equipo, etc., constituyendo el inicio de un determinante período de desarrollo económico que afectó al urbanismo y la política de viviendas a nivel estatal. El 1 de julio de 1955 se aprueba por decreto el I Plan Nacional de Vivienda que se aplicó desde 1955 hasta 1960, llevado a cabo por el Instituto Nacional de Vivienda (INV). Su importancia vino determinada porque sienta las bases de la planificación en materia de vivienda. Otro acontecimiento decisivo fue la promulgación de la Ley de 12 de mayo de 1956 de Régimen de Suelo y Ordenación Urbana que, como señala Ponte Ordoqui (2016, p. 166), establece en su Norma 2:

- a. División del territorio municipal en Polígonos Urbanos, de Reserva Urbana y Rústicos.
- b. Señalamiento aproximado en cada polígono de la densidad de población, porcentaje de terreno que puede ser ocupado por construcciones, edificabilidad, número de plantas, y uso de los edificios.
- c. Trazado aproximado de las vías públicas y medios de comunicación.
- d. Establecimiento de espacios libres para parques y jardines en cada polígono en proporción adecuada a las necesidades colectivas y no inferior al diez por ciento de la superficie.
- e. Señalamiento de los emplazamientos y características de los Centros Cívicos, Escuelas, Zonas Deportivas y Edificios Públicos Singulares.

Como el resto de la provincia, la entrada en vigor de la nueva legislación obligó a adecuar, de manera individualizada, el planeamiento de Pasaia y las localidades del entorno de la bahía. Por entonces comienza a realizarse una “División en Polígonos del Plan General”, para atender las necesidades y posibilidades de actuación urbana. A cada Polígono se le asignaba un número de identificación, se le adscribía un tipo de zona, describiéndose una superficie y una edificabilidad (en m^3/m^2) o volumen edificable. De aquella manera quedaba fijado el uso y el aprovechamiento urbanístico de cada uno de los polígonos, parámetro suficiente para que el conjunto de los agentes urbanísticos, más en concreto, los promotores inmobiliarios pudieran operar de forma masiva a partir de entonces, al margen de poder configurar una estructura urbana coherente o la definición de un modelo urbano.

El paso del constructor individual a la empresa promotora, de las viviendas en alquiler a las viviendas en propiedad, de la casa de viviendas al Plan Parcial, son mutaciones debidas al cambio de coyuntura económica y van a provocar la transformación de las formas de intervención en la ciudad (Martín et al., 1978, p. 23) La administración pública no construía la ciudad, solamente daba incentivos para que se construyera. El incentivo y la seguridad al sector privado lo constituían, además de diversos instrumentos de índole político-económicos, una serie de medios liberalizadores de su actuación urbanizadora:

- La planificación vigente (débil de por sí) pasaba a tener carácter indicativo y era modificable.
- No existía ningún orden de prioridades, ni Programa de actuación que racionalizase el proceso de urbanización.
- La iniciativa privada construía lo que era para vender y le iba a proporcionar rendimiento a corto plazo.

De esta manera, se procede a una ocupación intensiva de sectores importantes de suelo con graves defectos de estructuración, como la construcción exclusiva de edificios de viviendas sin ir acompañados de los servicios correspondientes y tolerando degradaciones urbanas importantes con la utilización industrial de espacios residuales.

Ilustración 110. Vista aérea de Errenteria



*Se observa en primer término el barrio de Pontika en construcción ya con una edificación en bloques y torres y al fondo el barrio de Galtzaraborda.
Fuente: Archivo de Errenteria. A015F017.*

Se puede observar este ejemplo en Errenteria, debido al inicio de la urbanización de la vega de Iztieta, que generó una parcelación de 59 polígonos, adscribiendo a cada uno de ellos una Ordenanza y Variante de las definidas en las Normas Urbanísticas. Según apunta Enrique Ponte, se trataba con el Plan General de constituir todo el conjunto territorial una “Unidad comarcal”, en la cual destaca el corredor San Sebastián-Pasaia-Errenteria ya que, en aquel momento, no existía prácticamente solución de continuidad, señalando como relevante la presencia del puerto de Pasaia que mostraba un gran movimiento tanto de mercancías como de las relaciones con las capturas por parte de la flota pesquera.

En aquel Plan General se establecía que para el conjunto del término municipal los suelos quedaban clasificados como urbanos, de reserva urbana y rural. La definición de una zonificación mediante la delimitación de polígonos adscribía a cada uno de ellos a un diferente régimen zonal,

definiéndose parámetros de volumen (parcela mínima, porcentaje de ocupación y altura), de uso y estética, matizándose, mediante observaciones, diversas particularidades para cada uno de los polígonos definidos, entre los que cabe destacar la obligación de formular, para su desarrollo, planeamiento parcial individualizado, como estaba legalmente establecido. Tras su aprobación, se provocó la proliferación de una serie actuaciones, intensas y desprovistas de conexión, llevadas a cabo durante un breve período de tiempo, que iban a provocar la modificación sustancial del uso, estructura y paisaje urbano. Y ello se fundamenta en que la mayoría de las actuaciones se caracterizaron por una total carencia de integración estructural y de una mínima valoración territorial y del patrimonio arquitectónico heredado. Además, y como consecuencia de ello, se generó la formación de ámbitos de segregación social mediante la conformación de nuevas zonas residenciales caracterizadas por constituir nuevos “barrios dormitorio” a modo de ocupación intensiva en terrenos en ladera, con una costosa urbanización (Bidebieta o Intxaurreondo), ver [Ilustración 111](#) junto a otros polígonos de promoción privada en los barrios de Altza, destinados a residencia de la clase trabajadora. En relación con las nuevas zonas, el polígono Bidebieta-La Paz, promovido por la Gerencia de Urbanización, se preveía un área residencial de edificación abierta.

Ilustración 111. Vista aérea de Bidebieta, junio de 1969



*En primer término, Herrera. Al fondo Pasai Donibane.
Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia. 10.2.019-46_m_r*

Surge así un nuevo paisaje urbano y su presión sobre la ocupación del suelo, con usos muy intensivos incluso por las laderas, o en suelos poco aptos para la construcción, junto con altas densidades residenciales por el elevado número de pisos, como se puede observar en las diferentes imágenes de la época.

El Programa Gipuzkoa de la Gerencia de Urbanización trataba, en definitiva, de iniciar un plan de choque para impulsar la promoción de un número importante de viviendas a lo largo y ancho de Gipuzkoa encuadrándolo dentro del Plan Nacional de la Vivienda¹³⁷. Al respecto los municipios que abordamos presentan la siguiente información:

Tabla 32. Relación de actuaciones residenciales previstas en el Plan de Preparación de Suelo en la provincia de Gipuzkoa

Municipio	Superficie m ²	Edif. m ³ /m ²	Nº viviendas	Dens. Hab/Ha
Lezo	96.914	2,37	706	364
P. de San Juan	18.275	2,47	182	500
P. de San Pedro	44.761	2,69	494	552
Errenteria-Oiartzun	108.520	1,18	429	198
Donostia (Bidebieta)	174.079,16	3	2.200	630

Fuente: Ministerio de la Vivienda. Instituto Nacional de la Vivienda. Plan de preparación de suelo en la provincia de Guipúzcoa 1959. Tomado de (Ponte Ordoqui, 2016, p. 219).

Fueron las empresas fabriles las que construyeron barriadas para albergar a sus trabajadores, ese es el caso de PYSBE que construyó un grupo de 50 viviendas en Lezo para el personal de su factoría; la Obra Sindical del Hogar ejecutó el grupo San Pedro de Lezo, obra del arquitecto Ramón Martiarena cuyo proyecto data de 1952¹³⁸; en Errenteria, tanto la Papelera Española como la empresa Niessen, desarrollaron 100 unidades, [Tabla 32](#).

El inicio del Plan de Estabilización Económica¹³⁹, cuyo objetivo era lograr el equilibrio y la liberalización de la economía nacional, iniciándose con ello, como han destacado diversos analistas, una época de crecimiento económico o desarrollista en el país a lo largo de los años sesenta, dándose por concluido con ello el largo período de la autarquía. “Aparecieron nuevas formas industriales, se relanzaron sectores comerciales insuficientemente desarrollados y se produjo una oleada migratoria que alteró las bases sociales del país”¹⁴⁰, en concreto en Gipuzkoa, las necesidades financieras, iban a “propiciar la aparición de un importante movimiento cooperativo que de alguna manera enlaza con el protagonismo que durante la industrialización guipuzcoana tuvo la iniciativa industrial del pequeño empresario”¹⁴¹.

137 Ministerio de la Vivienda. Instituto Nacional de la Vivienda. Plan de preparación de suelo en la provincia de Guipúzcoa, octubre de 1959.

138 (Diputación Foral de Gipuzkoa y Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, 2004, p. 81).

139 <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1959/174/A10005-10007.pdf> consultada el 12/01/2022.

140 (García de Cortázar y Montero García, 1995, p. 164).

141 *Ibidem*.

Tabla 33. Polígonos. Programa Gipuzkoa INV 1956-1959

Localidad	Has.	Viv. Nº
Lezo	10,3	862
P. de San Juan	1,8	0
P. de San Pedro	4,3	494
Errenteria-Oiartzun	10,3	1.044
Donostia (Bidebieta)	17,5	1.908

*Fuente: Ministerio de Vivienda. Gerencia de Urbanización.
Tomado de Ponte Ordoqui (2016, p. 223).*

Con relación a la forma de desarrollar estos polígonos de urbanización, a pesar de que existían unos lineamientos generales, cada ayuntamiento o los promotores privados, se saltaban sus propias regulaciones legales, principalmente en lo que se refiere a redes de infraestructura y acabado de materiales. En Lezo se delimitó el Polígono de Altamira en el que se trataba de realizar la urbanización de una loma de topografía accidentada que, sobre la traza del ferrocarril, se sitúa próxima a Errenteria. El arquitecto José María de Yturriaga redactó en el año 1962, el Plan Parcial en el que localizaba dos tipos de edificios residenciales adaptándolos a las curvas de nivel: “Edificios en cadena” y “Edificios Torre”, el primero se trataba de edificaciones de dos crujías con planta alargada que se adosaban dos a dos. En lo que refiere a las torres, se trataba de edificios en altura, de planta poligonal con alturas de hasta 12 plantas. En San Sebastián, el Polígono de Bidebieta-La Paz, situado al borde de la carretera que, desde el alto de Miracruz, se dirige a P. de San Pedro. Se caracteriza por edificación en altura mediante torres con un conjunto de 12 unidades con una altura de 15 plantas cada una de ellas. El resto de los solares estaba destinado a bloques residenciales, compuesto de bajos y de cinco plantas, previsto que su desarrollo fuera llevado a través de cooperativas. Además, se definieron diversas parcelas dotacionales con destino a centros escolares, centros sociales y comerciales, iglesia, etc.

De esta manera en los municipios de mayor población se fueron implantando durante aquellos años, por parte de la promoción privada, edificios calificados como “singulares” debido a su perfil. Desde la justificación de una cierta modernidad vendrían a significar, en definitiva, la mayor carga de especulación urbanística introduciendo fuertes desequilibrios como elementos perturbadores de los respectivos paisajes y estructuras urbanas. Así se levantaron mediante tramitaciones de dudosa legalidad torres varias según edificabilidades desproporcionadas y al margen de los criterios originales de sus respectivos planeamientos generales, y cuyos resultados arquitectónicos se caracterizan, en muchos casos, por un importante grado de mediocridad. No se configuró ningún tipo lógico de estructura urbana y establecían, únicamente, una zonificación, y un incremento del parque de viviendas en un breve período de tiempo, que se requería para

paliar la carencia de viviendas destinadas a acoger con cierta dignidad al conjunto de ciudadanos que emigraron a esta provincia pero carente de elementos estructurantes del espacio, como puede ser la accesibilidad exterior y el engarce de su trama con la del tejido urbano inmediato o de un mínimo interés arquitectónico y urbanístico. Por el contrario, eran viviendas de baja calidad constructiva tanto de las viviendas como de las urbanizaciones; y, debido al generalizado objeto de maximizar el negocio inmobiliario por parte de los promotores, desarrollaron su actividad desde una actitud meramente especulativa, lo que provocó unos resultados de escasa calidad, un desarrollo urbanístico descontrolado acompañado de una búsqueda, por parte de los promotores y de los intermediarios, de suelo vacante para materializar los futuros desarrollos urbanísticos.

Simultáneamente, y en idéntico sentido, se desarrolló un proceso de renovación urbana, de manera que las antiguas industrias enclavadas en los propios ensanches o en ámbitos inmediatos, bien por intereses especulativos o debido a procesos de reconversión industrial, fueron desapareciendo o trasladándose a otros de desarrollos localizados en las periferias urbanas. Con ello, los nuevos suelos baldíos y contaminados dedicados hasta entonces al suelo industrial [Ilustración 112](#), fueron objeto de recalificación urbanística, en el mejor de los casos, pasando a formar parte del catálogo residencial, obteniéndose, como consecuencia de ello, junto la aparición de los nuevos polígonos residenciales localizados en las periferias urbanas, la constitución de ciudades dormitorio, lo cual vino a significar un cambio radical del uso de la ciudad caracterizado hasta entonces por dar cabida y acoger múltiples usos.

Ilustración 112. Vista general de Erreterria desde la zona de Altamira (en Lezo) hacia 1960.



*Se puede apreciar en el centro el casco histórico y en las cercanías la industria.
Fuente: Archivo de Erreterria. A015F006.*

En este sentido es de destacar el caso de Errenteria, en el que varios de los terrenos de carácter industrial ubicados en el núcleo urbano fueron abandonados por las empresas propietarias con el fin de beneficiarse de las plusvalías que les generaba el cambio de calificación, de industrial a residencial; en este sentido, el ejemplo más destacado fueron los terrenos de la empresa Olibet, en los cuales tras varios años de intentos de cambio de uso, le fue concedido, en 1975 y se materializó una edificación residencial intensa y desproporcionada duplicando el parámetro previsto para una actuación residencial (Ponte Ordoqui, 2016, p. 255). En el caso de Oiartzun, comienzan a materializarse importantes asentamientos urbanísticos en la zona de Larzabal-Arragua-Lintzirin como resultado del proceso de expansión y colonización de nuevos suelos inducido por el Puerto de Pasaia a lo largo de la carretera N-1. Se inicia el desarrollo industrial del polígono de Errota Legorzar, se construye el hotel Lintzirin y se acomete por el Instituto Nacional de la Vivienda (INV) la promoción del polígono residencial de Arragua.

Ilustración 113. Vista aérea del barrio de Galtzaraborda en construcción, junio de 1965



Fuente: Archivo de Errenteria. A015F008.

Otros barrios construidos desproporcionadamente fueron el caso del Alto de Capuchinos, o el polígono, ahora barrio, de Beraun, en los cuales las diferentes modificaciones puntuales a los planes parciales, con el objetivo de reajustar alineaciones, la disposición de bloques y, fundamentalmente, para posibilitar –se decía–, una mayor superficie de espacios libres, lográndose ampliar generosamente las alturas de los edificios. Lo mismo ocurrió en el Polígono de Galtzaraborda [Ilustración 113](#), donde se construyeron diversos bloques de viviendas de tipología correspondiente a edificación abierta, de planta en “H” y con alturas de hasta diez y catorce plantas, aumentándose abusivamente la densidad del barrio.

Ilustración 114 Vistas desde Pasajes Antxo, Victorio Luzuriaga.



Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia. 10.1.049-45_m_r.

Las infraestructuras de saneamiento, principalmente la regata de Pekin, Gastaño y Xamakoerrika, se limita a conducir las aguas negras y pluviales hasta el río Oyarzun de modo anárquico e improvisado. La ausencia de un colector general, el vertido directo al río Oyarzun, la insuficiente dimensión, mal estado y alto grado de obstrucción de las regatas, la incapacidad de las conducciones y la inexistencia de depuración de vertidos son los síntomas alarmantes de que la red de saneamiento necesita una inmediata y profunda reestructuración general (Martín et al., 1978, p. 28). Y todo ello, en beneficio de todos los agentes que intervenían en la actuación: promotores, administraciones públicas y técnicos redactores.

Como consecuencia de todo este conjunto de actuaciones en los diferentes municipios de la Bahía de Pasaia, que históricamente habían dispuesto de entidades propias con un relativo buen equilibrio urbano, se padeció un crecimiento irregular y descontrolado a manera de un rompecabezas pero con el agravante de que sus piezas no encajaban, careciéndose de una estructura planificada de manera global y caracterizada, además, por un serio déficit de equipamientos y de unos incorrectos sistemas viarios. Habría que añadirle a este dramático panorama el hecho que se obviaba la ejecución del adecuado grado de urbanización por lo que, como resultado de todo ello, se generó un importante degradación ambiental y paisajística resultando un escenario final caracterizado por la pésima calidad del medio urbano.

Ilustración 115. Vista aérea del depósito de CAMPSA en construcción, agosto de 1967



*Al fondo se puede observar el barrio de Iztieta
Fuente: Archivo de Errenteria.A017F034.*

Los últimos años del desarrollismo se caracterizaron por una importante crisis industrial debido al incremento del precio del petróleo que llegó a multiplicarse por cuatro, y cuyas consecuencias empezaron a experimentarse en Europa o más tarde en España en el año 1975.

1.4. Nuevas perspectivas ante la crisis de la década de 1970

La extensión excesiva de lo urbano sobre el territorio empieza a considerarse un despilfarro:

- Se había difuminado el sentido de ciudad en las nuevas ampliaciones urbanas
- Se había dado un excesivo énfasis a la extensión de la ciudad
- Se había desatendido al centro de la ciudad que se había degradado

Todo ello generará reformas urbanas en los espacios centrales. Intervenciones sobre la trama urbana de la ciudad consolidada: Renovación, Restauración y Rehabilitación. El importante aumento del número de viviendas que se ha producido en todo Gipuzkoa durante la década de 1960-1970, en lógica correspondencia con el período desarrollista bautizado por el régimen como el del “milagro económico español”, se tradujo en un incremento de 62.132 unidades, representando un porcentaje del 60,60% sobre 1960-1970, que se redujo sustancialmente en el período 1970-1981, descendiendo dicho porcentaje hasta el 38,80% como efecto de la crisis del petróleo y como preludeo de graves consecuencias para el sector industrial y, por ende, para el relativo al de la construcción¹⁴². Sin embargo, si bien se resolvieron problemas de alojamiento se dejaron de lados

¹⁴² Dirección de Estadística del Gobierno Vasco e INE. IKEI. Estudio de la vivienda de Álava, Gipuzkoa y Vizcaya. Servicio de Publicaciones de la Federación de Cajas de Ahorros Vasco Navarras. Vitoria, 1983.

otros temas, como las infraestructuras, los equipamiento público y ciertas dotaciones de servicios, acompañado todo ello de un sistemático incumplimiento de la normativa del planeamiento parcial. Para tener una idea: el grave déficit de asistencia sanitaria se pone de manifiesto con el ambulatorio de Iztieta y el Puesto de socorro de la Cruz Roja, como únicos servicios existentes, que en absoluto cubren las necesidades sanitarias de los 65.000 habitantes de Errenteria, Lezo y Oiartzun, los cuales tienen que desplazarse a San Sebastián (Martín et al., 1978, p. 31).

En cualquier caso, los cambios morfológicos y estructurales de la zona fueron relevantes: en 1975 se abre la autopista Bilbao-Behobia, con un enlace en el barrio de Arragua en Oiartzun y al año siguiente se inaugura el centro comercial Mamut, precursor de los grandes centros comerciales en nuestro territorio ([Ilustración 116](#)) con un hipermercado y dos plantas de establecimientos independientes menores, formando una galería comercial. Imprentas Danona (1976), Sánchez Román (1979), representan un moderno estilo construyéndose en la actualidad grandes pabellones.

En el resto del Valle, apenas se ha asentado la industria, excepto en puntos como en Iturrioz, T. Castelruíz, empresa de construcción y reparación de maquinaria en general, en Altzibar la instalación de Carbónica Santa Clara, que en su expansión cubre un tramo de la regata Karrika que es de dominio público¹⁴³ y en Ergoien el polígono industrial de Pagoalde (conocido antes como Tornos TOR). A continuación, se produce, sin solución de continuidad, la rápida ocupación de todo el polígono industrial de Ugaldetxo-Aranguren y la apertura de otro gran centro comercial en Lintzirin. Con este proceso Oiartzun se integra ya definitivamente en la nómina de municipios intensamente urbanizados, aunque el territorio de su valle interior se debatirá todavía durante unos años sin acabar de perfilar un modelo claro de ordenación territorial, entre el intenso y decidido desarrollo urbanístico de la parte Oeste del término, y el intento de preservación en el interior del valle de su carácter rural.

143 Publicado en: «BOE» núm. 285, de 28 de noviembre de 1970, páginas 19355 a 19356 (2 págs.)
Sección: III. Otras disposiciones. Departamento: Ministerio de Obras Públicas. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1970-52887 consultada el 12/01/2022.

Ilustración 116. Centro Comercial Mamut



Fuente: Biblioteca de Koldo Mitxelena Kulturunea- Diputación Foral de Gipuzkoa. Fondo: Estudio Pascual sobre la vida comercial y empresarial guipuzcoana. Signatura: FOT 256-269.

Según Ponte Ordoqui (2016, p. 288), como síntesis de esta época, hay que tener en cuenta tres aspectos fundamentales: desde el punto de vista político fue determinante la muerte de Franco, abriéndose una ventana al proceso democrático generando un cambio en la Administración en todos sus niveles, desde el estatal hasta el local, apoyándose más tarde en una nueva estructura autonómica.

Desde el punto de vista económico, la crisis mundial del petróleo, con sus consecuencias en la construcción, propiciaría un período de reflexión y debate en materia urbanística y medio ambiental. Finalmente, la entrada en vigor de la nueva legislación urbanística Texto refundido de la Ley sobre Régimen del suelo y ordenación urbana 1976 (TRLRS76) posibilitó la disponibilidad de unas herramientas de planificación y de gestión que vendrían a modificar y proponer una actitud renovada ante el fenómeno urbano, [Ilustración 162](#). Asimismo, surgirán temas, como la crisis industrial, la transformación del modelo industrial y desde el punto de vista urbanístico: la alternativa al modelo de expansión continua de suelo urbano que supuso el llamado urbanismo de la austeridad: nuevos planes de urbanismo, como el de Madrid de 1985, que apuestan por la recuperación de los espacios construidos (Zárate Martín, 2012a, p. 100).

Por otra parte, se tratan temas como la descongestión viaria por medio de actuaciones de implantación de aparcamientos, tanto en superficie como subterráneos, el esponjamiento urbanístico de los polígonos, corrigiendo los modelos anteriores, reduciendo las expectativas edificatorias y acompañando del rediseño de espacios públicos y la recuperación de espacios libre para el uso peatonal, de relación ciudadana y el reequipamiento. Desde el diseño y la gestión se recuperan e

implantan elementos históricamente característicos del paisaje urbano que han de actuar como hitos referenciales y emocionales para el conjunto de la población (la plaza, la alameda, el paseo, el parque, los porches, etc.). Se plantea así, como corresponde a la nueva visión urbanística del momento, la “recuperación de la ciudad” a través de planes de Rehabilitación y Reforma Interior de los Cascos Históricos y de zonas degradadas u obsoletas como consecuencia de las anteriores actividades industriales.

En Errenteria, surgen comisiones de urbanismo que plantean una denuncia radical y un movimiento ciudadano que se rebela contra esta situación, exigiendo la participación de todo el pueblo a la hora de planificar su futuro, con el fin de lograr un espacio urbano más coherente y más humano (Martín et al., 1978, p. 2). Dicha coordinadora busca hacer frente a tantos fraudes urbanísticos que vienen padeciendo bajo la aprobación del ayuntamiento o el Ministerio de Vivienda, por medio de Asambleas, movilizaciones o la Semana de Urbanismo (conferencias, divulgaciones, exposición de fotos-denuncia, etc.). El equipo de técnicos comenta que: *“Todo intento serio de resolver, siquiera parcialmente, el caos urbanístico de Rentería está surcado de enormes dificultades. Solo una conciencia clara de que es indispensable regenerar lo que existe y de que es imperioso frenar actuaciones que amenazan con acentuar la degradación, y el despliegue de una actividad intensa, prolongada e incluso pertinaz, permitirán al pueblo de Rentería superar sus actuales condiciones de vida urbana. Es de toda evidencia que si el pueblo de Rentería no es capaz de acometer y proseguir sin desánimo las tareas que un análisis de la situación presenta como necesarias, tendrá una ciudad cada vez más inhabitable y más inhumana”* (Martín et al., 1978, p. 8).

1.5. La pesca y la industria en torno a la Bahía de Pasaia, un ejemplo de este efecto de atracción y de contribución a la configuración del paisaje actual

La bahía se nos muestra ya en su estado actual; y en las nuevas y considerables superficies ganadas al mar, sobre todo en los muelles de Antxo, se construyen nuevas instalaciones portuarias, como se puede observar sus diferencias entre el [Mapa 58](#) y el [Mapa 59](#). En la Península de Capuchinos se ubicaron cargaderos y almacenes de empresas mineras, químicas y petroquímicas. La *Compañía Oleícola y Productos Especiales COYPE S. A.* en 1957 proyectó unas instalaciones de descarga y almacenamiento de aceites comestibles transportados en buques cisterna y buques de carga general, con bodegas acondicionadas para el transporte de aceite a granel. *Producto asfálticos S. A. PROAS* (1957) y la *Química Industrial de Capuchinos S. A. (QUINCASA)* (1960) [Ilustración 117](#), *Potasas de Navarra S. A.* (1962 y ampliación 1964), *Magnesitas de Navarra S. A.* (1965). La conocida empresa *Cementos Rezola S. A.* (1964) proyectó la construcción de unos silos *CAMPSA* (1960), ver [Ilustración 115](#).

Ilustración 117. Instalaciones industriales sobre la Península de Capuchinos, diciembre 1975.



Al fondo Lezo.

Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia.10.2.043-46_m_r

La Central Térmica, abrió sus puertas a finales de los años 60. Se trata de una estructura de gran impacto visual, debido a su torre de 125 m, junto a la carretera de Lezo; su puesta en marcha reforzó el tráfico carbonero del puerto y planteó la necesidad de completar con muelles de ribera la demarcación de la bahía entre Bortalaborda y la desembocadura del río Oiartzun. En esta zona entraron en activo los muelles de Lezo-1, Lezo-2 y Lezo-3. Como apunte de la importancia portuaria, en el año 1961 había sido excelente para el tráfico de Mercancías, alcanzando en apenas un kilómetro de muelle, un millón novecientas toneladas de mercancías. Ello, unido a la duplicidad de servicios que ofrecía, por albergar navegación mercante y pesquera, hacía presagiar un gran futuro y un fuerte impacto en la industria de ribera.

De acuerdo con la Memoria del Proyecto de Zona de Servicio (1965)¹⁴⁴ el puerto no disponía hasta la fecha de proyecto semejante aprobado y en el cual se hubieran previsto las futuras necesidades del tráfico, tanto comercial como pesquero, de acuerdo con la resolución de la Dirección General de Puertos de 31 de Diciembre de 1964, en la que se insiste en los puntos que siguen:

- a. Conveniencia y necesidad de que los puertos estén deslindados y con sus zonas de servicio aprobadas.
- b. Conveniencia de que la delimitación de la zona sea física (amojonamiento, fachadas, cierres).

144 Archivo de San Sebastián. Signatura A-03902-01. Área de Servicio Puerto de Pasajes, Junta de Obras del Puerto de Pasajes. Ingeniero Dirección Don Ignacio Gascue. Año 1965.

- c. Zonas de servicios amplias y que incluyan las necesidades en previsión de los tráficos futuros. Plan 1968 y 1980.
- d. Informaciones previas de la Comandancia de Marina, Ayuntamiento de la localidad, Delegación Provincial de Urbanismo, Pleno de Junta, Inspección General de la Demarcación y Consejo de Obras Públicas.

Es interesante la información que la Memoria comenta: El Puerto de Pasajes ha sido uno de los cuatro puertos seleccionados por la Dirección General de Puertos para que la financiación parcial de las obras tenga lugar con fondos procedentes del Banco Mundial, todo ello como consecuencia de la alta rentabilidad de las inversiones en nuestro puerto. Principalmente se realizará la construcción de los muelles de Lezo con una serie de empresas por concurso internacional y tendrá una extensión hasta el linde con la carretera provincial. En un futuro, por ser terrenos muy escarpados, se podrá mediante obras transformarse en zonas de almacenamiento de graneles o en rampas de acceso a los muelles¹⁴⁵. Y aclara la memoria que aun cuando el estudio de esta faja no se haya realizado, sin embargo se ve con claridad su utilización en la explotación comercial de los muelles de Lezo y que ante situaciones de agobio, que son casi permanentes (aclara la Memoria), la dársena de Lezo y el dique exterior de abrigo, ver [Ilustración 118](#), son las dos únicas posibilidades de ampliación de muelles comerciales en nuestro puerto. De estas dos soluciones, la dársena es mucho más económica, lo que será la que primeramente se realizará en el plan de 1980 (Gascue, 1965, p. 8).

Los muelles de Lezo II se utilizan generalmente para desembarcar la chatarra destinada a la fundición, al igual que los muelles de Capuchinos, con sus silos en régimen de concesión, sirven de almacenaje a Industrias y Abonos de Navarra, sin olvidarse la ya antigua presencia de Aserraderos de Lezo, [Ilustración 119](#).

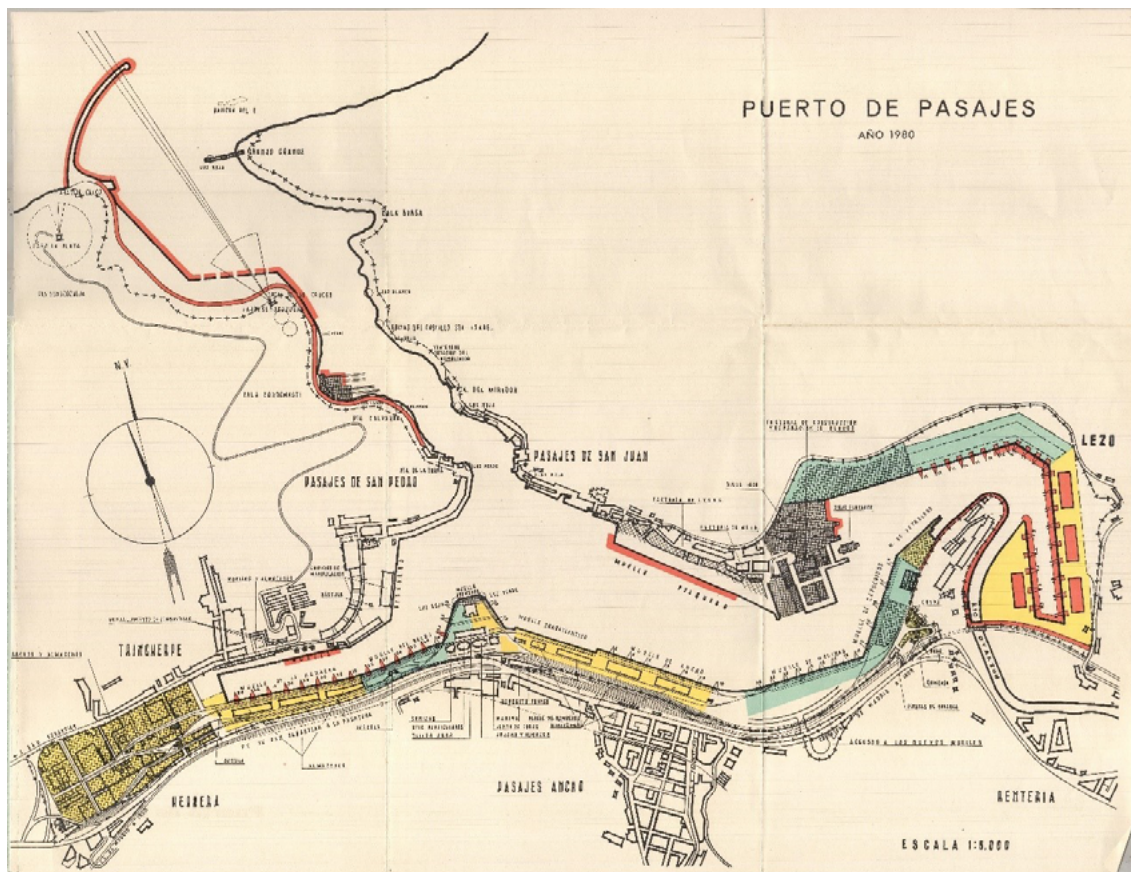
En relación con la estadística de tráficos y sus previsiones, realizada por la empresa Duero-Meeting S. A., obtenidas por el estudio del hinterland de las más importantes empresas de Gipuzkoa y Navarra, para esa época, y su repercusión en el tráfico marítimo. Se calcula los nuevos tráficos (potasas, exportación de cementos y magnésita a granel, importación de grasas y aceites, butano) o los que están a punto de crearse (graneles sólidos o líquidos para la central térmica) van a originar un importante aumento en el tráfico que se duplicará en el periodo de 10 años (Gascue, 1965).

La dinamización de la actividad industrial en la zona de servicio va a incidir en un aumento de la demanda de infraestructuras de transporte, van a aparecer reformas en las carreteras y los ferrocarriles como también en el futuro establecimiento de enlaces, almacenes, parques descubiertos

145 Terrenos que a día de terminar esta tesis, no se encuentran del todo utilizados, por lo que puede ser interesante tenerlo presente, justificando la propuesta del informe Pozueta (Pozueta Echavarri et al., 2004), que plantea que el puerto hoy en día esta sobredimensionado y justifica la necesidad de una ordenación territorial acorde a un puerto interior.

de mercancías. Surge la variante de San Sebastián, con el fin de sacar el tráfico pesado por una carretera de circunvalación (Zurbano Melero, 2003, p. 438) y se propone una ordenación de la zona de La Herrera¹⁴⁶.

Ilustración 118. Propuesta de dique exterior de abrigo utilizando el camino hasta el faro.



Fuente: Archivo de San Sebastián. Signatura A-03902-01. Área de Servicio Puerto de Pasajes, Junta de Obras del Puerto de Pasajes. Ingeniero Dirección Don Ignacio Gascue. Año 1965. Planificado para realizarse después de 1980.

La estructura urbana mantiene la coherencia en Antxo ya casi colmatado; ha sufrido una considerable transformación en Donibane con las 182 viviendas del Instituto Nacional de Vivienda y se encuentra prácticamente irreconocible en el distrito de Trintxerpe donde solo quedan por construir los polígonos de Trintxer, Borda Enea, Martimuno, parte de las viviendas del Ministerio, un bloque de Pablo Enea y otro en la antigua plaza de Gaiztarro. En San Pedro solo quedan por construir tres de los bloques del Plan Velasco-Salinas. La zona histórica, se mantiene inalterada. La estructura viaria básica es sensiblemente la misma, incrementada por la vialidad de acceso a las nuevas viviendas. En la carretera general aparece ya el nudo de servicio al puerto. Se prevén carreteras de salvamento en ambas bandas del canal de entrada. En

¹⁴⁶ Que según la Memoria que estamos citando de 1965, la adquisición de los terrenos de La Herrera ha sido por escritura del 9 de enero de 1932).

la margen de San Juan con unos fines turísticos y en la margen de San Pedro para dar acceso a la zona de reparaciones de barcos de Ondartxo y como acceso a Puntas de donde arrancará el futuro dique exterior de abrigo.

Ilustración 119. Vista aérea de los muelles de Capuchinos y Lezo, febrero 1974.



Al fondo Pasai San Pedro.

Fuente: Autoridad Portuaria de Pasaia. 10.2.045-46_m_r

También hubo problemas de usos, debido a la necesidad de Lezo de planificar viviendas y en cuyo plan general se ha calificado esta zona como residencial y destinada a la construcción de viviendas, cuestión que generó por parte de la Dirección del Puerto de la necesidad de presentar un recurso ante la Comisión Central de Urbanismo y Arquitectura del Ministerio de la Vivienda, ya que justificaban que las viviendas pueden y deben hacerse en otro sitio, mientras que el puerto no es susceptible de traslado (Gascue, 1965, p. 9), justificando también su poca profundidad en la zona de servicio de los muelles actuales y la necesidad de ligar los terrenos del puerto a toda costa, como se observa en la secuencia cartográfica, ver [Mapa 48](#).

Es de remarcar para esta época el pobre desarrollo de la zonificación en lo que atañe al paisaje. Peio Urkidi comenta que incluso quedan sin zonificar las reservas arboladas que se proponían en los límites de la ciudad de San Sebastián a modo de cinturón verde y en lo que respecta a infraestructuras, destaca la carretera a través de la falda del Jaizkibel y monte Ulía, cruzando mediante un viaducto el canal del puerto de Pasaia, ver [Ilustración 103](#), y aclara que “no parecen propuestas muy cuidadosas con el paisaje de zonas con un valor importante y parece contradictorio en parte con la preservación del mismo como valor turístico” (Urkidi Elorrieta, 2014, p. 249). Es la época dorada del sector de la pesca de altura, que llegara a sobrepasar unas

capturas de 100.000 Tms. anuales los años 1967 a 1970, con su máximo exponente el sector bacaladero, que desembarca, hacia 1968-69 sus máximos históricos en Pasaia generando importantes cambios con las instalaciones de nuevas lonjas en San Pedro y Donibane, industrias auxiliares, de congelación, salazón, efectos navales, frigoríficos, construcciones y reparaciones navales (Zurbano Melero, 1999, p. 65).

Ilustración 120. Puerto de Pasajes, hacia 1955



*Óleo de Ascensio Martiarena.
Fuente: Colección Museo San Telmo.*

Esto trae aparejada la mejora en los transportes interiores, primero en el ferrocarril, con la aparición de dobles vías, electrificación de numerosos tramos ferroviarios sobre todo el nuevo enlace desde la estación de Errenteria a través de un túnel y con la aparición del camión, que supuso una transformación para el transporte por carretera a nivel europeo. Surge el comienzo del container, que va a generar cambios en el puerto mediante la instalación de grúas de pórtico y rampas móviles, a inicios de los setenta, para tráfico rodado roll-on, roll-off¹⁴⁷ (comúnmente denominado Ro-Ro), una de ellas situada en el Muelle Avanzado Molinao y la otra en la zona de Lezo. Asimismo, dispone de una pasarela fija en el Muelle de Lezo- 3 (Miner Urdampilleta, 1989, pp. 138-144).

¹⁴⁷ Se denomina a todo tipo de buque, o barco, que transporta cargamento rodado, tanto automóviles como camiones.

Ilustración 121. Vista aérea de los muelles de Lezo, febrero 1976



Al fondo Jaizkibel.

Fuente: Autoridad Portuaria de Pasaia 10.2.056-46_m_r

Es en esta época cuando se pueden encontrar en la bahía astilleros, talleres, caldererías, carpinterías, electricistas, pequeños talleres¹⁴⁸. Florecían alrededor de la Bahía de Pasaia, que experimentó en la década de los sesenta e inicios de los setenta, del siglo XX, un considerable incremento de su flota de Altura y Gran Altura y un crecimiento de la industria auxiliar, [Mapa 62](#), [Gráfico 55](#) y [Gráfico 56](#). Se construyeron unidades de gran tamaño de arqueo (bacaladeros, atuneros-congeladores, camareros, congeladores de arrastre, etc.) para trabajar en los bancos de Terranova y Gran Sol (caladeros de Boston, banco canario-sahariano y sudafricano), imagen del [Mapa 59](#).

Por otra parte, es en este momento que la industria actual llega a Oiartzun tarde, en relación con los municipios circundantes. Un hecho destacable en cuanto a la localización industrial es la ausencia casi absoluta de factorías en los núcleos poblados, encontrándose aquellas en los polígonos industriales. Ocupó, las empresas industriales, en primer lugar la vega de Lintzirin, aprovechando el paso de la carretera N-1, creándose sociedades como Catelsa (1945) y Ramón Vizcaino (1964) dedicada a los transformados con sede en La Herrera, las dos más importantes de esta zona. Junto a ellas, se sitúan otras empresas; como La Girondine, un complejo hotelero, empresas de transportes de mercancías y el reciente hipermercado Carrefour.

148 Archivo del Ayuntamiento de San Sebastián. Signatura H-03734-05. Traslado de servicios de exportación y manipulación del pescado, que venían desarrollándose en la Pescadería Municipal de la Brecha, a la nueva factoría de Pasajes 1964-1969.

Ilustración 122. Empresa del metal Ramón Vizcaino S. A.



Fuente: Biblioteca de Koldo Mitxelena Kulturunea- Diputación Foral de Gipuzkoa. Fondo: Estudio Pascual sobre la vida comercial y empresarial guipuzcoana. Signatura: FOT 256-294.

Algo posterior, surge un nuevo polígono, en Arragua, fronterizo a Errenteria, con factorías como las de Tajo (1963), E.R.T. (1972) y Niessen (1975), entre las principales especializadas en transformación del plástico con destino a la automoción o transformados metálicos la última. En la vega de Sarobe-erreaka, nace el pequeño núcleo de Errotazar, con tres empresas principales en materiales siderometalúrgicos: Bonak, Rodrigo y Geka.

Ilustración 123. De arribada, c. 1946.



*Óleo de Elías Salaverría
Fuente: Colección Kutxa Bilduma.*

La reducción de las capturas, la delimitación territorial de las plataformas marinas¹⁴⁹ y el incremento de los costes han puesto de manifiesto la mala estructuración del sector pesquero nacional, fomentada por una política totalmente destinada a obtener beneficios a corto plazo. La conexión de estas causas ha provocado la importante crisis pesquera pasaitarra (Tolosa Bernardez, 1984, p. 267). Durante la década de los sesenta los desembarcos pesqueros en España experimentaron un importantísimo incremento y en la década de los setenta comienza a apreciarse el espectacular empobrecimiento de los caladeros. La implantación de las 200 millas ha provocado importantes limitaciones a esta explotación de los bancos pesqueros con la implantación de las Zonas Económica Exclusiva a partir de 1977 por parte de algunos países ribereños han sido la causa fundamental de esta situación¹⁵⁰. La política pesquera comunitaria ha afectado de manera negativa a las embarcaciones vascas, ya sea a través de la limitación de los programas de licencias o de la reducción de cuotas, las regulaciones comunitarias han supuesto una reducción progresiva de capturas

Desde otra perspectiva, la crisis inflacionista, debido a la crisis del petróleo (1973), estuvo acompañada por el necesario incremento de los salarios de los trabajadores del sector, ha provocado la venta de las embarcaciones a puertos nacionales y extranjeros hacia 1975 o el amarre y desaparición de gran parte de la flota (en 1982 únicamente había 82 embarcaciones) y el número de empresas armadoras, produciéndose la aparición de un importante paro laboral en el sector. Son numerosos los talleres de reparación, de pintura de barcos, secaderos y otras empresas vinculadas con la pesca que han tenido que cerrar sus instalaciones o han disminuido su personal, teniendo un fuerte impacto en el paisaje, cómo se puede observar en la [Ilustración 124](#) con la gran flota atracada en puerto. Otros, en cambio, que decidían salir a pescar, tenían que pagar millonarias sanciones que recaían en los armadores. La PYSBE no supo adaptarse a las modificaciones habidas en este tipo de pesca (nuevas técnicas de congelación), ni incorporar una mayor diversidad y tratamiento de sus capturas y dar una nueva orientación a su política de comercialización (Tolosa Bernardez, 2000, p. 378); el 25 de junio de 1973 el Consejo de Administración de PYSBE presenta en bloque su dimisión.

149 En 1982 la III Conferencia sobre la Ley del Mar quiebra el concepto de Mare Liberum y acepta de iure la Zona Económica Exclusiva.

150 Para ampliar el estudio de la población de Pasajes en esta época, el mercado de trabajo y la pesca del bacalao, el caso de la compañía PYSBE, ver los trabajos realizados por M.^a Teresa Tolosa Bernárdez: *El mercado de trabajo pesquero de Pasajes : reflejo de la evolución económica de esta actividad* (Tolosa Bernardez, 1987); *La pesca del bacalao en el siglo XX: el caso de la compañía PYSBE* (Tolosa Bernardez, 2000) o *El Puerto pesquero de Pasajes 1920-2000* (Zurbano Melero, 2000), y el trabajo de García Orellán (2006) *Rumbo al Gran Banco: Una etnohistoria de la pesca industrial del bacalao en los bancos de Terranova*.

Ilustración 124. Vista aérea del puerto, enero 1975.

*Detalle de embarcaciones paradas en Pasajes San Pedro.
Fuente: Autoridad Portuaria de Pasaia. 10.5.006-47_m_r*

En 1980, el puerto de Pasaia tiene un volumen de tráfico que abarca más de 40 países de Europa, África y América. Sin embargo, continúa siendo un gran desconocido. Aparte de ser un centro de cabotaje, también es un puerto comercial de primer orden. En este sentido, el presidente del puerto, don Francisco Miner Urdampilleta, hace referencia a 1982, año de máximo movimiento de mercancías de su historia, en que se situó en quinta posición a nivel de España, en lo que se refiere al volumen de carga general con sus 2,8 millones de toneladas, [Gráfico 56](#). Fue precedido únicamente por Barcelona (4,8 millones), Bilbao (4,1 millones), Algeciras (3,7 millones) y Valencia (3,1 millones) (Miner Urdampilleta 1989, 138).

Cuenta con una completa red de accesos por carretera, a través de a) La autopista Bilbao-Behobia con enlace directo al puerto. b) La variante-autopista de Donostia que entra por la zona de Herrera. c) La carretera N-1 en su km 472. d) La carretera que une Lezo con Pasai Donibane, por medio de un ramal que enlaza con los muelles comerciales. En cuanto al ferrocarril de ancho normal, el acceso al puerto se verifica frente al muelle Trasatlántico y Molinao, que enlazan con la línea general de Renfe Madrid-Hendaya, de doble vía electrificada y los ferrocarriles vascos (Topo)¹⁵¹ tienen un acceso al puerto por su extremo Oeste, partiendo de la estación de Herrera. En los últimos años del siglo XX, las entradas en el puerto de Pasaia se componen en más de las dos terceras partes de materias primas para la industria, principalmente chatarra (más del 40% del volumen total) y productos energéticos. Respecto a las salidas, los productos siderúrgicos y los automóviles representan más de las tres cuartas partes de las salidas (Zurbano Melero, 2003, p. 443). En los muelles de Lezo se efectúa (en 1987) el embarque del 25% de los vehículos que se fabrican en España con destino a la exportación, y más concretamente a los países de la Eu-

151 Sociedad Pública Eusko Trenbideak.

ropa Atlántica. El proceso se inicia con la llegada a Errenteria de tres trenes especiales diarios [Ilustración 125](#), que de forma inmediata son descargados por una rampa fija al muelle de Lezo desde donde se cargan a barcos especiales con cabida entre 600 y 700 vehículos. Hacia 1984, debe reestructurarse el sector de astilleros y se produce la primera reconversión a nivel nacional en la que se fusionan los astilleros mayores en la empresa pública *Astilleros Españoles*, reduciéndose las plantillas en un 38%. En 1987 se produce la “segunda reconversión” en la que desaparece el astillero Luzuriaga (Zurbano Melero, 1998, p. 361).

Ilustración 125. Vista de la explanada del puerto de Pasaia que se sitúa a la altura de Lezo.



*Al fondo se puede observar Lezo.
Fuente: Archivo de Errenteria. A015F063.*

Haciendo un análisis global del período 1980-1995, ver [Mapa 60](#), se puede decir que la evolución comparativa del puerto de Pasaia respecto al conjunto de los Puertos del Estado es claramente negativa debido a la concentración en mercancías de escasa rentabilidad, como son las chatarras y demás mercancías relacionadas con el sector siderúrgico, y a la escasa implantación de tráficos con mayor rentabilidad, como el de contenedores. En el período más reciente de 1993 a 1996, Pasaia ha sufrido una disminución superior al 22% de su facturación total. Esta disminución afectó a la mayoría de sus tráficos básicos, especialmente de chatarra, productos siderúrgicos, carbón, etc. El único tráfico que parece presentar cierta pujanza es el tráfico de automóviles. En 1996, la exportación de automóviles (medida por toneladas) aumentó por encima del 44% respecto al año anterior. Tráfico vinculado esencialmente a los fabricantes de automóviles implantados en Pamplona y Zaragoza. El principal problema que parece encontrar el puerto para el desarrollo de este tráfico es la dificultad para encontrar terrenos adecuados para este uso portuario, debido a las propias limitaciones físicas de la bahía. De ahí que la futura expansión del puerto se esté

dirigiendo hacia territorios de los municipios de su entorno que actualmente no están vinculados a la actividad portuaria. El segundo gran bloque de ingresos que percibe el puerto procede de los cánones por concesiones. Es esta una línea que ha ido tomando cada vez mayor importancia, ya que ha evolucionado de ser un ingreso casi marginal (en 1993 suponía apenas el 8,8% del total de ingresos del puerto) a representar una de las bases de la economía, habiendo supuesto en 1996 más del 21% de la recaudación de la Autoridad Portuaria. En su mayoría, este no es un negocio típicamente portuario, y en él la Autoridad Portuaria actúa como un promotor inmobiliario, alquilando a largo plazo terrenos del puerto para actividades que no siempre tienen que ver con la Autoridad Portuaria, ni tampoco es esta una ubicación necesaria para el desarrollo de estas (Nebreda Diaz de Espada, 1999, p. 367). Elementos que tendremos presentes en la conclusión de la tesis, debido a que, observándolo desde la lejanía del correr de los tiempos, estos ingresos producto del alquiler de sus terrenos, nos brindan una propuesta a desarrollar desde el punto de vista cultural.

Por su parte las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco plantean como un objetivo prioritario a abordar, desde una perspectiva de colaboración de las distintas administraciones públicas, la renovación urbana de los municipios de Pasaia, Errenteria y Lezo (Dpto. de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, 1997, p. 31) y se torna patente la importancia que tiene el corredor de paso de la red europea de transporte y comunicaciones y el Área Funcional recupera, junto al resto del territorio histórico de Gipuzkoa el pulso del crecimiento.

1.6. Del auge a la crisis del sector pesquero

En cuanto al paisaje pesquero, como una realidad compleja y diversificada, tendremos en consideración lo perceptual. En este sentido, se partirá de la noción de paisaje como la expresión perceptual de la apropiación de los espacios por parte de las sociedades, entendiendo distintas categorías de apropiación, tanto productiva como cultural y normativas (la expresión en el territorio de leyes y normativas ligadas al ordenamiento y leyes con incidencia indirecta en este), como también los hechos sociales, que buscan un uso racional de los recursos. Debido a las políticas de defensa del medio marino por los foros internacionales, se pretende, por parte de las propias flotas un control regulado de la actividad del sector extractivo pesquero, y la utilización de fórmulas pesqueras no depredadoras, respetando los períodos de vedas.

En tierra, esto trae aparejada la reforma de la bodega en buques, mejoras en el transporte manteniendo la cadena de frío y una mejor presentación y agilización de la oferta en la lonja de pescadores. Por esa razón, se dedican para tal fin, en el puerto, muelles de amarres y descargas e infraestructura de la lonja de venta. Empresas como *Pasajes S. A.* tienen grandes plantas frigo-

ríficas y además se cuenta con empresas comercializadoras como *Merca-Oiartzun*, hacia 1990. Sin embargo, Pasaia se ha visto muy afectada por la desatención a su puerto por parte de la Comunidad Autónoma y por las limitaciones al acceso de caladeros bien de la Unión Europea, bien de Organización de Pesca del Atlántico Noroccidental (NAFO) y lo mismo ha sucedido con los acuerdos con terceros países (Marruecos, Argentina, etc.) que constriñen la actividad pesquera en volumen de capturas, especies y artes pesqueras utilizadas. La Política Pesquera Comunitaria realiza un ajuste en materia de tamaño de la flota, [Tabla 34](#).

Según una publicación de la época, el año 1975 se puede considerar como fecha límite de una buena época del sector pesquero; a partir de 1976 comienza a notarse palpablemente que el sector pesquero entra en un proceso de caída (Comisión Social de Arciprestazgo Pasajes-Rentería y SIADECO, S. C. I., 1981, p. 83). Entre las causas de tipo coyuntural caben señalar:

- El aumento de los costes operacionales, como el fuel-oil, lubricantes, pertrechos, astilleros, seguridad social, mano de obra, etc.
- Las capturas, que se había establecido en torno a 1.500.000 Tm desde 1968, ha descendido sensiblemente a partir a 1976, mientras que los costos se habían disparado de forma incontenible. La escasez de especies se torna preocupante, las empresas registran una reducción de los beneficios y en consecuencia se retraen las inversiones, no se reparan los barcos más que lo indispensable, no se construyen nuevos barcos, etc.
- Las 200 millas: en 1976 los países del Mercado Común juntamente con Islandia, EE.UU. y Noruega imponen esta medida con reconocimiento de ciertos derechos históricos, geográficos y económicos anteriormente existentes entre los países. Esta decisión afecta a los bacaladeros y a los 600 barcos del Norte de la Península que faenan en aguas comunitarias.

Al respecto el presidente de la Confederación Española de Asociaciones Pesqueras (C.E.A.P.E.) y de la Asociación de Armadores de Pasaia, José Valentín Lizarraga Murua, ya había puesto de manifiesto que la dramática reducción de la flota de fresco de Pasaia debido a la creación de las zonas exclusivas de 200 millas en el año 1977 y al tratado de adhesión de España a las CC. EE. en el año 1.986, supuso el paso de 180 barcos en activo en 1975 a solo 21 en 1995. También supuso la pérdida de 2.400 puestos de trabajo directos; un desembolso cuantificado de 4.000 millones de pesetas por parte de los empresarios de las Empresas Pesqueras financiadas con fondos propios y créditos con destino a las rescisiones de contratos de trabajo, transformación de algunos buques para faenar en otras zonas de pesca fuera de la U.E., constitución de Sociedades Mixtas, etc. (Lizarraga Murua, 1996, p. 15).

Otro de los efectos de aquella situación, de tipo estructural fue que la flota de Pasaia quedó obsoleta técnicamente y sobredimensionada. La combinación de alta tecnología y número escaso de empleados (menos de 50 trabajadores) hizo que estas empresas soporten importantes cargas

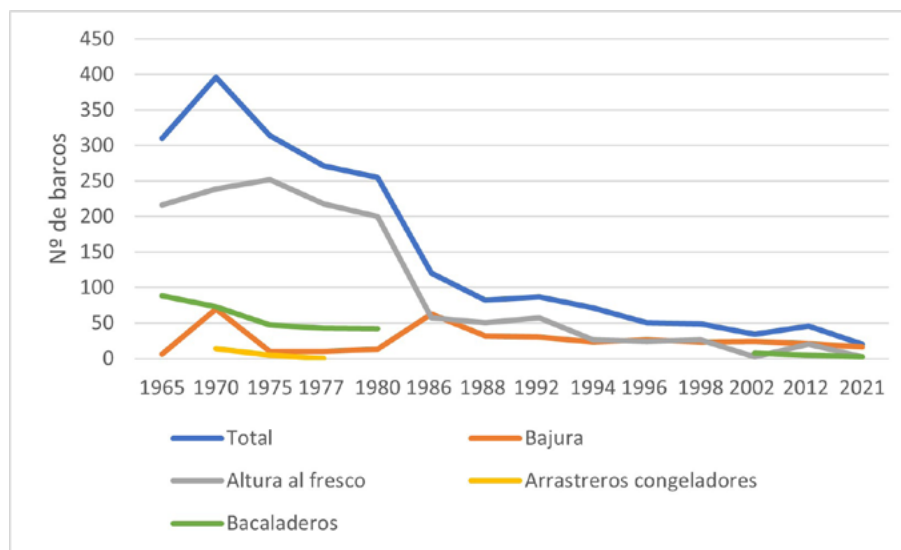
financieras que hacen especialmente difícil y costosa la realización de inversiones y modernización de la flota. La evolución seguida por la flota pesquera de Gipuzkoa desde entonces ha sido lo siguiente:

Tabla 34. Evolución del número de buques desde 1977 a 2012

Pasaia	1965	1970	1975	1977	1980	1986	1988	1992	1994	1996	1998	2002	2012	2021
Bajura	6	70	10	10	13	63	32	30	23	26	23	24	21	16
Altura al fresco	216	239	252	218	200	57	50	57	26	24	26	2	20	2
Arrastreros congeladores		14	5	.					7					
Bacaladeros	88	73	47	43	42				15			8	5	2
Total	310	396	314	271	255	120	82	87	71	50	49	34	46	20

Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos por Eustat 1977-2012 y de la Autoridad Portuaria.

Gráfico 17. Pesqueros con base en Pasaia



Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos por Eustat 1977-2012 y de la Autoridad Portuaria.

- La deficiente estructuración del sector, debido a que nunca ha habido una política pesquera mínimamente racional. En efecto, al amparo de la enorme rentabilidad de la pesca durante un largo período se han concedido enormes cantidades de créditos, lo que ha permitido la proliferación de empresas armadoras de pequeño tamaño, trayendo como consecuencia la atomización del sector que impide cualquier solución global en un tiempo corto. El resultado es que el número de barcos que se han construido en poco tiempo ha sido enorme, excesivo. Se ha pescado de un modo irracional y absurdo llevados por la ambición y la avaricia a corto plazo (pescando con redes antirreglamentarias, en zonas de crianza, etc.)

- La atomización del sector es causa de que los gastos de cada empresa se multipliquen enormemente cuando lo racional hubiera sido el sufragar muchos de ellos en común por un sistema de prorrateo. Este individualismo trae además como consecuencia que los precios en lonja los impongan los encargados de comercialización (compradores) del pescado, los cuales varían según las circunstancias del mercado y son completamente ajenos a los costos de producción.
- Los canales de comercialización: desde la adquisición del producto en lonja y la existencia de excesivos intermediarios, encarece mucho el producto porque los canales de comercialización se multiplican innecesariamente.

La flota bacaladera de Pasaia sufrió especialmente las consecuencias de aquella crisis. A finales de la década de 1960, Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España (PYSBE) era propietaria de una flota que representaba más del 23% del arqueo de la flota del puerto de Pasaia. También tenía a su disposición un muelle propio y contaba con factorías de secado de bacalao¹⁵².

La crisis se inició ya a finales de la década de 1960 con una reducción drástica de las capturas. Los buques de PYSBE estaban especializados en el salado del bacalao con pocas o nulas posibilidades de orientar su actividad hacia otras especies objetivo. Como consecuencia, PYSBE presentó un expediente de crisis en 1974 y suspendió sus actividades. La concesión de muelles revirtió al Estado y las instalaciones fueron derribadas. El declive de este segmento se ha plasmado tanto en el envejecimiento y falta de renovación de este segmento de la flota como en el declive de la actividad pesquera de puertos como el de Pasaia (Iborra Martín, 2010, p. 22), por contraste, la flota de bajura de pequeñas dimensiones se incrementó con la reducción de la flota bacaladera y de los arrastreros congeladores. Para subsistir, algunos de los tripulantes desempleados de otros subsectores pesqueros se dedicaron a la pesca de bajura con pequeñas embarcaciones (Iborra Martín, 2010, p. 26), como se observa en la [Tabla 34](#). Esto presenta unas características profundas en el paisaje, que se observan en el cambio del interés en desarrollar la actividad pesquera y, por tanto, el paisaje cotidiano cambia. Por último, la sociedad justifica las posturas dominantes de esas épocas y pide la creación de paisajes de calidad. Por lo tanto, “interpretan lo que tienen ante sus ojos”.

Esto viene como anticipo de los siguientes apartados y capítulos, debido a que se comienzan a poner de manifiesto los distintos elementos o factores de atracción que posteriormente se transformarán en su contrario, de repulsión. Cuando esos factores que daban empleo y crecimiento en un modelo económico, al cambiar este, pueden romper este ciclo virtuoso de crecimiento del puerto en el territorio. Por su parte, en las relaciones sociales de producción y desarrollo, comien-

152 Existen documentales de esa época, denominados NO-DO, que dejan observar, con un tinte propagandístico, las actividades que se realizaban en sus muelles: Ver En *P. de San Juan. PYSBE (1952)*. <https://www.youtube.com/watch?v=UMMEstcq0ws> consultada el 12/01/2022.

zan a observarse nuevas políticas e ideologías críticas, manifestando carencias de integración estructural y de una mínima valoración territorial que se exterioriza por medio del conflicto y surgen otras preocupaciones respecto a la cuestión de las relaciones ambientales, su compromiso hacia la sociedad, la identidad y a los discursos de aquellos que tradicionalmente no se han tenido en consideración. Hay que reconocer que el ambiente, el territorio y la construcción de identidades, relanzan con nuevos métodos el interés tradicional de la geografía cultural por las relaciones del paisaje y del medio ambiente, incluyendo temas como: el poder, la gobernanza y el problema común de una crisis de representación que, hoy en día, se tratan de corregir. Indicaciones que nos introducen en la conceptualización de la trayectoria sociotécnica portuaria, que se aborda en el capítulo quinto, pero que es conveniente tenerla presente examinando los [Gráfico 52](#) y [Gráfico 53](#).

1.7. Crisis de la agricultura y abandono agroganadero. Menos campo y naturaleza en torno a la bahía

La función del espacio rural ha sido durante siglos producir alimentos para la población local, servir de soporte para la actividad ganadera y forestal, y proporcionar trabajo y lugar de residencia a los agricultores, los cuales han establecido unas relaciones específicas con la naturaleza, creando una cultura popular y unos modos de vida diferenciados del mundo urbano. Pero ese papel tradicional del espacio rural ha desaparecido en buena medida como consecuencia de la “modernización” de la agricultura y de la ampliación de los flujos comerciales, lo que ha acabado rompiendo la obligada autarquía alimentaria mantenida durante siglos.

Según Luengo Teixidor, la Comisión de Agricultura de la Diputación estudia el problema del alarmante despoblamiento de los caseríos, por medio de un cuestionario, cuyos resultados presenta en el pleno celebrado el 10 de septiembre de 1920, en los cuales Pasaia y Errenteria responden que no hay falta de brazo para las labores agrícolas porque buen número de obreros viven en los caseríos cercanos y, las horas que tienen libres las dedican al campo, pero las causas para el despoblamiento corresponden al éxodo rural, sobre todo a partir de la implementación de la jornada de ocho horas en la industria (Luengo Teixidor, 1990, pp. 76-77). Además, existe al mismo tiempo una compraventa especulativa debido a la fuerte subida de los precios agrícolas a causa de la Guerra Europea (1914-1918); esta revalorización es mayor si las fincas se encuentran en las proximidades de algún núcleo de población en crecimiento, por entrar dentro de las futuras zonas urbanizables o la división de las explotaciones agrícolas. Las transformaciones habidas durante este período hasta 1923 no modifican apenas la estructura, que quedó fijada ya a finales del siglo XIX.

Con el correr de los años, la agricultura periurbana presenta una serie de características que recogemos a continuación:

- Mayor pérdida de superficie agrícola como consecuencia tanto de una mayor ocupación física del suelo como del efecto que la presión urbana provoca sobre esta actividad (extensificación, terrenos baldíos en espera de recalificación). Y esto se demuestra en el paisaje como tendremos ocasión de observar en la evolución de los usos del suelo al finalizar este capítulo.
- El espacio productivo en las áreas periurbanas se caracteriza por combinar subexplotación e intensificación. La falta de mano de obra se hace más notoria, el cultivo se hace más extensivo, pero también, como consecuencia de la proximidad con el mercado, surgen aprovechamientos más intensivos, especialmente hortícolas.
- La escasa base territorial del caserío –2 a 6 Has. de superficie agraria útil (SAU)– propició en las décadas de 1950-1970 la apertura de una distancia progresivamente insalvable entre los ingresos del trabajador agrario y los del industrial.

Por ello surge la necesidad de dinamizar la agricultura a partir de la incorporación de jóvenes agricultores, el asociacionismo, la agroindustria... y, sobre todo, no cabía duda sobre la necesidad de incrementar el tamaño de la explotación. No obstante, el caserío, aún si, por lo reducido de su base territorial y los condicionantes ecológicos del ámbito, carecía de la posibilidad de abrirse un hueco en el contexto productivista en que progresivamente pasaba a desenvolverse la actividad agraria, no fue abandonado, sino que pasó a gestionarse mayoritariamente en el marco de la Agricultura a tiempo parcial (ATP), dada su proximidad, creciente en la medida que los medios de transporte han ido desarrollándose, a los núcleos urbanos. Como consecuencia de dicho proceso ha quedado poco espacio para el redimensionamiento de la explotación; en la actualidad más difícil que nunca por el incremento de los precios de la tierra que deriva de la presión urbana y el escaso recurso al arrendamiento legalizado, dados los recelos de unos pequeños propietarios que ven próxima la recalificación de sus parcelas de suelo rústico en suelo urbanizable, como se podrá observar en el ejemplo de Oiartzun [Gráfico 27](#), con datos recientes.

Ilustración 126. Vista del caserío Txirrita en Errenteria con producción hortícola, 14 de octubre de 1958



Fuente: Archivo de Errenteria. A012F021.

Poco a poco los caseríos, elemento tradicional del paisaje rural, fueron desapareciendo, dejando paso al desarrollo industrial del siglo XIX y XX. La Real Compañía Asturiana de Minas se apoderó en 1897 del caserío Alzate. La Sociedad Española de Piedra, Vidrio y Construcciones Garchey ubicada en Errenteria se apropió en 1902 del caserío Kostaburu y sus pertenecidos. En 1917 la Papelera Española de Errenteria adquirió la casería llamada Jorgenea y sus terrenos. En épocas más cercanas las casas de PYSBE se levantaron en 1947 en los terrenos del caserío de Arretxenea. Y es que, en el espacio rural, la actividad agropecuaria va desapareciendo paulatinamente a medida que avanza la industrialización. El modelo de crecimiento no contemplaba ninguna otra posibilidad y además en muchos casos los usos eran y son excluyentes (Herrerías Moratinos y Zaldúa Goena, 2009, p. 16).

Ilustración 127. Huertas en la zona cercana al puerto

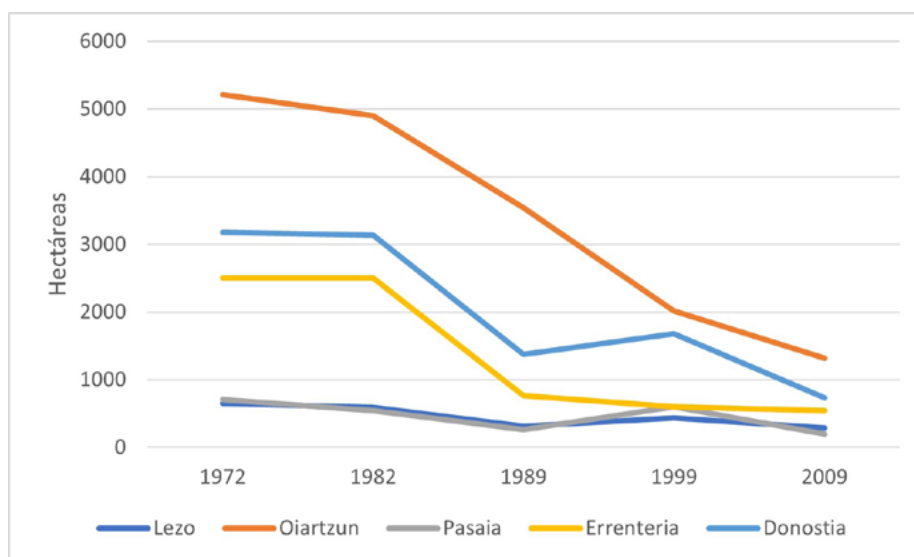


Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia. 10.2.089-46_b_r.

En cuanto a la actividad rural, la actividad mayoritaria es el vacuno de leche a principios de la década de los noventa, sustituida por otra más extensiva como es el vacuno de carne. Paralelamente, unas pocas explotaciones invierten y aumentan su capacidad productiva. Por otra parte, [Tabla 35](#) apenas se cultiva, ni siquiera para forraje, y la pradera se configura como el aprovechamiento casi exclusivo del terreno utilizable. Las funciones agroganaderas inician un proceso que lleva finalmente a su abandono, que se va materializando en distintas etapas: mantenimiento de actividad sin renovación ni mejoras en la explotación, extensificación (de bovino de leche a carne o a ovino), marginalización económica y, en un último estadio, la consecución de una actividad residual o el retroceso definitivo.

En estos casos, las actividades hortícolas o frutícolas, presentes también en estas explotaciones, no se convierten en sustitutivas de la que ha sido la principal explotación, la ganadera, presentando una importancia y ubicación similar a la que tenían anteriormente, mayormente para el consumo familiar. La apuesta por la intensificación y el productivismo es la opción que toma un reducido grupo de explotaciones selectas mientras el resto abandona de manera gradual la actividad. Los aprovechamientos del suelo agrícola utilizable se amplían, pasando de la pradera al pasto con siega, al pasto sin siega y, finalmente, a la pérdida de su capacidad energética. El suelo agrícola utilizable se reduce progresivamente, [Gráfico 18](#), principalmente en los municipios con mayor superficie como son Oiartzun, Donostia y Errenteria.

Gráfico 18. Evolución de la superficie agraria útil 1972-2009



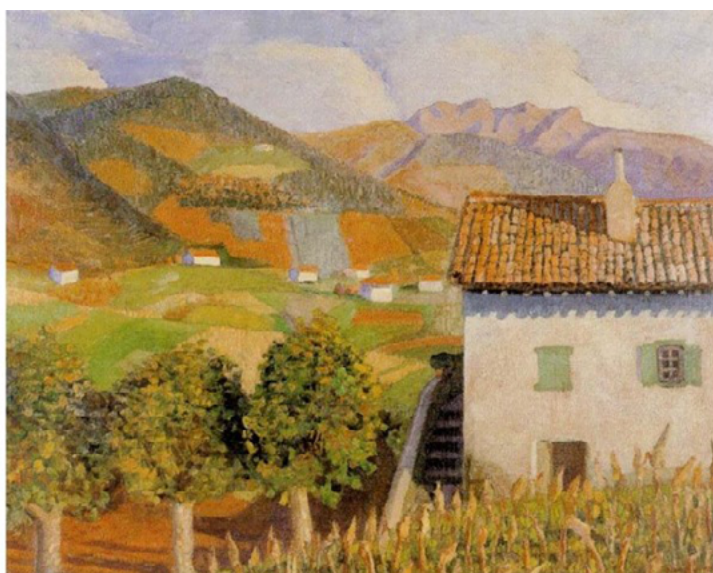
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del censo agrario.

Tabla 35. Superficie Agraria Útil: tierras labradas, tierras para pastos permanentes; y Otras tierras 1982-2009.

Municipios	SAU			Tierras labradas			Tierras para pastos permanentes			Otras tierras		
	1989	2009	% de Δ	1989	2009	% de Δ	1989	2009	% de Δ	1989	2009	% de Δ
Lezo	313	290	7	28	12	57	285	279	2	91	46	49
Oiartzun	3541	1319	63	104	99	5	3437	1220	65	1257	462	63
Pasaia	266	193	27	4	52	-1200	262	141	46	839	42	95
Errenteria	768	541	30	39	47	-21	729	494	32	1815	156	91
Donostia	1372	728	47	166	178	-7	1207	551	54	925	293	68

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del censo agrario.

El desarrollo del transporte y de las técnicas de conservación ha supuesto que en muchos casos se pase del cinturón hortícola próximo a la ciudad, entre 15-20 km, a un abastecimiento desde zonas más especializadas. Se observa una clara especialización hortícola en un entorno eminentemente ganadero, especialización de muchos de sus caseríos en la obtención de productos dirigidos a la venta diaria en sus mercados y comercios, dominando entre estos los de la huerta. El ejemplo se puede observar en Oiartzun, entre los 69 caseríos que registran esta utilidad apenas superan las 7 ha, es decir, algo más de 1.150m² de huerta por explotación, sin duda una pequeña parcela destinada al autoconsumo en la mayoría de los casos.

Ilustración 128. Paisaje de Oiartzun

Óleo obra de Antonio Valverde Casas.

Fuente: Museo de San Telmo.

<http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/en/photo/mu-18369/> consultada el 12/01/2022.

El concepto de agro aldea, entendido como un espacio de propiedad pública acondicionado para uso hortícola y que es explotado mediante la cesión de parcelas dentro de esta área, se desarrolla en la comarca a partir de la década de los noventa, es una nueva iniciativa rural como imitación a la industrial, no son nuevos productores los que acceden a estas parcelas sino agricultores ya consagrados que necesitan terreno para mantener o ampliar su cultivo. La puesta en marcha en 1993 de la agro aldea de Oiartzun marca un hito en este proceso (Alberdi Collantes, 2005, p. 31 y ss.). Por primera vez un ayuntamiento de la comarca cede unos terrenos para usos hortícolas. La agro aldea de Oiartzun dispone de 130.000 m², de los que 91.400 constituyen el área productiva propiamente dicha y otros 38.600 el lugar de ubicación de los servicios comunes a las empresas allí instaladas (principalmente el almacén).

Respecto a los usos de la comarca observamos cómo inmediatamente después del espacio urbanizado se desarrollan las prácticas agrícolas, entre las que los prados sobresalen por su dimensión territorial. A medida que ganamos altura, principalmente hacia el Sur de la comarca y del municipio de Oiartzun, área que se eleva rápidamente hasta superar los 800 metros en Aiako Harria, el matorral y, especialmente, el arbolado (frondosas y coníferas) se convierten en el uso prioritario. Los usos agrícolas también tienen presencia, recogidos ahora en zonas de pastos estivales, coincidiendo con los collados más altos de estos montes, preferentemente en Aiako Harria, Jaizkibel y Adarra. El caserío en la actualidad sigue siendo garante de la calidad ambiental y paisajística (Alberdi Collantes, 2012), pero como consecuencia del devenir de las actividades agrarias en general, y de la presión urbana en particular, la continuidad de la actividad agraria se tambalea. La cercanía de la ciudad, antaño una opción de desarrollo para un caserío fundamentado en la venta, directa supone una amenaza ante eventuales expectativas de transformar las tierras agrícolas en desarrollos urbanísticos.

La pérdida de las funciones agrarias provoca serias consecuencias en el paisaje, ya que el titular del caserío genera un entorno de calidad en la proximidad urbana. Los prados y pastizales visibles desde todos los puntos del valle comienzan a verse alterados a medida que el agricultor deja la actividad. Desde los distintos talleres realizados con el Proyecto Naturba se proponen las siguientes líneas de actuación:

- La protección del suelo y de las actividades agrícolas.
- La limitación del hábitat aislado en el medio rural.
- Unir la problemática de la diseminación urbana a la del abandono de la actividad agrícola.

Ilustración 129. Agricultores arando la tierra con bueyes, 1945.



Fuente: Fototeca Kutxa; Fondo de fotos.

2. La morfología urbana en la Bahía de Pasaia y sus unidades de paisaje residencial

Como señala Urrestarazu (2008, p. 178) para el conjunto del País Vasco, la morfología de los núcleos de población, también la de Pasaia y las localidades próximas, está condicionada por dos factores; el medio físico y el anárquico crecimiento de los años del desarrollismo económico iniciado en la década de 1960. La importancia que ha tenido el siglo 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.

Hoy el entorno de la bahía está compuesto por unidades de paisaje residencial que son el resultado de núcleos de población con una evolución espacial diferente en cada uno de ellos en función de su adecuación al medio en el que nacieron y factores de oportunidad a lo largo de la historia. No obstante, todos ellos forman parte actualmente de una conurbación que se extiende próxima a la costa desde San Sebastián a Hondarribia si bien con personalidad funcional y morfológica dentro de ella marcada por la Bahía de Pasaia por razones físicas e históricas analizadas en el capítulo anterior de nuestra tesis. En cualquier caso, la identificación y descripción de estos núcleos residenciales es importante para comprender las transformaciones del paisaje de la zona que analizamos, los cambios de usos del suelo que se han producido en ella y los conflictos entre sus distintos actores políticos, económicos y sociales por la utilización y ordenación de este territorio.

Las localidades que integran el espacio objeto de nuestro análisis, sus municipios y barrios como entidades administrativas y de gestión, han sido representadas cartográficamente en el [Mapa 65](#) adjunto y descritos a continuación, configurando un conglomerado urbano con límites difíciles de diferenciar en la práctica sobre el territorio.

Erreterria, 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 32,26 km² con un alto grado de ocupación, con densidad de vivienda de 95,31 viviendas/ha. El total demográfico asciende

a 40141¹⁵³ personas. Presenta los barrios de *Iztieta* (construido entre 1960 y 1970), *Gabierrota* (edificado alrededor de 1960), la zona de *Agustinas* (sus primeras viviendas datan del siglo XIX, en la década de 1950 tiene un mayor incremento), y parte de *Beraun* (comenzó a formarse en la década de 1960, y entre 1970 y 1975 alcanza el nivel más alto) (F. J. Gómez Piñeiro, 1983). Otros barrios como *Alaberga* (1952), *Capuchinos* (1961), la zona del centro, *Gaztaño* (de 1921 a 1940), *Larzabal* (de 1951 a 1960), *Olibet-Casas Nuevas*, *Pontika* (de 1961 a 1970), *Galtzaraborda* y *Ver-salles* (barrio con viviendas anteriores a 1850 y con un bajo crecimiento) completan el listado. Se trata de un área plenamente consolidada tanto en su estructura urbana como en las edificaciones construidas, atendiendo a los sucesivos documentos de planeamiento desarrollados en la zona, proceso que se inició con el Plan Parcial de Galtzaraborda en el año 1959 y que ha continuado hasta hoy en día. Actualmente, es un barrio residencial con una estructura que combina zonas de manzanas abiertas de pequeño-medio tamaño con otras de bloques edificatorios de gran altura, y se halla prácticamente colmatado por la edificación (LKS Ingeniería et al., 2000).

Lezo, por su parte presenta un casco urbano estructurado en torno a la calle Mayor y a la calle San Juan que confluyen en una plaza, algunos edificios próximos a la iglesia parroquial. La zona industrial se encuentra en la zona este del término municipal.

A partir de los años 60, Lezo se nos presenta como la reserva de suelo de la zona, el lugar idóneo para el desarrollo de actividades industriales. Ya en el año 1957 Lezo había aprobado su Plan General de Urbanización que un año antes había sido firmado por el arquitecto Isidro Setien Alberro. Sin embargo, pocos años después, en 1962 el Ayuntamiento de Lezo manifestó su decisión de proceder a la revisión del citado Plan debido a la necesidad de plantear nuevas zonas industriales ya que las existentes habían quedado prácticamente agotadas. Esta revisión se encargó al mismo arquitecto (Herrerías Moratinos y Zaldúa Goena, 2009, p. 51). En el año 1960 Lezo tenía 3.296 habitantes y contaba con 25 establecimientos industriales que empleaban a un total de 473 trabajadores y 2 canteras con 15 empleados. Además, parte de la mano de obra que resultaba de la población de Lezo era absorbida por las cercanas instalaciones portuarias de Pasaia y el centro industrial de Errenteria.

Polígono 6 Gaintxurizketa. Es el polígono más cercano al núcleo urbano, situado al Este del mismo y al Norte de la carretera Lezo-Gaintxurizketa. Se trata además del polígono que más tempranamente fue ocupado por empresas como *Fundiciones Lezo/Coini S. A.*, *Esteban Orbeagozo S.A.*, *Celaya S.A.* *Persifal*.

Polígono 110 Ipintza, ubicado en la carretera de Lezo a Gaintxurizketa, al Sur de esta, vinculado al Aserradero de Lezo.

153 Datos estadísticos actuales según el Eustat, cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero de 2019.

Polígono 103 Sagasti, ubicado en la carretera de Lezo a Gaintxurizketa, al Norte de esta; desde la década de los 50 se habían ido instalando numerosas empresas como Rico, Pabellón Julme, Sociedad Industrias y Abonos de Navarra, Accesorios Elytra, entre otras.

Polígono 108 Iturrin, con empresas como Caucho Especial MRM S. A., Edificio Iturrin, LESOL S.A.; junto a la carretera hacia Gaintxurizketa se alza Hornos Eléctricos Salva.

Presenta una superficie de 8,59 km², una población de 6.102 hab. y una densidad de viviendas de 106,77 Viv/ha.

Oiartzun, puede considerarse como una unidad vecinal formada por barrios independientes. Además, presenta una característica más rural, con caseríos que se encuentran de manera dispersa. Sus fábricas se encuentran en el extremo Norte, junto al municipio de Errenteria y la industria situada a lo largo de la N-1. Presenta una superficie de 59,71 km², una población de 10.351 hab. Es por eso por lo que presenta la menor densidad de viviendas como municipio (40,23 Viv/ha). Está compuesto por los siguientes barrios *Iturriotz*, *Ergoyen*, *Altzibar*, *Ugaldetxo*, *Arragoa*, *Karrika*, *Gurutze* y *Elizalde*.

Elizalde, es el polo y centro de todo el municipio; cuenta con el casco más antiguo del barrio, de interés Histórico-Artístico, de gran belleza plástica, la plaza de San Esteban, a modo de plaza mayor, confluyendo en forma estrellada las calles del casco, se concentra gran parte de los servicios municipales del valle y también algunos elementos de infraestructura más importante como la Nacional 1.

Altzibar, se organiza en torno a un cruce de caminos que enlaza el casco de Elizalde con las rutas a Artikutza, Lesaka y Errenteria, y una plaza donde se sitúa la vida comercial.

*Karrika*¹⁵⁴, caracterizado por una imagen poco compacta, de caseríos en las inmediaciones de la carretera y baja densidad.

Ergoien, el barrio de arriba, en la que dominan las construcciones alineadas a los lados de la carretera a Lesaka y se compone de casas ligadas a la explotación de la mina de Arditurri.

Iturriotz, nombre dado por la casa-torre. La mayoría de los edificios se disponen alrededor de esta y del cercano cruce de carreteras, otros de manera diseminada por la zona rural.

Ugaldetxo, presenta casas solariegas y caseríos antiguos del siglo XVI, muchos de ellos destruidos por la construcción de polígonos industriales.

Gurutze, barrio rural, la función de cruce que le da nombre sigue vigente, aunque los caminos no sean tan importantes como hace unos años, es el núcleo más alto, con unas panorámicas de extraordinaria belleza.

154 Un documento de Plan de Acción del Paisaje, se corresponde con el tramo inferior del valle de la regata Karrika que coincide con el trazado del antiguo ferrocarril minero a Artikutza (Ekogarapen, 2016).

Arragua, próximo a Errenteria, paralelo a la vía del Topo, con viviendas y polígono industrial, es uno de los barrios más poblados

Pasaia, presenta 11,34 km², como superficie, divididos 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 Irixa Cortes, 2011, p. 106). Cuenta con una población de 16.711 hab.

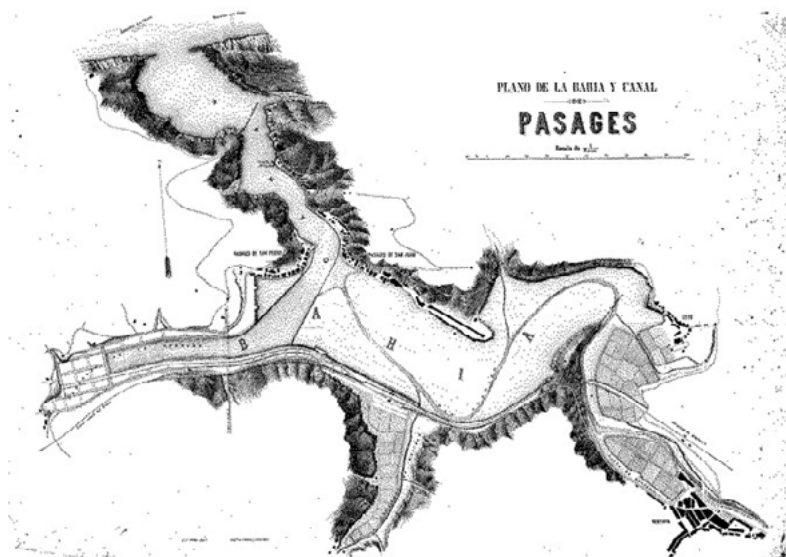
En relación con los usos del suelo actuales, el número de hectáreas urbanizadas corresponde a 48,91 ha y el entramado cerrado de sus viviendas se observa con la mayor densidad (150,88 Viv/ha).

El barrio de *Trintxerpe*, se extiende por la ladera del monte Ulía, colonizando progresivamente los terrenos más desfavorables. Su origen está en la pujanza de la actividad pesquera en torno a la Bahía de Pasaia en los años 30, que impulsa los primeros procesos de urbanización y edificación y la zona próxima al puerto en la que se asienta buena parte de la actividad comercial y de servicios. En la actualidad presenta una fragmentación de zonas verdes y espacios públicos muy degradados (aceras, escaleras, mobiliario urbano, etc.) con necesidades de reurbanización y rehabilitación. (LKS Ingeniería y Ayto. Pasaia y Oarsoaldea, 2002d)¹⁵⁵.

Pasai Antxo.

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

Ilustración 130. Plano de la bahía y canal de Pasages, 1888



Fuente: Ayuntamiento de Pasaia.

¹⁵⁵ Se completa con los siguientes documentos: (LKS Ingeniería y Ayto. Pasaia y Oarsoaldea, 2002d, 2002f, 2002e).

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 cultivable primero, [Ilustración 130](#) e industrial después, (Zapirain Karrika y Irixoa Cortes, 2011, p. 46). De este modo, se creó un paisaje sin relieve dominado por prados de siega y maizales entre los cuales aparecían canales de drenaje. Pero este paisaje no se prolongó mucho en el tiempo debido entre otras razones a que los prados de siega resultaron pobres y los encharcamientos continuos. Entonces aparecieron nuevas ideas y proyectos para esta antigua marisma, organizándose en manzanas regulares según trama de ensanche del Arquitecto Osinalde en 1883. Compuesto principalmente por industrias como la fundición de Luzuriaga, vinculada al sector siderometalúrgico, 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. Presenta hermosas construcciones modernas de ladrillo, piedra o de cemento armado.

En la actualidad, el fuerte deterioro urbanístico con la formación de enclaves que presentan grados de marginalidad, el déficit de zonas verdes y el problema de aparcamiento son los que más preocupan a los vecinos, le siguen los problemas del entorno degradado de la ría de Molinao (contaminación, suciedad, malos olores, edificios ruinosos, mala imagen en general), las ruinas industriales en la zona de Victorio Luzuriaga (solares abandonados, edificios en ruinas), el impacto negativo de la N-1, el trazado ferroviario y la A-8, por una parte y del puerto (suciedad por carga y descarga de chatarra, efecto barrera respecto a la lámina de agua del ferrocarril y el puerto) (LKS Ingeniería y Ayto. Pasaia y Oarsoaldea, 2002a)¹⁵⁶; otro impacto medioambiental importante es el vertedero de San Marcos, el cual data también de principios de los 70, produciendo la pérdida de calidad del agua, a cuenta del vertido de lixiviados.

Ilustración 131. Casas marineras de Donibane



Fuente: Elaboración propia.

156 Se amplía con los siguientes documentos: (LKS Ingeniería y Ayto. Pasaia y Oarsoaldea, 2002a, 2002b, 2002c).

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; son las clásicas y típicas viviendas de pescadores, de modesta apariencia, hechas de mampostería por regla general, que se conservan bien al paso de los años. También se encuentran las conocidas como “casas-puente”. 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 hace que sea un hito visible desde toda la comarca¹⁵⁷ (Herrerías y Zaldua, 2007, p. 23). Más tarde se construyeron viviendas para albergar a la población trabajadora.

Pasai San Pedro

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 70, 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 Ingeniería et al., 1999).

Pasaia cuenta con un gran número de elementos patrimoniales, situados en los cuatro distritos que constituyen el municipio. El patrimonio Histórico Cultural se encuentra sobre todo en Pasai Donibane-San Juan y en Pasai San Pedro, al ser los dos distritos con más antigüedad. Destaca el grado de cohesión interna que, entre los diferentes elementos configuradores del medio, se presenta en ciertos reductos urbanos históricos consolidados que no han tenido destrucciones importantes, como ocurre en Pasajes San Juan o Donibane. Enclave de extensión reducida pero que tienen un gran valor patrimonial. La antigüedad de la pesca queda patente al ver las características arquitectónicas que constituyen las casas. Son viviendas de balcones estrechos y alargados, utilizados para secar las redes con las que pescaban los arrantzales. Además, todas las viviendas tenían también gambara y almacén para guardar los enseres utilizados para dicha actividad

157 Desmantelada a fines de octubre de 2014.

Zona este de Donostia (barrios de Altza)

Antiguamente las tierras que han pertenecido históricamente a Altza representan aproximadamente unos 14,5 km², terreno que se extendía entre los municipios de Donostia, Pasaia, Errenteria y Astigarraga (Herrerias Moratinos, 2001, p. 11). El proceso para marcar sus deslindes fue muy laborioso y dio ocasión a numerosos pleitos que tardaron en fijarse. En 1939, el ayuntamiento de Donostia propuso a la alcaldía de Altza la creación de dos comisiones para la fusión entre estos municipios y que sea un distrito municipal. Su nombre a partir de entonces sería Altza-Buenavista. Barrio que presenta un paisaje eminentemente rural y estructurado por la explotación del caserío. En la actualidad administrativamente está formado por Herrera, Txingurri, Larratxo, Molinao y la zona de Buenavista colindante con la N-1. (Herrerias Moratinos, 2001, pp. 16-19).

Los caseríos más importantes son Tomasene, la casa Casares (actual casa de cultura), Parada (monumento arquitectónico desde 1964), caserío Arriaga, el caserío Moneda en Bidebieta, caserío Gomistegi, Larrotxene, Arantzuine y Intxaurrendi haundi, conjunto que disfruta de un gran valor patrimonial. Otros caseríos son Berra, Miraballes Etxeberri, Audariz, Pelegriñene, Marrus, Ubegi, Plasentzia, Gartziategi, Txipres, casa Mendiola, Londres, Galantaene.

El casco antiguo de Altza se halla ubicado en la zona más alta. Es aquí donde se construyeron la iglesia parroquial de San Marcial y el ayuntamiento con su plaza principal.

Desde sus inicios, formó parte de la revolución industrial que transformaría el paisaje, debido a la presencia portuaria y también como una reserva interesante de suelo industrial y urbano. En un primer momento estas instalaciones estaban localizadas de manera dispersa, en pequeños talleres. Posteriormente a partir de 1940, tienen un mayor crecimiento, como ser, las naves de *Victorio Luzuriaga S. A.*, *Rutilita*, *Oxigraf*, *Zardoya Otis* y *Pescafría*, o en Herrera, empresas como *Ramón Vizcaino S. A.*, *Armendáriz*, *Rich*, *Fábrica de Harinas Odriozola* y *Berridi S. A.*, *Avesa*, *José Antonio Lasa* con pabellones industriales destinados a talleres mecánicos, almacén de redes y pertrechos de pesca para su propia flota pesquera (Herrerias Moratinos, 2001, pp. 60-78).

La Herrera

Barrio portuario el 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 servicios, que se construyeron más adelante.

En los años 1960-1970 las intervenciones municipales van de la mano del desarrollo excesivo de la zona Este de Donostia, particularmente de Altza, en el marco de la gran especulación urbanística de aquella época que continuamos apuntando. La construcción de estas infraestructuras (N-1 y A-8) ha sido acompañada de la desaparición progresiva de los equipamientos sociales y zonas verdes. En 1977 se produce una cesión por la Junta del puerto de una parcela de terreno portuario para la instalación de un complejo deportivo y zonas de esparcimiento¹⁵⁸, la cual se desafecta por un plazo de 30 años, con un canon simbólico. También en el mismo período se ha canalizado el río Txingurri que discurrida a lo largo de Herrera, para evitar inundaciones (Grijalba et al., 2011, p. 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 Ingeniería y Ayto. Donostia-San Sebastián, 2009d)¹⁵⁹.

Oleta

Constituye una ladera que desciende desde las partes altas del barrio, en el entorno del Parque de Arria, hasta la confluencia con el ferrocarril y la N-1. Da la espalda a la bahía con bolsas de espacios intersticiales ocupados en su práctica totalidad por huertas que contribuyen a la imagen degradada del entorno. Debido a su falta de comercios y servicios depende de las zonas contiguas (LKS Ingeniería y Ayto. Donostia-San Sebastián, 2009d).

Buenavista

Se sitúa al Norte del ámbito, la parte baja se sitúa al borde de la N-1, en continuidad física del barrio de Antxo (Pasaia) con el que tiene una evidente vinculación funcional. En los últimos años ha experimentado una profunda transformación en desarrollo del PERI (Plan Especial de Reforma Interior) de Buenavista, que ha supuesto el derribo de varias fábricas abandonadas, la construcción de nuevas viviendas y la reurbanización integral del ámbito, que incluye la construcción de ascensores de conexión con la zona alta. Las nuevas viviendas se entremezclan con las antiguas, muchas de las cuales datan de los años 30.

La zona alta está separada topográficamente de la anterior y apenas tiene conexión con ella. Está formada por un conjunto heterogéneo de edificaciones de los años 50 y principios de los 60, que conviven con viviendas unifamiliares adosadas construidas en los últimos años (LKS Ingeniería y Ayto. Donostia-San Sebastián, 2009d).

158 Archivo de San Sebastián. Signatura: A-06230-17. Y en 1983 se llega a un acuerdo, clasificando dicha zona pasando de "Industrial" a "Suelo urbano de uso deportivo" del Plan General de San Sebastián. Polígono 9 MB. 05. Archivo de San Sebastián. Signatura: A-03919-02.

159 Se amplía con los siguientes documentos: (LKS Ingeniería y Ayto. Donostia-San Sebastián, 2009a, 2009d, 2009e, 2009b, 2009c, 2009f).

Ekalantegui-Molinao

Ambas zonas constituyen la prolongación natural del distrito de Antxo (Pasaia) a lo largo de la vaguada de Molinao. La edificación data en su mayor parte de los años 30. Molinao está formado por una agrupación de casas aisladas, constituidas en su mayor parte en los años 60 y principios de los 70 (LKS Ingeniería y Ayto. Donostia-San Sebastián, 2009d).

La península de Capuchinos constituye uno de los enclaves más singulares del puerto, ubicada entre el río Oiartzun 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 como también a la carga y descarga de chatarra.

Como resultado de la adaptación al medio y de la evolución histórica cada uno de los lugares señalados de lo que también puede ser definido como aglomeración urbana de la bahía, las diferencias morfológicas, económicas y sociales entre ellos y entre sus barrios son grandes, pero incluso los procesos de globalización lejos de atenuarlas y de generar homogeneidad socioespacial las acentúan.

Ilustración 132. Vista de San Pedro, Herrera y Bidebieta



Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia. 10.7.005-47_m_r.

La globalización actúa como un enorme factor de creación de desigualdades a todas las escalas, pero sobre todo dentro de las ciudades. Las aglomeraciones, y este es nuestro caso, aparecen cada vez más diferenciadas en zonas de gran riqueza y zonas de acentuada pobreza. Por eso en el siguiente apartado realizamos un estudio estadístico sobre cómo ha sido el crecimiento de la población, la proliferación de viviendas y el valor inmobiliario, para mostrar esas diferencias que se suscitan en el espacio. De ahí que uno de los grandes desafíos del urbanismo actual sea controlar esa expansión difusa de la ciudad y dedicar atención creciente a reconstruir los interiores urbanos en condiciones de calidad de vida, eficacia económica y sostenibilidad medioambiental (Zárate Martín, 2012a, p. 74).

En ese contexto, también de grandes contrastes socioespaciales, los valores paisajísticos y patrimoniales heredados del pasado adquieren importancia creciente y se convierten en elementos de protección, de interés para el conjunto de la sociedad y de oportunidad para la creación de empleo a través de su gestión, precisamente lo que tratamos de demostrar en esta tesis y de proponerlo como posible acuerdo capaz de superar el conflicto de Ordenación del Territorio y de disparidad de intereses en el ámbito de la bahía, acentuado por una situación de crisis provocada por las transformaciones del sistema productivo a escala mundial y recientemente agravada por la crisis sanitaria de la COVID-19. En ese sentido se enmarcan a escala nacional e internacional las más recientes normas de protección del paisaje, entre ellas el Convenio Europeo del Paisaje de Florencia (Consejo de Europa, 2000).

2.1. La actividad inmobiliaria por medio de las estadísticas

El territorio supone un bien no renovable y limitado, una realidad compleja con valores ecológicos, culturales y patrimoniales, motivo que debe ser analizado integralmente, como si de un sistema se tratara, para cuyo conocimiento es necesario, aparte de lo abordado, un tratamiento de la propiedad inmobiliaria.

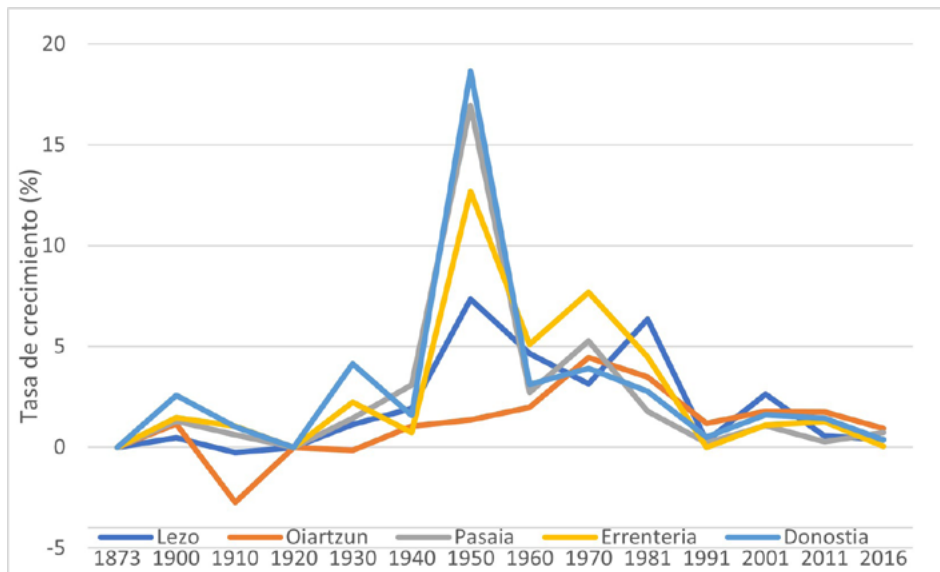
Ilustración 133. Casas de San Pedro.



*Óleo de Eugenio Arruti. Último tercio del s. XIX. Colección particular.
Fuente: Pasaia Memoria histórica...(VV.AA., 1999, p. 325).*

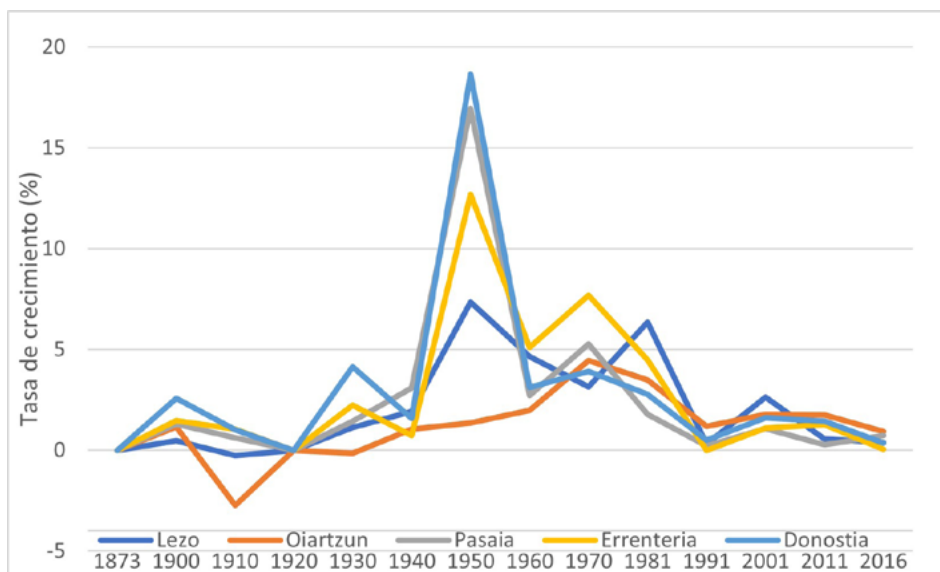
Para avanzar en el impacto de los cambios de paisaje que venimos comentando, resultado de unos procesos de urbanización especialmente intensos en el entorno de la Bahía de Pasaia, se ha procedido al estudio de la evolución del parque de viviendas a escala municipal, de cada uno de los municipios próximos a la bahía. Para ello se han utilizado como fuentes de información los datos censales ofrecidos por el INE y los de Eustat. Así, se ha podido reconstruir la dinámica inmobiliaria desde 1860 a la actualidad en toda la zona, con resultados que mostramos en los gráficos adjuntos y que evidencian notables diferencias municipales.

Gráfico 19. Evolución del parque municipal de viviendas 1860-2016



Fuente: Para 1860 hasta 1930, Nomenclátor General de España INE, 1940 Anuario estadístico provincial INE, 1950 hasta 1981 Censo de la vivienda INE, 1981 hasta 2016 Eustat. Elaboración propia.

Gráfico 20. Tasa de crecimiento intercensal 1860-2016



Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en los [Gráfico 19](#) y [Gráfico 20](#), el mayor ritmo de crecimiento ha sido en la década de los 50, donde todas las poblaciones han crecido en porcentajes asombrosos y, a grandes rasgos, se puede comentar que el parque inmobiliario presenta cuatro períodos en su evolución, una primera fase tradicional, una fase de despegue, entre 1950 y 1960, la época desarrollista que iría de 1960 a 1980, a la que sigue una fase de crisis constructiva en los años 80, época de crecimiento moderado hasta la crisis (burbuja inmobiliaria) actual.

- Fase tradicional:

El ritmo de construcción, desde 1860 hasta 1940, fue sumamente bajo, primaban viviendas de baja altura (caserío vasco o hasta 4 plantas), principalmente en los Cascos históricos. Hacia 1939 se crea el Instituto Nacional de la Vivienda (INV) que estableció las viviendas protegidas, destinadas a familias de renta reducida. Posteriormente hacia 1944 surgen las viviendas de clase media y las viviendas bonificables, con el objeto de incrementar el empleo y la construcción. Asimismo, aparecen dos objetivos permanentes de toda política de vivienda, cobertura de la necesidad de habitación y apoyo al crecimiento económico.

- Fase de despegue:

Entre 1950 y 1960 se produce el gran despegue de la construcción no solo para la Bahía de Pasaia, sino para la Comunidad Autónoma Vasca y toda España (Observatorio Vasco de la Vivienda, 2014; Rodríguez Alonso, 2005).

Después de la guerra civil, la postguerra y de la fase más dura del aislacionismo económico y político, la economía vasca comienza a generar empleo, con lo que determina la puesta en marcha de fuerte flujos migratorios, en un contexto de tasas de fecundidad también altas.

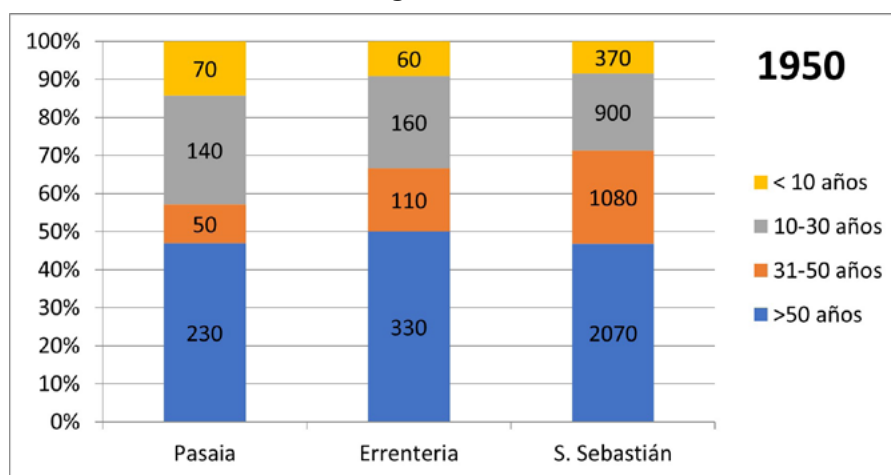
Se produce así una falta de vivienda como también situaciones de hacinamiento, sobreocupación de viviendas, y el de la antigüedad relativa de muchas de ellas, que hacen recomendable asimismo, la aceleración del ritmo de construcción. En la siguiente [Tabla 36](#), se observan los tres municipios más importantes con una población de más de 10 mil habitantes, el 50% de la vivienda correspondía a edificios y viviendas con una antigüedad de más de cincuenta años, ver [Gráfico 21](#).

Tabla 36. Vivienda por fecha de construcción del edificio 1950

	Pasaia	%	Errenteria	%	S. Sebastián	%
Antes 1900	230	47	330	50	2.070	47
De 1900 a 1918	50	10	110	17	1.080	24
De 1919 a 1936	110	22	160	24	820	19
De 1937 a 1940	30	6	0	0	80	2
De 1941 a 1945	20	4	10	2	80	2
De 1946 a 1950	50	10	50	8	290	7
Total	490	100	660	100	4.420	100

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de edificios y viviendas 1950, INE.

Gráfico 21. Antigüedad de la vivienda, 1950



Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de edificios y viviendas 1950, INE.

Hacia 1954 se establece la categoría de vivienda de tipo social, con el fin de erradicar el chabolismo y la infravivienda en los suburbios de las principales ciudades, viviendas promovidas por organismo públicos como el INV y el OSM, ofreciéndose a los beneficiarios condiciones generosas para acceder a las mismas, teniendo una superficie reducida (50m²) y en general de calidad mínima. Viviendas de Renta Limitada y las Viviendas Subvencionadas, recogidos en la Ley sobre viviendas de Protección Oficial.

- Fase desarrollista:

Desde este momento y hasta mediados de los años 70, el ritmo de crecimiento de la población vasca y de los municipios de la Bahía de Pasaia, que son los que aquí nos interesan, va a ser espectacular, llegando a triplicar entre 1960-70 las tasas de crecimiento de 1940-50, con una tasa de crecimiento entre dos y tres por ciento anual. Durante este período, el ritmo de crecimiento

económico se asociará al demográfico, percibiéndose este como una característica relacionada con la adquisición de mayores niveles de bienestar económico (Arregi Gorospe y Larrañaga Padilla, 2000, p. 14).

En 20 años, durante la década de 1960 a 1980, se ha construido mucho, pero no todo lo que era de desear; en todas las localidades de gran población se advierte el mismo problema de la vivienda; ninguno de los municipios objeto de nuestra investigación tiene edificación suficiente para albergar a su contingente de población. Ante esta situación, fueron las empresas fabriles las que construyeron barriadas para albergar a sus trabajadores, ese es el caso de PYSBE que construyó viviendas en Lezo para el personal de su factoría; en Errenteria, tanto la Papelera Española como la empresa Niessen, crean nuevos “barrios dormitorio” a modo de ocupación intensiva en terrenos en ladera, con una costosa urbanización (Bidebieta-La Paz o Intxaurreondo) junto a otros polígonos de promoción privada en los barrios de Altza, destinados a residencia de la clase trabajadora. En Oiartzun se construyeron torres en Larzabal. En ese período, el Estado intervino ayudando a la oferta mediante una serie de beneficios e incentivos, dejando que la demanda accediera a unas viviendas por sus propios medios, este proceso fue posibilitado por un incremento considerable de las rentas disponibles de las familias durante esta etapa.

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 (Ruiz Urrestarazu y Galdos Urrutia, 2008, p. 154) y desprovistas de conexión, se obviaba la ejecución del adecuado grado de urbanización, llevadas a cabo durante un breve período de tiempo, que iban a provocar la modificación sustancial del uso, estructura y paisaje urbano.

Principalmente, esta circunstancia se produce en un mercado claramente controlado por el sector privado, guiado, por la consecución de beneficios y no por el interés de cubrir una necesidad básica, con lo que la posibilidad de planificación la han marcado los precios. Primó maximizar el negocio inmobiliario por parte de los promotores, desarrollando su actividad desde una actitud meramente especulativa, lo que provocó unos resultados de escasa calidad, un desarrollo urbanístico descontrolado acompañado de una búsqueda por parte de los promotores y de los intermediarios, de suelo vacante para materializar los futuros desarrollos urbanísticos.

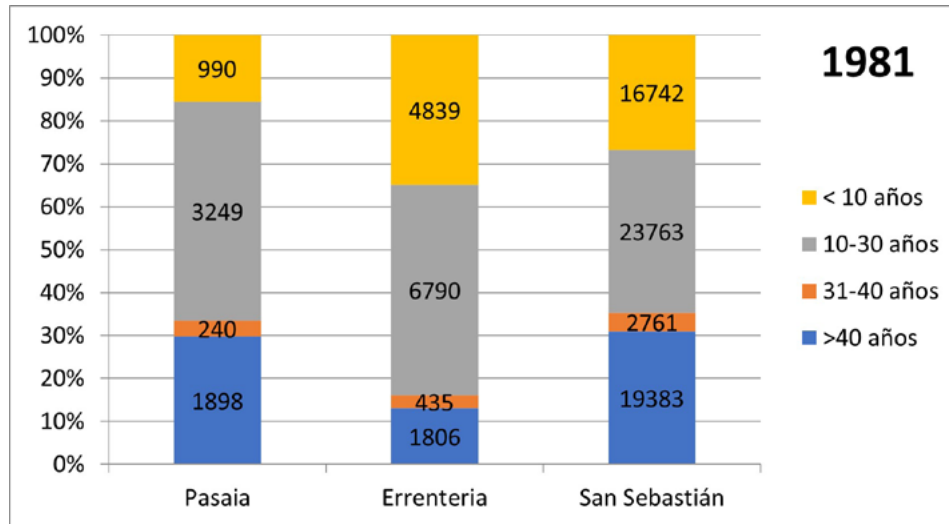
De aquella forma, las sucesivas implantaciones industriales junto con edificaciones residenciales relacionadas con dichas actividades, mediante la formación de arrabales, fueron provocando medidas paliativas a los diferentes y fundamentales elementos estructurales y paisajísticos urbanos, a la vez que los impactos medioambientales y de deterioro del paisaje natural se hacían más patentes.

Tabla 37. Vivienda por fecha de construcción del edificio 1981

	Pasaia	%	Errenteria	%	S. Sebastián	%
Antes 1900	664	10	812	6	8.112	13
De 1901 a 1940	1.234	19	994	7	11.271	18
De 1941 a 1950	240	4	435	3	2.761	4
De 1951 a 1960	899	14	1.763	13	8.738	14
De 1961 a 1970	2.350	37	5.027	36	15.025	24
De 1971 a 1980	990	16	4.839	35	16.742	27
Total	6.377	100	13.870	100	62.649	100

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de población y vivienda 1981 de la CCAA de Euskadi, Eustat.

Gráfico 22. Antigüedad de la vivienda, 1981



Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de población y vivienda 1981 de la CCAA de Euskadi, Eustat.

Si comparamos las cifras de 1981, de la [Tabla 37](#) con la de 1950 [Tabla 36](#), se puede comprender el desarrollo potente de la actividad inmobiliaria a partir de los años 60, como también ocurrió en la Comunidad Autónoma (Observatorio Vasco de la Vivienda, 2014), que entre el año 1960 y el 1973, registro de los máximos históricos de edificación en el País Vasco, por otro lado, nada diferente de lo que sucedió en los territorios más dinámicos de la geografía española, Madrid entre ellos.

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 posterior-

mente en los años ochenta se han ido incorporando. Se define como un conjunto urbano-industrial cuya estructura fundamental es heredera de los años del desarrollismo: falta de previsión y planificación, mezcla de usos, tipologías diversas, elevadas densidades, falta de espacios verdes, muy escasos, si bien son compensados por el entorno natural que a poca distancia de los centros urbanos ofrece posibilidades inmejorables de integrarlos plenamente con las superficies construidas a través de la puesta en valor de sus elementos naturales y valores patrimoniales, tal como se propone en esta tesis en un esfuerzo por resolver la contraposición entre cemento y naturaleza y de esta manera facilitar la solución del conflicto en la bahía del que esa contraposición de hechos reales y de intereses es una manifestación, y por cierto, no la menos grave.

De acuerdo con las Normas Urbanísticas del Plan Provincial de Ordenación Urbana en Gipuzkoa, cuyo contenido era obligatorio en todo el territorio provincial, se necesitaba para el caso de Errenteria en 1970, dada su población, una superficie mínima de 715.980 metros cuadrados de zonas verdes y deportivas. Sin embargo, la superficie de espacios libres urbanizados y de las zonas deportivas era de 37.716 metros cuadrados. Considerándose el increíble déficit de 678.264 metros cuadrados. Falta pues el 95% del mínimo exigible. Por lo tanto, no se ha tenido en cuenta, que la población que ocupaba todas esas edificaciones generaba de forma inmediata una serie de necesidades que el Plan Parcial no contemplaba: guarderías, escuelas, zonas deportivas, hogares de jubilados, dispensario, locales para las asociaciones de vecinos...

Surgió en 1975 un nuevo proyecto el cual se denominó Plan Especial de Zona Deportiva. Era un grandioso proyecto de una ciudad deportiva sobre una superficie de 813.323 metros cuadrados, situada al otro lado de la autopista, en las laderas de San Marcos. Todo quedó en simple papel mojado.

Hay que recordar que los últimos años del desarrollismo se caracterizaron por una importante crisis industrial debido al incremento del precio del petróleo que llegó a multiplicarse por cuatro, y cuyas consecuencias empezaron a experimentarse en Europa o más tarde en España en el año 1975. Surge la política de Vivienda Social y se pone en entredicho la legislación anterior para hacer frente a los problemas existentes y al sector público como subsidiario del privado con la incidencia y manifestaciones que venimos poniendo de relieve en la Bahía de Pasaia.

Se apuesta entonces por una financiación hacia la demanda y no al promotor, aunque hacia 1977, un Real Decreto 2380/77, de 8 de septiembre, posibilitó al INV para que estableciera convenios o conciertos con los promotores para estipular las condiciones de préstamos para la construcción de viviendas sociales oficiales que atravesó las fases que se indican a continuación:

- Fase de crisis constructiva:

La llegada de los años 80 supuso la entrada en una fase de crisis constructiva debido a la parálisis del sector de la construcción e inmobiliario, las administraciones tuvieron que apostar por la

obra pública y la vivienda de protección oficial (VPO). En 1981 aparece el decreto 1614/1981, de 3 de julio, sobre la Promoción pública de viviendas de protección oficial en el medio rural, lo que repercutió notablemente en la morfología de nuestro ámbito de estudio.

Ilustración 134. Xanixteban (San Esteban) plaza, 1980



Fuente: Fondo multimedia Eusko Ikaskuntza: <http://www.eusko-ikas-kuntza.eus/es/dokumentu-fondoa/multimedia-fondoa/mu-67395/> consultada el 12/01/2022.

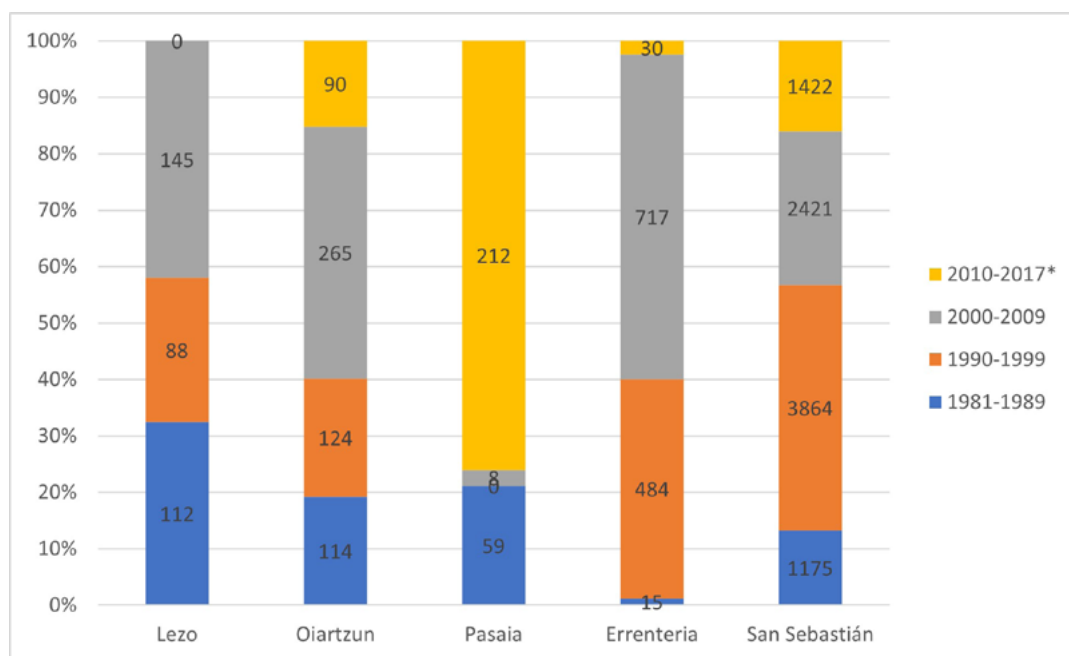
En España se pusieron en marcha el Plan Trienal 1981-83 y el Cuatrienal 1983-1987, en los que se fijan actuaciones de promoción pública, medidas de apoyo financiero a la promoción privada, y, por primera vez en un plan gubernamental, apoyos a la rehabilitación (Rodríguez Alonso, 2005, pp. 168-170); durante el Plan cuatrienal se produce la transferencia de competencias en materia de vivienda de la Administración central a las Comunidades Autónomas. Hacia 1983, el Gobierno Vasco, por medio de un decreto, se comprometió a articular una serie de medidas económico-financieras que permitiese hacer frente al deterioro del patrimonio urbanizado y edificado por medio de Planes especiales de Rehabilitación. Todo ello generó reformas urbanas en los espacios centrales y en los entornos rurales de los municipios de la bahía que dejaron una importante huella morfológica. Se entró así en una dinámica de intervenciones sobre la trama urbana de la ciudad consolidada: Renovación, Restauración y Rehabilitación.

La incidencia de la construcción de viviendas oficiales en los municipios de la bahía se pone de manifiesto a través de la [Tabla 38](#) y [Gráfico 23](#) que se ha elaborado y que se adjuntan a continuación:

Tabla 38. Viviendas de Protección Oficial (VPO) terminadas

	Lezo	%	Oiartzun	%	Pasaia	%	Errenteria	%	San Sebastián	%
1981-1989	112	32	114	19	59	21	15	1	1.175	13
1990-1999	88	26	124	21	0	0	484	39	3.864	44
2000-2009	145	42	265	45	8	3	717	58	2.421	27
2010-2017*	0	0	90	15	212	76	30	2	1.422	16
Total	345	100	593	100	279	100	1.246	100	8.882	100

Fuente: Calificaciones provisionales y definitivas de VPO y actas de replanteo y de recepción provisional de viviendas sociales. Última actualización a 05/10/2017, 2017*: 1er, 2º y 3er trimestre de 2017.

Gráfico 23. Viviendas de Protección Oficial (VPO), según el año en que fueron terminadas

Fuente: Calificaciones provisionales y definitivas de VPO y actas de replanteo y de recepción provisional de viviendas sociales. Última actualización a 05/10/2017, 2017*: 1er, 2º y 3er trimestre de 2017.

- Fase de crecimiento moderado:

En los últimos años 80 y el comienzo de los 90, dentro de la recuperación económica general, va a destacar la del sector constructivo; se observa un incremento de la vivienda, pero esta no supera la de los años anteriores.

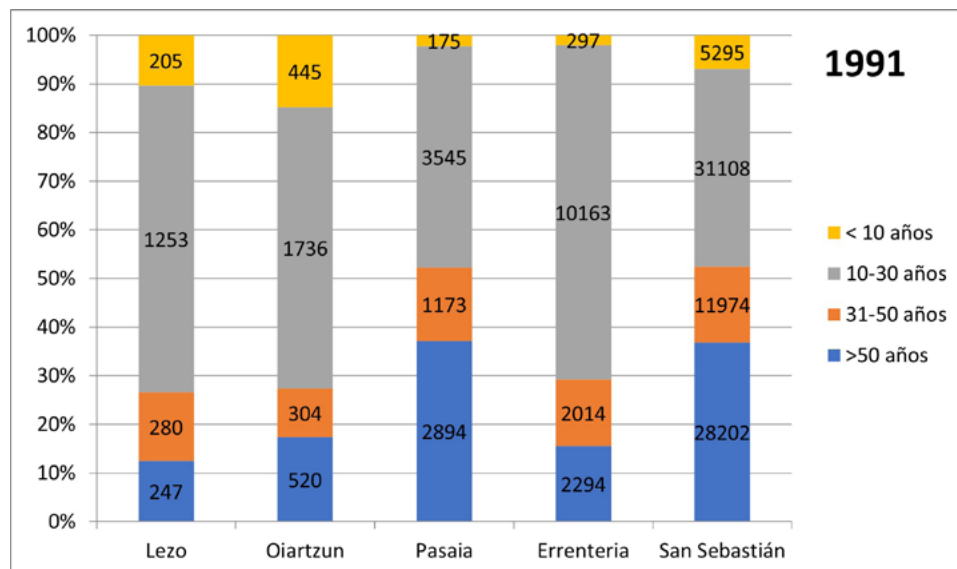
Como se observa en la [Tabla 39](#) de viviendas por año de construcción en los 90, el grueso, se da entre los años 60 y 80.

Tabla 39. Vivienda por fecha de construcción del edificio 1991

Municipios	Lezo	%	Oiartzun	%	Pasaia	%	Errenteria	%	San Sebastián	%
Antes 1900	61	3	246	9	356	5	448	3	6.970	11
De 1901a 1940	93	5	137	5	1.269	19	923	7	10.616	16
De 1941 a 1950	74	4	76	3	481	7	410	3	3.035	5
De 1951 a 1960	206	11	228	8	692	11	1.604	12	8.939	14
De 1961 a 1970	384	20	769	27	2.551	39	5.914	43	14.863	23
De 1971 a 1980	869	46	967	34	994	15	4.249	31	16.245	25
De 1981 a 1990	205	11	445	16	175	3	297	2	5.295	8
Total	1.892	100	2.868	100	6.518	100	13.845	100	65.963	100

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de población y vivienda 1991 de la CCAA de Euskadi, Eustat.

Gráfico 24. Antigüedad de la vivienda, 1991



Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de población y vivienda 1991 de la CCAA de Euskadi, Eustat.

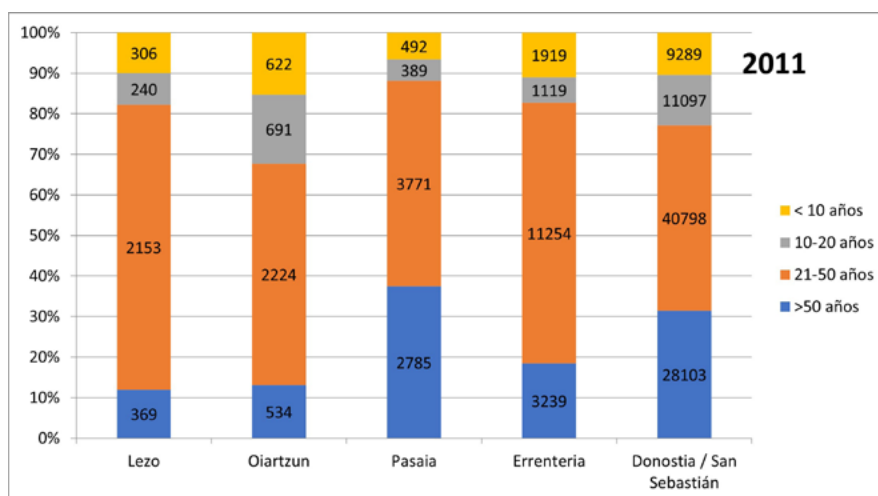
Como se observa en el [Gráfico 24](#) y [Gráfico 25](#) sobre las viviendas para estas décadas se da un crecimiento moderado (1990-2016), como también la [Tabla 40](#), se observa un renuevo de la antigüedad de la vivienda. La prosperidad en estos años, después de una serie larga de años de crisis social, junto con la asunción de nuevos valores sociales, (calidad de vida, protección del entorno y valoración del medio natural, etc.), concretados todos ellos en fuertes movimientos inter e intra-municipales de la población contribuirá a incrementar una demanda de vivienda, por una parte, o al producirse la crisis mencionada, cantidades no despreciables de ellos han vuelto a sus lugares de origen (Nebreda Diaz de Espada, 1999, p. 367).

Tabla 40. Vivienda por fecha de construcción del edificio 2011

Municipios	Lezo	%	Oiartzun	%	Pasaia	%	Errenteria	%	San Sebastián	%
Antes 1900	15	1	112	3	163	2	354	2	6.387	7
De 1901a 1940	158	6	171	4	1.241	17	861	5	9.248	10
De 1941 a 1950	15	1	60	1	318	4	340	2	3.001	3
De 1951 a 1960	181	7	191	5	1.063	14	1.684	10	9.467	11
De 1961 a 1970	452	17	767	19	2.001	27	5.341	30	17.886	20
De 1971 a 1980	922	35	1.041	26	1.573	21	5.502	31	16.893	19
De 1981 a 1990	309	12	416	10	197	3	411	2	6.019	7
De 1991 a 2000	240	9	691	17	389	5	1.119	6	11.097	12
De 2001 a 2011	306	12	622	15	492	7	1.919	11	9.289	10
Total	2.598	100	4.071	100	7.437	100	17.531	100	89.287	100

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de población y vivienda 2011 de la CCAA de Euskadi, Eustat.

Gráfico 25. Antigüedad de la vivienda, 2011



Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de población y vivienda 2011 de la CCAA de Euskadi, Eustat.

Se produce así una transformación más profunda de la ciudad, debido a los cambios en los modos de vida, la cual dejó de coincidir con los límites y atributos de esa ciudad tradicional. Los atributos de contigüidad, compacidad y límite del modelo histórico cambian por una discontinuidad y fragmentación o difusión de las distintas partes que, por razones funcionales u otras, descomponen la actual aglomeración o región urbana. Cada vez son más notorios los esfuerzos por integrar la planificación de la movilidad en nuestras ciudades con las políticas de crecimiento económico y desarrollo sostenible de las mismas, por medio de la utilización racional del automóvil y el mayor uso del transporte público; se tratan temas como la descongestión viaria por medio de actuaciones de implantación de aparcamientos disuasorios, la desdensificación o esponjamiento de los polígonos, corrigiendo los modelos anteriores por medio de demoliciones quirúrgicas, la creación de polígonos de actividades productivas, campus educativos, reduciendo las expectativas edificatorias y acompañando del rediseño de espacios públicos y la recuperación de espacios libre para el uso peatonal y de relación ciudadana y el reequipamiento. La deslocalización de actividades fue motivada por razones ambientales y de acceso, pero también la residencia de capas populares y medias se descentralizó por efecto de arrastre y, sobre todo, por la oferta inmobiliaria más asequible (Portas, 2004, p. 227). Por esa razón, desde el diseño y la gestión se implantan elementos históricamente característicos del paisaje urbano (la plaza, la alameda, el paseo, el parque, los porches, etc.).

Surge así una recuperación de las áreas urbanas centrales y deterioradas a través de diferentes planes de Rehabilitación y Reforma Interior de los Cascos Históricos o de zonas degradadas y obsoletas como consecuencia de las anteriores actividades industriales. Se busca corregir los problemas de espacio y congestión u otros aspectos más sociales como la siniestralidad, la exclusión social, la contaminación atmosférica y acústica, o el consumo energético, como así también el patrimonio histórico temas de las agendas políticas ciudadanas, que pondremos de manifiesto en el capítulo quinto.

Finalmente, el año 2007 da inicio a una crisis económica y financiera, comienzo de una drástica caída experimentada por la construcción inmobiliaria (Eastaway y Martínez, 2015), que aún se mantiene en la actualidad con la reducción del volumen de nuevas edificaciones, y a todo ello le acompaña 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, que generan un deterioro importante fundamentalmente en Capuchinos y Lezo, otros parámetros que inciden 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 (ver capítulo II, apartado 1.6), y el ruido son temas que todavía persisten. De este modo, la pérdida de calidad medioambiental y la degradación del paisaje, a pesar de los esfuerzos por la rehabilitación y recuperación de ciertos sectores, se convierten en problemas cada vez mayores para el conjunto de los habitantes de las zonas y en una de las razones fundamentales del conflicto entre los diferentes actores políticos, económicos y sociales de la bahía.

Una de las consecuencias de esta situación, es la tendencia a buscar vivienda fuera del entorno de la bahía en cuanto las posibilidades económicas lo permiten, y a la vez provoca una mayor tendencia que en otros sitios a concentrarse un segmento de población de menor poder adquisitivo, que es el que normalmente soporta una mayor precariedad laboral. Por otra parte, frente al urbanismo despilfarrador, de décadas anteriores, 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, p. 43). Estas operaciones puntuales se detallan en los documentos de Programas de recuperación urbana, en los distintos barrios afectados, como también en 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.

En la actualidad se buscan desplazamientos más ágiles y efectivos, centralidades más fuertes y atractivas, y ecologías más continuas e intencionales. Unido a políticas locales de empleo, innovación y cultura. Se busca construir paisajes con métodos e instrumentos de planificación y diseño adecuados para sostener dinámicas extensivas en vez de las arbitrarias delimitaciones de los perímetros.

El proceso de recuperación de áreas centrales también se ve afectado por la incertidumbre sobre el uso futuro de grandes terrenos baldíos o instalaciones en desuso que contengan. Es común que los gobiernos duden sobre el uso futuro de estos grandes paños de suelo dada la complejidad de su desarrollo y las dificultades de concertar los intereses de los muchos actores involucrados. Esta incertidumbre afecta gravemente al proceso de desarrollo de las áreas aledañas, ya que los inversores y propietarios no pueden hacer proyecciones certeras sobre el posible rendimiento de los negocios inmobiliarios. Es por ello común encontrar barrios deteriorados en el entorno de estas instalaciones o vacíos urbanos (Rojas, 2004, p. 13). Tema que nos introduce a los capítulos siguientes de la relación puerto-ciudad y la falta de gobernanza.

Las normas de uso del suelo y edificación, ver [Ilustración 162](#), más recientes se esfuerzan en proteger el bien común y el uso eficiente de la infraestructura, determinando los usos y densidad de construcción de las fincas urbanas. Con ese objetivo, se definen usos exclusivos (por ejemplo, residencial o industrial) o mixtos (comercial y de servicios) y áreas de protección ecológicas o peligrosas. La finalidad es evitar conflictos de uso que afecten al bienestar de los habitantes o usuarios (Rojas, 2004, p. 13). Y eso a pesar del comportamiento de los propietarios del suelo que se indican a continuación. Si bien a todos los propietarios individuales del área les convendría la recuperación de los predios industriales o el desarrollo de los terrenos baldíos, o la eliminación de la condición de deterioro generalizado que afecta al área donde se encuentran sus propiedades, a ninguno le conviene ser el primero en hacerlo ya que el valor de sus propiedades recuperadas

se vería disminuido por el deterioro de las propiedades, el espacio público y la infraestructura circundante. A los propietarios le conviene ser los últimos en realizar inversiones de recuperación o desarrollo de los predios para que, así, el valor de sus propiedades se vea aumentado por las inversiones de los otros¹⁶⁰. El único actor que puede resolver este problema de coordinación es el gobierno de la ciudad, quien además es responsable de cuidar el espacio público y facilitar el transporte y los servicios de utilidad pública. Todo esto lleva a la conclusión de que para prevenir o revertir el deterioro urbano y, por lo tanto, abocar a una necesaria mejora del paisaje en su sentido integral, urbano, rural y natural como formula también de consenso social y de aportación a resolver el conflicto de la bahía, se requiere una acción pública potente que neutralice las fallas de mercado, elimine los problemas que genera el mal gobierno urbano y resuelva el problema de coordinación que enfrentan los inversores privados.

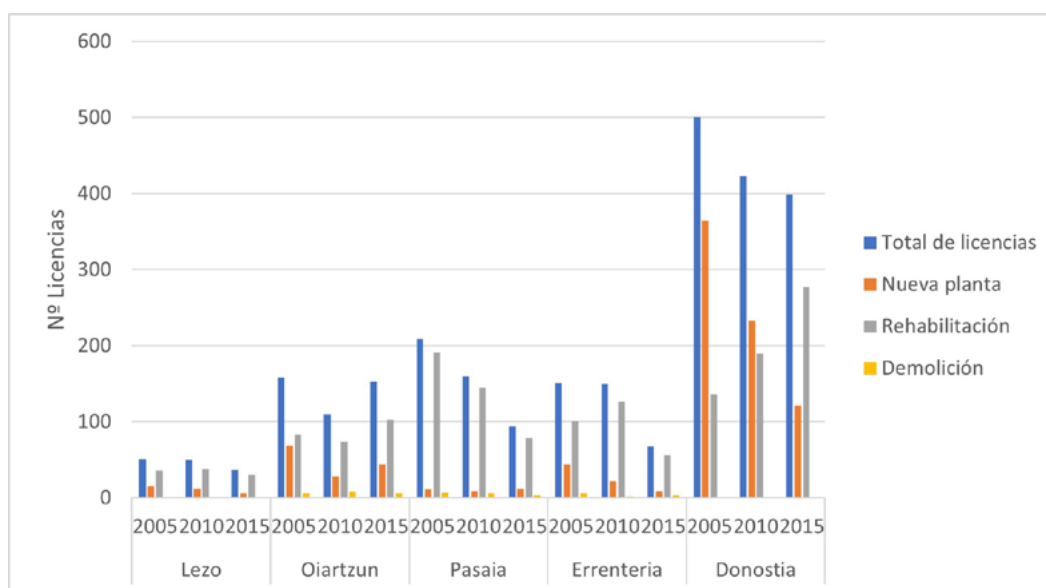
La observación de la serie estadística de licencias de construcción en estos últimos 15 años que presentamos a continuación, y el gráfico adjunto de evolución de las licencias de obra mayor [Tabla 41](#), confirman nuestras interpretaciones.

Tabla 41. Licencias de obra mayor por año según municipio y tipo de obra y uso 2000-2015

Municipios	Periodo	Total	Nueva planta	Rehabilitación	Demolición exclusivamente
Lezo	2000-2005	51	15	36	0
	2005-2010	50	12	38	0
	2010-2015	37	6	30	1
Oiartzun	2000-2005	158	69	83	6
	2005-2010	110	28	74	8
	2010-2015	153	44	103	6
Pasaia	2000-2005	209	11	191	7
	2005-2010	160	9	145	6
	2010-2015	94	12	79	3
Errenteria	2000-2005	151	44	101	6
	2005-2010	150	22	126	2
	2010-2015	68	9	56	3
Donostia	2000-2005	501	365	136	0
	2005-2010	423	233	190	0
	2010-2015	399	121	277	1

Fuente: Estadística de Edificación y Vivienda. Órgano Estadístico Específico Depto. de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco.

160 Claro ejemplo para utilizar la Teoría de juegos y el dilema del prisionero, visto en el marco teórico.

Gráfico 26. Licencias de obra mayor por año según municipio y tipo de obra y uso 2000-2015

Fuente: Estadística de Edificación y Vivienda. Órgano Estadístico Específico Depto. de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco. Elaboración propia.

Analizando el [Gráfico 26](#), se puede destacar la importancia de los primeros años, en el 2005, cuando había una mayor construcción de viviendas, no tanto así de nueva planta, sino más bien de rehabilitación, destacándose una caída hacia el 2015. Pudiendo mostrar cómo la crisis inmobiliaria se puede apreciar a partir de 2005, cuando las licencias de construcción de edificios de nueva planta comenzaron a declinar. Es cierto que este declive podría atribuirse también a un supuesto agotamiento del suelo disponible para nuevas viviendas, cuestión que puede ser viable para todos los municipios exceptuando Oiartzun, que como muestra el [Gráfico 26](#), presenta otra característica, en la que se asemejan la construcción de 2005 y la de 2015.

De acuerdo a la Revisión de las Normas Subsidiarias del planeamiento de Oiartzun de 2007, “se establece un nuevo modelo de desarrollo residencial, planteando operaciones de desarrollo residencial intensivo en puntos estratégicos del territorio y unas pautas de moderado crecimiento de suelo para actividades económicas, para el período 2007-2015” (Ikaur Arquitectos e Ingenieros, 2007, p. 1.12).

En cambio, en los demás municipios, prima una programación firme en cuanto al reequipamiento y mejora de la escena urbana (operaciones de rehabilitación, renovación y nueva vivienda integrada dentro de operaciones de sutura del tejido urbano) debido a que se han agotado las posibilidades expansivas del suelo urbano, se busca también que se consoliden los cascos históricos y se mejoren las condiciones de las viviendas, principalmente en la actualidad, afectadas por la COVID.

2.2. Análisis del precio de la vivienda

El análisis del precio de la vivienda al que dedicamos este epígrafe nos permite completar nuestro estudio sobre los cambios del paisaje urbano desde los años setenta a la actualidad, sobre todo considerando que el precio de la vivienda es un elemento básico para entender las dinámicas de creación de suelo urbano en las diferentes etapas de su desarrollo.

El estudio del desarrollo urbano nos muestra que existe una relación entre el progreso de las ciudades y la urbanización a lo largo del tiempo como efecto lógico del desarrollo económico. Por una parte, existe una expansión de las áreas residenciales y del desarrollo demográfico y por otro lado una diversificación de su economía. Tanto lo uno como lo otro se concreta en el suelo urbano y presentan un valor, que puede cambiar a lo largo del tiempo. Aquí queremos abordar cómo el proceso de urbanización se ha manifestado en la bahía a través de la puesta en el mercado de paquetes urbanísticos de nuevos sectores de la periferia hasta convertirse buena parte de su superficie en una aglomeración de varios municipios y de forma dispersa por todo el Sur de la bahía, que se extiende de manera desorganizada y casi caótica hasta integrarse, como se ha señalado anteriormente, en una enorme conurbación que se extiende desde San Sebastián hasta Fuenterrabía.

El valor urbanístico del suelo, o la estimación del precio de los terrenos se expresan de acuerdo con su situación real, y con independencia de la causa de la valorización y el instrumento que la motive. Desde la primera Ley del Suelo de 1956 y hasta la Ley de 2007, ver [Ilustración 162](#), los precios se calcularon a partir de la urbanización hecha administrativamente en relación con las determinaciones del aprovechamiento urbanístico del suelo, es decir, del uso y edificabilidad que el planeamiento urbanístico establecía para una parcela o zona concreta; siempre que el desarrollo de dicho planeamiento y el cumplimiento de su programación hubieran consolidado definitivamente el derecho a dicho aprovechamiento urbanístico. Esto supuso que a lo largo de más de cincuenta años el régimen de valorizaciones ha tenido un denominador común: el de valorar el suelo a partir de cuáles fueran su clasificación y categorización urbanísticas, es decir, partiendo de cuál fuera su destino y no su situación real. Esto implicaba que el valor real no consistía en tasar la realidad, sino también las expectativas generadas por las operaciones necesarias para materializar las determinaciones urbanísticas de los poderes públicos. Como consecuencia, la clasificación del suelo contribuyó a la inflación de los valores del suelo y, por tanto, a la especulación, incorporando expectativas de revalorización mucho antes de que se realizaran. Con el objetivo de luchar contras esas prácticas, la última revisión legislativa estatal de 2007 desvincula clasificación y valoración. Esto significa que debe valorarse lo que hay, no lo que el plan dice que puede llegar a producirse sobre esa clase de suelo.

Existen otras valoraciones administrativas del suelo, necesarias para realizar todas las operaciones públicas de compraventa de suelo para vincularlo al proceso de urbanización, y a efectos expropiatorios. La legislación española establece varios conceptos que deben distinguirse: valor inicial del suelo, atribuido al suelo no urbanizable en su condición de suelo rústico, más o menos productivo en actividades agrarias. Se trata por tanto, de un valor de mercado, actualizado al momento en que se produzca la expropiación y diferente del valor catastral o valor medio asignado a efectos impositivos por el catastro a una determinada porción de suelo y a las edificaciones que contenga.

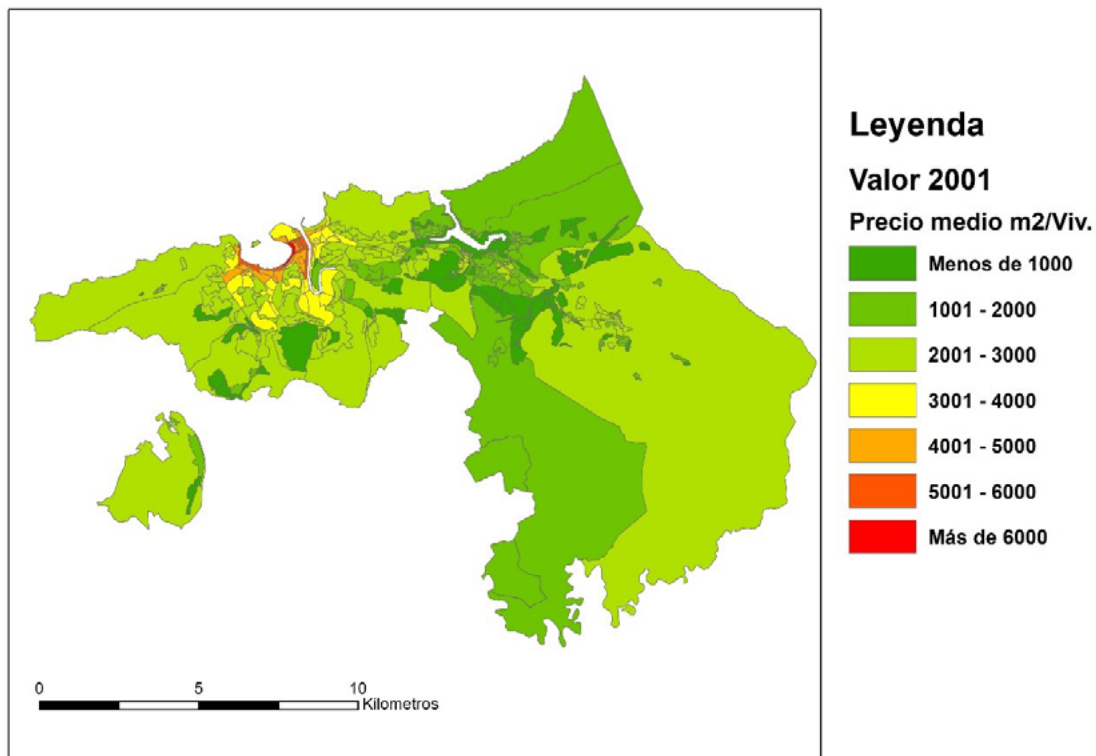
La tendencia a igualar valor fiscal o catastral de un suelo y su valor de expropiación, que la lógica más básica parece exigir, está lejos de cumplirse. La legislación urbanística establece procedimientos técnicos complejos para fijar el precio definitivo de un suelo expropiado según su condición de suelo urbano o urbanizable de manera que el valor del suelo urbano puede variar de acuerdo con varias motivaciones. Por un lado, el aprovechamiento de las condiciones topo-ecológicas cara a las áreas residenciales permite explicar la mayor o menor densidad de los hábitats o la orientación topográfica de los mismos. Igualmente, la presencia de una infraestructura viaria influye decisivamente en la configuración de las áreas residenciales. Puede hacerlo a través de la comunicación entre las diferentes áreas del entramado urbano; en este sentido, los viales aparecen como difusores de determinados tipos de hábitat urbanos, contribuyendo a una mayor homogeneidad a lo largo de su trayecto. Por otro lado, los viales de comunicación aparecen como elementos capaces de compartimentar el espacio urbano hasta transformarse en barreras morfológicas, sobre todo en aquellos casos en los que impiden la comunicación entre sus márgenes, caso de las autopistas, autovías o ferrocarriles, como se puede observar en Errenteria, donde la autovía GI-20 limita el parque Arramendi en la parte Sur. Al otro lado de la barrera, Arramendi continúa, recordando aquella unidad compacta interrumpida con la construcción de la nueva red de comunicación viaria que confina la trama urbana del municipio. Por último, cabría señalar a la hora de la valorización del suelo urbano, las condiciones de habitabilidad de las zonas ya construidas. Para este caso, la época de construcción responde a unos modos y necesidades del momento, presentándose a menudo una inadecuación cara a las posibilidades futuras. En este sentido, la remodelación o transformación del hábitat es una de las soluciones que se adopta.

Teniendo en cuenta todas esas consideraciones, y las dinámicas de urbanización, se ha confeccionado dos mapas de precios del suelo para el área de la aglomeración de la Bahía de Pasaia, incluyendo también la ciudad de Donostia-San Sebastián por los flujos funcionales y de todo tipo que existen entre ambos municipios y que en muchos casos hace que personas que residen en la bahía trabajen en San Sebastián y viceversa, y lo mismo sucede con la oferta y demanda de todo tipo de servicios de manera que las relaciones de complementariedad son estrechas. En cuanto a

los dos mapas, como se podrá observar, corresponden a dos décadas para los que se ha contado con información estadística, lo que nos permite definir tendencias y cambios en el precio del suelo dentro del ámbito geográfico de estudio.

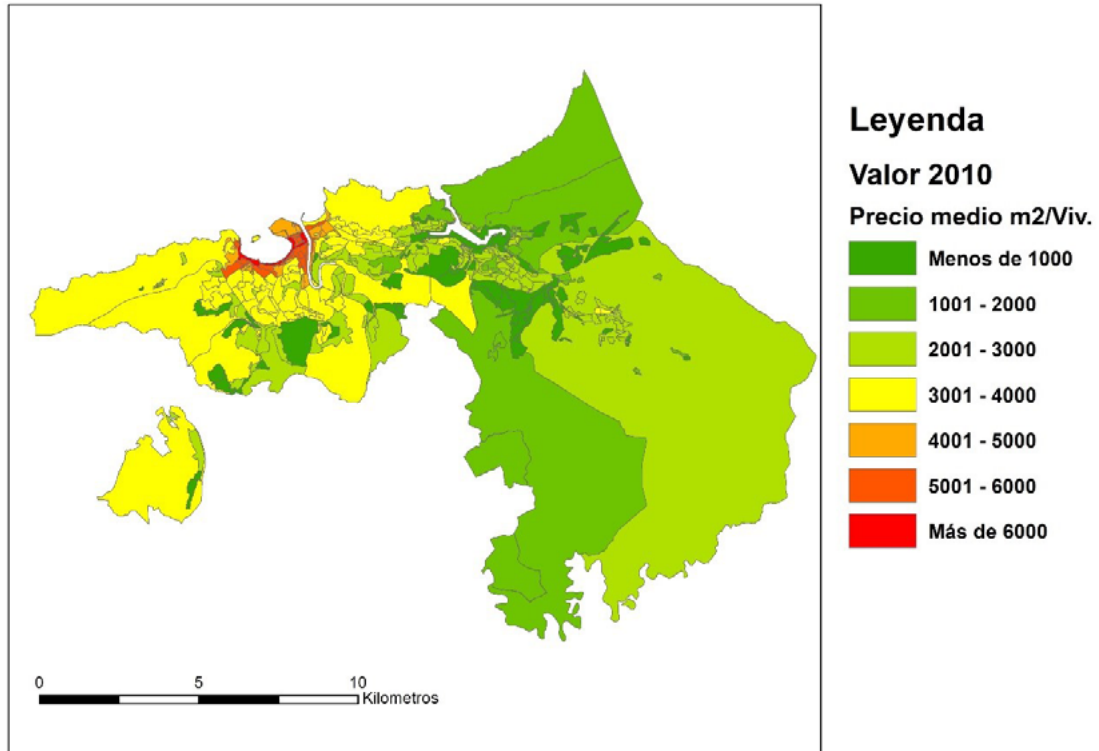
A la vista de estos mapas se observa una distribución constante a través del tiempo de los precios del suelo en aureolas concéntricas respecto al centro de la ciudad. Una primera valoración espacial que traducen los precios de las viviendas en el área de estudio [Mapa 6](#) es bien sencilla, ya que se fundamenta en el contraste entre un núcleo urbano en torno al que gravitan una serie de áreas complementarias y periféricas, localizadas junto a los principales viales de comunicación. De ahí la disposición radial que presenta. En lo que atañe a la ciudad de Donostia-San Sebastián, tenemos 3 centros especialmente caros, o áreas calientes, que son la playa de Ondarreta, la bahía de la Concha y la Zurriola, estos 3 elementos generan como aureolas concéntricas, que llevan a que estas rentas de posición sean superiores a las demás, por lo cual no varía a lo largo del tiempo como se puede observar en los diversos mapas, porque esa renta de posición y esa estructura de ciudad se ha mantenido a lo largo de los años. Probablemente el valor cuantitativo habrá ascendido porque el precio de la vivienda ha subido pero la relación existente entre las zonas y las rentas de posición siguen siendo las mismas desde 1970 hasta la actualidad. Y esto se materializa en el paisaje y sus alteraciones.

Mapa 6. Precio medio del m² útil en euros 2001



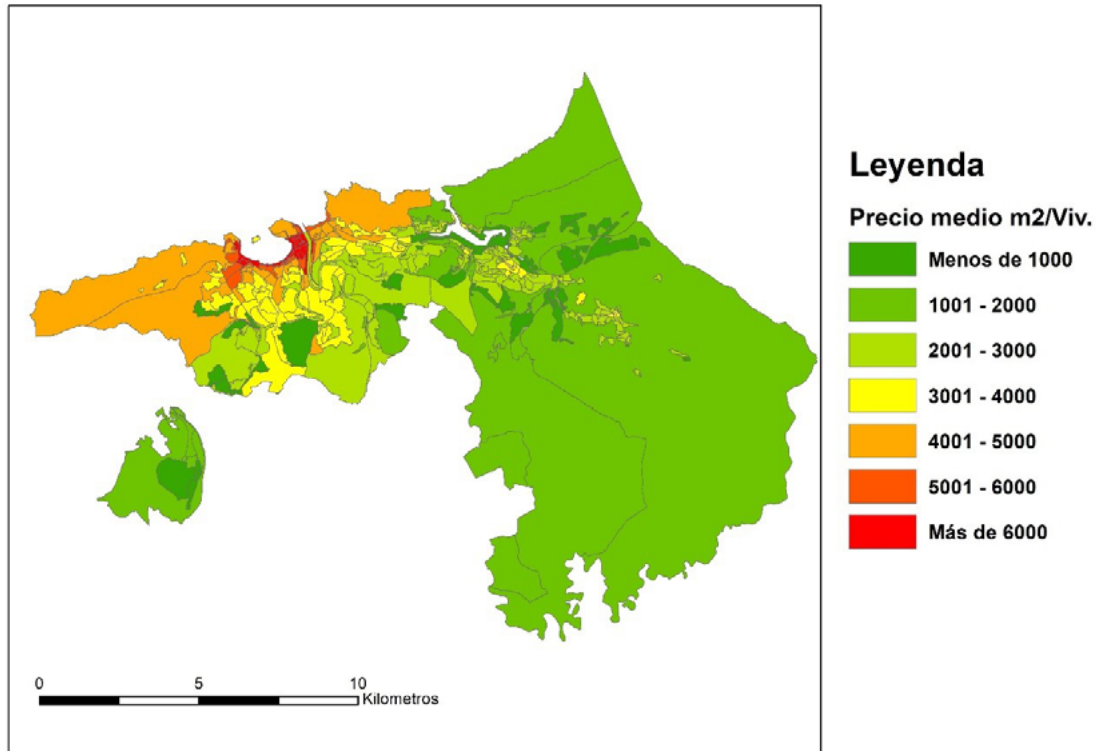
Fuente: Elaboración propia a partir del Servicio de Cartografía del G. Vasco y datos de Catastro.

Mapa 7. Precio medio del m² útil en euros 2010



Fuente: Elaboración propia a partir del Servicio de Cartografía del G. Vasco y datos de Catastro.

Mapa 8. Precio medio del m² útil en euros 2016



Fuente: Elaboración propia a partir del Servicio de Cartografía del G. Vasco y datos de Catastro.

En el caso de Pasaia, los valores más bajos se registran en el entorno del puerto, con una tendencia que ha ido en aumento como se desprende de la simple observación de los tres mapas. Ahora bien, cuando en los años 60-70, el puerto se encontraba en auge y en plena actividad, el barrio de Trintxerpe era la “ciudad del dólar”, porque en toda la Bahía de Pasaia había un movimiento, no se ve implicado en las rentas de posición porque se consideran zonas industriales periféricas y donde realmente radicaba la riqueza en Pasaia era en la actividad portuaria, no en la ciudad, la gente que realmente tenía dinero seguía viviendo en San Sebastián; la urbanización de los barrios de Bidebieta, por ejemplo, se construyeron fundamentalmente orientadas a la pujanza económica que existía en el puerto, de hecho vivían muchos armadores (Lasa, etc.) que tenían barcos en Pasaia.

Si valoráramos el valor de las lonjas en Pasaia, el valor que tenían los locales era muy grande, porque era mucho mejor que tenerlos en otro barrio como, por ejemplo, en Gros, lo que nos daba era una mayor rentabilidad; en esa época no había ningún local vacío en Pasaia, mientras que en Gros probablemente los locales languidecían.

En la actualidad, la distribución de precios en la zona, con grandes diferencias, hay que interpretarla en el contexto de lo que se supone la conurbación de la zona en su sentido más amplio, con un eje Irún-Donostia y otro Irún-Tolosa, donde el centro estaría en Donostia y genera un propio hinterland, en cuyo centro está el puerto de Pasaia, que es un puerto industrial y por otro lado, está el puerto seco en la zona de Irún con la frontera y Renfe, ese gran corredor se traduce en unas rentas de posición, pero que en viviendas tienes como dos focos fundamentales, Irún por una parte, en el medio Errenteria, que es capaz de generar su propio dinamismo y Pasaia, junto a Lezo, y Oiartzun se encuentran en la órbita de Donostia, de hecho todo el comercio de proximidad está dominado por la capital, como tenemos ocasión de ver en el esquema de funciones, ver [Gráfico 68](#), perteneciente al capítulo sexto.

Si descomponemos el mapa más reciente por municipios, se puede observar en Donostia-San Sebastián que al ser la capital del Territorio Histórico tiene un dinámico carácter de servicios, a su vez, es un municipio con un fuerte atractivo turístico, y con una demanda de segunda vivienda por parte de personas no residentes en el mismo. Como se puede observar en el mapa, se hacen palpables las diferencias de precios entre diferentes zonas del municipio, debido a la heterogeneidad existente a nivel urbanístico, social y económico entre los diferentes barrios del municipio. Las diferencias entre algunas zonas o barrios son muy grandes, por ejemplo, entre una zona del centro y otra de la periferia el gradiente varía entre 1.000 y 6.000 euros el m² o más hasta 11.000 el m², y en las partes más altas, los gradientes bajan, encontrándonos zonas de 1.000 euros el m². Con todo, en los últimos años el incremento del precio de la vivienda ha sido muy elevado en todas las zonas del municipio.

Existe una zona comercial importante en el centro del municipio, que supone un precio de mercado muy superior al resto del municipio en lo que se refiere a los locales en planta baja susceptibles

de ser utilizados como locales comerciales. Por el contrario, no existen diferencias de precio entre los locales industriales situados en diferentes zonas del municipio, por lo que se considera que existe un precio único para los locales industriales en todo el municipio.

En el caso concreto de Pasaia, el municipio cuenta con cuatro barrios o distritos totalmente diferenciados entre sí, y que se sitúan bordeando la bahía del puerto. Los distritos, excepto San Pedro y Trintxerpe, están separados entre sí, y cada uno de ellos tiene unas características totalmente diferenciadas de las de los demás. Es un municipio con un problema importante de falta de suelo y que, pese a ser eminentemente industrial, la industria ha sufrido una grave crisis que no ha podido remontar. Gran parte de la vida económica del pueblo gira alrededor de la actividad del puerto. Es, a su vez, un municipio residencial, con una tipología constructiva intensiva, y de gran densidad de población.

Analizando los mapas, se puede observar que no existe, como regla general, una gran disparidad de precios para las edificaciones residenciales entre diferentes zonas del municipio. Al ser un municipio limítrofe con Donostia-San Sebastián, se nota que la evolución de los precios en cierta zona sigue la misma evolución que en este último municipio. Toda la parte de avenida Euskadi Etorbidea en el barrio de Trintxerpe es la parte más cara, que puede llegar hasta los 2500 euros el m² de vivienda. No existe una zona comercial importante que suponga un precio de mercado muy superior al resto del municipio de los locales en planta baja susceptibles de ser utilizados como locales comerciales. Como tampoco existen diferencias de precio entre los locales industriales situados en diferentes zonas del municipio, por lo que se considera que existe un precio único para los locales industriales en todo el municipio.

Por su parte, Errenteria se define como un municipio de fuerte carácter industrial y residencial, en el que la tipología fundamental es intensiva. En los últimos años se han llevado a cabo operaciones importantes tendientes a paliar el problema de falta del suelo que tiene el municipio, tanto para la edificación residencial como para la industrial, ejemplo de estas operaciones son la urbanización de la zona de La Fandería, desde el punto de vista residencial, y en cuanto a operaciones tendientes a tener suelo industrial destacan los nuevos polígonos de Txirrita-Maleo y Masti-Loidi.

No existe una gran disparidad de precios para las edificaciones residenciales entre diferentes zonas del municipio, debido a la homogeneidad existente a nivel urbanístico, social y económico entre los diferentes barrios del municipio. No obstante, últimamente parece que tienden a producirse algunas diferencias, sobre todo en zonas nuevas como La Fandería respecto a otros barrios del municipio. El centro del municipio tiene una vida comercial importante, lo que hace que suponga un precio de mercado muy superior al resto del municipio de los locales en planta baja susceptibles de ser utilizados como locales comerciales. En cuanto a los locales industriales no existen diferencias de precio.

Lezo, por el contrario, es un municipio eminentemente industrial que, tras haber sufrido una fuerte crisis agravada por el cierre de una gran empresa como era Orbegozo, actualmente tiene

un gran número de empresas de tamaño pequeño y medio, sin que tenga dependencia de ninguna gran empresa. Esto ha sido debido a la construcción de varios polígonos industriales en la carretera que une el pueblo con el Alto de Gaintxurizketa. El centro urbano, alrededor del casco viejo, tiene un mayor valor comercial, que va disminuyendo a medida que nos alejamos del mismo.

Por el contrario, Oiartzun, destaca por ser un municipio peculiar dentro de Gipuzkoa, debido a su estructura. En vez de tener un núcleo de población central y algún barrio disperso, aquí el municipio está muy disperso, sin grandes concentraciones de población. Esto, unido a que es uno de los mayores municipios en cuanto a extensión del Territorio Histórico le confiere un carácter especial desde el punto de vista urbanístico. Hoy todavía mantiene un importante componente rural, si bien destaca por tener un fuerte carácter industrial y residencial, debido a la creación de importantes polígonos industriales en los últimos años, así como al importante crecimiento de la edificación residencial. La tipología fundamental es de muy baja densidad.

No existe, como regla general, una gran disparidad de precios para las edificaciones residenciales entre diferentes zonas del municipio, debido a la homogeneidad existente a nivel urbanístico, social y económico entre los diferentes barrios del municipio. Hay alguna excepción en cuanto a los barrios más apartados del centro, como Ergoien, Karrika y Gurutze, y barrios como Arragua, ya que su tipología es totalmente distinta al resto del municipio.

En cualquier caso, la distribución del precio de la vivienda manifiesta las desigualdades del territorio y el efecto de las transformaciones económicas, políticas, y sociales sobre la construcción y los usos del suelo, por lo tanto, sobre el paisaje y el medioambiente, siempre con el puerto en la bahía como factor dominante, generador de cambios y de oportunidades, pero también de contaminación y de deterioro medioambiental, sobre todo en los períodos de máxima industrialización.

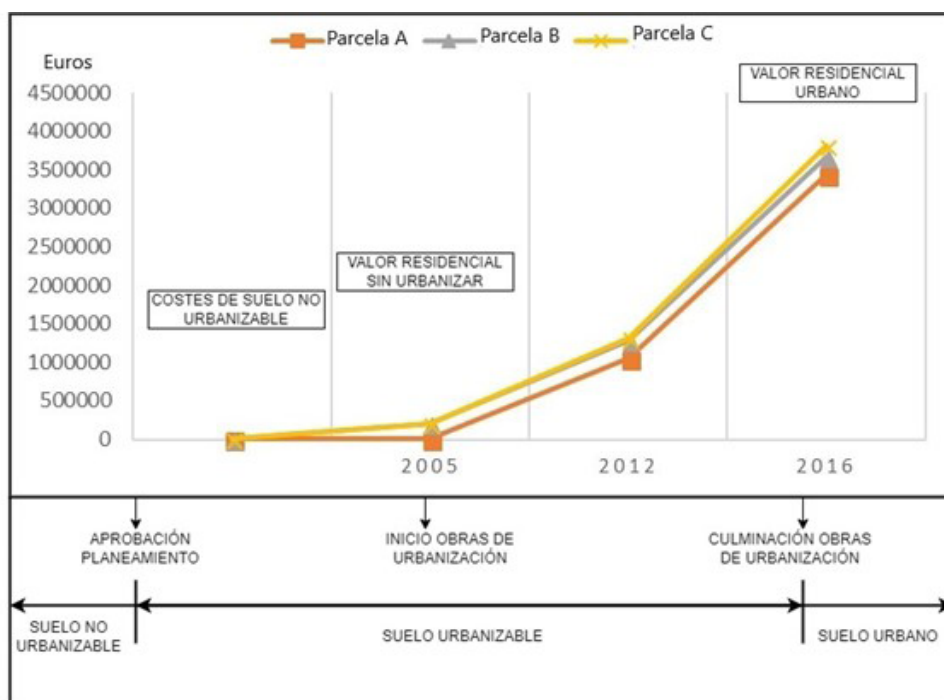
La plasmación de la diversidad espacial de los precios del suelo, a través mapas específicos, como los elaborados, nos ofrece una muy buena síntesis de las dinámicas socioeconómicas existentes en cada uno de los municipios de la bahía y de la gran aglomeración urbana de la que forman parte Pasaia y los otros municipios próximos y de los que el núcleo principal es Donostia-San Sebastián. Estos mapas nos hablan de las lógicas en la organización del territorio y su funcionamiento, mostrando de modo inequívoco la hegemonía del centro urbano principal y la diferente estimación social de las unidades espaciales que integran el conjunto de la aglomeración, las relaciones existentes entre los distintos barrios y cómo Pasaia ha llegado a ser lo que es. Tales mapas son fundamentales para la confección de los modelos de organización urbana, y para identificar dónde se producen los mayores delitos [Mapa 80](#) o explicar también el Esquema del sistema de funciones de la bahía en el capítulo sexto, [Gráfico 68](#). De ese modo, se consigue una comprensión de la estructura urbana que permite intervenir en ella para corregir desequilibrios estructurales,

se descubren conflictos que han contribuido a modelar la aglomeración en cada momento de su historia, y se analizan fenómenos de densificación y sustitución que se producen frecuentemente.

Los precios del suelo urbano tienen también unas pautas singulares de evolución temporal. Presentan acusada tendencia a una evolución cíclica, en la que fuertes y rápidos movimientos al alza contrastan con largos períodos de estabilidad. Su evolución temporal está muy influida por los factores generales que inciden en la demanda final de los productos inmobiliarios, como son las determinaciones del planeamiento urbanístico y la coyuntura económica general. Su control es un objetivo habitual en todas las leyes del suelo, para lo cual se generalizan diferentes mecanismos, que van desde adoptar determinados sistemas de valoración del suelo hasta aumentar la oferta de este o reservar suelo para la promoción de viviendas de protección oficial u otros regímenes públicos.

Se puede concluir que la población joven no puede acceder a una vivienda en la parte céntrica de la ciudad, por lo que tiene que desplazarse hacia la periferia, y, financieramente, la crisis ha venido por eso, lo que ha ocurrido en el 2001 hasta en el 2007, lo que no podían cubrir la capacidad del reembolso de las personas lo cubría la capacidad financiera, hasta que quebró; la gente accedía mucho más al centro de la ciudad por su capacidad adquisitiva, porque la capacidad financiera era muy accesible, los bancos daban créditos. En las encuestas las personas comentaban “*Me podía endeudar e irme a vivir al centro, pero cuando quebró el sistema y ya no podía vender la vivienda me quedé con la deuda*”.

Gráfico 27. Valoración especulativa del suelo. Oiartzun 2005-2016



Fuente: Elaboración propia a partir de datos proporcionados por catastro y del gráfico elaborado por Roger Fernández (2011, p. 84).

Los valores de las tres parcelas en Oiartzun obtenidas al azar¹⁶¹, ver [Gráfico 27](#) y [Tabla 42](#), observamos un ejemplo de primera mano, suministrado por el catastro, donde se puede observar cómo se produce la valoración especulativa, desde suelos no urbanizables a suelos urbanos: el primero es un desarrollo de suelo rústico a suelo industrial, se trata de la parcela A que tiene valor rústico en 2005, luego el valor de la parcela, pasa a urbanizable en 2012 y en la actualidad tiene su valor como parcela urbana.

El otro ejemplo es un cambio simple de construcción que estaba en rústico y pasa a un nuevo planeamiento en urbano. Se trata de la parcela rústica que en 2005 corresponde a la parcela B.

El otro ejemplo es el desarrollo nuevo de rústica a viviendas. En 2005 sería la parcela C y en 2010, sin construir todavía pasa a urbana y en 2014 se construye.

Tabla 42. Cambio de valor de suelo rústico a industrial o a viviendas 2005-2016

	Código parcela	Parcela rústica	Parcela urbana	
		2005	2012	2016
El primero es un desarrollo de suelo rústico a suelo industrial	Parcela A de Oiartzun	5.912,49	1.046.442,13	3.439.006,77
cambio simple de construcción que estaba en rústico y pasa a un nuevo planeamiento en urbano	Parcela B de Oiartzun	201.500,05	235.591,09	235.440,98
Desarrollo nuevo de rústica a viviendas	Parcela C de Oiartzun	598,84	40.942,87	138.172,95

Fuente Elaboración propia a partir de datos proporcionados por catastro

Ahora más que nunca, la especulación de la vivienda es un hecho, principalmente con las medidas por COVID-19, que acaban de surgir, y que vienen para quedarse.

¿Cómo serán las ciudades tras este experimento de confinamiento, distancia física, higiene compulsiva y desescaladas por territorios?

Consistirá en que las ciudades sean más sostenibles, mejorando el entorno urbano para facilitar a la población el acceso a políticas que promuevan el transporte sostenible y activo (caminar o ir en bicicleta), disfrutar de menores niveles de contaminación, asimismo, las ciudades intermedias tendrán que ser más autónomas, de modo que sean capaces de responder individualmente a los nuevos requerimientos, como aislarse sin interferir con el resto. También se busca que sean ciudades compactas con un modelo de ciudad de proximidad, garantizando la concentración de más servicios para permitir su acceso a una mayor población, viviendas con espacios más flexibles, con accesos a terrazas o balcones, en lo posible con orientación Sur.

161 Por cuestiones de anonimato estadístico, no ofreceremos mayores datos, denominándolas Parcelas A, B y C.

Los efectos de la modernización del modelo productivo (o de la crisis industrial) y de las nuevas estrategias de Ordenación del Territorio se plasman sobre el paisaje y se manifiesta el conflicto.

Desde mediados del siglo XX a la actualidad, las profundas transformaciones del paisaje de la Bahía de Pasaia son resultado de las dinámicas comentadas anteriormente y que, por otra parte, son también fruto de cambios estructurales asociados al conjunto de la economía española que se manifiestan fundamentalmente en un proceso progresivo de desagrarización, de apertura al exterior, de redimensionamiento y mayor operatividad del sector público.

Por desagrarización debe entenderse la abrupta caída de lo agrario y del mundo rural en el conjunto de la actividad productiva, con efectos tanto en lo social como en lo territorial, todo ello en paralelo con una creciente urbanización y la extensión del tejido productivo de empresas industriales y de servicios.

El segundo de los cambios socioeconómicos se refiere a la apertura de los mercados internacionales desde los comienzos de los cincuenta a la actualidad, debido al Plan de Estabilización y Liberalización económica del verano de 1959, la integración en Europa y la participación en la Unión Económica y Monetaria.

El tercer gran proceso de transformación estructural de la economía española, en las últimas décadas, ha sido el que supone el redimensionamiento y mayor operatividad del sector público que a su vez ha pasado por distintas fases hasta su liberalización y apertura creciente a la iniciativa privada obligada por las directivas de la Unión Europea. Así se ha podido disponer de crecientes medios financieros para atender la provisión de bienes preferentes que demanda la sociedad: sanidad, educación, pensiones, así como para construir infraestructuras técnicas y equipamientos sociales: economías externas en provecho de las unidades productivas a la vez que redistribución de rentas, con ello se combaten tensiones y conflictos sociales de otra forma difícilmente superables (Valdaliso Gago, 2007, p. 19).

De manera simultánea, la administración pública ha tenido mayor protagonismo en la orientación de la expansión urbana y la configuración del interior de la ciudad a través de la legislación estatal y autonómica junto a la planificación, a través de la construcción de viviendas, la creación de infraestructuras, y a través de los usos del suelo que ella misma genera.

2.3. Características económicas: crisis, desindustrialización y reconversión

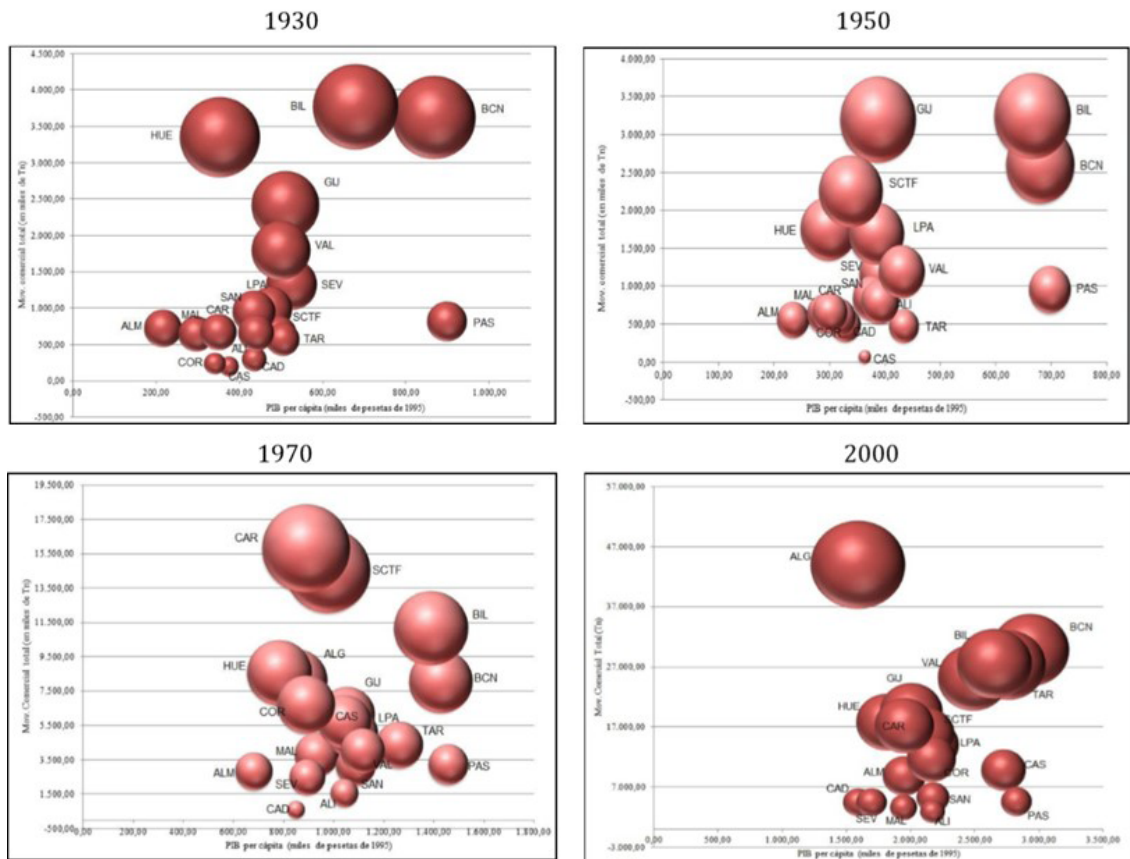
En los tiempos más recientes, la globalización de los mercados, la consolidación sectorial, los cambios tecnológicos radicales y la descomposición de los procesos productivos han provocado el creciente proceso de multilocalización de la actividad productiva. Este nuevo entorno se ha visto facilitado por los cambios en las políticas gubernamentales (procesos de privatización, desregu-

lación y liberalización) que han permitido la apertura de los mercados; por el cambio tecnológico y la ampliación de los bienes comercializables; por la reducción de los costes de transporte y la revolución logística; por las nuevas tecnologías de la información que hacen posible trabajar en tiempo real en el mundo y, por último, por la irrupción de nuevos competidores industriales como China, India y los países del Sudeste asiático (Valdaliso Gago, 2007, p. 30).

Todos esos procesos han tenido un primer e importante efecto en el puerto de Pasaia especializado en tráfico de altura y gran altura de primer orden, lo que generó alrededor toda una industria que se puede 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 destacado empresas mineras y almacenes de diversos materiales, tales como combustible, aceites, cementos, todo ello favorecido por la inmediatez de la red ferroviaria y viaria (Herrerías y Zaldúa, 2007, p. 17), como se observa en el [Mapa 59](#).

Según un estudio realizado por Castillo-Hidalgo y Valdaliso (2015), hacia 1930, el puerto industrial de Pasaia presentaba una actividad comercial relativamente más baja que el PIB por habitante de Gipuzkoa. Por su parte, hacia 1950 Pasaia y Tarragona representan un proceso de crecimiento económico regional sin un impacto evidente sobre la actividad local y esta situación se ha mantenido mucho tiempo. En los gráficos adjuntos, mostramos la baja correlación entre el movimiento comercial de Pasaia y el PIB de Gipuzkoa (ver [Gráfico 28](#), burbujas color burdeos), en ella se puede ver que Pasaia, sobre todo en 1930 y 1950, pero también en los otros dos años, es un caso anómalo dentro de los puertos españoles. En el otro extremo están los casos de Huelva (en 1930) o Algeciras (en 2000), con un movimiento comercial muy superior al PIB de sus respectivas provincias.

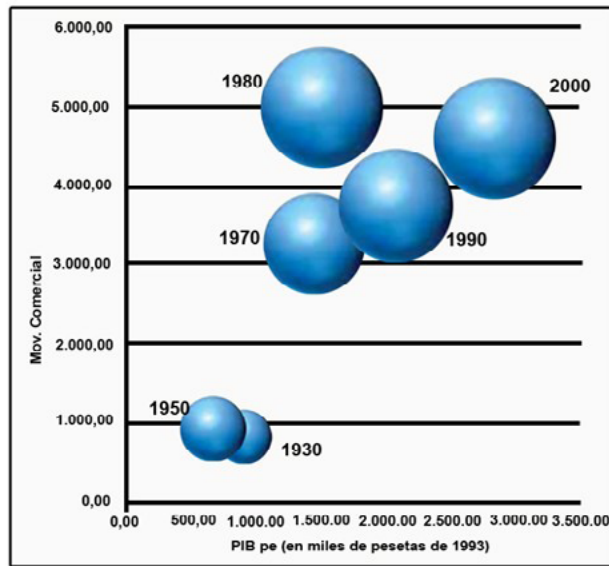
Gráfico 28. PIB per cápita de Puertos del Estado 1930-2000 en miles de pesetas.



Fuente: Castillo-Hidalgo y Valdaliso (2016, p. 69)

Lo que este gráfico indica es la correlación entre PIB provincial y movimiento comercial. Como se hace una comparación a lo largo del tiempo entre dos variables que, en líneas generales, crecen, en todos los casos las burbujas se alinean alrededor de una diagonal que corta en un ángulo de 45° el gráfico. Las burbujas que están en el área superior indican valores de movimiento comercial superior al PIB y las que están en el área inferior, al revés. En el caso de Pasaia, 1930 y 1980 son los años que se apartan más de esa diagonal ([Gráfico 29](#)), en el primer caso, con más PIB, en el segundo, con más movimiento comercial. Se observa como el PIB es muy superior a la actividad portuaria, lo cual se explica por la actividad moderada del puerto, y también por la influencia de Bilbao a nivel regional. Lo mismo sucede con Tarragona.

Gráfico 29. PIB de Pasaia 1930-2000 en miles de pesetas 1993



Fuente: Castillo-Hidalgo y Valdaliso (2016, p. 71).

Otras cosas que se ven en el gráfico:

- El declive económico relativo entre 1930 y 1950 (PIB menor en 1950)
- La crisis de los 70 (PIB igual más o menos que en 1970), aunque movimiento comercial más importante
- Declive relativo del puerto de Pasaia, sobre todo en 1990, recuperación en 2000 (aunque el movimiento comercial en este último año sigue siendo más bajo que en 1980).

Por su parte, la evolución del puerto de Pasaia y su impacto en el entorno de la bahía se recoge en el esquema que adjuntamos a continuación y que identificamos con lo que se ha denominado IV fase de Maritimidad; con relación a otras anteriores ya comentadas, ahora coincidente con la desindustrialización de la zona, el desmantelamiento de la actividad pesquera y la creciente terciarización económica.

Gráfico 30. IV Fase: Terciarización: Desindustrialización y desmantelamiento de la industria pesquera

Fases de maritimidad IV	Sistema económico, productivo y cultural	Sistema administrativo y legal	Sistema físico ambiental
Terciarización: Desindustrialización y desmantelamiento de la industria pesquera	Implantación de las 200 millas y Zonas económica exclusiva (ZEE, 1977). Limitaciones al acceso de caladeros. Crisis pesquera e industrial, importante paro laboral en el sector. Apertura exterior. Cambio de paradigma portuario y salida de vehículos. Redimensionamiento, mayor operatividad del sector público y cambio en la Administración en todos sus niveles, desde el estatal hasta el local, apoyándose más tarde en una construcción del Estado de las Autonomías (1979)	Texto refundido de la Ley sobre Régimen del suelo y ordenación urbana 1976 Plan Nacional de Reconversión de 1981 Planes especiales de Rehabilitación del Gobierno Vasco 1983 Ley de Patrimonio Histórico 1985 Ley de costas 1988 Ley 4/1990 Ordenación del Territorio País Vasco La recuperación del DPMT en el Derecho Civil Moderno	Renovación, Restauración y Rehabilitación. Descongestión viaria, desdensificación de los polígonos, recuperación de espacios libre (la plaza, la alameda, el paseo, el parque, los porches) Reforma Interior de los Cascos Históricos o de zonas degradadas y obsoletas. La reurbanización de los puertos modernos se da en menor medida. Máxima extensión superficial, incremento de infraestructuras, el aumento del parque automotor, equipamiento público y dotaciones de servicios, centros comerciales

Fuente: Elaboración propia.

Desde los años setenta, esta zona ha sufrido una severa crisis económica, que ha supuesto el progresivo desmantelamiento de sus sectores tradicionales, muy vulnerables a la crisis por su elevado consumo de energía, intensidad en mano de obra, baja complejidad tecnológica, dificultad para generar alto valor añadido frente a la competencia de los nuevos países industriales, y con un elevado grado de concentración empresarial y espacial. La consecuencia fue la entrada en una fase fuertemente recesiva con severas consecuencias socioeconómicas y espaciales (Gil Álvarez, 2008; Valdalis Gago, 2010), como se puede explicarlo con el [Gráfico 30](#).

El empleo en la construcción naval era importante, cuatro empresas dedicadas a esta actividad con 774 empleos. Según el *Catálogo industrial del País Vasco: empresas, actividades, productos, trabajadores* del año 1982, esas empresas eran las siguientes: Astilleros Luzuriaga (378 trabajadores), *Industrias Guría* (119 trabajadores), *Antonio Ascorreta* (112 trabajadores) y *Lasa hermanos y compañía* (165 trabajadores) y la principal empresa de fabricación de maquinaria y material eléctrico, *Niessen* en Errenteria con una plantilla de 600 empleados en 1979.

**Ilustración 135. Vista de Donibane. MEIPI y PYSBE
junto a las viviendas de trabajadores.**



Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia. 10.1.011-45_m_r.

La pesca, la construcción y reparación naval, la transformación metálica, la industria papelera fueron las actividades sobre las que se basó el gran crecimiento económico y demográfico del entorno en las décadas anteriores, sobre todo desde los 50, pero la crisis industrial iniciada en los 70 supuso el cierre de muchas de ellas y un elevado desempleo.

La característica de estas empresas es el tamaño de pequeña y mediana empresa en el sector de transformados metálicos, o en el de la construcción que han nacido por una coyuntura favorable, en los momentos de euforia económica que ha caracterizado al período de 1955 a 1975, con el boom de la construcción, la proliferación de nuevos poblados y barriadas así como de nuevos talleres que se han instalado al calor de los fáciles beneficios del momento (Comisión Social de Arciprestazgo Pasajes-Rentería y SIADECO, S. C. I., 1981, p. 98). Por otra parte, la política del Gobierno, en esa época, ha optado con vistas a incorporarse al Mercado Común, por consolidar la implantación de las empresas multinacionales a instancias de la oligarquía financiera e industrial. En consecuencia, la pequeña y mediana empresa se encuentra totalmente desamparada, al serle denegada la ayuda a los créditos financieros y restantes ayudas estatales.

En relación con el sector terciario, los servicios son importantes y muy diversos, principalmente alrededor del puerto, que puede ser considerada como una gran empresa de servicios al margen de la actividad propiamente pesquera.

Nos referimos al grupo designado con la rúbrica: Almacenaje, Transporte y Comunicaciones.

Tabla 43. Servicios permanentes del puerto. Empleos 1981

Actividad	Nº empleados
Junta del Puerto	383
Sanidad	4
Aduana	16
Policía	30
Comandancia de Marina	14
Prácticos y amarradores	16
Organización de trabajos portuarios	530
Incluyendo pescadería y mulles comerciales	150
Estibadores, consignatarios, agentes de aduana	90
Total	1.233

Fuente: (Comisión Social de Arciprestazgo Pasajes-Rentería y SIADECO, S. C. I., 1981, p. 110)

Existen además otras actividades integradas por los servicios permanentes del puerto, vinculadas en mayor o en menor grado a él. Las principales empresas vinculadas a la actividad portuaria son las siguientes:

Tabla 44. Empresas y número de empleados, 1981

Empresas	Nº empleados
Empresas de transporte	322
Meipi (Almacenes, Frigoríficos y fábrica de hielo)	.
PYSBE	192
Cooperativa del Gremio de Exportadores	.
J. A. Lasa S. A.	70
Central térmica de Iberduero	.
Potasas de Navarra S. A.	28
Renfe	.
CAMPSA	185
Inds. Abonos de Navarra S. A.	51
Real Cía. Asturiana de Minas	305
Entrecanales y Távora S. A.	374
Astilleros Luzuriaga	437
Koipe S. A.	.
Proas	55
Magnesitas Navarras S. A.	.
Total	2019

Fuente: (Comisión Social de Arciprestazgo Pasajes-Rentería y SIADECO, S. C. I., 1981, p. 112)

A pesar de que no estén todos los datos, y que la lista no sea exhaustiva, se puede observar que, teniendo algunas empresas de almacenaje y transporte, así como otras de garaje de maquinarias, talleres mecánicos y de reparación, rebasaría los 2000 empleos hasta unos 2500 aproximadamente. Por lo tanto, para 1980, el tráfico de mercancías se aproxima a los 5 millones de Tm, cifra nunca alcanzada hasta la fecha, lo que demuestra que la crisis económica de otros sectores no afecta por el momento a la actividad portuaria. Asimismo, se observa que el tráfico se orienta progresivamente hacia módulos más grandes, lo que significa que el puerto de Pasajes debe preparar las condiciones adecuadas para el atraque de buques de mayor eslora y calado. Las necesarias obras de transformación de la infraestructura deben tener un carácter prioritario si no se quiere ver el puerto estancado o marginados de las líneas de tráfico mercante. Este reclamo se hace patente en las diferentes memorias, en el cual las inversiones y obras en ejecución hablan de la adquisición de una locomotora diésel, un remolcador, mejoras en el calado con un dragado de 12 metros de profundidad contigua al canal de entrada y con el propósito de dejar la mayor parte de la bahía a un calado de 10 metros en bajamar viva, como ocurría en los muelles comerciales de otros puertos de la época. Además, se encuentran en ejecución las obras del Muelle de Lezo 3, la obra civil de una báscula y urbanización complementaria en Lezo y el proyecto del Muelle Donibane y con una longitud de 360 m y que en una segunda fase pueda llegar a los 600 m en una sola alineación, en los antiguos terrenos ocupados por barracones de la PYSBE, actualmente inactivos. También se pone de manifiesto que, para agilizar las maniobras, la Comandancia de Marina autoriza la entradas y salidas durante la noche de barcos de hasta 140 metros de eslora, beneficiando esta medida a la totalidad de los petroleros que frecuentan el puerto.

En relación a los estudios de proyectos, se observa en la lectura de los informes que un cambio de mentalidad se viene observando en la incorporación de ciertos análisis socioeconómicos a los proyectos de realización de obras públicas, se están replanteando los factores casi exclusivamente técnicos y económicos (que son los únicos fácilmente objetivables) con el aporte de otros factores que van desde la estética de las construcciones a los humanos, sociales y, últimamente, los ambientales, con un carácter global. La evaluación de los proyectos no queda solamente en manos de los técnicos, pasan a su vez a la decisión de los políticos que en cada caso representan a la comunidad humana directamente afectada. A modo de síntesis se consideran distintos tipos de factores:

- Impacto sobre el medio socioeconómico: Necesidades del propio puerto en el futuro, financiación de la obra, creación y/o mantenimiento de puestos de trabajo, necesidades de Servicio portuario, desarrollo económico, la competitividad, etc.
- Impacto sobre el medio social: que inciden en los municipios, el valor potencial de esos terrenos si se recuperasen para los municipios, incompatibilidades de usos como las viviendas próximas al puerto, el tráfico y el transporte de mercancías, los accidentes o el deterioro social o convivencial, los posibles terrenos a ocupar.

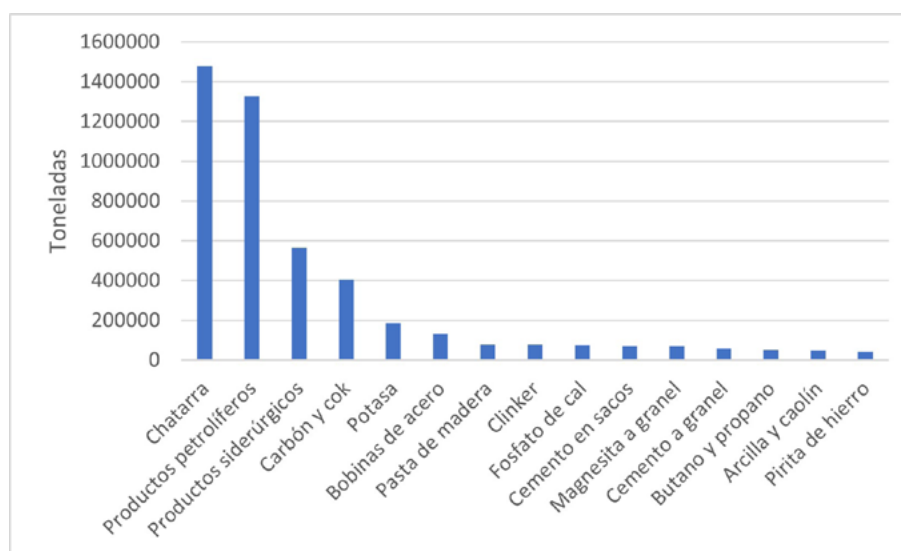
- Impacto sobre el medio ambiente: proximidad al núcleo de población, el ruido, la contaminación de las aguas, la contaminación atmosférica, el deterioro del paisaje y la ocupación de márgenes de la ría.

Para esta época en la que una crisis generalizada afecta a numerosos sectores de la industria y de los servicios, como el sector pesquero de Pasaia, que se encuentra en un momento realmente crítico y de perspectivas muy sombrías, también es cierto que la actividad del tráfico marítimo, principalmente el transporte de mercancías por mar está incrementando, sobre todo, en relación con la exportación hacia países de otros continentes (África y América).

La recesión del mercado interior, en el que el transporte marítimo juega un papel menos significativo, está propiciando un desarrollo del transporte marítimo de las mercancías destinadas a la exportación, (cementos, potasas, automóviles, etc.). Todo ello contribuye a poner de relieve la importancia del puerto como una gran empresa de servicios que tiene además una gran capacidad de inducir o de generar en su entorno numerosas actividades tanto industriales como de servicios no solo de almacenaje y transporte, sino también de comercio, hostelería y esparcimiento, que genera por el número de personas que a lo largo del año circulan por ahí. Por otra parte, se evidencia el nivel de saturación del puerto.

Las presentes memorias del puerto reflejan las estadísticas del tráfico, las cuales sirven para tener en cuenta el tipo de mercancías, como también por primera vez se han rebasado los dos millones y medio de Tm de Mercancía General Diversa y ha supuesto el 48,5% del tráfico total.

Gráfico 31. Tráfico de mercancías por su importancia 1980



Fuente: Elaboración propia en base a (Junta del Puerto de Pasajes, 1981)

La chatarra importada representa más del 50% del total de la mercancía general (carga y descarga). El motivo fundamental de este aumento es que durante el año 1980 diversas acerías y fundiciones aumentaron la provisión de chatarra desde el puerto de Pasaia, y otras conmutaron como puerto de aprovisionamiento. Por el contrario, el nivel de actividad de las acerías y fundiciones ha disminuido sensiblemente en estos últimos años. Tónica que, en los sucesivos años, se podrá seguir observando, como apuntamos en capítulos posteriores.

La importancia para Gipuzkoa del puerto de Pasaia se debe a la cantidad de empresas siderometalúrgicas y de los transformados metálicos asentadas en el territorio. El empleo en el conglomerado metalúrgico representa un 27% del empleo total. De aquí la importancia que la reestructuración de este subsector va a tener para el conjunto de la economía vasca. Por otra parte, los minerales de hierro que en su día hicieron famosos a los vascos, han sido agotados en parte o presentan dificultades de extracción. De unos años a esta parte, la producción en horno eléctrico, que emplea como material básico la chatarra, se incrementa. El año 1979 se importaron en el Estado español 2.800 miles de toneladas de chatarra de los cuales casi un 40% se realizaron a través de Pasaia. Para 1980 representa el 80,4% del total de toneladas importadas de mercancía general a través del puerto (SIADeco, S. C. I., 1981, p. 20).

Aun hoy es 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.

A modo de síntesis se puede observar en las siguientes [Tabla 45](#) a [Tabla 48](#) la estructura urbana, el empleo, el uso del suelo y red viaria, equipamientos y red de transporte por barrios de la Bahía de Pasaia:

Tabla 45. Análisis urbanístico de la comarca Rentería-Pasajes

Localidad	La población	Comentarios generales
La Paz Bidebieta Herrera	Habitantes: 18.000	De reciente implantación, estas áreas urbanas forman parte, con una densidad de población muy elevada, uno de los sectores urbanos más importantes del entorno del puerto de Pasajes por la cantidad de vivienda que reúnen.
Altza Larratxo Herrera	Habitantes: 14.000	Con origen antiguo en el pueblo de Altza y apoyándose en las formaciones urbanas portuarias de Herrera, se ha desarrollado en los últimos años un conjunto de agrupaciones residenciales suburbanas que componen un sector poblacionalmente importante con alta tasa de inmigración.
San Pedro Trintxerpe	Habitantes: 14.000	Este sector tiene origen en el poblado antiguo de la izquierda de la bahía; la explotación industrial del puerto conlleva crecimientos de población, la densa expansión de Trintxerpe últimamente ha configurado el predominio de la composición residencial sobre la industrial.
Donibane	Habitantes: 3.000	Sector de origen antiguo en el "Pasaje" de la margen derecha de la bahía. Su situación marginada de las vías de comunicación y sus pocas disponibilidades de suelo lo han mantenido en estado latente hasta los últimos años, en que se ha producido un crecimiento importante.
P. Ancho	Habitantes: 6.000	Sector de formación moderna ocupando los terrenos de la vega de Molinao; al crecimiento progresivo de la población con su construcción, ha seguido una densificación de poca entidad sobre la pequeña superficie del área residencial.
Errenteria	Habitantes: 46.329	Núcleo antiguo que, tras una fuerte industrialización en el siglo XIX, ya en la primera mitad del XX recibe importantes crecimientos de población. En los últimos años ha sufrido el mayor crecimiento relativo de la comarca, duplicando su población en solo 13 años.
Lezo	Habitantes: 5.008	De origen antiguo y pequeña entidad; la marginación con respecto a San Sebastián y a la red primaria de comunicaciones, le ha servido para mantenerse en un crecimiento residencial moderado. Antiguo valle rural denso. La industrialización del siglo XIX hizo mella en su
Oiartzun	Habitantes: 7.627	entidad, con el éxodo hacia localidades fabriles. En la actualidad la industrialización y sus efectos, han afectado al valle, cuyo crecimiento de población es cada vez más importante.

Fuente: Análisis descriptivo comarca Rentería-Pasajes (1981, p. 8)

Tabla 46. El empleo en áreas industriales

Localidad	El empleo en áreas industriales	El abastecimiento comercial
La Paz Bidebieta Herrera	1.500 empleos en 1,5 ha. Un solo núcleo al borde la carretera N-1. Una gran industria, IESA; el resto pequeña y talleres. En zona residencial, es compatible por su tecnología.	No posee mercado. Sin estructura comercial definida. Comercio diseminado. Autoabastecimiento de productos perecederos. Dependencia casi total del Centro de San Sebastián para productos duraderos y frescos (Mercados)
Altza Larratxo Herrera	2.150 empleos en 8,5 ha. Dos núcleos en vaguadas próximas a la N-1. Industria diversificada. Asentamiento antiguo de R. Vizcaino; el resto, reciente. Zona con malos accesos.	No posee mercado. Sin estructura comercial definida. Comercio diseminado. Autoabastecimiento del consumo diario. Dependencia importante del Centro de San Sebastián y en menor medida de P. Antxo y Errenteria para productos duraderos y frescos (mercados)
San Pedro Trintxerpe	1.400 empleos en 20 ha. Poco ligado al puerto de Pasaia. Pequeña industria auxiliar y alimentaria fundamentalmente. Asentamiento antiguo.	Posee mercado. (Porche al aire libre. Servicio incompleto). Estructura comercial lineal (Gral. Mola). Autoabastecimiento general. Cierta dependencia del Centro de San Sebastián para productos duraderos y frescos.
Donibane	800 empleos en 17 ha. Núcleos en continuidad con el puerto. Industria diversa, Astilleros, Iberduero, Alimentación. Asentamiento antiguo en general. Contaminación por central térmica.	No posee mercado. Comercio escaso y diseminado sobre Calle San Juan. Autoabastecimiento del consumo diario. Dependencia total de Errenteria, San Pedro y Centro de San Sebastián para productos duraderos y frescos (mercados).
P. Ancho	2.850 empleos en 26 ha. Dos núcleos al borde del puerto y en vaguada de Molinao. Industria grande y pequeña, destaca Luzuriaga, siderometalúrgica. Asentamiento antiguo. Contaminación y dificultad de expansión.	Posee mercado. (Dimensiones medias. Servicio completo). La estructura comercial ocupa gran parte de la cuadrícula del ensanche. Autoabastecimiento general. Cierta dependencia para productos duraderos del centro de San Sebastián y Errenteria.
Errenteria	3.250 empleos en 27 ha. Diversos focos, puerto, río Oyarzun C ^a Ventas y Casco Urbano. Tamaño y producción variados. Asentamiento antiguo evolucionado. Experimenta traslado de industrias del casco a otros municipios. CAMPSA emplazamiento peligroso.	Posee mercado. (Servicio completo). La estructura comercial ocupa las cuadrículas del casco antiguo (Viteri, Casco, Avda. Navarra). Comercio diseminado en el resto. Autoabastecimiento general. Dependencia ocasional del centro de San Sebastián para productos duraderos.
Lezo	1.300 empleos en 60 ha. El foco importante situado en C. Lezo-Gaintxurizketa. Diversa en tamaño y producción. Salvo en el puerto, el asentamiento es reciente y en expansión. Contaminación	Posee mercado. (Pequeña dimensión. Servicio incompleto). Sin estructura comercial definida. Comercio escaso y diseminado. Autoabastecimiento de productos perecederos. Dependencia casi total de Errenteria y Centro de San Sebastián para productos duraderos y frescos (mercados).
Oiartzun	2.150 empleos en 41 ha. Dos focos importantes. Ca. N-1 y Río Oyarzun. Industria mediana y pequeña. Química y metálica principalmente. Asentamiento reciente y en expansión. Absorción de la industria procedente de Errenteria.	No posee mercado. Sin apenas comercio. Autoabastecimiento productos perecederos. Dependencia de Errenteria y Centro de San Sebastián. Alejado del casco existe hipermercado de influencia comarcal y provincial y otro en construcción.

Fuente: *Análisis descriptivo comarca Rentería-Pasajes (1981, p. 9)*

Tabla 47. Uso del Suelo y Red Viaria

Localidad	Uso del suelo	Red viaria
La Paz Bidebieta Herrera	39,24 hectáreas urbanizadas Residencial: 34,04 ha. (87%) Industrial: 1,8 ha. (5%) Mixto: 2 ha. (5%) Servicios: 1,4 ha. (3%)	En la confluencia de la Ca. Nacional con la carretera a P. S. Pedro dos intervenciones diferentes (P ^o de la Paz y Bidebieta) desarrollan redes internas autónomas de servicio a la residencia.
Altza Larratxo Herrera	70,1 hectáreas urbanizadas Residencial: 55,6 ha. (79%) Industrial: 10,3 ha. (15%) Mixto: -- Servicios: 4,2 ha. (6%)	Sobre el acceso al pueblo de Altza y la penetración Sur al núcleo industrial de Herrera se han desarrollado redes de ocupación de terrenos de pendiente, con graves problemas de conexión con la red comarcal primaria y sin embargo, rodeadas por las vías rápidas (autopista y variante).
San Pedro Trintxerpe	53,24 hectáreas urbanizadas Residencial: 27,94 ha. (51%) Industrial: 15,5 ha. (29%) Mixto: 10 ha. (19%) Servicios: 0,7 ha. (1%)	Sobre la vía Sn. Sn. -P. de S. Pedro ocupando el suelo de la montaña costera sobre el puerto se desarrolla una red de ocupación de laderas a partir de dos penetraciones. En P. Sn. Pedro se duplica la red lineal para servicio del puerto.
Donibane	23,76 hectáreas urbanizadas Residencial: 4,4 ha. (19%) Industrial: 13,16 ha. (55%) Mixto: 6,2 ha. (26%) Servicios: --	La "Calle" de P. San Juan, arteria histórica de organización urbana, mantiene su papel en la situación marginada en que la industrialización de la Bahía de Pasaia ha dejado a P. San Juan. Las nuevas vías se añaden a las existentes ocupando el monte.
P. Ancho	60,1 hectáreas urbanizadas Residencial: 8,4 ha. (14%) Industrial: 39,2 ha. (65%) Mixto: 8,9 ha. (15%) Servicios: 3,6 ha. (26%)	La formación del poblado de Ancho en el inicio del siglo, según un plan de Alineaciones que ocupaba la vega de Molinao uniformemente, cedió lugar a una correcta y racional trama viaria.
Errenteria	139,4 hectáreas urbanizadas Residencial: 62,9 ha. (45%) Industrial: 32,2 ha. (23%) Mixto: 32,5 ha. (23%) Servicios: 11,8 ha. (8%)	La explotación intensiva del suelo y la acumulación de actuaciones sin sentido general ha conducido a la construcción de una red sin estructura y con graves defectos de trazado.
Lezo	59,3 hectáreas urbanizadas Residencial: 2,3 ha. (4%) Industrial: 47,3 ha. (80%) Mixto: 9,7 ha. (16%) Servicios: --	A los caminos que confluyen en Lezo (de S. Juan, Errenteria y Gaintzurizqueta) se le han añadido los sistemas viarios que las nuevas zonas residenciales, la zona industrial de Jaizkibel y la ampliación del puerto han necesitado.
Oiartzun	71,7 hectáreas urbanizadas Residencial: 41,8 ha. (67%) Industrial: 17,8 ha. (25%) Mixto: 3 ha. (4%) Servicios: 3 ha. (4%)	La peculiar forma que los asentamientos urbanos toman en el valle de Oiartzun explica las características de amplitud y dispersión que toma el esquema de su red viaria basado en una historia antigua de aprovechamiento de territorio agrícola.

Fuente: Análisis descriptivo comarca Rentería-Pasajes (1981, p. 10)

Tabla 48. Equipamiento y red de transporte público

Localidad	Equipamiento	Red de transporte público
La Paz Bidebieta Herrera	Su gran desarrollo residencial no ha aportado los más elementales servicios. Graves déficits. Ausencia de dotaciones recreativas, Asistenciales, Deportivas-Públicas e ínfimo standard de Zonas verdes y Sanitario-Asistenciales	7 líneas de transporte le dan servicio (2 de ferrocarril), con alta intensidad de circulación (76 bus/h. 6,8 tren/h.) Está comunicado directamente con 13 sectores urbanos (el FF.CC. lo une al Valle del Urumea). El 70 % de su área urbana tiene buena accesibilidad a las líneas que le atraviesan.
Altza Larratxo Herrera	Sector altamente deficitario en servicios. Ausencia de dotaciones Culturales, Recreativas, de Abastecimiento y muy bajo nivel de instalaciones deportivas y Verdes. Contiene Centro Comarcal de Enseñanza Profesional y Universitaria.	5 líneas de transporte le dan servicio (2 de ferrocarril), bastante intensidad de circulación (54 bus/h. 6,9 tren/h.) Comunicado directamente con 13 sectores urbanos (FF.CC. lo une al Valle del Urumea). 44 % de área urbana tiene buena accesibilidad a las líneas que le atraviesan.
San Pedro Trintxerpe	Sector urbano con toda la tipología de servicios, sin embargo, con bajo standard en todos ellos. Centro Comarcal de Enseñanza-Asistencial de la Marina y de Abastecimiento (Lonjas de pescado)	2 líneas de transporte le dan servicio (1 es marítima). Área portuaria comunicada directamente con 7 sectores urbanos. (Dificultades de unión con los paquetes urbanos de la Bahía de Pasaia). Su estructura hace que solo el 25% de su superficie urbana tenga buena accesibilidad a las líneas.
Donibane	Paquete urbano con estructura de servicios casi totalmente heredada del originario núcleo pesquero. Gravemente deficitaria. Ausencia de dotaciones Sanitarias, Asistenciales, Recreativas y Culturales.	3 líneas de transporte le dan servicio (2 marítimas), baja intensidad de circulación (4 bus/h.) Comunicación directa con 4 sectores urbanos (todos a la Bahía de Pasaia). Aislado del centro de Sn. Sn. 50% de su área urbana tiene buena accesibilidad a las líneas.
P. Ancho	La situación deficitaria de la comarca hace que comparativamente su estructura de dotaciones y el nivel de servicio alcanzado se vean en general aceptables. Carencia de servicios Asistenciales y de zonas verdes.	5 líneas de transporte le dan servicio (2 de ferrocarril, 1 marítima), con bastante alta intensidad de circulación (40 bus/h. 6,9 tren/h.) Área portuaria con comunicación directa con 13 sectores urbanos (el FF.CC. lo une al Valle del Urumea). El 43 % de su superficie urbana tiene buena accesibilidad a las líneas que le atraviesan.
Errenteria	Sector con toda la tipología de servicios. Centro Comarcal de Educación Profesional. Sin embargo, dado el gran crecimiento poblacional y la baja aportación de la nueva urbanización, experimente un grave déficit generalizado en todas las dotaciones. Concentración de servicios en casco y ensanche.	8 líneas de transporte le dan servicio (2 de ferrocarril), alta intensidad de circulación (60 bus/h. 6,8 tren/h.) Área industrial con comunicación directa con 14 sectores (FF.CC. lo une al Valle del Urumea). 67 % de la superficie, con buena accesibilidad a las líneas que le atraviesan. Grandes diferencias de servicios entre sus barrios internos.
Lezo	Área urbana con estructura de servicios casi totalmente heredada del originario núcleo histórico. Importantes déficits de dotaciones Recreativas, Culturales y Verdes.	1 línea de transporte le da servicio con baja intensidad de circulación (4 bus/h. 6,8 tren/h.) Comunicación directamente con 2 sectores urbanos (todos en la Bahía de Pasaia). Aislado del centro de Sn. Sn. El 85% de su área urbana tiene buena accesibilidad a las líneas que le atraviesan.
Oiartzun	Paquete urbano cuyo centro y barrios conservan las dotaciones de los originarios asentamientos rurales. Déficits importantes de los servicios elementales. Es el Centro Comarcal y Provincial de abastecimiento: Hipermercado	3 líneas de transporte le dan servicio. Tiene ferrocarril. Comunicación directamente con 5 sectores urbanos. Aunque su núcleo urbano principal solo lo está con 1 sector urbano y aislado del Centro de Sn. Sn. El 50% de su área urbana tiene buena accesibilidad a las líneas que le atraviesan.

Fuente: Análisis descriptivo comarca Rentería-Pasajes (1981, p. 11)

A finales de la década de 1970 se registraron algunos cambios significativos en la distribución de usos y ocupaciones del suelo, afectando sobre todo al equilibrio entre el residencial y el industrial. Eso fue muy acentuado en Errenteria, donde se registró el traslado de varias fábricas instaladas en el centro urbano, impulsadas fundamentalmente por los siguientes motivos (Martín et al., 1978, p. 44):

- Inadecuación de su emplazamiento en lugares de uso predominantemente residencia y congestionados.
- Imposibilidad de expansión, mediante ampliaciones de sus edificios.
- Incentivo representado por la plusvalía del suelo que ocupaban.
- Inexistencia en Errenteria de polígonos preparados para instalar industrias.

Esta situación de crisis económica y social condujo al diseño y desarrollo, desde comienzo de los años 1980, de una serie de medidas, aplicadas tanto por el Gobierno Central (Plan Nacional de Reconversión de 1981, Ley sobre Reconversión y Reindustrialización de 1984), como por la Administración Pública vasca en sus distintos niveles organizativos (Gobierno Vasco, Diputaciones Forales, Ayuntamientos), encaminadas a frenar el deterioro del tejido productivo existente, a promover su reestructuración mediante el apoyo a la modernización tecnológica, gerencial y comercial, y a impulsar la reindustrialización, reorientando los recursos financieros y humanos disponibles hacia sectores más innovadores. También se adoptaron medidas territoriales, como la declaración por el Gobierno Central de las Zonas de Urgente Reestructuración (ZUR) y Zonas Industriales en Declive (ZID), continuación de las primeras, que incentivan nuevos proyectos en las comarcas más afectadas por las acciones de reconversión. El llamado Cinturón Industrial de San Sebastián (Andoain, Astigarraga, Hernani, Lasarte-Oria, Lezo, Pasaia, Errenteria, Urnieta y Usurbil) fue incluido desde 1988 dentro de la ZID del País Vasco (Gil 2008).

De manera gráfica se puede observar en el [Gráfico 32](#) las características de esta etapa, las cuales han sido sintetizadas para una mayor comprensión y que tendrán su repercusión en la fase posterior.

Gráfico 32. Fase IV: Terciarización



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 136. Astilleros Luzuriaga



Foto Justy García Koch, 21 de noviembre de 1995

Fuente: Fondo Bernardo Estornés Lasa- Auñamendi EUSKO IKASKUNTZA

Ilustración 137. Vista del puerto

*En la entrada de Lezo desde el que se puede ver el edificio de Quincasa antes y después de su voladura (16 de diciembre de 1988).
Fuente: Archivo de Errenteria. A010F029 y A010F030.*

El cese de la actividad industrial a finales de los 80, al cerrar las empresas menos competitivas entre ellas *Empresa Aceros Corrugados S. A.*, de Lezo, *R.C.A.M.* en Errenteria, *Astilleros Luzuriaga* en Pasaia, así como el cese de actividad de las plantas de *Victorio Luzuriaga* y *Bianchi* (1992), en pleno casco urbano de Pasaia Antxo, ha tenido además consecuencias importantes sobre el paisaje industrial, provocando alteraciones significativas, debido a sus grandes dimensiones. La utilización del espacio industrial demolido con fines de almacenaje o logísticos del espacio liberado tras su cierre, ha sido común en los antiguos solares de las firmas como se observa en el [Mapa 60](#). Por el contrario, en otros casos, se ha procedido a la sustitución de los viejos complejos productivos por nuevos pabellones industriales o de oficinas. Como ocurrió en Lezo y en Oiartzun con la necesidad de apoyar la creación de industrias manufactureras en áreas carentes en este sentido, o en el barrio de Bidebieta, el cierre de la emblemática *Contadores* y el aprovechamiento de parte de sus instalaciones para la creación del *CEI de San Sebastián*, la incubadora de empresas (Gil Álvarez, 2008, p. 277). Mediante ventajas financieras y fiscales se intenta facilitar el traslado de industrias del interior de la ciudad hacia estas zonas o atraer industrias nuevas con la finalidad de estimular el desarrollo local.

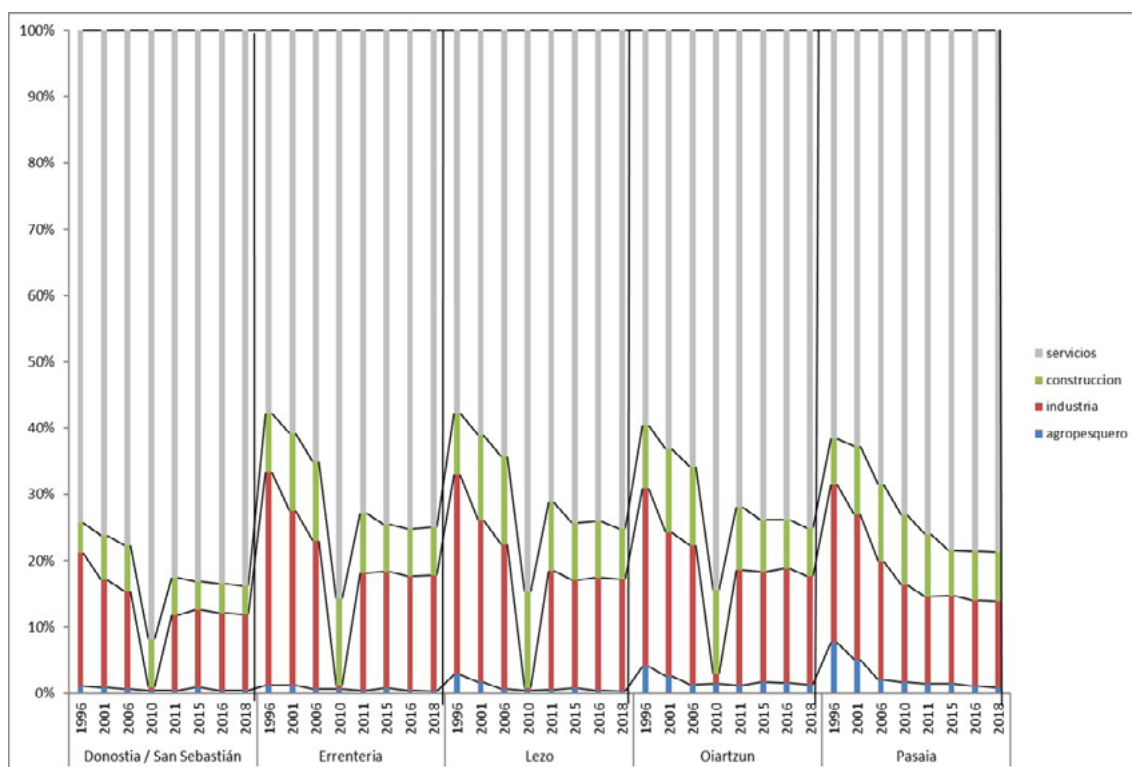
Ejemplo de ello se constata en Errenteria con los antiguos terrenos obsoletos de las fábricas (Fábrica de Mantas, Fabril Lanera, Niessen, Fábrica Lino, Juan Olazabal y Paisa), base de las operaciones inmobiliarias, que entran en conflicto directo con los presupuestos de intervención en la zona, basados en los aprovechamientos derivados del Plan General vigente. También destaca la creación de equipamiento deportivo, dotación de zonas verdes y parques públicos a nivel de ciudad (Arramendi, Parques rurales de Barrengoloia y Listorreta).

Desde la década de los noventa, Sprilur, Diputación y Ayuntamientos cooperan conjuntamente en la creación de fomento de pymes vascas, proporcionan y facilitan a las empresas el acceso a

suelo industrial urbanizado, edificaciones industriales y oficinas para un óptimo desarrollo de sus actividades económicas en territorio vasco. Las políticas de industrialización y reconversión estimulan la creación de nuevas zonas planificadas bajo los modelos de parques industriales y polos tecnológicos. Unos y otros se caracterizan por la calidad del diseño urbanístico y por ocupar emplazamientos privilegiados junto a vías de comunicación.

No obstante, 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 se ve en el [Gráfico 33](#), a pesar de los esfuerzos y los planes que se ha visto para recuperar las actividades económicas y el empleo realizados desde las distintas administraciones que intervienen en la zona, como también se analiza con mayor detalle en los capítulos siguientes.

Gráfico 33. Población de 16 y más años ocupada según sectores de actividad. 2018



Fuente: Eustat.

En la actualidad, la actividad terciaria es la dominante en toda la comarca de Oarsoaldea [Tabla 49](#) constatándose que 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, como se observa en el [Gráfico 33](#), que ha decaído en 2010 debido a la crisis, recuperando su posición al año siguiente, pero que en la actualidad mantiene sus valores. La actividad económica tradicional de la pequeña industria es importante para esta región como se puede demostrar

principalmente en Errenteria y Lezo con valores de más del 30% y por último, la baja proporción de personas en el sector de la agricultura principalmente Pasaia y Oiartzun con menos del 10 % hacia 1995 y que en la actualidad las tendencias son cada vez menores.

Tabla 49. Establecimientos por ámbitos territoriales y rama de actividad (A10) 2019

	Donostia	Errenteria	Lezo	Oiartzun	Pasaia
01. Agricultura, ganadería y pesca	78	21	15	64	22
02. Industria, energía y saneamiento	543	137	88	127	27
03. Construcción	1.577	441	109	170	170
04. Comercio, transporte y hostelería	6.115	936	200	515	450
05. Información y comunicaciones	561	25	1	26	15
06. Actividades financieras y seguros	629	48	10	18	22
07. Actividades inmobiliarias	498	24	6	13	9
08. Actividades profesionales y auxiliares	4.734	259	39	161	119
09. Adm. pública, educación y sanidad	2.535	194	33	73	70
10. Activ. artísticas y otros servicios	1.622	232	24	77	114
Total de actividad	18.892	2.317	525	1.244	1.018

Fuente: EUSTAT. Directorio de Actividades Económicas (DirAE) a fecha 1 de enero de año de referencia.

Como se puede observar en la [Tabla 49](#), 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 la capital.

Prevalecen las empresas subcontratistas pertenecientes a sectores maduros, con poco peso de la I+D. Sin embargo, junto con microempresas conviven también empresas industriales importantes, de las que las principales corresponden al sector de transporte, plástico, papel y maquinaria.

Analizando el clúster de la industria marítima en el País Vasco, en el caso del sector pesquero, el establecimiento de las zonas exclusivas de pesca (200 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 Gago, 2010, p. 128) obligó a su reconversión o desaparición. En el segmento de los pequeños y medianos astilleros, de propiedad privada desde 1975 hasta 1995, aproximada-

mente, 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 abandonó la actividad constructora para dedicarse a la reparación, cerrando finalmente sus instalaciones en 1990 (posteriormente adquiridas por Astilleros Pasaia, 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 solo en el País Vasco. Los únicos supervivientes han sido 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 Gago, 2010, p. 133).

Ilustración 138. Remolcador Facal.



Fuente: Elaboración propia.

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 Gago, 2010, p. 144).

Los impactos en la organización del territorio no han sido menores; los asentamientos industriales más antiguos han quedado obsoletos y en una posición incómoda dentro del tejido urbano. Algunas industrias se han resistido a cerrar o a cambiar de localización por un fenómeno de “inercia industrial” determinado por las fuertes inversiones efectuadas en ellos, pero al final, la mayoría de las industrias que no cierran, deciden su traslado por las deseconomías generadas en unas localiza-

ciones que cuando surgieron eran periféricas y que ahora son centrales. A ello se añaden las ventajas de las plusvalías obtenidas por la venta de estos suelos para usos más intensivos y por lo tanto más rentables, lo que evidentemente se materializa también en transformaciones paisajísticas.

Por otra parte, la intensificación del proceso de mundialización de la economía y de reestructuración de la actividad productiva también propicia la descentralización industrial, con el cierre de las viejas instalaciones y la dispersión de las operaciones rutinarias y de escasa cualificación hacia nuevos espacios industriales o a nuevas periferias urbanas, pequeñas ciudades y medios rurales de los países de vieja industrialización.

La consecuencia de todo ello es que muchas de las primitivas áreas industriales portuarias, como en nuestro caso, ferroviarias y de carretera, se han transformado en barbechos industriales o han dejado paso a zonas de usos terciarios y residenciales tras operaciones de renovación urbana.

Se puede concluir, que todo este entramado de circunstancias históricas nos ha dado elementos para caracterizar al conjunto de la bahía, su paisaje físico y social, y también actúa como expresión del conflicto de usos e intereses y el deterioro de los municipios. De ese modo, se pone de manifiesto la complejidad de unos mecanismos de diferenciación interior que también se intentan explicar desde los conflictos entre los individuos, los actores económicos afectados y las instituciones que compiten por la utilización del espacio, como tendremos ocasión de observar en el capítulo siguiente. No hay que olvidar además que estas áreas deprimidas de los municipios incluidos en nuestra investigación son reflejo de la desigual distribución y disponibilidad de un recurso siempre escaso como es el suelo y en el que el puerto tiene un gran protagonismo, como se ve a través de los hechos y datos que exponemos y comentamos a continuación.

Ilustración 139. Grúas y contenedores



Fuente: Elaboración propia.

Según la memoria anual del puerto 2018, [Tabla 50](#), este cuenta con una superficie de 92,02 ha (correspondiente a la Zona 1), los cuales se refieren a la bahía interior, comprendida por los términos municipales de Pasaia, Errenteria y Lezo, parte de los cuales son zonas concesionales a empresas y otras son ocupadas por instalaciones de la Autoridad Portuaria de Pasaia (APP), viales y zonas comunes. Sus muelles y atraques tienen una longitud de casi 8.088 m. Por otra parte, está contabilizada la Zona 2, que corresponde a la bahía exterior con 2.300 ha.

Tabla 50. Áreas portuarias y ocupación. Características técnicas del puerto.

	Muelles y atraques	Longitud (m)	Calado (m)	Usos	
Dársenas comerciales	Buenavista	616	12	Mercancía general, tráfico Ro-Ro, mercancías de gran peso, graneles sólidos por sistema de bombeo	
	Buenavista	145	11		
	Buenavista	101	8		
	Avanzado	145	8	Mercancía general	
	Reloj	225	7	Graneles sólidos, mercancía general	
	Herrera	414	5	Mercancía general	
	Molinao	312	10	Graneles sólidos, mercancía general	
	Capuchinos	295	10	Graneles sólidos y líquidos por instalaciones especiales	
	Petróleos	160	8	Automóviles, tráfico Ro-Ro	
	Lezo 0	250	10	Contenedores, mercancía general	
	Lezo 1	299	10	Graneles sólidos, mercancía general	
	Lezo 2	150	10	Contenedores, carga mixta, mercancía y productos siderúrgicos	
	Lezo 3	151	8	Automóviles, tráfico Ro-Ro	
	Muelle Ro-Ro	130	7,5	Automóviles, tráfico Ro-Ro	
Dársenas pesqueras	Pescadería 1	134	3,5	Descarga pescado fresco de altura	
	Pescadería 2	215	4,5	Descarga pescado fresco de bajura. Avituallamiento de hielo	
	San Pedro	348	5	Estancia de pesqueros y pequeñas embarcaciones	
	Trintxerpe	203	3,5		
Otras dársenas	Factoría de construcción y reparación de buques	422	5	Construcción y reparación	
	Donibane (Bolardo 1-10)	100	4,5	Estancia de buques	
	Donibane (Bolardo 11-42)	272	5,5		
	Pantalanes		1.674	2	Embarcaciones de recreo
			928	2	
			180	2	
			48	2	
		20	2		
	Total	8.088			

Fuente: Elaboración propia a partir de la Memoria Anual de la Autoridad Portuaria (Autoridad Portuaria de Pasaia, 2018, p. 33)

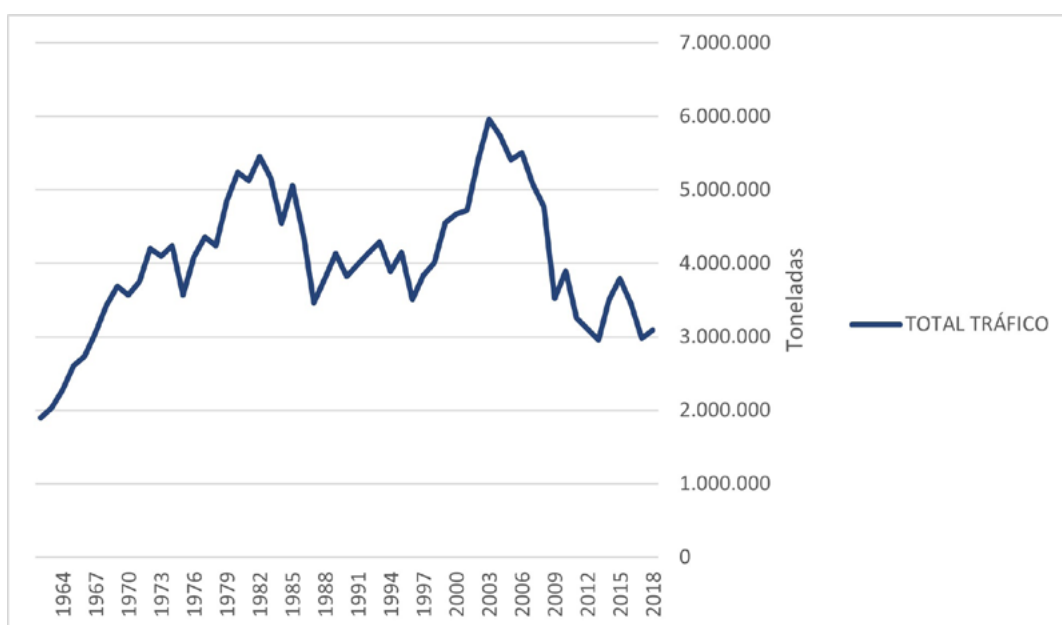
El puerto de Pasaia, como puerto de interés general del Estado, forma parte del conjunto de puertos comerciales de mayor relevancia de España en la actualidad. Durante todo el siglo XX, década tras década, debido al espectacular incremento de la flota pesquera de altura y gran altura, se convirtió en 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. Tanto es así que surgen dos crisis simultáneas; la primera afecta a las viejas instalaciones fabriles del entorno de la bahía y la segunda, urbanística, afecta a los municipios del entorno (Á. Martín Ramos, 2007, p. 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.

Ilustración 140. Edificio actual de la Guardia Civil.



Fuente: Elaboración propia.

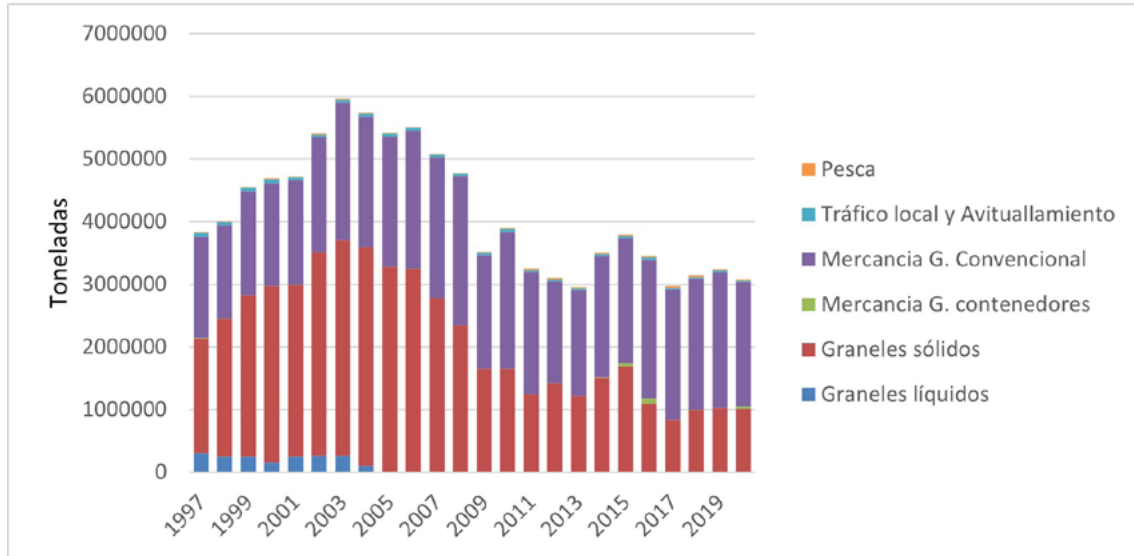
Gráfico 34. Tráfico total (en Tm) del puerto de Pasaia



Fuente: Memoria Anual 2018. Autoridad Portuaria de Pasaia.

En cuanto al tráfico portuario, como caso particular, ronda en un rango de 3-4 millones de toneladas anuales y valores que han superado los 5 millones en el período 2002-2007, situación parecida a la que ocurrió en 1980-1985, [Gráfico 34](#).

Gráfico 35. Tráfico total por sectores 1997-2020, del puerto de Pasaia



Fuente: Memoria Anual Autoridad Portuaria de Pasaia.

En esta gráfica se puede observar cómo el puerto de Pasaia ha alcanzado casi el máximo de su capacidad comercial en el año 2003, en volumen de mercancías generales de tipo convencional; a ello le siguen los graneles sólidos, y el tráfico local y avituallamiento. La pesca, ha significado menos del 0,5% del volumen de mercancías que se mueven en el puerto en estos últimos 20 años.

Tabla 51. Tráfico portuario según el tipo de mercancías 2018

Mercancías	Tm	%
1. Energético	337	0,0
2. Siderometalúrgico	1.601.449	51,9
3. Minerales no metálicos	113.803	3,7
4. Abonos	193.567	6,3
5. Productos químicos	10.554	0,3
6. Material de construcción	183.398	5,9
7. Agroganadero y agroalimentario	262.072	8,5
8. Otras mercancías	290.164	9,4
9. Vehículos y elementos de transporte	433.252	14,0
TOTAL	3.088.596	100,0

Fuente: Memoria Anual 2018. Autoridad Portuaria de Pasaia.

En cuanto al tráfico de mercancías, tomando como referencia el reparto de 2018, son los productos siderometalúrgicos (51,9% de toneladas respecto del total de mercancía facturada), seguidos de vehículos y elementos de transporte (14%), otras mercancías (9,4%), agroganadero y agroalimentario (8,5%), abonos naturales y artificiales (6,3%), minerales no metálicos (3,7%), productos químicos (0,3%) y energético [Tabla 51](#). El gran inconveniente por las limitaciones de espacio impedirá que se produzcan incrementos sustanciales en el futuro. Porque el desarrollo de muelles está ya terminado, no se pueden hacer más. Todavía quedan algunas zonas como Herrera que se pueden aprovechar, o el desarrollo de Galtzaraborda. 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 ausente, del tráfico de contenedores.

Ilustración 141. Operaciones del puerto



Fuente: Elaboración propia.

El hinterland de importación es muy amplio, se concentra fundamentalmente en prestar servicio a la industria Guipuzcoana principalmente a la siderurgia y las papeleras, seguido de Zaragoza, Navarra, Bizkaia, Madrid y Araba, principalmente en las industrias del automóvil. Otros en la provincia de Aragón, y el Sudoeste francés. El foreland de importación es muy disperso, extendiéndose por 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 14 millones de euros en 2018, manteniendo cifras similares respecto a los ejercicios anteriores. En los ingresos si bien priman los derivados de tasas y servicios, han ido ganando peso las cobrados por concesiones de espacios portuarios a las empresas operadoras, 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 ascendía a una plantilla media de 113 personas en 2018, entre las cuales hay personal de oficina, servicio de policía y mantenimiento.

Respecto a las empresas estibadoras y consignatarias, se encuentran unas 8: Agencia Marítima Algeposa, Estibadora Algeposa, Artaza Pasaia, S. A., Marítima Guipuzcoana, S. A., Sobrinos de Manuel Cámara, S. A. Consignaciones Toro&Betolaza, Noatum U.E.C.C. Terminal Pasaia S.L. y H&V Pasaia S.L. de las cuales las más importantes corresponden a UECC que se dedica a coches, Toro y Betolaza especializado en papel; y luego Sobrinos de Manuel Cámara y Algeposa con carga general y de granel.

3. Usos antagónicos e intensivos del suelo: conflicto

Los usos del suelo expresan diferentes utilizaciones del espacio de la ciudad en relación con las necesidades y actividades de la población que reside y trabaja en ella. Edificios de viviendas, fabricas, comercios, jardines, equipamientos colectivos, configuran el aspecto externo de las distintas zonas de las ciudades.

De todos los elementos del paisaje urbano, los usos del suelo son el más cambiante por las transformaciones continuas que experimentan las actividades establecidas y la rápida sustitución de unas por otras. Ello se debe a la existencia de fuerzas centrífugas y centrípetas que están actuando siempre, aunque con intensidad variable según la naturaleza de las funciones.

Ilustración 142. Paisaje de Lezo



Fuente: Elaboración propia.

El presente apartado desarrolla un análisis de la modificación notable de los usos y ocupaciones del suelo por la actividad humana y demuestra cómo en la dinámica evolutiva han influido una serie de factores diversos tales como la expansión urbana, el aumento de las infraestructuras, el cambio del modelo de producción, las dinámicas ambientales hasta la pérdida, por abandono, de terrenos agrícolas o forestales o por el contrario un aumento de este, los cuales pueden intensificar, convertirse a otros usos o mantenerse estables ya sea por diversas decisiones políticas que atañen a la Ordenación del Territorio. Podremos dejar de manifiesto la transformación del paisaje y la necesidad de un nuevo modelo territorial aquejado de serios problemas de sostenibilidad que han de ser corregidos mediante políticas públicas que reequilibren y redireccionen las dinámicas en marcha. Creemos que el conocimiento y las perspectivas geográficas juegan un papel cada vez más importante en una sociedad donde el estudio del lugar, el espacio y el proceso pueden ayudarnos a comprender y resolver los desafíos de sostenibilidad del mundo real. En efecto, el potencial de la investigación geográfica es una herramienta para responder hoy a problemas futuros, cómo construir ciudades y comunidades sostenibles, una Ordenación del Territorio en

torno a los cambios en los usos del suelo, a las necesidades de la sociedad y el mundo. A su vez, nos permite explicar el conflicto que puede llegar a existir entre ellos debido a la falta de espacio principalmente, o cuestiones relevantes relativas a la reglamentación de los planes de ordenación urbana e incluso al color político de los ayuntamientos, generando una importante competencia de intereses y conflictividad ambiental.

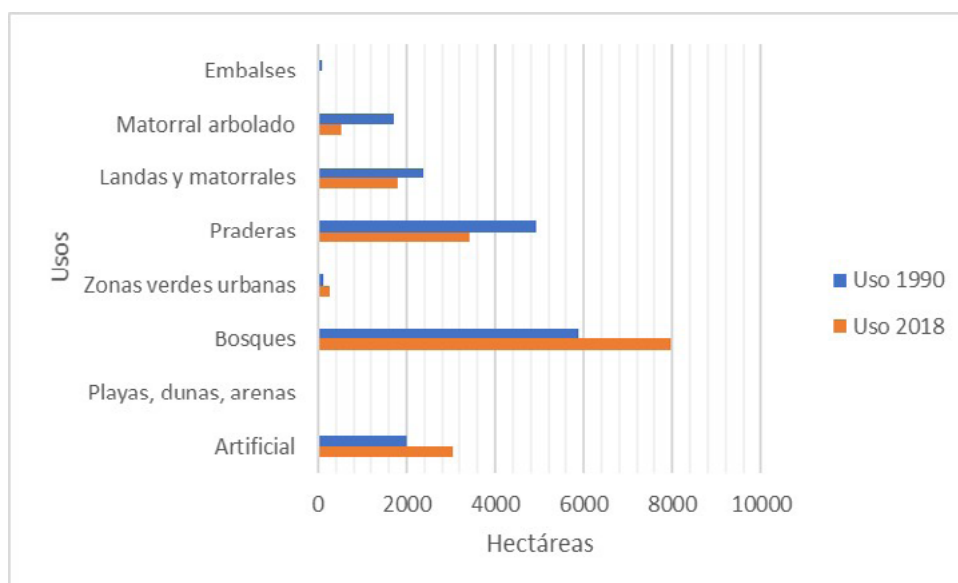
Entendemos por uso del suelo los aspectos espaciales de todas las actividades humanas realizadas sobre el territorio (ocupación del suelo) y la manera en que este se adapta a las necesidades del hombre, por tanto, es un conjunto de aprovechamientos y funciones que se dan a la superficie terrestre. Con esta práctica se enlaza la planificación física que orienta dichos usos (Zoido Naranjo, 2013, p. 253).

Mediante la comparación del [Mapa 66](#) y [Mapa 67](#), de usos del suelo de dos o más puntos en el tiempo respondemos a dos preguntas por separado: ¿Dónde se llevan a cabo los cambios de usos del suelo?, es decir, la localización del cambio, y ¿Qué tasas de cambio se han producido o se están produciendo?, es decir, la cuantificación del cambio.

Como se ha tratado en la metodología, la distribución espacial de los usos del suelo está caracterizada por la topografía, la vegetación, el clima, la accesibilidad, la función urbana y portuaria u otras cuestiones, como la calidad o fragilidad del paisaje.

Respecto a los usos de 2018, la tendencia es parecida en números relativos, como se puede observar en la comparación entre los usos, [Gráfico 36](#). Pero notamos un incremento de bosques, zona verde y artificial; y, por el contrario, un descenso de praderas, landas y matorrales.

Gráfico 36. Evolución de usos del suelo 1990-2018 (Ha)



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 52. Matriz de tabulación cruzada entre los años 1990 y 2018, en hectáreas y en porcentajes con respecto al total (entre paréntesis), utilizando un tamaño de pixel de 20x20m.

En superficie (Ha)		Capa 2018									
	Categoría	Artificial	Playas, dunas, arenas	Bosques	Zonas verdes urbanas	Praderas	Landas y matorrales	Matorral arbolado	Embalses	Total	Pérdida de la superficie original
Capa 1990	Artificial	1844,16	2,44	27,76	69,68	67,64	0,48	0	0	2012,16	168
	Playas, dunas, arenas	2,84	20,92	0	0	0	0	0	0	23,76	2,84
	Bosques	106,2	0	4984,08	28,36	202,72	227,52	333,48	3,68	5886,04	901,96
	Zonas verdes urbanas	50,88	0	6,96	56,4	0	0	0	0	114,24	57,84
	Praderas	867,48	0	1050,6	112,36	2831,28	71,48	0,08	0	4933,28	2102
	Landas y matorrales	32,6	0	618,48	0	194,52	1408,88	117,64	0	2372,12	963,24
	Matorral arbolado	142,8	0,12	1266,2	6,56	131,68	80,52	80,04	0	1707,92	1627,88
	Embalses	0	0	14,56	0	0	0,08	2,88	66	83,52	17,52
	Total	3046,96	23,48	7968,64	273,36	3427,84	1788,96	534,12	69,68	17133,04	
	Incremento de las superficies a otras coberturas	1202,8	2,56	2984,56	216,96	596,56	380,08	454,08	3,68		

Fuente: Elaboración propia.

El incremento de las superficies¹⁶² a otras coberturas se obtiene por la matriz de tabulación cruzada, explicada en la metodología, [Tabla 52](#); en este caso, corresponde con la sumatoria de la columna, por ejemplo, artificial, pero sin tener en cuenta lo que está en color. Por último, para obtener la tendencia de cambio en porcentaje se divide la superficie en hectáreas, en este caso artificial sobre la superficie en hectáreas total; es así como se observa un comportamiento de cambio de bosques con un total del 34%, los cuales 29 % se mantienen o persisten, 1% pasa a artificial, 1% a praderas, 1% a landas y matorrales y 2% pasa a matorral arbolado. Así sucesivamente se puede hacer una lectura de los distintos cambios de uso del suelo. Nos interesa afirmar que las cifras más importantes rondan entre el 11 %, unas 1844,16 ha se mantiene artificial; se mantiene prados con un 17%, le sigue Landas y matorrales con un 8% y en menor medida los otros. Respecto a la lectura de pérdida de la superficie original, se puede observar que un 12 % de praderas se transforman a otros usos o existe un incremento de Bosques de un 17 %.

162 Es muy interesante el video explicativo en YouTube sobre la Estimación de cambio de uso de suelo y vegetación por el profesor Demetrio Meza Rodríguez: <https://www.youtube.com/watch?v=TJQ7Y-dkwzE> consultada el 12/01/2022.

Ilustración 143. Bosque atlántico, árgomas y pastizales



Fuente: Elaboración propia.

Un mejor análisis se puede realizar con Idrisi; en nuestro caso se ha utilizado el módulo *Land Change Modeler* de TerrSet (Clark Labs, Clark University, Worcester, MA, USA) que trabaja con datos ráster (Eastman, 2016; Eastman y Toledano, 2018). Dicho modelo permite el análisis de cambios de cobertura y usos del suelo que se han producido en el pasado mediante un conjunto de herramientas que evalúan los cambios, de forma gráfica y cartográfica, proporcionando un análisis de ganancias y pérdidas, cambios netos, intercambios y/o transiciones de usos entre dos fechas temporales, así como mapas de localización de los cambios.

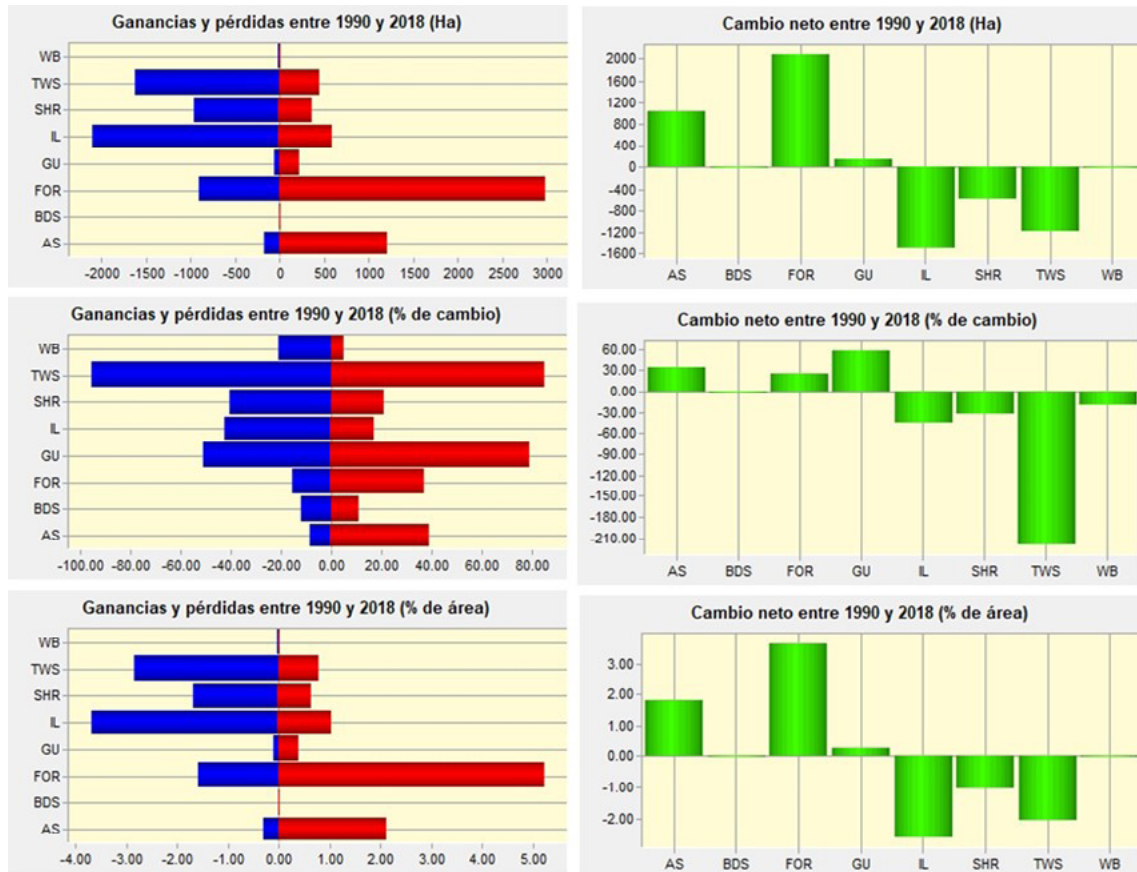
A continuación, se muestra con más detalle desde qué categorías (ganancias) y hacia qué categorías (pérdidas) se han producido las transiciones de los usos del suelo que más cambios han experimentado, en cuanto a número de hectáreas, por lo tanto, conviene buscar explicaciones a estos procesos para su interpretación.

Se puede observar cómo en la figura de ganancias y pérdidas ([Gráfico 37](#)), en ha o en porcentaje de área, en general hubo 2 usos que han aumentado su superficie: forestal y artificial, siendo este el cambio más positivo, cuyas causas las encontramos como tendencias parecidas a lo que se observa en Gipuzkoa y en la Comunidad Autónoma especialmente en lo referente a bosques planocaducifolios, debido a políticas forestales de ampliación o a la repoblación natural, por una parte, o al incremento de plantaciones con valor comercial. El incremento del suelo artificial, se ha comentado a lo largo de esta tesis, como línea general debido al desarrollismo como factor impulsor y la expansión de la urbanización e infraestructuras, principalmente con el segundo cinturón de circunvalación de Donostia (AP8), el aumento de la población, el tráfico, la demanda de vivienda y las fuerzas económica que acompañan al capitalismo en la construcción de la ciudad, la cercanía a multitud de servicios y la proximidad a vías de comunicación en las periferias, generando un constante avance en detrimento de los otros usos. Por el contrario, el matorral arbolado, praderas y landas han perdido superficie, por la disminución de la agricultura. En menor

medida playas, embalses y zonas verdes urbanas, el incremento ha sido muy reducido y es difícil de distinguir en comparación de los anteriores usos.

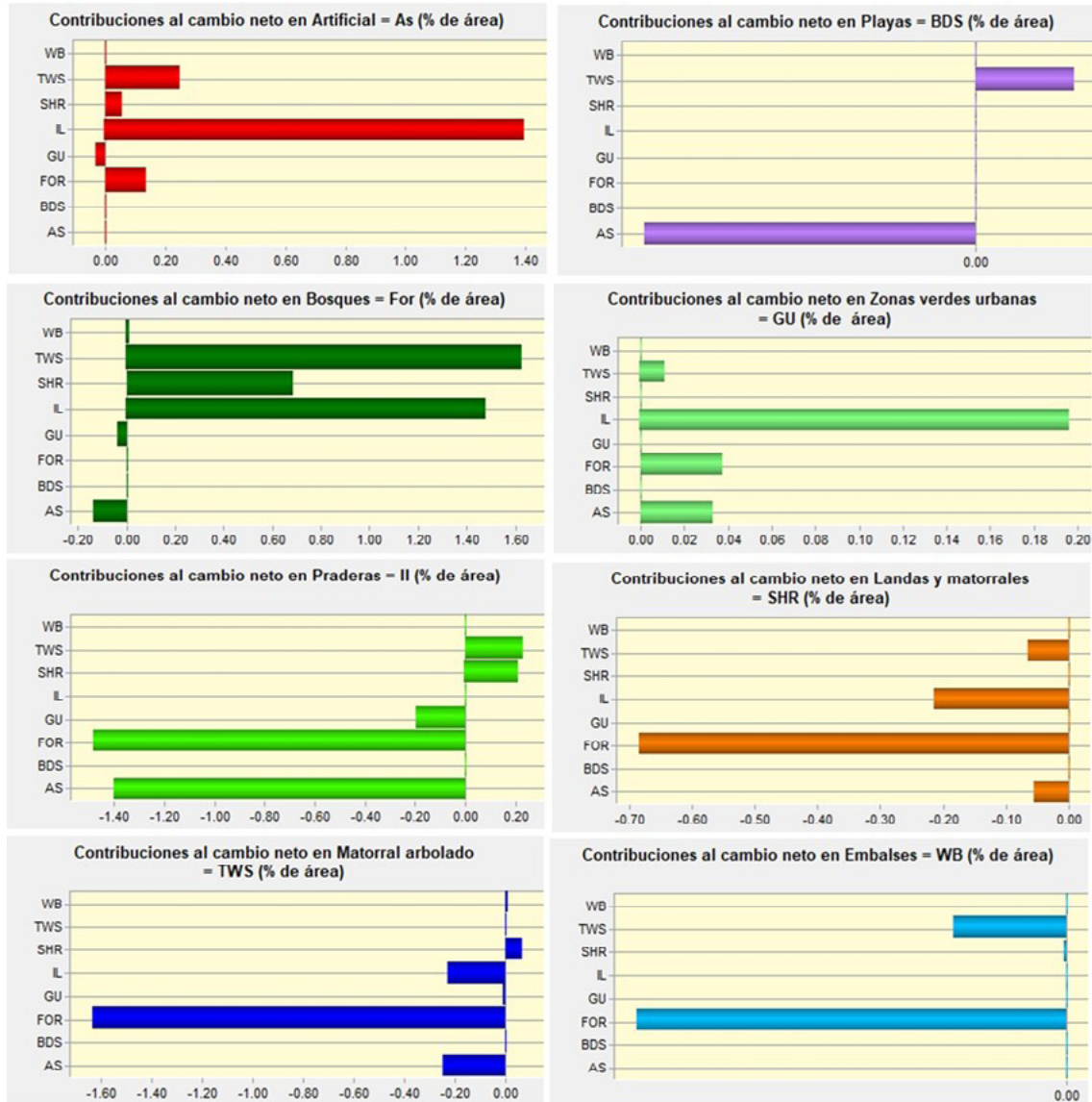
En cambio, si los expresamos como cambio neto, se puede observar cómo artificial y bosques aumentan en mayor medida y han decrecido praderas, matorrales y landas. Ambos usos han sido bastante dinámicos durante estos años, ya que han registrado tanto pérdidas como ganancias.

Gráfico 37. Ganancias y pérdidas; Cambio neto entre 1990 y 2018, en ha % de cambio y % de área.



Fuente: Elaboración propia. WB= Embalses, TWS= Matorral arbolado, SHR= Landas y matorrales, IL= Praderas, GU= Zonas verdes urbanas, FOR= Bosques, BDS= Playas, dunas, arenas, AS= Artificial. Ganancias en rojo y Pérdidas en azul.

Gráfico 38. Contribuciones al cambio neto (% de área)



Fuente: Elaboración propia. WB= Embalses, TWS= Matorral arbolado, SHR= Landas y matorrales, IL= Praderas, GU= Zonas verdes urbanas, FOR= Bosques, BDS= Playas, dunas, arenas, AS= Artificial.

Se puede examinar las contribuciones a los cambios en % de área experimentados por una sola cobertura terrestre, incluso comprobar si se ha producido algún intercambio dentro de la misma categoría [Gráfico 38](#); en este caso el artificial ha obtenido un cambio neto de principalmente una mayor superficie de praderas y en menor medida de matorrales, bosques y landas o, dicho de otra manera, las praderas han cambiado a suelo artificial, producto de la mayor transformación de terrenos agrícolas o del abandono de la agricultura a tiempo completo y del avance de superficies artificiales en las inmediaciones de zonas urbanas ya consolidadas y en la cercanía a las principales carreteras nacionales.

Con relación al % de área que forman las playas se debe a un incremento de Matorrales y por el contrario, las playas, también se han convertido en artificial.

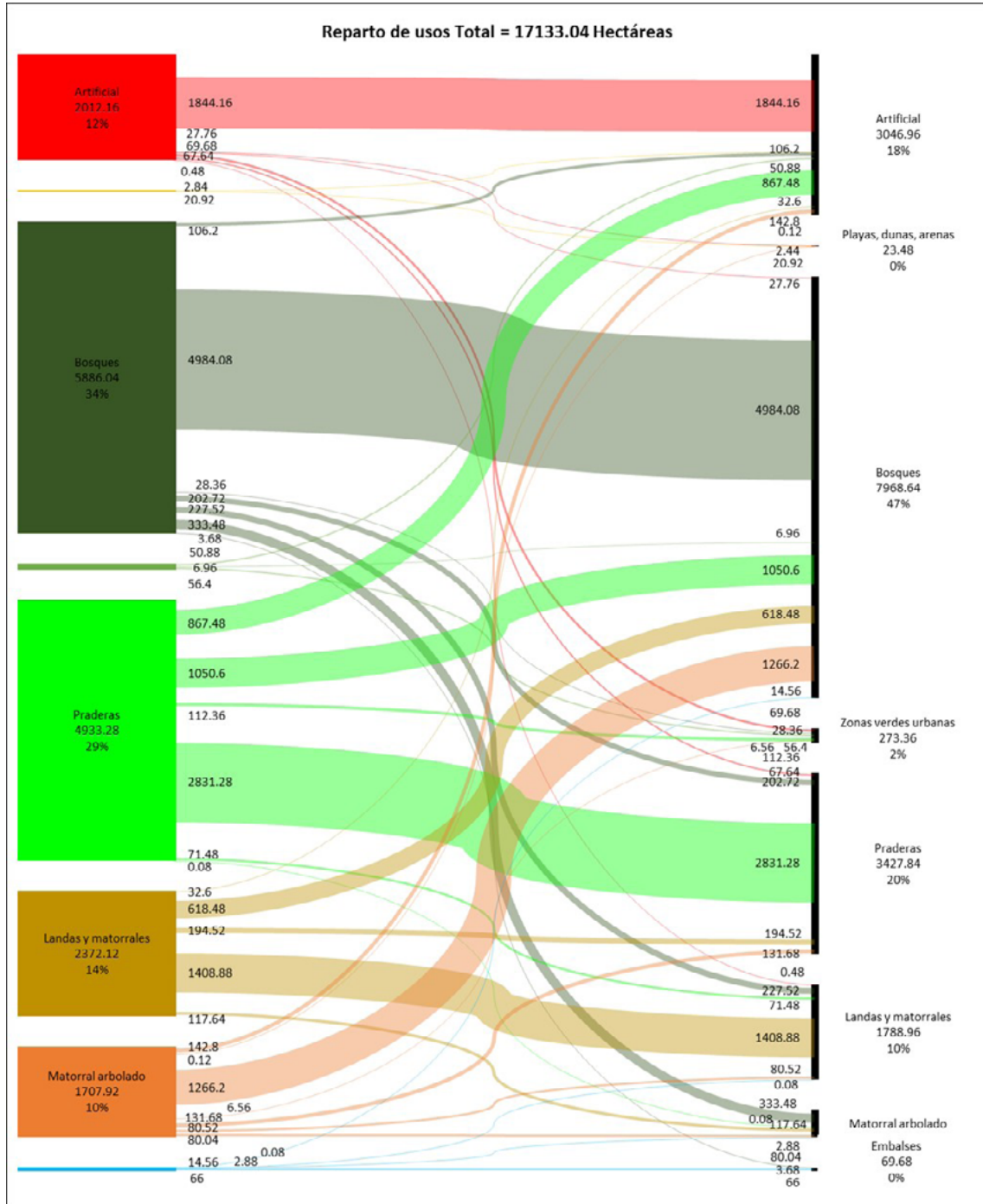
En relación con los bosques, el mayor % de ganancias observadas se deben a que Matorrales, praderas y landas han ayudado a incrementar los bosques, en este caso, se puede deducir una dinámica que se generaliza en toda la Comunidad Autónoma, de abandono de la actividad agrícola y un proceso de regeneración natural de la vegetación o de manera intencionada por políticas de repoblación forestal en toda la región.

Otros porcentajes ayudan a crear las zonas verdes urbanas principalmente praderas, y en menor medida matorrales, bosques y artificial, entendiendo que por una parte puede ser por decisiones políticas (políticos, arquitectos y urbanistas) de crear zonas verdes, principalmente los parques rurales periurbanos, por la necesidad de la población que demanda este tipo de lugares para el disfrute y el contacto con la naturaleza o el afán por mejorar las condiciones de calidad de vida, una preocupación cultural y paisajística pero también y hay que tenerlo presente, es que esta categoría, anteriormente no era contemplada por el CLC y, debido a las correcciones que han podido realizar con la tecnología a mayor detalle genera un pequeño incremento.

Por el contrario, las praderas han obtenido contribuciones de las landas y matorrales, pero han perdido, contribuyendo al incremento de bosques, artificial y zonas verdes urbanas. Lo mismo ocurre con las landas y matorrales, que han pasado a bosques, praderas, matorral o artificial en menor % de área.

En % de área las contribuciones al cambio neto en Matorral arbolado fueron de landas, pero estas han ayudado a crear bosques y en menor medida praderas; por el contrario, como era de esperar, el uso artificial se instaura en estos terrenos. De manera gráfica esta explicación se pone de relieve en el siguiente gráfico.

Gráfico 39. Reparto de usos del suelo por categorías 1990-2018



Fuente: Elaboración propia.

Para generar un balance, de ganancias y pérdidas en relación con los procesos desde una perspectiva ambiental, se procedió a analizar las transiciones sistemáticas en los términos propuestos por Pontius, (Tabla 53) que devuelve la siguiente información:

Tabla 53. Principales procesos de cambio de uso de suelo y cobertura de suelo.

	Resumen	Sup. (ha)	% Total
(-) Procesos desfavorables desde una perspectiva de sostenibilidad ambiental	Artificialización ART	1.350,08	7,88
	Construcción de reservorios RC	3,68	0,02
	Expansión de tierras de cultivo no irrigadas ENIA	0,00	0,00
	Intensificación de tierras de cultivo no irrigadas INIL	0,00	0,00
	Reconversión de Cultivos CR	0,00	0,00
	Nuevas áreas irrigadas NIA	528,92	3,09
	Regresión del bosque FR	641,52	3,74
	Áreas quemadas BA	0,00	0,00
	Cambio climático CC	0,00	0,00
	Colonización de la vegetación en los humedales CVW	17,52	0,10
(+) Procesos favorables desde una perspectiva de sostenibilidad ambiental	Abandono de cultivos AC	1.122,16	6,55
	Sucesión Forestal FS	2.002,32	11,69
	Restauración de áreas quemadas RBA	0,00	0,00
	Restauración de otras áreas ROA	0,00	0,00
	Expansión de áreas urbanas verdes EGU	69,68	0,41
	Improbable IMP	105,41	0,62
	Persistencia P	11.291,76	65,91
	Total	17.133,05	100,00

Fuente: Elaboración propia.

Lo primero que llama la atención, si observamos los datos, es que existe una elevada persistencia en el paisaje de la región (65, 91%), pues, según se desprende de los datos recogidos de la diagonal de la tabla, no ha experimentado ningún cambio entre las dos fechas; pero por otra parte, se puede detallar con un carácter más minucioso cómo se produjeron el resto de los cambios: debido a la sucesión forestal (11,69%), un abandono de cultivos (6,55%), una artificialización (7,88%), en menor medida un porcentaje que se destina a áreas irrigadas (3,09%) o una regresión del bosque (3,74%) por incendios intencionados¹⁶³ y la creación de zonas verdes urbanas (0,41%). En nuestro caso el uso de embalses, como es un porcentaje pequeño el que nos corresponde a los municipios del área estudiada, pierde el interés en la explicación. Se tiene constancia también de datos que pueden ser improbables (0,62%), como una parte de bosques o praderas que pasen a suelo artificial.

163 Al presente de redactar estas líneas, un incendio ocurrió en Jaizkibel, como ha sido publicado por el Diario Vasco: <https://www.diariovasco.com/bidasoa/controlado-incendio-declarado-20210321152741-nt.html> consultada el 12/01/2022.

Como síntesis estadística, la [Tabla 54](#) muestra la persistencia, las ganancias, pérdidas, el cambio neto y la tasa de cambio anual que ha experimentado cada categoría en dicho período. Es de destacar, por ejemplo, el cambio neto de los bosques, que es el primero en cuanto a la intensidad, debido a la gran superficie que ha quedado estable (persistencia), pero que ha recibido un 17,42 % de ganancias, lo que corresponde a un 0,47% de tasa de cambio anual. De manera parecida le sigue el uso artificial. Conviene remarcar las zonas verdes urbanas, que presentan la mayor tasa de cambio anual (1,35%); por el contrario, presentan un descenso el matorral (-1,80%) y las praderas (-0,56%).

Tabla 54. Persistencia, Ganancias, Pérdidas, Cambio neto y Tasa de cambio anual 1990-2018.

Uso del suelo	Persistencia	Ganancias	Pérdidas	Cambio neto	Tasa de cambio anual
Artificial	10,76	7,02	0,98	6,04	0,64
Zonas verdes urbanas	0,33	1,27	0,34	0,93	1,35
Praderas	16,53	3,48	12,27	-8,79	-0,56
Landas	8,22	2,22	5,62	-3,40	-0,44
Matorral	0,47	2,65	9,50	-6,85	-1,80
Bosques	29,09	17,42	5,26	12,16	0,47
Playas	0,12	0,01	0,02	0,00	-0,02
Embalses	0,39	0,02	0,10	-0,08	-0,28
Total	65,91	34,09	34,09	0,00	
Total	17.133,05	100,00			

Fuente: Elaboración propia.

En relación con el [Mapa 68](#) se puede observar cómo en 28 años han sido numerosos y muy intensos los cambios que ha experimentado la zona, en este caso se abordan los 5 municipios correspondientes a la bahía, los cuales se encuentran repartidos por todo el territorio.

De manera general se observa un aumento de las superficies artificiales, principalmente de zonas industriales y comerciales que demandan nuevos suelos, lo que se refleja en la importancia del sector industrial en el conjunto de la economía, por una parte la creación de polígonos industriales en Errenteria o el polígono con la implantación de un nuevo Cuartel de la Ertzaintza o Centros comerciales en el área de Lintzirin, el parque logístico de Lambarren, todos en Oiartzun, seguidos de la colmatación de los polígonos de Txirrita-Maleo, y en Lezo nuevas zonas urbanas, con una característica de tejido continuo, previamente construidos, con intervenciones puntuales en el barrio de Fandería en Errenteria o en cotas elevadas; el polígono de Egiburuberrri situado en pleno contexto paisajístico rural, o el alto de Gaintxurizketa y no en superficie urbana difusa, principalmente porque hay un elevado grado de reutilización de las zonas urbanas. La elevación de las áreas edificadas sobre cotas medias y altas separadas de los fondos de valle aumentó mucho, como

la aparición del Centro comercial de Garbera y el barrio residencial de Intxaurre Sur en el término municipal de Donostia. Otro hecho relevante es el crecimiento de las superficies artificiales (redes de transporte), como la recuperación de la N-1 a la autopista en torno al puerto y al barrio de Errenteria y creación de la autopista A-8 o segundo cinturón, con sus correspondientes nudos de salida, huella de urbanización contundente allí donde nunca antes se había actuado con tal impacto y por otra parte, la pérdida de zonas agrícolas (prados y en menor grado zonas forestales). Si bien las zonas naturales también reducen su extensión, esta sufre cambios de estructura importantes con el aumento de superficie arbolada, particularmente de las frondosas. Lo cual denota el peso de la actividad agraria en el País Vasco, que se encuentra por debajo de la media española. La pérdida de peso de la agricultura frente al crecimiento industrial y el sector forestal ha condicionado una ligera disminución de la superficie agrícola, como se ha podido apuntar en capítulos anteriores.

La persistencia [Mapa 69](#), se observa de manera clara de Norte a Sur, cómo se suceden los diferentes usos del suelo, en franjas longitudinales. Primeramente, la alineación costera con usos de landas, matorral y bosques en Ulía y Jaizkibel. Le sigue el uso artificial que comprende las áreas urbanas de los 5 municipios. Posteriormente, las praderas sobre relieves en colinas y lomas, hacia el Sur, principalmente en los municipios de mayor superficie, como son Errenteria y Oiartzun, que presentan usos de bosques, landas y matorrales. En menor medida, al borde de los municipios se encuentran embalses, como también en Donostia la zona de playas.

Las pérdidas presentan dos dinámicas claras: las praderas ubicadas más cerca de las zonas urbanas van a desaparecer, cambiando a otros usos, principalmente al artificial. Lo mismo ocurre con landas y el matorral, que van a pasar principalmente a bosques, revelando así un continuo abandono de tierras de labor

En contraposición, el mapa de ganancias muestra el incremento de bosques en pequeñas parcelas abarcando todos los municipios principalmente en localizaciones de alta calidad visual; y el incremento de artificial principalmente para la construcción de carreteras o polígonos industriales. En menor medida hay un pequeño incremento de terrenos agrícolas como praderas, o landas y zonas verdes urbanas principalmente en la ciudad de Donostia.

El análisis que se ha realizado pone de manifiesto el conflicto existente de usos y la importancia de cuidar el medio natural ante el avance de la superficie artificial, comprendida esta por suelo urbano e industrial.

Las profundas transformaciones que el modelo de desarrollo urbano e industrial ha producido en la Bahía de Pasaia, desde la década de 1990, debidos a los procesos que acompañan al capitalismo y la globalización de la economía, contribuyen de forma decisiva a transformar los paisajes urbanos, tanto de las periferias o zonas periurbanas como de las áreas centrales; por una parte hay un incremento de zonas para satisfacer las necesidades esenciales, comerciales, de servicios y de ocio

de las personas, como también el desarrollo de infraestructuras, con una mejora de las redes de comunicación por carretera y de los transportes colectivos creando nuevas estructuras en red, [Mapa 68](#). Es interesante que los datos suministrados no han sido tan excesivos como en otros territorios que se ha tomado de referencia, a pesar de tener constancia de cambios del suelo por la creación de centros comerciales y polígonos como Navalaldea, el desdoblamiento de la AP8 y variantes hacia los municipios, construcción de rotondas, ampliación de estaciones de tren, el incremento continuo de viviendas, entre otras, y que pueden ser contrastados en los siguientes capítulos.

Desde la perspectiva del impacto sobre el medio físico del modelo socioeconómico, pueden destacarse cinco características definitorias de la problemática:

1. Pérdida de elementos de interés natural, que puede concretarse en la degradación o desaparición de los entornos naturales de alto valor por su función dentro de sistemas biológicos más complejos. Por ejemplo: drástica disminución de la foresta autóctona o regresión forestal (3,74% del área de estudio, unas 641 ha), artificialización de bosques y áreas naturales (1,86%, unas 319,36 ha), un abandono de cultivos de regadío o praderas (6,55%, unas 1112,16 ha), con las implicaciones que puede originar, a largo plazo, sobre el ecosistema natural, alteraciones en los ecosistemas costeros, etc.
2. Cambios en los usos de zonas de alto potencial agrario, destacándose especialmente la extensión de mallas urbanas por las vegas de los valles anulando irreversiblemente su potencialidad agraria, produciéndose una artificialización de áreas agrícolas (5,72%, unas 979,84 ha). Por el contrario, una sucesión forestal (11,69%, unas 2002,36 ha).
3. Una importante persistencia en el conjunto del territorio (65,91%, unas 11291,76 ha) [Mapa 69](#), que demuestra cómo los municipios, en este caso Lezo y Oiartzun, son muy proteccionistas de su zona rural, a pesar de que haya gran cantidad de polígonos industriales que también se muestran como persistencia por estar creados a fines de los ochenta. Errenteria y Donostia muestran un abandono de la zona rural propiamente dicha, en contraposición de los bosques que están protegidos, los cuales se llenan de árgomas o se reforestan.
4. A pesar del seguimiento y el trabajo realizado a lo largo de estos años respecto a los niveles de contaminación atmosférica y fluvial, con especial incidencia en las zonas más urbanizadas, los estudios analizados muestran un descenso, pero consideramos un punto importante a tratar en futuras planificaciones y estudios.
5. Pérdida de la calidad estético-cultural en el medio natural, que se manifiesta con mayor nitidez en los cambios paisajísticos que se han ido produciendo.

Las actividades que, de una u otra forma, han generado estos impactos siguen vigentes en el territorio, como se ha demostrado en la descripción de capítulos anteriores. La manifiesta degradación de las condiciones medioambientales obliga a preservar especialmente los reducidos espacios naturales frente a los usos urbanos.

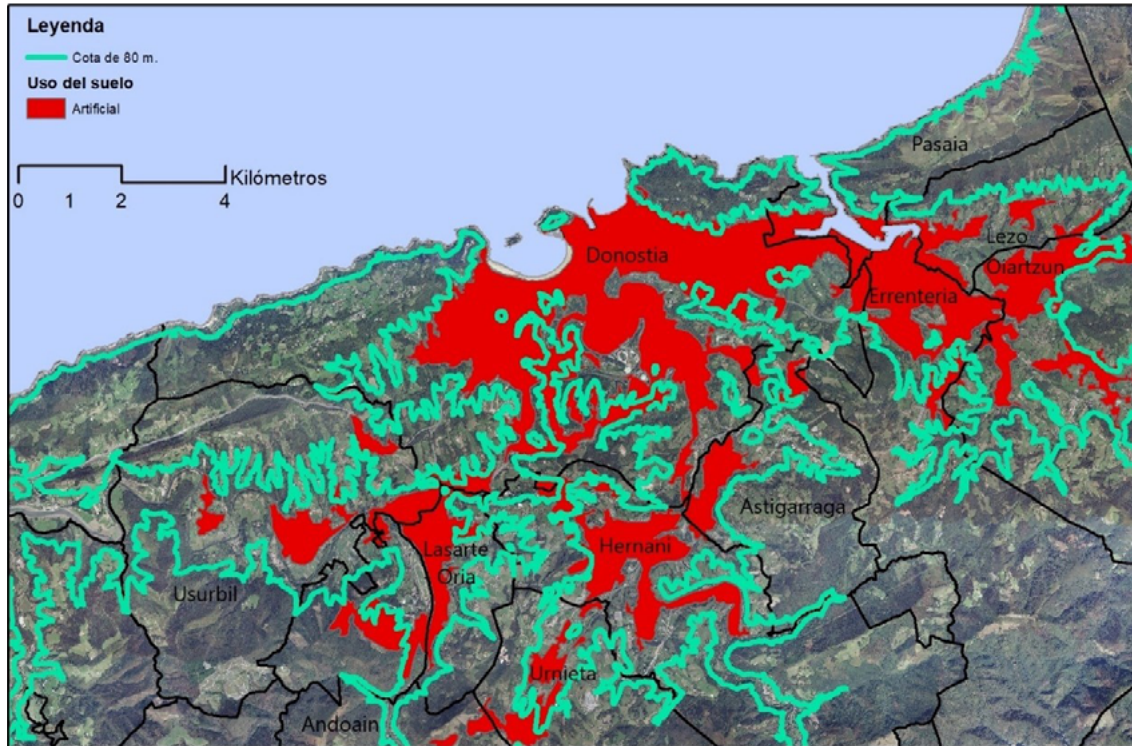
Es importante también tomar en consideración la protección de áreas residuales con carácter natural, hidrológico (cabecera de cuencas, arroyos), forestal, paisajístico, etc. Además, las zonas del litoral, especialmente playas y marismas, los espacios correspondientes a fondos de valles fluviales o zonas kársticas debido a su elevada potencialidad agraria y que, actualmente, se encuentran en un conflicto muy profundo entre, de un lado, las necesidades de expansión del entramado inmobiliario constructor, debido a la dinámica expansiva del nuevo sector de servicios financieros avanzados y por un contexto de intereses bajos (entramado inmobiliario financiero) y, del otro lado, dos necesidades sociales que son corolarios de los principios de sostenibilidad: la gestión del patrimonio físico, con los usos actuales como un activo que redunde en un beneficio colectivo presente y futuro, y una mayor cohesión social, a la que no se puede llegar sin un acceso universal a la vivienda.

Otra característica es la expansión de las franjas periurbanas, aprovechamiento rápido y discontinuo del suelo con fines urbanos. En la práctica se trata de un proceso de ocupación del territorio por los usos típicos de la ciudad, que resulta en buena medida de los intereses de los promotores inmobiliarios por ajustar la cantidad de suelo ofrecido cada año a la demanda y así poder garantizar los beneficios de sus inversiones y la plusvalía del terreno. También desempeñan un papel importante en esta ocupación discontinua del suelo, la planificación oficial, que promueve el crecimiento y desarrollo de la ciudad a través de sectores concretos, y las estrategias de los particulares, que presionan mediante procedimientos muy variados para conseguir que sus propiedades sean calificadas como suelos urbanos o urbanizables.

En relación con el desarrollo de este proceso, otra variable significativa también muy relacionada con el proceso de artificialización es el crecimiento del transporte por carretera, que produce un incremento de infraestructuras (autopistas y caminos), asociado a la movilidad de la población. En efecto, las características morfogeográficas de gran parte del territorio, donde las cuencas fluviales han tenido una decisiva influencia en la configuración territorial, han condicionado un modelo de ocupación del espacio longitudinal, a lo largo del valle. Se observa, además, el crecimiento alrededor de las vías ferroviarias y de la antigua nacional 1, territorio más idóneo para la expansión urbana, debido a que se encuentra a media ladera.

Las razones de que los usos no se extiendan ladera arriba se debe a que la cota 75 se aprecia un cambio nítido de artificial a bosque, explicación que se refuerza por la presencia de los depósitos antiguos de aguas como el de Kampitxo, que suministran el agua a las viviendas de aldeaño y por la fuerza de gravedad se hace muy costoso subir el agua a cotas más altas, [Mapa 9](#). Por eso, es un condicionante si se quiere hacer por gravedad. La altitud también influye sobre las condiciones de clima, temperatura y humedad y, según las vertientes, sobre el viento.

Mapa 9. Futura expansión urbana



Fuente: Ortofoto Donostialdea del año 2016, Proyecto PNOA. Composición RGB B3/B2/B1.
Uso del suelo: Artificial. Corine 2018.

En esa cota, podría decirse que la altitud es un limitante a la expansión urbana por razones técnicas y económicas. Así pues, simplifícadamente podría decirse que las zonas más altas de 75-80 m no son aptas para los usos urbanos. En otras palabras, que en esas áreas la transición de cualquier uso a urbano es muy improbable.

Sin embargo, ese argumento no justifica la transición de urbano a bosque. Como se ha comentado muchas veces, esas transiciones son muy improbables. Una vez que se ha “sellado” o artificializado el suelo es muy difícil que vuelva a ser una zona natural y menos aún un bosque, pues se requiere unas cuantas décadas para que una superficie impermeable se naturalice y sea capaz de soportar una masa de árboles de 10/15 m de altura o más.

Esto que argumento podría enmarcarse en una posible simulación de usos futuros del suelo bajo un escenario de expansión urbana (*urban sprawl*)¹⁶⁴. En ese escenario, las zonas de cota inferior a 80 m son las que, probablemente, antes se transformarían en suelo urbano por varias razones: por su menor cota (y como me decía la persona entrevistada, serían las zonas donde menos costaría subir el agua; más arriba sería más dificultoso por razones técnicas y económicas), porque seguramente tienen menos pendiente y por su mejor accesibilidad.

164 Una Tesis Doctoral muy interesante que trata este tema en Madrid, ver (Gallardo Beltrán, 2014).

La reducción de las praderas o su desaparición supone una reducción de la diversidad (paisajística/de las unidades ambientales) o una tendencia hacia la homogeneidad, lo que se traduce en usos agrarios diferenciados según la productividad de la tierra. Estas zonas constituyen sistemas muy frágiles y de difícil recuperación una vez alterados sus usos. Las zonas definidas como colinas costeras y laderas (con pendiente acusadas), muestran una elevada potencialidad a usos indistintos: landas, matorrales y praderas junto a repoblaciones forestales. Estas mismas plantaciones se dan en los fondos aluviales de los valles y las depresiones. El problema que se plantea es la relativa incompatibilidad entre los cultivos agrícolas con los “cultivos” forestales, es decir las plantaciones o zonas repobladas.

La expansión de las franjas periurbanas se ha traducido en un crecimiento espectacular de los asentamientos situados en su interior y en la progresiva desaparición de la vida rural en un entorno cada vez más amplio. La mayoría de los municipios se han convertido en inmensos suburbios dormitorio y satélites en un corto período de tiempo. Se evoluciona así hacia un modelo de ciudad cada vez más flexible y disperso que responde a la adaptación de las sociedades actuales a una forma de organización territorial condicionada por las nuevas tecnologías, los recientes modos de producción y los actuales comportamientos urbanos, como se observa en otros municipios o a nivel de Estado (Observatorio de la Sostenibilidad en España, 2006, 2009) los cuales coinciden tratando de explicar los procesos de cambio principales y los desafíos que es preciso abordar: la necesidad de una reordenación/replanificación del territorio más participativa, guiada por los principios de la sostenibilidad.

Por otra parte, es necesario tener en cuenta en la Ordenación del Territorio una perspectiva amplia, para no volver a incurrir en errores del pasado, como ha sido la trascendencia del transporte para este enclave, debido a que a lo largo de este territorio se atraviesan ondulaciones que tienden a fragmentar, en múltiples vaguadas y crestas, las oportunidades de crecimiento donde se está pensando desarrollar. Según (Font Arellano, 2006, p. 21) las conexiones ferroviarias actuales entre Gipuzkoa y Pamplona acusan la subordinación que en el siglo XIX sufrió tal relación respecto a la línea Madrid-Paris, debido a que el recorrido en tren actualmente supere en más del doble en tiempo al recorrido por carretera entre Pamplona y Donostia es una consecuencia de tal subordinación. Sin embargo, el sentido geográfico de alta oportunidad que tiene en la actualidad la conexión Zaragoza-Pamplona-Litoral Atlántico (puerto de Pasaia) no debe ser ignorado al complementar la Y vasca hacia Navarra, ni desde luego pueden repetirse los mismos errores que prolongan sus secuelas durante plazos de tiempo tan largos.

La situación alcanzada evidencia la necesidad de considerar una reformulación y reorientación de los escenarios posibles para hacer converger intereses, públicos y privados, a partir de un modelo territorial democrática y socialmente consensuado. Como también una nueva cultura del territorio en clave de sostenibilidad integral, en su triple dimensión ambiental, económica y social, donde el equilibrio territorial se configure como un elemento estratégico de un estilo de desarrollo más sostenible y espacialmente equilibrado.

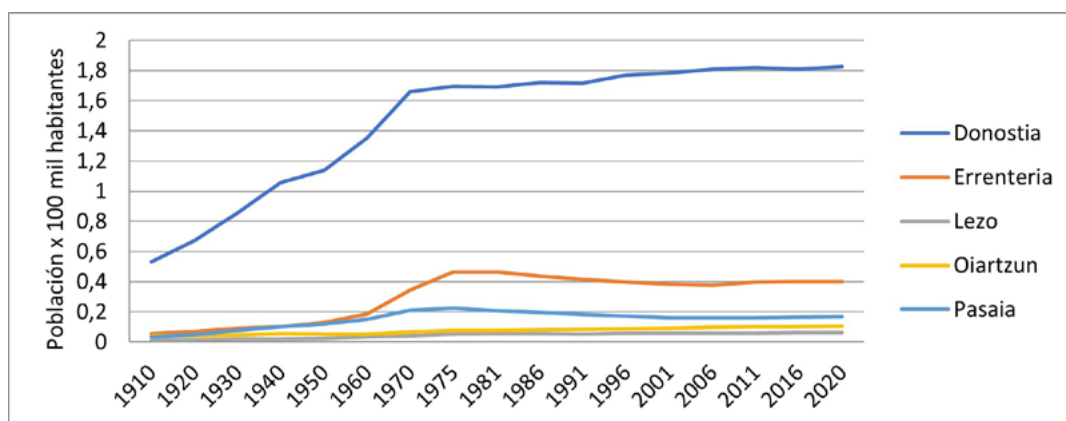
4. Dinámicas demográficas de un área conurbana (urbano-industrial)

El análisis de las dinámicas demográficas de la Bahía de Pasaia es un aspecto fundamental para comprender las transformaciones paisajísticas en el período considerado y todos los procesos asociados. Evidentemente también ha sido importante la ampliación de suelo urbano y del propio puerto que se ha tratado en los epígrafes anteriores, así como todo lo ocurrido desde entonces hasta nuestros días.

Desde los años treinta del siglo veinte, se produce la segunda gran oleada industrializadora que sacude a nuestra provincia, y la sociedad vasca presenta las características de una sociedad de aluvión, con grandes aportes exteriores, así como una sociedad con importantes migraciones internas desde los territorios interiores hacia las provincias costeras, principalmente de Navarra y más concretamente acentuado por las áreas rurales de montaña del norte de Navarra al polo industrial de Donostia-frontera. De ahí que, a partir del comienzo de la industrialización en gran escala y hasta bien entrado el siglo XX, sea el caserío y el régimen de mayorazgo en el que este se desenvuelve, el principal aporte de fuerza de trabajo para los nacientes complejos industriales. Otros grupos de población vinieron a partir de 1900-10 de áreas vecinas como Castilla y León básicamente, Cantabria o La Rioja. Principalmente, personas o individuos aislados, tanto de áreas del Estado distintas a las vascas y con un elevado índice de masculinidad. El entramado urbano-industrial estaba ya plenamente constituido, como se ha puesto de manifiesto, y las características tradicionales de Euskadi: económicas, demográficas, sociales, estaban en auténtica mutación, configurando una sociedad sumamente compleja.

Donostia se presenta como una ciudad grande y capital con un gran peso específico en el conjunto comarcal. Gipuzkoa presenta una pirámide típica de poblaciones en estado de transición económica, con alta natalidad, –la tasa de fecundidad ronda los 3,5 hijos por mujer– y una mortalidad en descenso, la población mayor de 64 años solo representa el 4,96 % de la población total, hacia 1920. Es una época de familias numerosas.

Como apunta Arrieta (Urtizberea, 2011, p. 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, [Gráfico 40](#). Es así que se puede diferenciar tres etapas: 1900-1950 (con un crecimiento moderado), 1950-1975 (con una fuerte expansión demográfica), que Urrestazu (2008, p. 185) la considera como segunda oleada industrializadora, y de 1975 a la actualidad (caracterizada por la desaceleración del crecimiento).

Gráfico 40. Población de hecho por ámbitos territoriales, 1900-2020

Fuente: EUSTAT. Censos de Población y Viviendas hasta 2001 y Estadística Municipal de Habitantes (EMH) a fecha 1 de enero de año de referencia. Elaboración propia.

Entre 1950 y 1974, la población se incrementó en unas 10.000 personas. Este incremento se debe en parte al aumento natural de la población, pero, sobre todo, a los flujos migratorios. Estos flujos se originan en respuesta al crecimiento de la actividad industrial en la comarca. Sirva como ejemplo el caso de la fábrica Luzuriaga, que en 1975 suponía unos 5.000 puestos de trabajo (Talde, 1983, p. 22), obteniendo la densidad de empleo más alta de toda la comarca. Este colosal movimiento migratorio está en la base de que en 25 años la población de Pasaia pase de 11.773 a 22.501 habitantes. En la actualidad, estos cambios son muy diferentes, como se puede observar en el [Gráfico 40](#), que presenta un crecimiento continuo y ralentizado a partir de los años ochenta.

Tabla 55. Crecimientos intercensales 1900-2020¹⁶⁵

	Pasaia	Errenteria	Lezo	Oiartzun	Donostia
1900-1910	25,04	35,43	5,43	7,78	28,86
1910-1920	33,63	25,85	12,67	-1,59	26,73
1920-1930	57,56	29,00	44,91	4,24	27,16
1930-1940	33,32	12,63	3,93	27,43	23,64
1940-1950	17,45	26,50	14,19	-5,48	7,56
1950-1960	27,72	45,82	34,70	1,38	18,79
1960-1970	40,53	84,36	23,09	25,40	22,70
1970-1981	-1,77	35,28	33,23	15,33	2,05
1981-1991	-11,77	-10,43	-2,29	8,81	1,31
1991-2001	-12,84	-8,22	10,47	9,10	4,05
2001-2011	1,24	3,56	3,58	9,67	1,91
2011-2020	3,48	1,50	0,61	3,00	0,33
Crecimiento 1900-1970	639,85	742,17	238,65	69,29	302,50
Crecimiento 1970-2020	-20,86	16,90	49,86	54,67	9,99

Fuente: Análisis descriptivo comarca Rentería-Pasajes (1981, p. 18) y datos de EUSTAT. Estadística Municipal de Habitantes (EMH) a fecha 1 de enero de año de referencia.

165 Según la siguiente fórmula: $(Pf - Pi) * 100/Pi$

Analizando el crecimiento intercensal, [Tabla 55](#), observamos cómo Pasaia presenta un crecimiento global muy importante, cerca de 6,4 veces la población inicial de 1900. Ha seguido un ritmo de crecimiento relativamente constante; a partir de 1970 se registra una disminución del ritmo, que puede proceder o bien de la saturación del espacio o bien de la disminución de los flujos migratorios. Retroceso que perdura hasta bien entrada la década de 2010.

Errenteria, presenta el crecimiento más espectacular entre los municipios de la comarca y de la provincia, puesto que ha multiplicado su población por 7,4 veces, con un ritmo muy acelerado y constante, principalmente entre 1950 y 1970, (llegando a superar una tasa del 80% de crecimiento entre 1960 y 1970, lo cual resulta casi inviable en una población del tamaño de Errenteria). En la actualidad presenta un crecimiento muy bajo de carácter positivo.

La dualidad demográfica de la zona se refleja en la diferente evolución de los municipios de Errenteria y Oiartzun que a inicios de siglo contaban con una población similar, alrededor de 4.000 habitantes. En 1975 la población de Errenteria era seis veces la de Oiartzun, ya que representa una tasa anual próxima al 7%. Este ritmo de crecimiento resulta insostenible a largo plazo porque no hay comunidad que pueda soportar que cada 20-25 años duplique su población.

Como resultado de los diferentes crecimientos que se han registrado en los municipios de la comarca tenemos un crecimiento global que ha multiplicado por 5 la población de partida, hasta 1980. Los períodos de mayor crecimiento para el conjunto de la comarca han sido los de 1920-1930 por un lado y los de 1960-1970 por otro descendiendo el ritmo a partir de 1970. Haciendo un balance hasta los años 80 sobre la evolución de la población, el crecimiento que ha tenido desde el comienzo de siglo es la mayor transformación que ha conocido en su historia, no solo desde el punto de vista urbanístico y socioeconómico, que eso está a la vista, como se ha podido observar en los capítulos anteriores, sino desde el punto de vista demográfico y humano. Efectivamente, los crecimientos que se han registrado, además de ser espectaculares son definitivos y han quedado incrustados para siempre en la historia de esta comarca, como se puede observar en el crecimiento global de 1900 a 1970. En efecto, la avalancha de población que se ha registrado en este período no es algo que desaparece o se esfuma al día siguiente. No, ahí queda definitivamente, por lo menos mientras no se produzca un movimiento similar de signo contrario, de emigración masiva.

Por otro lado, la llegada de una inmigración masiva de forma incontrolada y anárquica supone una profunda transformación demográfica para la población, que la recibe. Todos los parámetros se modifican: a) Rejuvenecimiento a la población (aumento de la natalidad y población infantil). b) Aumento considerable de la población activa joven y adulta. c) Fuertes desequilibrios en la estructura demográfica con franjas excedentarias y otras deficitarias, o d) desde el punto de vista

sociocultural, cambios en la homogeneidad lingüística, política, en la diversidad de costumbres y tradiciones, en la aparición de nuevas formas de vida, etc.

En contraste el balance demográfico de los años 1981-1991, Pasaia, al contrario de lo que había ocurrido en las décadas anteriores, presentaba un saldo negativo del 11.77%, perdiendo en esta década alrededor de 2442 habitantes, en su mayoría inmigrantes. Este cambio se asocia tanto a factores de tipo político y sociológico como muy especialmente, a la caída de las expectativas de crecimiento económico provocadas por la crisis. Si se desciende a escala municipal, se observa asimismo, un comportamiento diferencial. Así, y en líneas generales, en los años ochenta se da una correspondencia entre el recorte demográfico experimentado por aquellos términos municipales más temprana y densamente industrializados, que conocieron sus máximos crecimientos en el período del desarrollismo, y que van a experimentar con mayor prontitud e intensidad los efectos de la crisis (caso de Pasaia o Errenteria), que desde 1980 a 2001 presentan signo negativo. A este grupo se suma a mediados de los ochenta el municipio de Lezo, que durante la primera mitad de la década mostró un comportamiento positivo. Oiartzun es el único municipio que evoluciona positivamente desde 1950 a la actualidad, y la capital Donostia siempre ha tenido valores positivos.

Para comparar este segundo período desde principios de los 80 a la actualidad el crecimiento es totalmente diferente al período anterior, principalmente en Pasaia que pierde población.

Siguiendo la interpretación realizada por las propias instituciones públicas referidas a Gipuzkoa y al conjunto de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV), uno de los elementos explicativos más importantes del estancamiento e incluso pérdida poblacional en aquella década se atribuye a la brusca caída de la natalidad, [Tabla 56](#); un recorte que se asocia tanto con la creciente incorporación de la mujer al mercado laboral como, sobre todo, con el deterioro registrado por este último en los años de la crisis, que deja sin expectativas de lograr un ingreso estable a medio plazo a la población en edad de procrear.

Tabla 56. Total de nacimientos, Población y Tasa General de Natalidad por ámbitos territoriales, 1975, 1991, 2019

	1975			1991			2019			Δ 1975-2019
	Nacidos	Población	Tasa ‰	Nacidos	Población	Tasa ‰	Nacidos	Población	Tasa ‰	
Donostia	2.191	169.622	12,92	1.363	176.019	7,74	1.253	181.652	6,90	6,02
Errenteria	1.154	46.329	24,91	291	41.163	7,07	249	40.141	6,20	18,71
Lezo	99	5.008	19,77	44	5.256	8,37	43	6.102	7,05	12,72
Oiartzun	159	7.627	20,85	86	8.393	10,25	64	10.351	6,18	14,66
Pasaia	448	22.501	19,91	130	18.203	7,14	125	16.711	7,48	12,43

Fuente: EUSTAT. Estadística de nacimientos.

El fuerte descenso de la natalidad debe atribuirse más a una modificación de las pautas de fecundidad y a una disminución del tamaño deseado de las familias por factores de tipo cultural o sociológico, a una necesidad de retrasar conscientemente la edad del matrimonio y de diferir o postergar el nacimiento de los hijos en una coyuntura económica desfavorable (SIIS Centro de Documentación y Estudios, 2011). El recorte observado de la natalidad es elevado por municipios, como se puede observar en la tabla, principalmente en Errenteria, que ha pasado de 18 puntos al pasar de una tasa de 24,91 hijos por cada mil habitantes en 1975 a un promedio de 6,20 en 2019.

En estos últimos años 2020-2001, [Tabla 57](#) se puede observar, a modo de ejemplo cómo en Lezo el modelo de previsión de crecimiento de la población tiende a un crecimiento moderado (0,28% anual) y Oiartzun presenta un aumento un poco significativo (0,62 % anual) observando la Tasa de Crecimiento Medio Anual (TCMA%); de acuerdo con los datos de incremento relativo se puede observar que es acusado en Oiartzun (10,59 %), aunque menos intenso. Errenteria y Lezo muestran un aumento sostenido destacable. Pasaia por el contrario presenta una fuerte contracción (0,03 %).

Tabla 57. Incremento de población absoluta, relativa y Tasa de Crecimiento medio anual, por municipios 2020

	Donostia	Errenteria	Lezo	Oiartzun	Pasaia
Población 2001	178.131	38.001	5.786	9.271	16.644
Población 2020	182.391	40.176	6.080	10.369	16.722
Incremento de población total	4.260	2.175	294	1.098	78
Incremento relativo	2,34	5,41	4,84	10,59	0,47
TCMA (%)	0,13	0,31	0,28	0,62	0,03

Fuente: Elaboración propia a partir de Eustat 2020. Estadística Municipal de Habitantes (EMH) a fecha 1 de enero de año de referencia¹⁶⁶.

Tabla 58. Movimiento natural de la población por municipios 2019

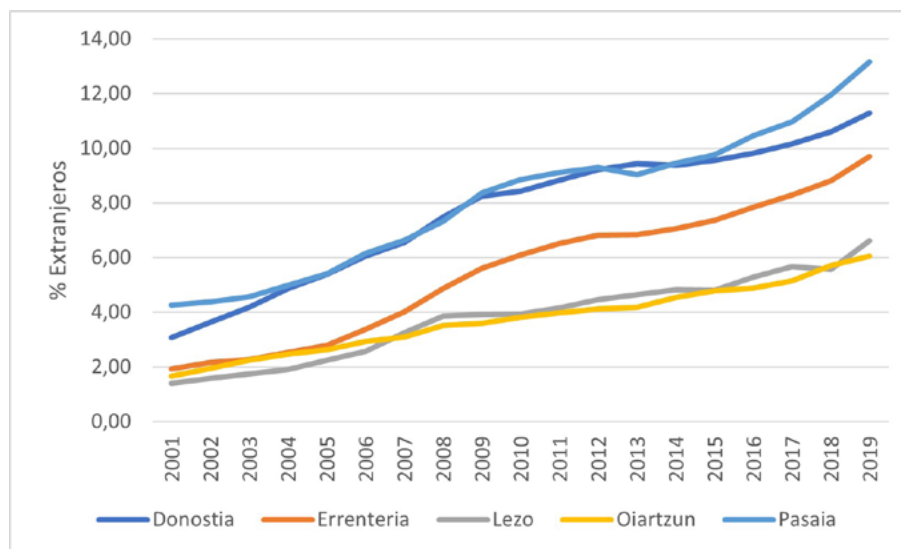
Indicador	Donostia	Errenteria	Lezo	Oiartzun	Pasaia
Nacimientos	1.253	249	43	64	125
Defunciones	1.876	384	56	98	199
Matrimonios	634	165	32	41	52
Crecimiento vegetativo	-623	-135	-13	-34	-74
Tasa bruta de natalidad (‰ habitantes)	6,92	6,22	7,14	6,19	7,52
Tasa bruta de mortalidad (‰ habitantes)	10,37	9,59	9,30	9,47	11,97
Tasa bruta de nupcialidad (‰ habitantes)	3,50	4,12	5,31	3,96	3,13
Tasa general de fecundidad (Nacidos/Mujeres 15 a 49) (‰ habitantes)	33,60	30,26	33,44	28,79	35,20

Fuente: Elaboración propia a partir de Eustat 2020. Estadística Municipal de Habitantes (EMH) a fecha 1 de enero de año de referencia.

166 Nota: TCMA = Tasa de Crecimiento Medio Anual ((Población final)/(Población inicial))^(1/(tn-t0)) - 1x100, donde tn-t0 es tiempo final - tiempo inicial (o número de años).

En la actualidad los municipios de la comarca de Oarsoaldeia presentan un crecimiento vegetativo negativo (más fallecimientos que nacimientos), tendencia que ocurre, tanto en la provincia como a todos los niveles, principalmente en países desarrollados; y el crecimiento demográfico durante los últimos años se ha sustentado debido al traslado hacia el mismo de población residente tanto en la provincia como extranjera, como se puede observar con los movimientos externos en los últimos años, [Gráfico 41](#).

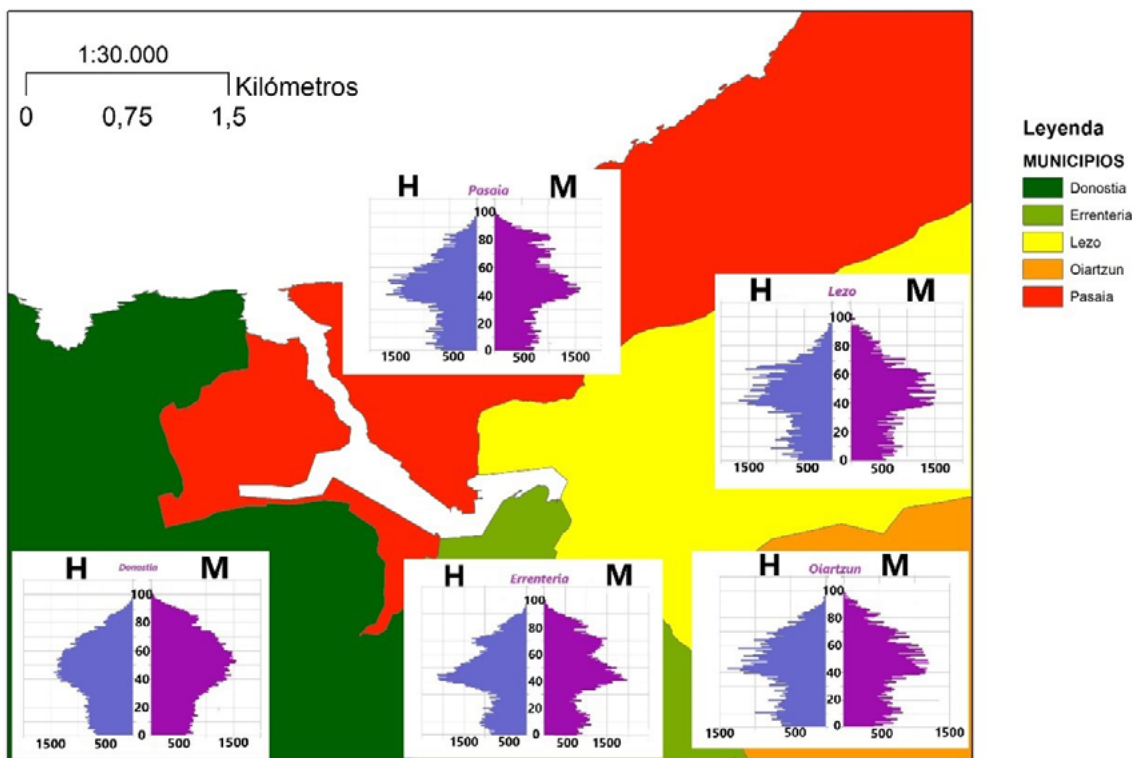
Gráfico 41. Porcentaje de población extranjera por municipios 2001-2019



Fuente: EUSTAT. Censos de Población y Viviendas. Elaboración propia.

En cuanto a la diferencia de población por municipios del entorno de la bahía, [Mapa 10](#), en este caso a través de las pirámides de población, se puede observar la diferencia de hombres (en azul) y mujeres (en morado). La base de las pirámides presenta un pronunciado estrangulamiento consecuencia del dilatado descenso de la natalidad desde mediados de los setenta, mientras que se ensancha por la cúspide, presentando una pirámide de población regresiva, o etapa de involución demográfica 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. En términos cronológicos, las poblaciones pueden envejecer o rejuvenecer según cómo varíen las proporciones de los diferentes grupos de edad. Sin embargo, las tendencias observadas en las últimas décadas parecen indicar un progresivo envejecimiento de la población, si no se presenta un incremento de la fecundidad. Asimismo, la tasa de crecimiento y defunción se utiliza también en consideración al estado del modelo de transición demográfica que haya alcanzado esa área en particular ejemplo de los países occidentales desarrollados, los cuales coinciden en reflejar tasas de nacimiento y defunción bajas, asociadas al estadio final de transición demográfica.

Mapa 10. Pirámides de población por municipios de la Bahía de Pasaia 2017



Fuente: Elaboración propia a partir de Eustat. Indicadores demográficos. Estadística municipal de habitantes. Proyecciones de población. Fecha de referencia a 01/01/2017.

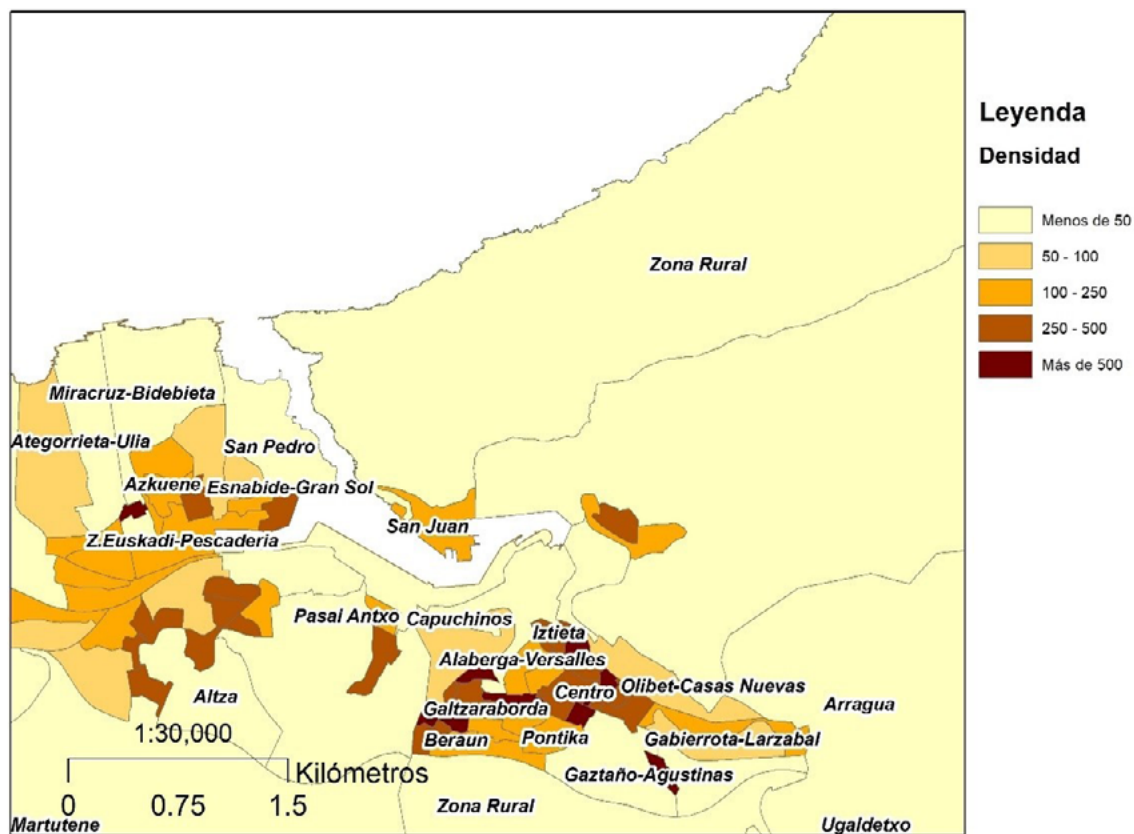
Estos indicadores han puesto de manifiesto una nueva forma de sociedad, con la aparición de nuevos modelos de familia, el aumento de la esperanza de vida, la equiparación del hombre y la mujer en la vida laboral, el predominio de comportamientos individualistas y el multiculturalismo, los cuales modifican las formas de demandas de la vivienda y crean nuevas exigencias de atención que se reflejan en el paisaje de las ciudades.

En cuanto a la composición de la población por sexo de la pirámide, [Mapa 10](#), el hecho más característico es el predominio de las mujeres sobre los hombres en los grupos de edad más avanzados por el hecho diferencial de la mayor esperanza de vida de la mujer sobre el hombre. Es absolutamente lo habitual en un espacio geográfico correspondiente a una sociedad demográficamente madura y a países evolucionados económicamente. Y lo mismo sucede en cuanto a la evolución de las tasas de mortalidad, fecundidad y crecimiento de la población, [Tabla 58](#).

El [Mapa 11](#) representa la actual densidad de población en la ciudad y su distribución. Es notorio que se distribuye de forma muy desigual, como es lógico, observándose grandes concentraciones principalmente en los barrios más poblados de San Juan, Trintxerpe, Altza, el centro de Errenteria, Iztieta, con más de 500 residentes por hectárea. Mientras que en un segundo nivel aparecen aquellos situados en torno al centro, que estructuran la ciudad, uniendo los anteriores barrios, que oscilan entre 250 y 500 hab./ha, compuesto por Lezo, Alaberga-Versalles, Gabierrota-Larzabal,

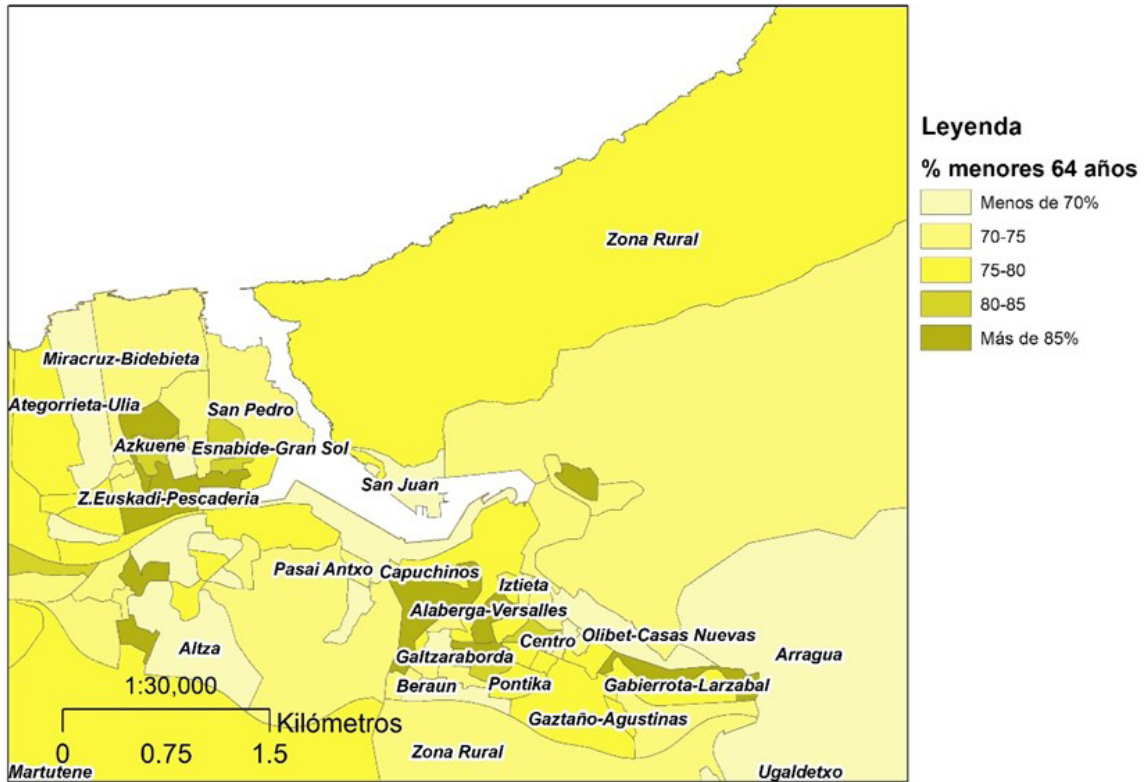
Olibet, Azkuene. A ellos les siguen, como si fuera un segundo anillo, San Pedro, con poblaciones que rondan entre 100 y 250 residentes por ha Posteriormente, menos de 50 hab./ha en la zona del puerto. Para finalizar, los barrios que forman parte de zonas rurales se ubican en el monte Ulía, Jaizkibel, la zona rural de Lezo y los barrios de Arragua y Ugaldetxo del municipio de Oiartzun.

Mapa 11. Densidad de población por secciones censales de la Bahía de Pasaia 2019



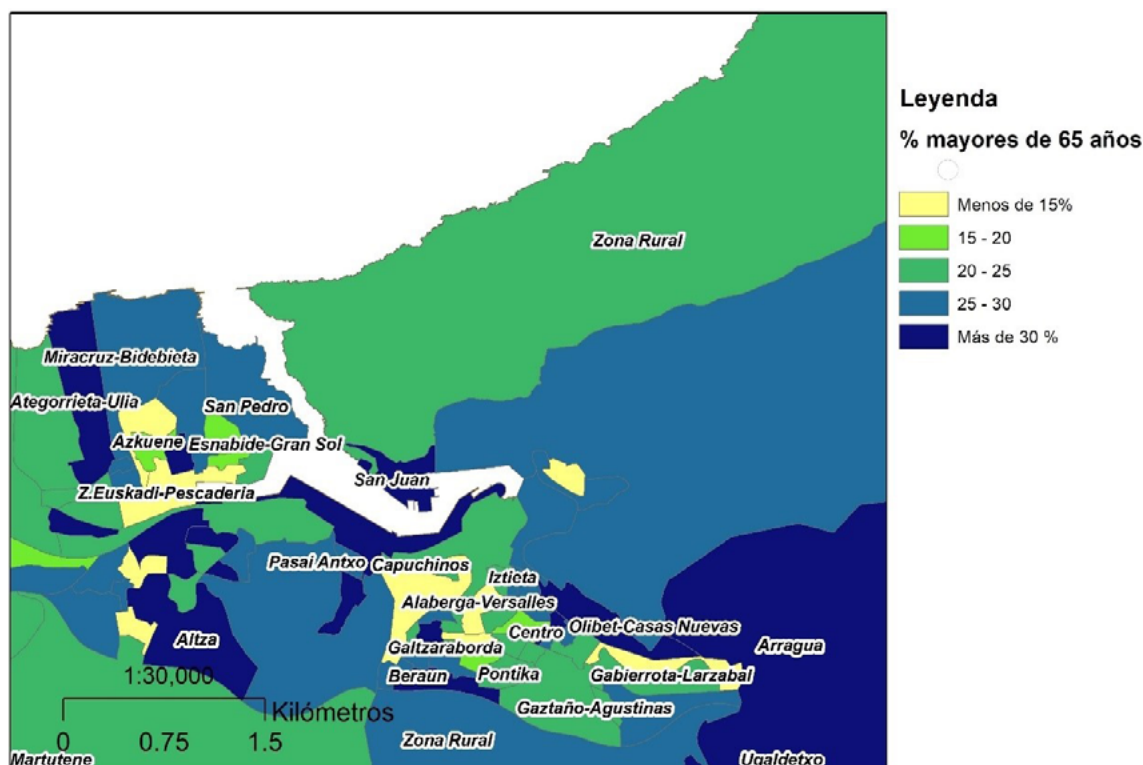
Fuente: Elaboración propia a partir de EUSTAT y del Servicio de Cartografía del G. Vasco.

Mapa 12. Porcentaje de menores de 64 años por secciones censales de la Bahía de Pasaia 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de EUSTAT y del Servicio de Cartografía del G. Vasco.

Ahora bien, si matizamos estos datos en relación con el conjunto de la población menor de 65 años, [Mapa 12](#), se puede observar que más de un 85% de personas menores de esa edad predominan en Gabierrota-Larzabal, Alaberga-Versalles, Herrera, Lezo, en cambio los mayores de 65 años y más se encuentran en Azkuene, Miracruz-Bidebieta, Herrera, Altza, Pasai Antxo, P. San Juan, Olibet, Arragua, Ugaldetxo, secciones con más de 30 % de población por ese intervalo etario.

Mapa 13. Porcentaje de mayores de 65 años por secciones censales de la Bahía de Pasaia 2019

Fuente: Elaboración propia a partir de EUSTAT y del Servicio de Cartografía del G. Vasco.

Por otro lado, sí son destacables las diferencias entre los índices de envejecimiento observables en el entorno de la bahía, [Mapa 13](#); así mientras los municipios de Lezo y Oiartzun, [Tabla 59](#), presentan índices de envejecimiento y sobre envejecimiento por debajo de un 20% y un 10% respectivamente, Pasaia, Errenteria y San Sebastián presentan una proporción de personas mayores, de 65 años y más, superior al 22% y un 11% de sobre envejecimiento, en un contexto en el que el movimiento natural es negativo, con un drástico descenso del número de nacimientos registrado a lo largo del último cuarto de siglo y en el que las defunciones tenderán a aumentar por una acumulación de personas en los grupos de edad más avanzados, por lo que esta población tenderá a reducirse en el futuro, salvo que ese saldo vegetativo negativo sea compensado por nuevos flujos de inmigración.

En la actualidad el saldo migratorio externo supera un 5% en Errenteria, Lezo o San Sebastián, debido fundamentalmente a los flujos migratorios del pasado desde otras provincias españolas. Por otro lado, resulta reseñable la gran cantidad de población extranjera que presenta Pasaia, casi un 9%, superior a Donostia con un 7,68%.

Tabla 59. Índice de envejecimiento y población de fuera de la CAV. 2019

Localidad	Índice de envejecimiento	Índice de sobre envejecimiento (pob. 75 y más años en %)	Índice de dependencia (pob. <16 años y >64 años en %)	Saldo migratorio externo 2018	% Población extranjera (2019)
Donostia / San Sebastián	23,94	11,91	69,25	9,03	7,68
Errenteria	23,62	11,31	73,35	5,81	7,26
Lezo	18,02	7,30	59,10	6,41	4,44
Oiartzun	19,83	8,75	67,69	1,65	4,32
Pasaia	22,25	12,26	67,14	4,71	8,75

Fuente: Udalmap.

De todos modos, una vez señalados los anteriores hechos demográficos, nos ha parecido conveniente profundizar en el conocimiento de la distribución espacial de la población de mayor edad de la Bahía de Pasaia, así como el grado de segregación residencial de esta población con el conjunto de la bahía, aplicando el Índice de Segregación Espacial por Áreas (ISEA), [Mapa 14](#), con el fin de conocer el grado de segregación tanto de los municipios en su conjunto como a nivel de secciones censales. Se busca analizar la distribución espacial o patrones de localización y cómo se relacionan espacialmente los adultos mayores con el resto de la población, y preguntarnos si se observa una mayor tendencia de concentración de población mayor en zonas específicas de los municipios, como lo demuestra el Índice de Segregación Espacial por Área, que mide la posibilidad de interacción entre las personas de un grupo que conforman una minoría y las personas de un grupo que conforman una mayoría, en este caso los mayores de 65 años y el conjunto total de la población. De esta manera los valores menores a 1 corresponden a poblaciones en las cuales la proporción de población total es mayor a la del grupo poblacional de mayores de 65 años. Quiere decir, que por debajo de uno la proporción de la población total es superior a la del grupo de mayores, igual a uno indica que ambos grupos tienen una proporción similar, no hay segregación y mayor que uno presenta inconvenientes de segregación de la población mayor a medida que el valor aumenta.

La fórmula se expresa de la siguiente manera:
$$ISEA = \frac{A_i}{B_i}$$

En la que:

A_i = % de la variable a (adultos mayores en la sección censal “i”)

B_i = % de la variable b (población total de la sección censal “i”)

En este caso se entiende la % de la variable a como la población de adultos mayores en la sección censal “i” sobre la población de adultos mayores total de todas las secciones censales y la % de la variable b como la población total en la sección censal “i” sobre la población total de todas las secciones censales.

Y ese interés viene justificado por los efectos económicos, sociales y políticos del envejecimiento, lo más significativo de lo que se denomina “Segunda Transición Demográfica”¹⁶⁷. En los países más desarrollados, el progresivo descenso de la natalidad y la mortalidad infantil, el aumento de la esperanza de vida como resultado de los constantes avances en la sanidad e higiene y el proceso de globalización, aseguran hoy una mayor longevidad a una gran parte de la población y plantean retos económicos, sociales y políticos que forman parte del conflicto de la bahía y que necesitan ser resueltos. En este sentido hay que tener en cuenta las decisiones y el comportamiento económico de los individuos, que cambian a medida que las personas envejecen, y que, por lo tanto, tienen efectos sobre el consumo, los servicios médico-sanitarios, la vivienda y el ocio.

También preocupan en el entorno de la bahía, como en cualquier otro territorio, los hechos asociados a la retirada del mercado laboral y su vinculación con los sistemas de pensiones y Seguridad Social, así como los aspectos intergeneracionales e interfamiliares que afectan a los mecanismos de transferencia de renta en la sociedad y del status social del anciano.

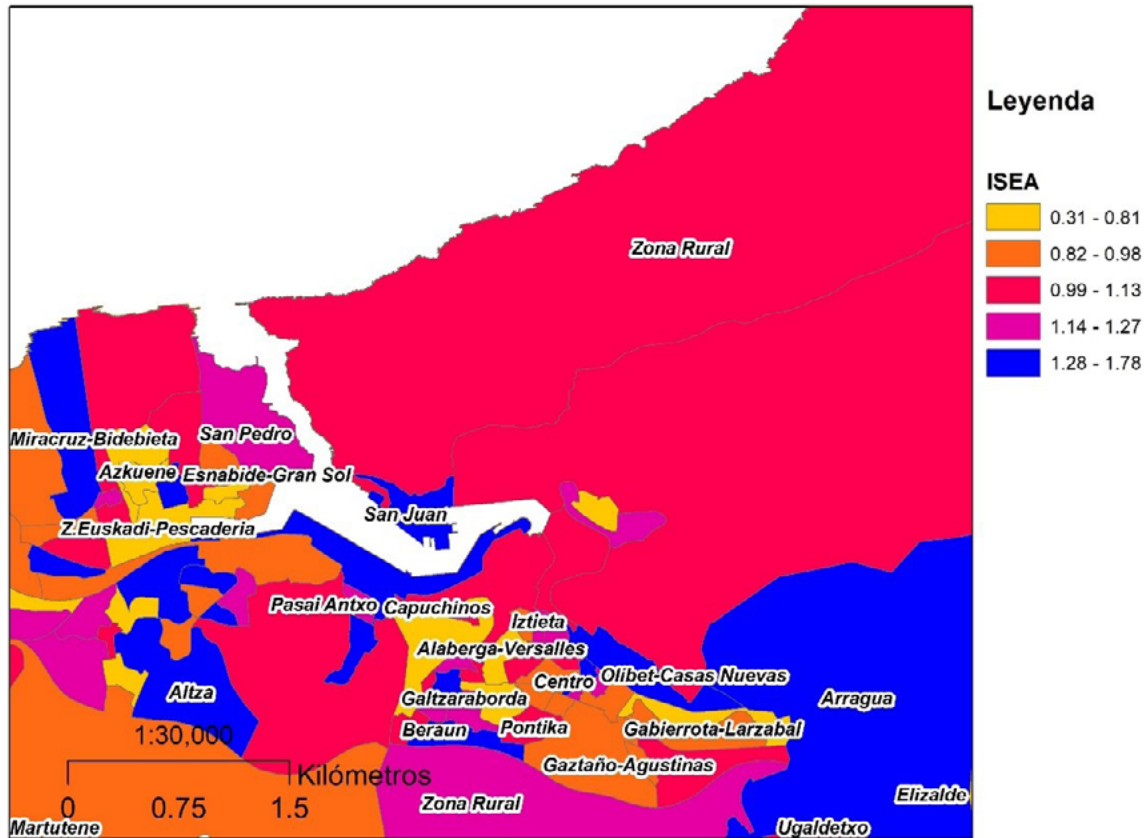
Tampoco se pueden olvidar los efectos económicos del envejecimiento demográfico en la distribución de la Renta Nacional y en la demanda de servicios públicos (sanidad, vivienda, transporte, educación, etc.) así como en los sistemas de Seguridad Social, gastos públicos e impuestos. Otro aspecto relacionado con la economía es el de la razón de dependencia, entre la población más joven y la de mayor edad, que recae sobre la población que trabaja.

Por otro lado, también trae aparejados efectos sociales, como cambios en las relaciones de dependencia y problemas de atención y cuidados en el propio seno de las familias. Sin olvidar que muchas personas mayores son también cuidadoras de otros familiares (pareja, nietos, etc.).

De ese modo, los responsables públicos del entorno de la Bahía de Pasaia, como los de cualquier otro espacio, han de hacer frente a nuevas necesidades de servicios. El coste de atención a los ancianos doblará al de los niños en términos de gasto público per cápita, se requerirán residencias para personas de avanzada edad, cuidados de salud, servicios de ayuda domiciliaria, transportes especializados y diseños urbanos adaptados a sus necesidades. A ello se añaden los costes sociales derivados del desempleo y las jubilaciones anticipadas.

167 El término de “Transición Demográfica” fue acuñado por Frank W. Notestein en 1940, pero quien lo analizó en profundidad fue el demógrafo Kingsley Davis en 1945; desde entonces y a pesar de sus lagunas, el fenómeno de transición demográfica ha sido objeto de atención y referencia obligada en demografía. Posteriormente aparece el término de “Segunda Transición Demográfica” acuñado por Ron Lesthaeghe y D.J. Van de Kaa en el año 1986 para referirse a los patrones de cambio en la constitución y reproducción de las familias, consecuencia de la disminución de la fecundidad por debajo de los niveles que se creían plausibles, y otros hechos ocurridos como el aumento de parejas monoparentales, la postergación del primer hijo, etc.

Mapa 14. Índice de Segregación Espacial por Áreas 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de EUSTAT y del Servicio de Cartografía del G. Vasco.

Para avanzar en la atención a estas necesidades, que exigen gobernanza, se ha elaborado el mapa adjunto de segregación espacial (ISEA) referido a la proporción de mayores de 65 años en los municipios de la bahía.

Así, observamos que la mayor concentración de personas mayores [Mapa 14](#), que indicaría mayor segregación, se registra (en azul) en los barrios de P. San Juan, Miracruz-Bidebieta, Azkuene, Pasai Antxo, Altza, Beraun, Galtzaraborda, Olibet-Casas nuevas, Arragua, Ugaldetxo, con valores que van desde 1,28 a 1,78, sin embargo, no se encuentran valores superiores a 2, que marcaría una segregación espacial extrema.

Por el contrario (en amarillo) hay una menor proporción de mayores en relación con el resto de población por lo tanto predomina la población joven, en parte del barrio de Azkuene, Euskadi-Pescadería, parte de Intxaurren, parte de Altza, Capuchinos, Alaberga-Versalles, Gabierrota-Larzabal, Elizalde y Lezo, con valores mínimos, que oscilan entre 0,31 y 0,81.

Las elevadas concentraciones de adultos mayores en el centro de los municipios están relacionadas con la mayor antigüedad de la instalación en esos barrios por origen familiar, identificación y familiaridad con el medio en el que se ha nacido y vivido, con la llegada de inmigrantes en los

años 60 que se instalaron en espacios hoy centrales y con ventajas de estas ubicaciones en accesibilidad a los diversos bienes y servicios, lo que incide en el desplazamiento de corta distancia y menor demanda de transporte. Por el contrario, las familias jóvenes predominan en las periferias, entre otras cosas, por la imposibilidad de comprar un piso en el centro de los municipios. También es de tener en consideración la ubicación de las residencias de ancianos dispersas por la ciudad, las cuales pueden propiciar lugares no atractivos desde el punto de vista emocional, donde los ancianos están alejados de su entorno comunitario o como un factor de desconcentración de la población que se encontraba ahí; pero al mismo tiempo, las residencias representan espacios donde la concentración y segregación de las personas mayores es muy alta. En la actualidad nos encontramos como motor de regeneración urbana de la bahía la construcción del centro residencial Ardinberri, Centro de Referencia para el Envejecimiento de Gipuzkoa, donde uno de sus pilares es elaborar medidas para un Envejecimiento Saludable en el territorio, pero también estará especializado en la Atención Integral al Envejecimiento en Pasaia.

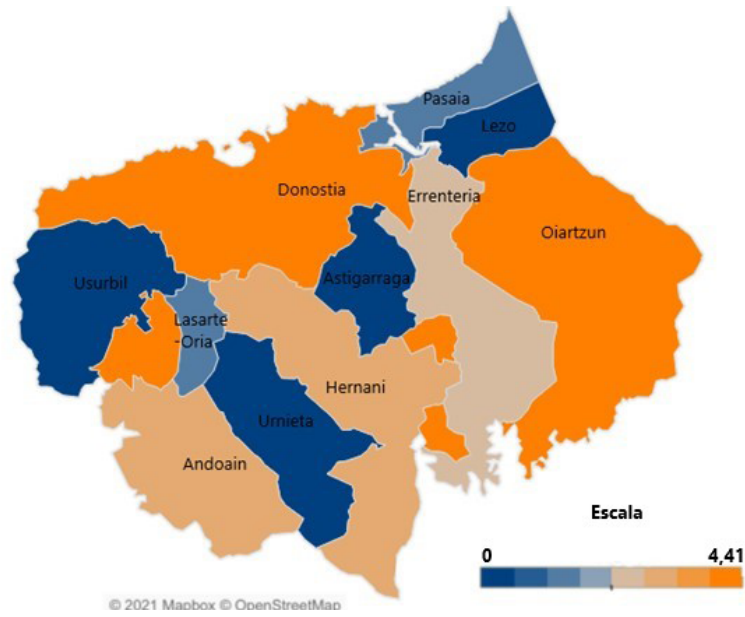
Según datos de 2015, suministrados por el Departamento de Políticas Sociales de la Diputación Foral de Gipuzkoa, la comarca de Oarsoaldea es una de las que mayor carencia de plazas –al margen de Donostia–, presenta, con 107 personas en lista de espera con un tiempo de 182 días, en centros residenciales para personas mayores, por

Subcomarcas [Mapa 15](#). En relación con el gasto público relacionado con la atención a las personas mayores, el gasto por habitante asciende a 116,22 euros en Gipuzkoa.

Por municipios, el gasto por habitante que realizan las instituciones municipales en servicios y prestaciones sociales, a través de Ayuntamientos o Mancomunidades, se sitúa en 85,39 euros, con un incremento del 15% respecto a 2012 (Departamento de Empleo y Políticas Sociales, 2017)¹⁶⁸ Y se admite desde la Diputación que la planificación ha quedado corta y que habrá que hacer un esfuerzo inversor en nuevas plazas para satisfacer una demanda que sigue creciendo al compás de un rápido envejecimiento [Tabla 60](#). Se calcula que para 2030 el peso del colectivo de mayores de 65 años llegará al 30% de la población, casi el doble que ahora. Además del sector residencial, el reto de atender a una población envejecida, y con un mayor grado de dependencia, interpela directamente a la red de atención primaria, que es competencia municipal, y en la que se incluyen todos los cuidados en el domicilio y recursos como pisos tutelados o viviendas comunitarias.

168 https://www.euskadi.eus/contenidos/documentacion/informes_essec/es_def/adjuntos/Informe%202012-2015%20-%3EESSEC-Gasto%20P%C3%BAblico%20S.Sociales.pdf consultada el 12/01/2022.

**Mapa 15. Total plazas (tasa por cada 100 personas de 65 y más años).
Comarca de Donostialdea 2019**



Fuente Behagi. SIIS Centro de Documentación y Estudios: <http://www.behagi.eus/es/indicadores/centros-residenciales/p-24/> consultada el 12/01/2022.

Tabla 60. Centros de día para personas mayores 2019

Municipio	Nombre	Autorizada	Concertadas	Plazas x días	Plazas anuales equivalentes
Donostia	C.D. Aldakonea	30	30	7.440	20,4
	C.D. Berio	30	21	5.208	14,3
	C.D. Zorroaga	50	45	11.560	31,7
	C.D. Amara	30	25	6.200	17
	C.D. La Paz	30	30	7.400	20,4
	C.D. Lamousous	40	35	8.680	23,8
	C.D. V. las Mercedes	62	61	15.128	41,4
	C.D. Bermingham	40	40	9.920	27,2
	C.D. Elizaran	20	20	4.960	13,6
	C.D. Julián Rezola	27	25	6.200	17
	C.D. Berra	40	30	7.440	20,4
C.D. Villa Sacramento	30	30	7.440	20,4	
Errenteria	C.D. Olibet	30	30	7.440	20,4
	C.D. Errenteria	40	32	7.936	21,7
	C.D. Sanmarkosene	30	30	7.440	20,4
Lezo	Eguneko Zentro	20	15	3.735	10,2
Oiartzun	C.D. Aiton-Etxe	40	35	8.715	23,9
Pasaia	C.D. El Paseo	21	20	4.960	13,6
	C.D. San Pedro	15	15	3.735	10,2

Fuente Departamento de Políticas Sociales (2019, p. 251)

Tenemos presente que la población mayor de 65 años aumenta a un gran ritmo en la Bahía de Pasaia¹⁶⁹, a tenor de los diferentes gráficos y mapas que se ha realizado, presentando un envejecimiento en el lugar y un desplazamiento hacia las periferias de las cohortes más jóvenes, es decir, los hijos y nietos, que buscan viviendas más acordes a sus necesidades y posibilidades.

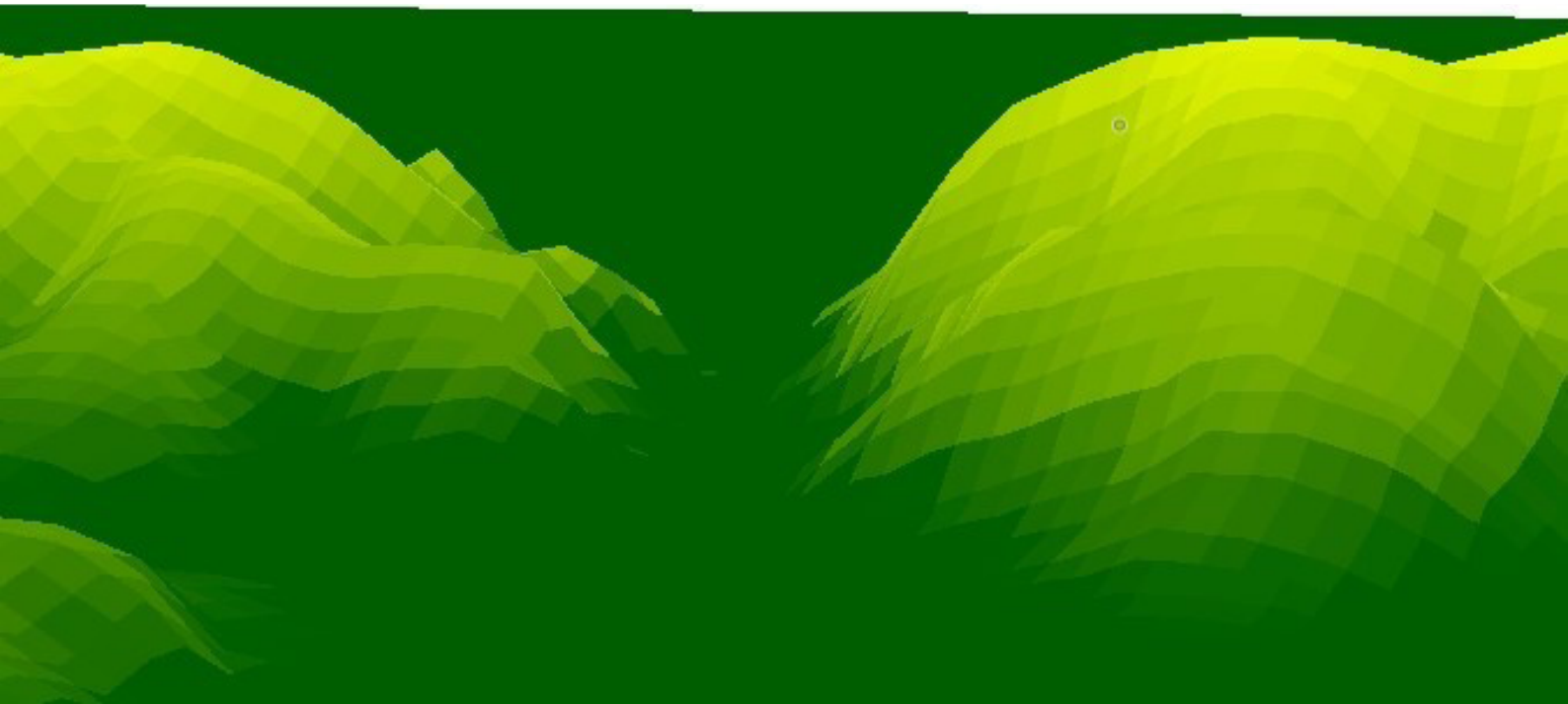
Como se ha dicho, muchos de estos grupos de personas mayores que son predominantes en los barrios de los años 60, identificados en nuestro [Mapa 13](#), formaron parte de los flujos de inmigrantes que, desde los años 60, fueron accediendo a viviendas, de baja calidad, generando un crecimiento nuclearizado, espontáneo sin más control que el mecanismo del mercado y la especulación del suelo. Factores como el social (condiciones de vida de los mayores, las relaciones interpersonales, la estructura del hogar) o el relieve (colmatación de las partes llanas, limitación de la expansión urbana producida por el mar y el relieve intrincado) sirven para explicarnos la distribución de esta población y que los barrios que se han formado en la década de los sesenta sin una verdadera planificación requerirán de mayores acciones en términos de políticas sociales y urbanas.

169 Para un mayor conocimiento de indicadores y previsión de evolución de la población de Oarsoaldea consultar: https://www.gipuzkoaturismoa.eus/documents/13448758/13622650/20170201_Anexo+II.+Necesidades+sociales+Oarsoaldea.pdf/d5e96587-a401-591d-d34b-77f46663044a consultada el 12/01/2022.



TERCERA PARTE

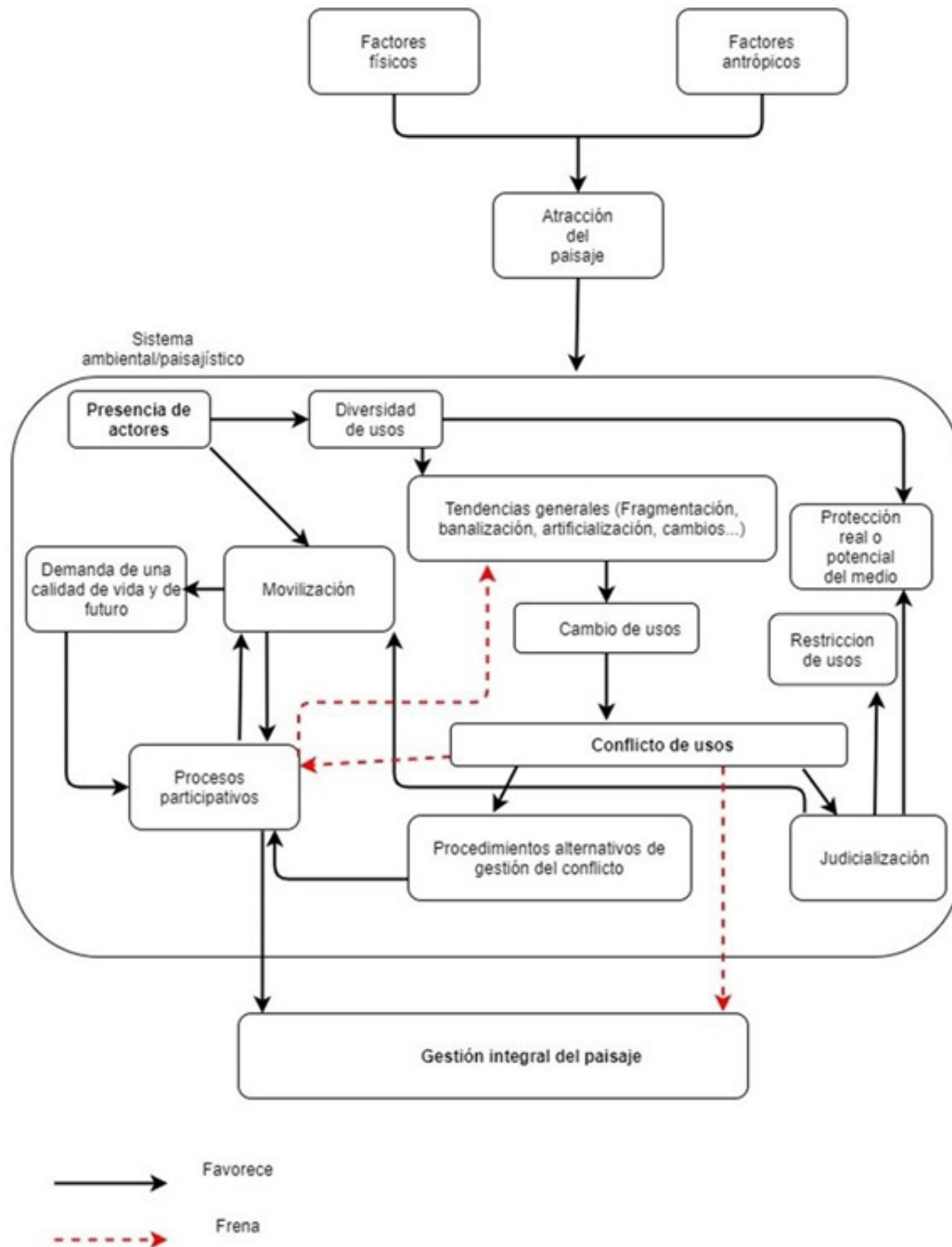
IV. CONTEXTO EUROPEO, GOBERNABILIDAD, PAISAJE Y PLANIFICACIÓN PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA



1. Articulación con el Arco Atlántico. Estrategias propuestas por la Comisión Europea

En relación con los cambios ocurridos en estos últimos años, tomo la idea de conflicto como parte del espacio geográfico principalmente por la dificultad de poner de acuerdo intereses contrapuestos y herencias recibidas. Teniendo en cuenta la transformación del modelo productivo impuesto por la globalización de la economía y la necesidad de armonizar tramas verdes y azules frente al predominio de lo gris derivado de los procesos de urbanización en la zona ya analizados. Y todo ello teniendo en cuenta, como se ha visto en el capítulo anterior, que la conflictividad, patente en todo el territorio y época, en nuestro caso, viene especialmente motivada por la importancia del puerto y el disfrute de sus privilegios en relación con los diferentes barrios que conforman la bahía y también el choque entre los distintos usos del suelo.

Ilustración 144. Diagrama de flujo del conflicto sobre la regeneración urbana en la Bahía de Pasaia



Fuente: Elaboración propia.

A través del mapa conceptual adjunto, [Ilustración 144](#), ponemos de relieve las manifestaciones de conflicto, por una parte, las decisiones que se toman, por otra, y el papel que puede desempeñar el paisaje como aportación fundamental para la superación del conflicto. Así mismo, adquiere protagonismo, como no puede ser de otro modo, una gestión integral del paisaje, que entendido de manera holística y como territorio, exige procesos participativos para la mediación y superación del conflicto en el que están presentes todos los actores del territorio. De lo contrario no se

avanza en la dialéctica del conflicto, los proyectos y propuestas que han ido apareciendo o que se sugieren se dilatan en el tiempo y más cuando entra en juego, en situaciones extremas, el recurso a los tribunales.

Gráfico 42. V Fase: Proyecto de puerto exterior y remodelación puerto-ciudad (baldíos portuarios)

Fases de maritimidad V	Sistema económico, productivo y cultural	Sistema administrativo y legal	Sistema físico ambiental
Proyecto de puerto exterior y remodelación puerto-ciudad (baldíos portuarios)	Asunción de nuevos valores sociales, (calidad de vida, protección del entorno y valoración del medio natural, etc.). Crisis simultáneas: las viejas instalaciones fabriles del entorno de la bahía y la segunda, urbanística, afecta a los municipios del entorno. El puerto recibe cánones por concesiones. Se propone la construcción del puerto exterior, pero genera controversias ambientales y de todo tipo. Se crea Navalaldea o la Plataforma logística intermodal	Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco 1997 Ley del Puerto 1997 Convenio Europeo del Paisaje 2000 Ley del suelo 2007 Ley de RRR 2013 Reglamento General de Costas 2014	La renovación de roles portuarios o etapa de acercamiento e integración enlaces puerto / ciudad no se llegan a concretar. La globalización y el intermodalismo transforman los roles portuarios; pero surgen controversias entre el puerto y la ciudad. Se apuesta por el urbanismo de la renovación pero se producen conflictos por la dificultad de concertar los intereses de los muchos actores involucrados. Esta incertidumbre afecta gravemente el proceso de regeneración de la bahía

Fuente: Elaboración propia.

A manera de representación gráfica, presentamos el [Gráfico 42](#) que, a su vez, configura lo que se ha denominado fase V de maritimidad: el proyecto de puerto exterior y sus exigencias de remodelación del entorno, teniendo en cuenta la puesta en valor del paisaje, sus efectos sobre el mismo, y siempre desde criterios de sostenibilidad y recuperación medioambiental. Indudablemente ese proyecto que depende de las decisiones y acuerdos tomados por los actores, preservando los valores paisajísticos deberá tener en cuenta una reactivación integral, que hoy en día, se ofrece como una propuesta con final inconcluso para superar la crisis económica y social de la zona.

Es preciso realizar una contextualización y los motivos para construir el concepto de Arco Atlántico, idea conceptual geográfica que se muestra en su logotipo, ver [Ilustración 145](#). Hacia 1992, la Unión Europea refuerza el concepto de regiones, como un sistema territorial abierto, establece relaciones con las regiones del entorno y se ve influenciado por ellas. A escala mundial, la actual globalización cambia las bases de la soberanía económica y favorece los intercambios, pero, desde la perspectiva europea, la difuminación de las fronteras entre Estados y la adopción de estrategias y políticas comunes multiplica las dependencias (Ruiz Urrestarazu y Galdos Urrutia, 2008, p. 333). También hay que tener en cuenta, desde el punto de vista de la gobernanza y de la

superación del conflicto, las oportunidades que genera la pertenencia de la bahía como lugar geográfico, como ciudad y puerto del Arco Atlántico que encuentra un reconocimiento estratégico en las políticas territoriales de la Unión Europea. Es un paisaje complejo, porque está formado por elementos de naturaleza diferente, caracterizado por el mar, vínculo entre los territorios atlánticos, fuente de riquezas, pero también es un espacio frágil que debe protegerse y en donde se busca promover un modelo de desarrollo sostenible.

Ilustración 145. Logotipo del Arco Atlántico



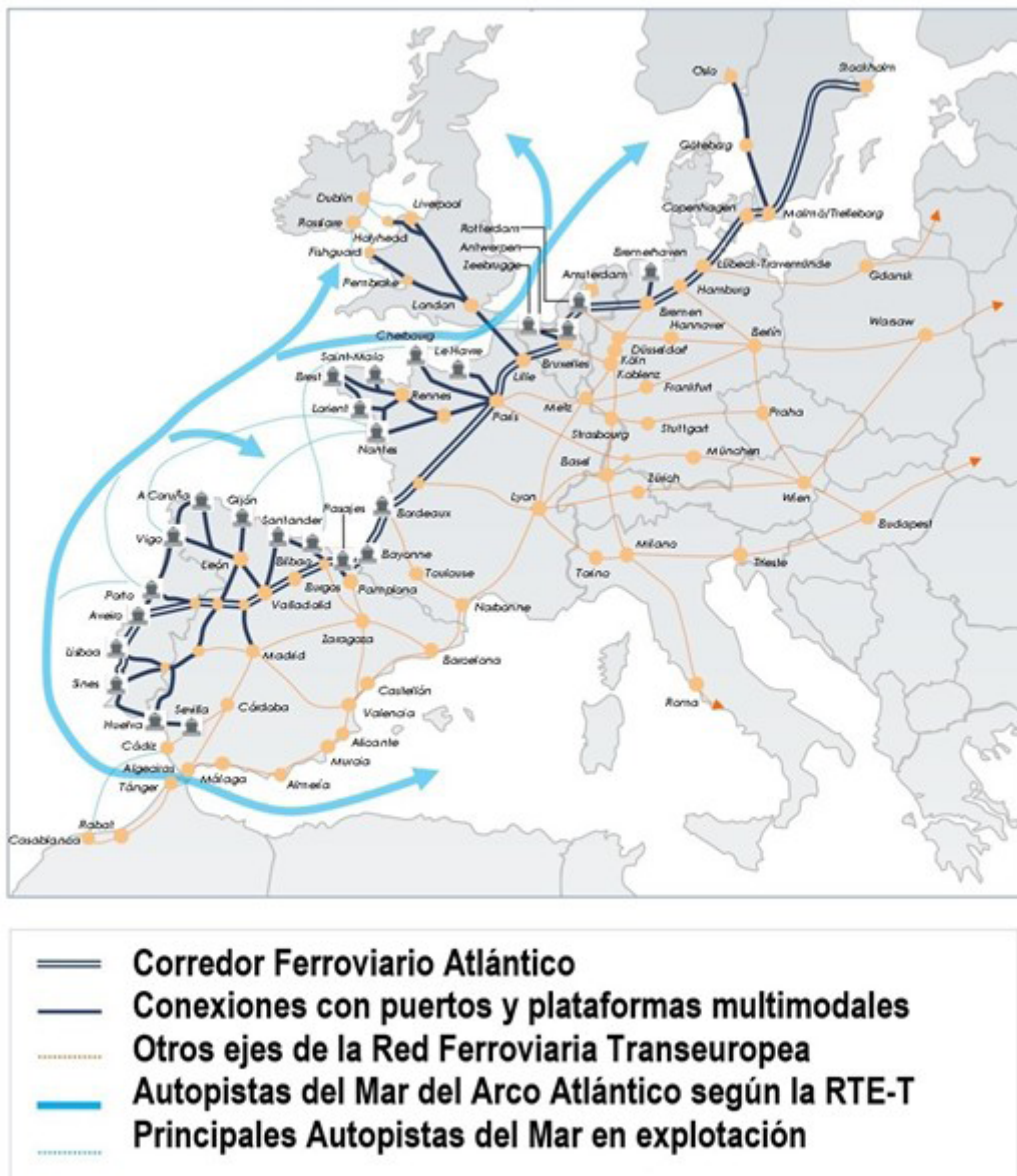
Fuente: Atlantic Arc Commission. <https://cpmr-atlantic.org/>
consultada el 12/01/2022.

Otro componente es una red urbana continua a lo largo de toda la costa, con múltiples puertos, de tercera categoría: puertos pequeños, que quedan fuera de las redes comerciales mundiales, y por elementos de interconexión entre ellos; de ahí la importancia de la accesibilidad y de la conectividad de los territorios.

En el año 2000, varias ciudades y redes urbanas atlánticas, constatando las dificultades intrínsecas de su área, decidieron institucionalizar esta fuerza común, a fin de garantizar prosperidad económica y el desarrollo sostenible de los territorios urbanos de los cinco países que estructuran la costa atlántica (Irlanda, el Reino Unido, Francia, España y Portugal). De este modo, en julio de 2000, en La Conferencia de las Villas del Arco Atlántico, celebrada en Rennes, nace la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico. Dentro de las políticas, la regeneración de espacios portuarios representa uno de los pilares, según sus Estatutos (2010). En la actualidad, se trabaja sobre cinco ámbitos: ciudades portuarias, accesibilidad, desarrollo urbano, desarrollo económico, cultura y patrimonio. Además busca fomentar las sinergias entre las ciudades miembros a fin de contribuir a la aparición de un espacio de solidaridad y el desarrollo de proyectos de cooperación.

Se plantea así la necesidad de gobernanza urbana, planeamiento y gestión. Por esa razón, las instituciones vascas y guipuzcoanas han creado unos escenarios de cooperación transfronteriza con las regiones de Aquitania y Navarra, con Hendaya y con el District B.A.B. (Eje Bayona-San Sebastián), según el Avance del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostialdea-Bajo Bidasoa (Gobierno Vasco y Diputación Foral de Gipuzkoa, 1995, p. 6) y en consonancia con la “Estrategia Territorial Europea-Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE” (Comisión Europea, 1999).

Ilustración 146. Corredor Ferroviario Atlántico de mercancías 2010.



Fuente (Gobierno Vasco, 2011)

Toda referencia a los problemas de gobernabilidad del puerto de Pasaia y de su relación con la ciudad y su entorno más amplio, exige contextualizarlos en la escala europea puesto que, los puertos desempeñan un papel fundamental dentro de la política comunitaria de transporte, en su condición de nodos esenciales para la formación del esquema de la red transeuropea de transportes, como lo evidencia la creación de la Plataforma logística Aquitaine-Euskadi (PLAE), de cooperación transfronteriza, [Ilustración 146](#), para promover el desarrollo de un corredor ferroviario de mercancías. Su creación se debe al impulso del Gobierno Vasco y a la complicidad y estrecha colaboración del Gobierno de Aquitania.

Por otra parte, existe una competición con los grandes puertos, como Algeciras, Barcelona y Valencia en el mediterráneo español o, a nivel europeo, Rotterdam, L'Havre, Amberes o Londres, que centralizan la mayor parte del tráfico; Bilbao, Vigo o Leixões compiten desde una posición secundaria por captar pequeñas proporciones del tráfico internacional. Las nuevas condiciones están comportando que los puertos mejor preparados y situados puedan ampliar considerablemente sus ámbitos de captación y de distribución de cargas a escala europea sin o con menos condicionantes de carácter político y de reserva a sus transportes nacionales.

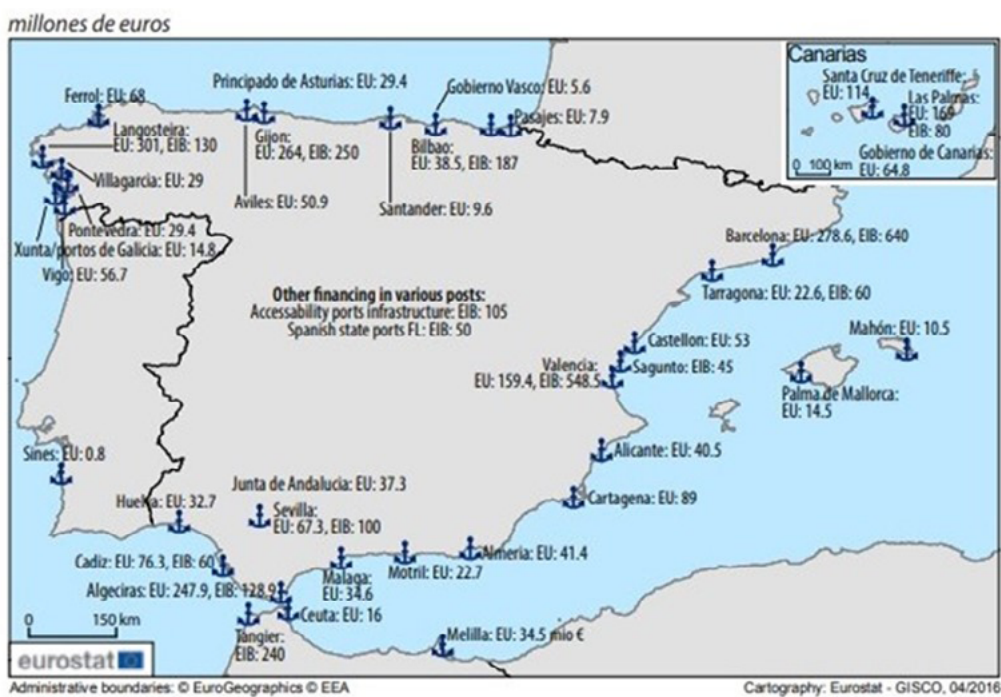
1.1. Un sistema portuario con plataformas logísticas

España tiene uno de los litorales más extensos de Europa (8.000 km). Su ubicación geográfica, la más cercana al eje de una de las principales rutas marítimas del mundo, refuerza su posición como zona estratégica en el transporte marítimo internacional y plataforma logística al Sur de Europa. El sistema portuario público español incluye 46 puertos de interés general, [Ilustración 147](#), gestionados por 28 autoridades portuarias, cuyas inversiones, coordinación y eficiencia son supervisadas y gestionadas por un organismo gubernamental, Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento, que se encarga de la aplicación de la política portuaria del Gobierno. España es el país que más fondos de la UE ha invertido en sus puertos (casi el 40 % de la cantidad total de la UE)(Tribunal de cuentas europeo, 2016, p. 79). La Unión Europea apunta claramente a un sistema de puertos europeos con unas características, normas de gestión y de participación más abiertas y unas normas económicas más homogéneas para facilitar la competencia a escala continental, todo lo cual tendrá importantes impactos a largo plazo en la organización y gestión de los servicios portuarios.

Una de las características que presentan los puertos es la importancia de contar con Zonas de Actividades Logísticas (ZAL), que aportan valor añadido a la manipulación de mercancías y a la organización de los transportes. Los puertos, sus terminales y almacenes van aplicando progresivamente más y mejores técnicas logísticas a los nuevos flujos de mercancías. Pero la realización

de las nuevas y más diversas actividades logísticas requiere grandes áreas y polígonos, que en general, se sitúen fuera de las zonas portuarias dedicadas preferentemente a la carga, descarga y almacenamiento de los productos. Y estas áreas, incentivan la creación de más actividades logísticas en su proximidad, promoviendo así su difusión en el territorio (Alemany, 2002, p. 282), como se puede visualizar en los mapas realizados, y el consiguiente endurecimiento de la bahía, ver Anexo. En nuestro caso, el eje más importante que se maneja es la plataforma intermodal de Lezo-Gaintxurizketa que ha sido calificado como “estratégico” en el Plan Territorial Parcial Donostialdea-Bidasoa. Esta se configura como un espacio de apoyo a la actividad portuaria (con independencia de que se construya o no la dársena exterior), posibilitando el intercambio de mercancías con el ferrocarril y la carretera. Propuesta que ha sido firmada por el Ministerio de Fomento y Francia el 6/05/2011, cumpliendo el protocolo para desarrollar dicho plan¹⁷⁰.

Ilustración 147. Principales características de los sistemas portuarios y apoyo financiero de la UE y el BEI a las zonas portuarias fiscalizadas (período 2000-2013)



Fuente: Tribunal de cuentas europeo (2016, p. 79).

170 Elemento que se hizo esperar también y que podemos observar en este link su firma hacia 2019: <https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/-/noticia/2019/el-gobierno-autoriza-la-firma-del-protocolo-para-el-desarrollo-de-la-terminal-intermodal-y-logistica-de-lezo-consejo-de-gobierno-12-11-2019/> consultada el 12/01/2022.

1.2. Impulso del Transporte Marítimo de Corta Distancia

Desde la Comisión Europea (2002), se resalta la idea de que el transporte marítimo es uno de los mayores desafíos para las regiones atlánticas, debido a que se encuentra mal integrados en la red de transporte combinado europeo (carreteras, ferroviarias) o intermodal. En esta línea, el informe Espacio Atlántico, cooperación transnacional 2007-2013 (Comisión Europea, 2007) promueve el desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) y la autopista marítima del Oeste de Europa, es uno de los cuatro pasillos designados por la Unión Europea (que va desde Portugal y España, por el Arco Atlántico, al Mar del Norte y el mar de Irlanda) y engloba las cadenas logísticas intermodales que permiten la unión de estas vías marítimas con redes terrestres competitivas. Las plataformas logísticas revisten, por tanto, una importancia estratégica y la cooperación entre los puertos y la capacidad de todos los agentes implicados es, más que nunca, una prioridad.

El transporte marítimo de corta distancia se define en la declaración de Nápoles de Julio de 2003, como “el segmento marítimo que conecta dos puertos (o cualquier combinación de puertos como un grupo de los segmentos mencionados) interconectados a su vez con redes transeuropeas y corredores intermodales, que salvaguardando la cohesión social, conforman un sistema intermodal eficiente en donde las mercancías se transfieren rápidamente entre diferentes modos de transporte a través de la optimización de las operaciones portuarias, superando barreras naturales y áreas sensibles, así como otros obstáculos geográficos”.

Según esta declaración, el *Short Sea Shipping* es el que se realiza en un ámbito continental, por contraposición al que se realiza entre continentes alejados entre sí, denominado intercontinental, transoceánico o *deep sea*; y que preferentemente une puertos situados en un territorio concreto. En nuestra entrevista con Pilar Tejo¹⁷¹, esta deja entrever la importancia de este TMCD comentando lo siguiente: “la definición legal comprende el Transporte marítimo de mercancías y pasajeros entre puertos situados en territorio de la Unión Europea, o entre esos puertos y los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa. Y, desde el punto de vista práctico se da cuando los servicios regulares de transporte marítimo de carga y/o pasajeros en tráficos en los que existe una alternativa de transporte terrestre puro”.

Es de destacar el interés de empresarios y agentes vascos que hacia 2003, en el programa comunitario Interreg III B, buscaban promover la creación de nuevas líneas navieras de cabotaje en el Espacio Atlántico y fomentar las líneas existentes, denominada línea Eje AM-3. Norte de la Península Ibérica-Europa central atlántica, con Zeebrugge-Bilbao; Amberes-Gijón y Ambe-

171 Entrevista realizada en mayo de 2020. Directora de TEIRLOG INGENIERÍA y de la Asociación Española para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC, Madrid. España).

res-Pasaia¹⁷², [Tabla 61](#). Las mercancías transportadas son variadas, desde bobinas, papel, graneles líquidos o sólidos, coches o vagones de tren (N. Rodríguez et al., 2014).

La competitividad del transporte marítimo de corta distancia se ve favorecida por factores como la existencia de cuellos de botella en los pasos fronterizos, como Biriadou, entre Francia y España en el País Vasco y Aquitania o en las carreteras como la AP8 o la N-1, los altos costos de inversión en carreteras, o el peaje, pero en otro orden de ideas, hay factores que pueden debilitar el desarrollo futuro, debido a la calidad del servicio inferior a la del modo de transporte por carretera, la falta de terminales portuarias adaptadas a este tipo de servicios, o la cantidad de procedimientos aduaneros a resolver.

Tabla 61. Directorio de empresas que realizan transporte Marítimo de Corta Distancia (TCMD) 2018

Consignatario	Ruta	Frecuencia
Agencia Marítima Algeposa	Bélgica	7 escalas mensuales
Agencia Marítima Algeposa	Suecia/Finlandia/Noruega	4 escalas mensuales
Artaza Pasaia, S. A.	Lituania	1 escala mensual
Sobrinos de M. Cámara, S. A.	Rotterdam/Duisburg	5 escalas mensuales
Toro y Betolaza	Suecia/Finlandia	2 escalas mensuales
U.E.C.C. Ibérica, S. L.	Portbury	1 escala semanal
	Zeebrugge/Southampton/Santander	1 escala semanal
	Rotterdam/Zeebrugge/Santander	1 escala semanal
	Zeebrugge/Southampton/Le Havre	1 escala semanal

Fuente: Elaboración propia a partir de la Memoria del puerto 2019 (Autoridad Portuaria de Pasaia, 2018)

1.3. Una gobernanza renovada, multisectorial y multinivel

Gracias a los sucesivos programas europeos Atlantis, Interreg IIC, Interreg IIIB, e Interreg IVB, Interreg VB-Espacio atlántico, va estructurándose paulatinamente una red de actores, incrementándose las oportunidades de cooperación. Los proyectos aumentan en calidad y en cantidad, y se incrementa la participación de los actores. Pero se hace evidente una falta de coordinación entre las escalas de gobierno, no solo a nivel nacional sino también a escala atlántica, impidiendo tratar con eficacia las problemáticas de índole transnacional.

La importancia que tienen las ciudades atlánticas dentro de la política marítima europea se tiene en cuenta debido a que Lisboa acoge la Agencia Europea de Seguridad Marítima, Vigo la de Pes-

¹⁷² La naviera TKN Shipping Line ha incorporado un segundo barco a la ruta de transporte de contenedores que navega entre Pasaia (España) y Amberes (Bélgica) desde el viernes 10 de junio de 2016.

ca y la autopista del mar pionera es Gijón-Saint Nazaire. El entorno de mercado para el comercio marítimo ha cambiado considerablemente en estos últimos años. La globalización, la deslocalización y el crecimiento sin precedentes del tráfico de contenedores han provocado cambios en el transporte marítimo y las cadenas logísticas. La recesión económica mundial de 2008-2009 también ha tenido un impacto en los puertos y en los sectores marítimos¹⁷³. La mayoría de los puertos y armadores han experimentado una disminución de los volúmenes de carga o rendimiento.

Esta adaptación local al entorno global provoca una creciente competencia entre las economías regionales y locales y en esta carrera competitiva hay regiones que pierden y regiones que ganan (Lipietz y Benko, 2000). Por lo tanto, la globalización incorpora dinámicas de potencialidad local y regional para aquellas regiones bien posicionadas en las cadenas de producción globales y adaptadas a la economía del conocimiento. Pero, al mismo tiempo, genera procesos de exclusión de regiones y economías donde los sistemas locales de producción son destruidos o no consiguen incorporarse adecuadamente en la nueva división internacional del trabajo. El desempleo, la desestructuración productiva y social, el empobrecimiento son consustanciales a esos procesos. La crítica a la globalización que realizan algunas escuelas tiene más que ver con la marginación de ciertos territorios del proceso de globalización que con un rechazo a la exclusión social y al paradigma del desarrollo. Esta formulación global-local de arriba abajo no es la única posible ni deseable a la hora de afrontar la dinámica global por parte de los territorios (Zurbano et al., 2014, p. 15). En nuestros días, más que nunca, lo global explica lo local y lo local explica lo global, de ahí la oportunidad del término “glocal” acuñada por Benko (Benko y Strohmayer, 1997) para referirse a esas interrelaciones sin las que no podría entenderse nada de lo que está sucediendo en nuestro mundo.

En el desarrollo siguiente, es importante poner de manifiesto el Análisis DAFO, que pone en evidencia los elementos que se tratarán como síntesis de este apartado y remarcamos la importancia que tiene el paisaje, la identidad cultural y el patrimonio como propuesta de desarrollo, junto a los elementos como el crecimiento azul y las iniciativas relacionadas con la especialización marítima: turismo, acuicultura, industria náutica y naval, energías renovables o biotecnologías, temas que se ha tenido conocimiento de que se abordan en el Plan estratégico comarcal 2017-2025 Oarsoaldea (IKEI, 2018) y que vienen enmarcados con motivo de la firma en junio de 2008, por los alcaldes y presidentes de redes que conforman la asociación del Arco Atlántico en la IX Asamblea general¹⁷⁴ y en relación a procesos de planificación de las zonas marinas y costeras (Directiva Marco Sobre La Estrategia Marina, 2008).

173 Ejemplo de ello se puede observar el documento sobre cómo han influido los contenedores y el Short sea shipping en Europa: (Buck Consultants International, 2009).

174 Carta atlántica de San Sebastián por un desarrollo urbano sostenible (Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico, 2008).

En estas circunstancias, la actividad económica localizada en los puertos de las ciudades del Arco Atlántico está condicionada por la liberalización e internacionalización de la economía, por las estrategias económicas de los grandes operadores marítimos, pero también por las estrategias propias de las Autoridades Portuarias y de las ciudades en las que se sitúan y ejemplo de ello lo observamos en el puerto de Pasaia. Otros factores que se deben tener en cuenta son el declive industrial en zonas donde antes florecían las industrias pesadas, la necesaria reordenación de los suelos portuarios, los cambios producidos en el transporte marítimo y el desarrollo de la logística. Sin embargo, desde un punto de vista urbano, son la lucha contra el cambio climático y la defensa del desarrollo sostenible los factores fundamentales que determinan la reorientación de las relaciones puerto-ciudad (Guirao Espineira, y Montoiro Salvado, 2011, p. 4).

1.4. Análisis DAFO y nuevos retos

A pesar de su diversidad, las ciudades del Arco Atlántico¹⁷⁵ deben enfrentar los mismos desafíos, ya sean de carácter económico, social, cultural o medioambiental¹⁷⁶:

Debilidades

- Situación periférica parcial del espacio atlántico en la UE ampliada.
- El área muestra un fuerte gradiente Norte-Sur, con disparidades regionales claramente evidenciadas en aspectos de demografía, accesibilidad, educación superior, abandono escolar prematuro, desarrollo económico, competitividad (índice RCI) y desempeño regional de innovación, participación en los sitios NATURA 2000 y capacidad de adaptación al cambio climático.
- El territorio atlántico también presenta fuertes diferencias en términos de economía, enlaces limitados y tendencias demográficas entre las zonas costeras e interiores.
- Menores niveles de competitividad del Espacio Atlántico con respecto al resto de Europa occidental.
- Niveles relativamente bajos de innovación en una serie de sectores económicos tradicionales con un alto potencial para traer crecimiento y empleos.
- Inversión estancada o decreciente en I + D + i, explicada en parte por la severa crisis económica y la crisis crediticia, bajo nivel de solicitud de patentes que muestra un nivel limitado en actividades de innovación y tecnología.
- El cambio climático aumenta la vulnerabilidad del medio ambiente y de las zonas costeras

175 El documento (Comisión Arco Atlántico, 2010), tiene una serie de mapas sobre los municipios, las energías marinas, transporte y accesibilidad, medio ambiente y cambio climático, investigación, innovación y formación, el sector de la pesca, del Arco Atlántico muy interesante.

176 Tomado de Espacio Atlántico 2014-2020, versión 3 aprobada el 19 de diciembre de 2018 (Comisión Europea, 2018, pp. 22-24).

agravado por el impacto de la contaminación, derivada de actividades industriales, transporte, nuevos patrones de producción y consumo, y otras características socioculturales, institucionales y barreras tecnológicas.

- Limitada explotación del potencial relacionado con las energías renovables offshore.
- Urbanización desequilibrada en la zona, con una mayor concentración a lo largo de la costa.
- Escasez de mano de obra cualificada, especialmente para ciertos sectores de la industria marítima.

Amenazas

- Crisis económica, restricciones presupuestarias y crisis crediticia.
- Riesgo de una mayor división Norte-Sur debido a la crisis económica y financiera;
- Fuerte competencia de los principales puertos fuera del Área Atlántica.
- Riesgos potenciales tecnológicos, ambientales, sociales y legales relacionados con el desarrollo de tecnologías de crecimiento azul.
- Alta exposición a los efectos del cambio climático, como la erosión costera, la eutrofización del Océano, sumersión y estrés hídrico.
- Riesgo de accidentes relacionados con actividades económicas marítimas (naufragios, derrames de hidrocarburos).
- Aumento de los niveles de despoblación en ciertas áreas de los territorios atlánticos.

Fortalezas

- Una de las tradiciones de cooperación más antiguas de Europa.
- Redes sólidas entre actores relevantes del Área Atlántica que trabajan juntos por más de dos décadas.
- Dimensión marítima de la economía atlántica creando un “punto de venta único” del área, con una fuerte tradición de industrias marítimas (construcción naval, acuicultura, pesca, puertos, etc.).
- Fuerte dinamismo de varias áreas urbanas metropolitanas y polos de crecimiento actuando como impulsores del crecimiento y empleo.
- Ambiente bien conservado en áreas rurales, calidad de paisaje natural, rica biodiversidad, el agua y la calidad del aire son activos del área.
- Una fuerte identidad cultural y patrimonio en el Área Atlántica que hacen el área atractiva para los visitantes y turistas.
- El potencial del viento y la energía de las olas son piedras angulares en la construcción de una economía competitiva de bajo carbono.
- Estructuras de trabajo bien establecidas entre las ciudades portuarias.
- Existencia de una amplia gama de polos de investigación y centros de excelencia (incluso en investigación marítima).

Oportunidades

- Posible papel como una “Puerta de entrada a Europa Occidental”.
- El potencial del transporte marítimo aún debe desarrollarse en toda su extensión.
- Una fuerte agenda política europea sobre el crecimiento azul y las iniciativas relacionadas con la cuenca marina.
- Diferentes patrones territoriales de innovación en diferentes partes proporcionan una oportunidad para sinergias entre regiones con diferentes perfiles de innovación que pueden fortalecerse para explotar mejor las complementariedades.
- Potencial de crecimiento de la economía azul y especialización marítima: turismo costero, acuicultura, industria náutica y naval, energías renovables en alta mar, eólica, de olas, mareas y corrientes marinas, energía térmica oceánica, etc., siendo el Área Atlántica la segunda transnacional principal de energía eólica en Europa, y casi todo el territorio ofrece oportunidades para promover la energía de las olas, aunque actualmente es bastante desafiante.
- Posibilidad de seguir explotando el modelo de economía verde aprovechando los recursos naturales.
- Potencial para aumentar los efectos derivados del sector turístico.
- Posible papel clave de las áreas metropolitanas del Atlántico y los polos de crecimiento (incluidos los puertos y ciudades) en la internacionalización y el atractivo de la economía atlántica.
- Oportunidad de desarrollar un área dinámica mediante el fortalecimiento de las redes y enlaces urbanos entre tierra y mar.

Las ciudades portuarias del Arco Atlántico desarrollan actualmente nuevos sectores económicos marítimos sostenibles, basados sobre polos de investigación y desarrollo de tecnologías marítimas, que fomentan el crecimiento y el empleo¹⁷⁷. Se han convertido en lugares emblemáticos de reconquista urbana, apoyándose sobre la renovación de los “frentes de mar”. Impregnado de historia marítima y portuaria, el patrimonio cultural de las ciudades del Arco Atlántico como un factor de desarrollo local sostenible. Este constituye un importante elemento de contenido tanto para la industria del turismo como para la cultura (Grupo de Trabajo de las Ciudades Portuarias Atlánticas, 2012). Elemento que refuerza nuestra propuesta de tesis.

En el marco de la elaboración de un Plan de acción para la Estrategia Atlántica, las ciudades portuarias destacan la necesidad de promover un enfoque integrado para el puerto en sus múltiples funciones, con el fin de potenciar el tejido productivo de las ciudades portuarias, de forma sostenible y complementaria con su hinterland. Contribuir a los procesos de ordenación del espacio marítimo y realizar una Gestión Integrada de las Zonas Costeras (GIZC). Herramientas

¹⁷⁷ (Directiva Marco Sobre La Estrategia Marina, 2008).

como “Crecimiento Azul” de especialización marítima lanzadas dentro del nuevo programa de Investigación e Innovación “Horizonte 2020” y la existencia, por primera vez, de un presupuesto específico para la política marítima integrada (PMI) dentro del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) u otros enfoques integrados, muestra el potencial de crecimiento, importante para mejorar la toma de decisiones, proporcionando un marco para el arbitraje entre las actividades humanas en competencia y la gestión de su impacto en el ambiente marino.

Ese tipo de planteamiento con respecto a la gestión de los océanos y a la gobernanza marítima se ha desarrollado dentro de la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y la iniciativa “Europa 2020. Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador” (Comisión Europea, 2010). Pero la presente Directiva marco no afecta a la competencia de los Estados miembros en materia de ordenación territorial.

A nivel del País Vasco, con motivo de la Declaración Bilbao (*Declaración final Bilbao 2015: Mensajes de las Regiones atlánticas sobre el futuro del Arco Atlántico*, 2015), la comarca de San Sebastián (Donostialdea) constituye una pieza clave en el conjunto de la región urbana de Gipuzkoa. Al mismo tiempo, es necesario salvaguardar para las generaciones futuras la estabilidad medioambiental y ecológica del mayor y más importante ecosistema europeo (Comisión Europea, 2018).

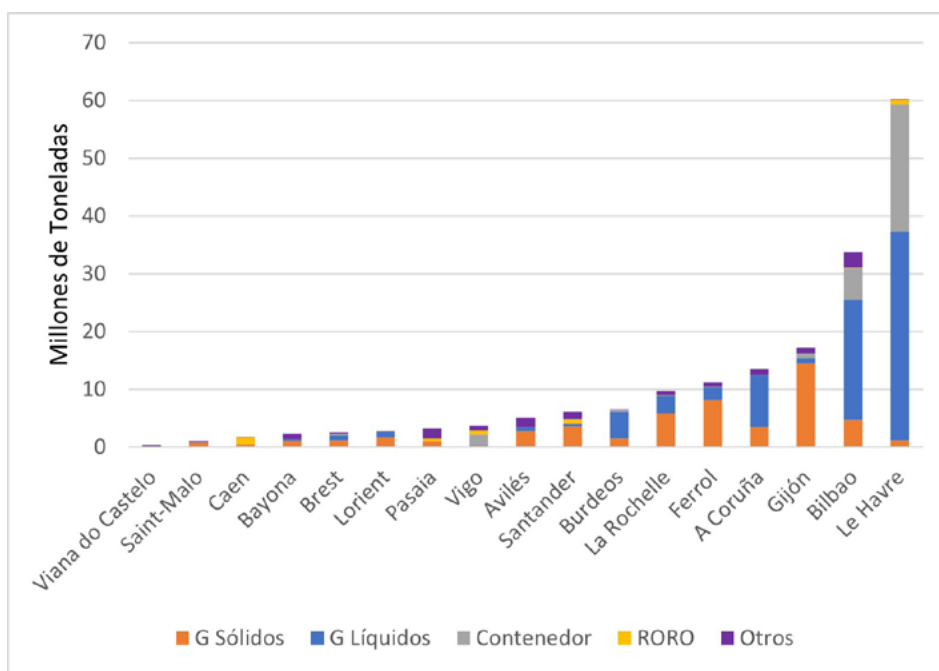
Elementos, normativas y planteamientos que tienen que estar presentes en las estrategias portuarias y que forman parte de una política marítima integrada en común (PMI), con un carácter más verde, un uso eficaz de los recursos y el desarrollo de una identidad marítima cultural con la participación de las comunidades locales; por tanto, si no se tiene esto presente, como se ha puesto de manifiesto en esta tesis, genera conflicto. Hago un llamamiento a que deben ser colocadas en el centro de atención, político, portuario y de todos los niveles de actuación.

1.5. Comparativa entre diversos puertos de la fachada Norte del Arco Atlántico

Teniendo en cuenta el Plan Estratégico del Puerto de Pasaia 2015-2025 (Teirlog Ingeniería, 2015a), se ha realizado un análisis de los puertos estatales correspondientes al Golfo de Bizkaia. Dentro del entorno competitivo del Puerto de Pasaia, los puertos de mayor envergadura y con mayor actividad son el Puerto de Gijón (con gran volumen de tráfico de graneles sólidos), el Puerto de Bilbao (con elevado volumen de tráfico de mercancía general no contenerizada, contenedores y graneles líquidos), y el Puerto de Burdeos (con elevada actividad en tráfico de graneles líquidos). Dentro de este grupo de puertos, el Puerto de Bilbao es el que mayor volumen de tráfico de contenedores tiene, ver [Gráfico 43](#), con mucha diferencia respecto al Puerto de Pasaia y al resto de

puertos competidores, siendo el volumen de tráfico de contenedores en todos ellos minoritario o inexistente en la actualidad. Es importante poder observar el papel que juega el puerto de Pasaia, en relación con los demás puertos, que propicia la idea de poder generar una gobernanza común como una sola cuenta de explotación portuaria, entre los puertos pequeños como Bayona y Pasaia junto a Bilbao en una misma infraestructura portuaria.

Gráfico 43. Tráfico 2019 de puertos del Arco Atlántico



Fuente: Elaboración propia. Datos suministrados por Eurostat, en millones de toneladas.

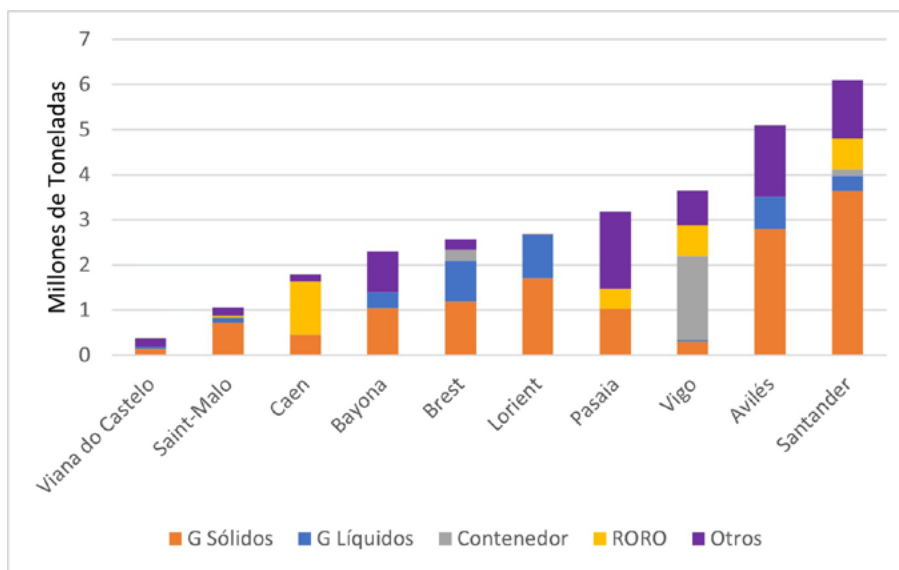
Algunos autores, como López-Bermúdez et al. (2020), sostienen que los puertos con alta especialización, pero de menor volumen de carga, como es nuestro caso, perderían visibilidad y podrían perjudicar la especialización el territorio. En este sentido, el caso de Pasaia se inscribe en la misma lógica de desarrollo y adaptación que los demás puertos de la fachada atlántica. Hasta los años 1970, todos ellos trataron de consolidar su posición comercial equipando y endureciendo el frente litoral. La llegada del contenedor primero, luego la crisis del petróleo y por fin la masificación de los años 1980 en la lógica del «toyotismo», provocaron efectos de polarización portuaria, al origen de la jerarquía actual, que se puede considerar como organizada entre puertos mayores, puertos secundarios y puertos en crisis. Es en esta última categoría donde hay que situar a Pasaia, así como otros puertos de la fachada atlántica, cuya perspectiva, siguiendo el ejemplo del Puerto de Rochefort, del Sables d'Olonnes o de Lorient en Francia, es hoy más una cuestión de supervivencia que de desarrollo. Lejos de estar condenados, estos puertos pueden representar oportunidades en el marco de una visión territorial renovada en un momento de necesaria transición eco-

lógica: buscando una promoción de circuitos cortos por ejemplo o de mitigación de flujos, para remediar el proceso de concentración de las molestias industriales en el medio litoral, [Mapa 70](#).

Como se puede observar en el [Gráfico 44](#), Bayona y Pasaia presentan tráficos de graneles sólidos y mercancía general no contenerizada. Pero es primordial trabajar en las cuestiones tanto a nivel regional, como también de normativas, para no vulnerar las leyes del mercado y la competencia. Principalmente cuando se habla de Cooperación y la Competición, se puede utilizar un neologismo “coopetición” o “coopetencia”, que es la colaboración oportunista entre diferentes actores económicos que son además competidores.

Es una mezcla o una fusión entre dos palabras, competición (conurrencia) y cooperación, esta noción fue popularizada por dos autores estadounidenses en el año 1996: Adam M. Brandenburger y Barry J. Nalebuff. Esta noción pretende generar ambientes o condiciones propicias para el desarrollo cultural, económico, político de los pueblos al margen de las creencias, convicciones dogmáticas, políticas, étnicas, con el único propósito de mejorar las condiciones y promover el mejor uso o aprovechamiento de los recursos naturales, humanos y sociales, en la búsqueda de un bien superior y colectivo; es un juego, un juego social: quien más aporta, es quien más reconocimiento y valor obtiene. En la realidad es muy difícil de alcanzar, se plantea así una utopía portuaria, por generar tráficos por su propia cuenta. Lo mejor es la fusión de los puertos, como los que quieren realizar las autoridades portuarias de Antwerpen (Amberes) y Zeebrugge (Brujas), dos de los cuatro puertos marítimos de la región belga de Flandes, los cuales estaban por iniciar las negociaciones para una posible fusión por etapas, pero a fines de 2018, presentaron la dimisión, debido a que demasiados elementos complicaban una fusión¹⁷⁸. Otros puertos se han fusionado, que han creado una región portuaria más fuerte, con más cooperación entre los puertos de Flushing, Terneuzen y Gante, forman el North Sea Port (creado en 2017), oficialmente el puerto más grande de Europa.

178 <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/flandre/les-ports-d-anvers-et-de-zeebrugge-ne-fusionne-ront-pas/10157744.html> consultada el 12/01/2022.

Gráfico 44. Tráfico de puertos menores a 7 millones de toneladas 2019

Fuente: Elaboración propia. Datos suministrados por Eurostat, en millones de toneladas

Así podrán planificar un futuro de manera más rápida y efectiva al enfocarse en cuestiones como la transición energética, la innovación y la digitalización.

La idea es un proceso de cooperación a través de la fusión de la oferta portuaria. Nuestra propuesta es una Coopetición entre eurorregiones; en este caso es una cooperación transfronteriza, entre la eurorregión de Nueva Aquitania, Euskadi y Navarra¹⁷⁹, para que la frontera ya no sea un obstáculo sino un recurso y una oportunidad para el desarrollo de territorios transfronterizos, buscando la cohesión territorial.

También otros ejemplos en Europa, lo encontramos en el “nuevo complejo portuario único” HAROPA (Puertos de París, Sena y Normandía)¹⁸⁰, es un grupo de interés económico que reúne los principales puertos marítimos de Le Havre (GPMH), Rouen (GPMR) y el Puerto Autónomo de París (PAP), el cual tendrá que integrarse colectivamente en la organización de los principales flujos de transporte marítimo internacional y en la implementación de cadenas logísticas eficientes e innovadoras. En conjunto es esencial para el desarrollo de la industria, las exportaciones y el atractivo de las regiones y el empleo, reforzar la eficiencia de los objetivos portuarios estratégicos, y ser un lugar para compartir experiencias y buenas prácticas. Busca también coordinar el diálogo con los diferentes actores, representantes portuarios, económicos, institucionales, asociativo y social, en el eje Sena (París-Normandía). HAROPA es el quinto complejo portuario del Norte de Europa, genera un tráfico marítimo y transporte fluvial anual de más de 120 millones de toneladas y sus actividades representan alrededor de 160.000 empleos.

179 <https://www.euroregion-naen.eu/> consultada el 12/01/2022.

180 <https://www.haropaports.com/fr> consultada el 12/01/2022.

Asimismo, otras medidas de cooperación como la ventanilla única marítima y portuaria (GUMP), se están realizando en Francia, la cual se hace obligatoria desde el 1 de junio de 2015 para todos sus puertos (46 puertos)¹⁸¹; se trata de un acuerdo establecido por medio de un reglamento europeo, la Directiva 2010/65, que requiere que los Estados miembros establezcan una ventanilla única para la transmisión de formalidades de informes de acuerdo con el principio de “díganos una vez”. Es un sistema de información que permite la entrada y transmisión de datos desmaterializados proporcionados por declarantes en los sistemas de información portuaria a los sistemas de información de las administraciones francesa y europea permitiendo la simplificación de la transmisión de las formalidades de notificación aplicables a los buques que entran y/o salen de los puertos de los Estados miembros. El GUMP garantiza así la transmisión de datos electrónicamente, en un formato estructurado, utilizable para el procesamiento informático. Su alcance abarca todas las actividades portuarias relacionadas con buques y mercancías, importación, exportación, tránsito y transbordo.

Un gran número de estudios portuarios en los últimos años se ha centrado en el análisis estratégico de los puertos mediante su productividad y eficiencia; este es el caso de (Cortés Rodríguez et al., 2018, p. 775), quien realiza una clasificación de los puertos españoles de interés general mediante técnicas de análisis multivariante: el análisis factorial y el análisis de conglomerados por medio de variables atendiendo al tráfico, infraestructura y compromiso de los puertos tanto a nivel medioambiental como con la ciudad.

De los puertos españoles posicionados en el Arco Atlántico, [Gráfico 43](#), Bilbao se caracteriza como un referente, en el ranking quinto de las Autoridades portuarias con mayor tráfico de contenedores en España. Además es importante por sus instalaciones ferroviarias, oleoductos y refinerías de petróleo ubicadas en el entorno portuario, siendo puerto de referencia de carga en graneles líquidos y sólidos para la costa del Cantábrico y puerta de entrada y salida de mercancías a la Meseta. Además cuenta con una planta regasificadora y un gasoducto que permite la circulación del gas con Francia y la interconexión entre ambos países. En importancia le sigue Gijón, por tener el mayor movimiento de graneles sólidos, seguido del puerto de Ferrol-San Cibrao. Por otra parte, el tráfico de pesca corresponde a Vigo, siendo el primer puerto español en descargas de pesca fresca¹⁸², seguido por el puerto de A Coruña; en contraposición, el puerto de Pasaia presenta resultados menores. Le sigue el puerto de Avilés, de acuerdo con las estadísticas publicadas por Puertos del Estado.

181 https://www.lantenne.com/Guichet-unique-portuaire-les-declarations-dematerialisees-se-deploient-en-France_a26955.html consultada el 12/01/2022.

182 Tanto en términos de cantidad como de calidad, hizo que durante el siglo pasado se ubicaran en el Puerto de Vigo los principales Centros de Investigación Pesquera y Oceánica de las distintas Administraciones Autonómicas, Centrales y Europeas.

Por su parte, López-Bermúdez et al. (2020), explican cómo los puertos españoles, debido a los cambios producidos por la Unión Europea, que han desarrollado el proyecto de la Red Transeuropea de transporte (RTE-T)(Comisión Europea, 2013), clasifica a los puertos como básicos o completos y España tiene que llevar a cabo esta modificación. A modo de discusión, ver [Gráfico 43](#) observamos puertos que pertenecen a la red troncal que manipulan más de 5 millones de toneladas al año: A Coruña, Bilbao, Gijón con mayor porcentaje medio de participación en el movimiento de carga y pertenecen al grupo Core; y se excluyen del listado a puertos como Avilés, Marín y Pontevedra, Pasaia, Villagarcía y Vigo, [Gráfico 44](#). Al proponer regiones económicas y mercados con altos niveles de sinergias y complementariedad, se regirán por la libre competencia pudiendo competir entre ellas; así quedarían la Fachada marítima Vasca, Asturiano-Cántabra y Gallega (Cerbán Jiménez y Ortí Llatas, 2015, p. 100). En cuanto a la carga solida a granel, Gijón, Ferrol-San Cibrao, Avilés y Santander tienen mayor importancia debido a la presencia de importantes industrias ubicadas cerca de los puertos. En relación con la carga líquida, Ferrol y A Coruña son los puertos más importantes de la fachada atlántica norte. En el caso de mercancía en general Pasaia y Vigo, son importantes a pesar del retroceso en los últimos años, ya que una parte importante de la carga general se ha trasladado al transporte de contenedores. Finalmente, la especialización de carga contenerizada es la mercancía con mayor valor agregado y; para nuestro caso, la más importante es Vigo.

2. La planificación oficial y sus propuestas para la renovación urbana y la regeneración de la bahía

2.1. Alcanzar una definición del problema

Las distintas propuestas de renovación ponen de manifiesto múltiples estrategias en cuanto al diseño y miradas paisajísticas diversas, con énfasis en edificios emblemáticos, paseos, el museo del mar, servicios de hostelería, un puerto deportivo, entre otros; en resumidas cuentas, múltiples propuestas y posibilidades que existen, pueden ser atractivas, ya que muestran el deseo de mejorar la ciudad y señalan los objetivos a alcanzar, aunque a veces no pasen de ser simple retórica, por la dificultad para gestionar y aplicar los consensos.

Respecto a las deficiencias, en cualquier proceso de investigación documental nos exponemos a problemas de fiabilidad de la información (Río, 2008, p. 73). Para evitar cualquier sesgo, se ha contrastado la información ofrecida por las distintas fuentes consultadas, con el uso de prensa escrita, legislación, informes técnicos y documentos públicos. Este proceso ha servido para complementar y contrastar la noticia buscando interpretaciones distintas de un mismo hecho, remitirse a datos antecedentes, contextualizar, explicar o interpretarlos, descodificar el lenguaje técnico, en definitiva, prepararlos para la divulgación a la audiencia (Pérez Curiel, 2004, p. 94). Otra deficiencia puede ser la “lógica del antecedente cercano”, dado que a la hora de la selección de noticias, los periodistas tienen tendencia a cubrir y reportar sucesos localizados en zonas donde previamente ya se han producido casos similares. “Los medios fabrican así para el gran público, que no está directamente comprometido, una presentación y una representación de los problemas que ponen el acento sobre lo extraordinario” (Champagne, 1999, p. 55).

El conflicto de la Bahía de Pasaia, de acuerdo con la tipología de conflictos que proponen algunos autores (Redorta, 2004, p. 133 y ss.), podríamos enmarcarlo en las siguientes tipologías: Es un conflicto de recursos escasos, debido a que el suelo es un limitante y no hay suficiente para todos; Es un conflicto estructural debido a que el problema es de tal magnitud que la solución requiere largo tiempo. En menor medida es un conflicto de expectativas, porque no se cumplió o se defraudó lo que uno esperaba del otro; Es un conflicto de intereses, ya que existe una contraposición; Y de poder también, como se observó en las intervenciones en el congreso de Euskal hiria entre la alcaldesa de Pasaia y el presidente del puerto (noviembre de 2013)¹⁸³.

183 <https://www.irekia.euskadi.eus/es/news/16928-250-expertos-participan-desde-este-lunes-xii-congreso-euskal-hiria-donostia-san-sebastian?track=1> consultada el 12/01/2022.

Traigo alusión a los temas que se ha tratado en el marco teórico, con relación a que los conflictos se originan en la “escasez de posiciones” y en la “escasez de recursos”. La primera es una condición por la cual un objeto no puede ocupar dos lugares al mismo tiempo, y la escasez de recursos es una condición en la cual el suministro de objetos deseados (o estados de cosas) es limitado. Por lo tanto, los valores mutuamente incompatibles, excluyentes u opuestos son características inevitables del conflicto. Asimismo, hay que recordar la concepción de por qué se origina un conflicto, la percepción sobre las posibilidades o alternativas para resolver el problema, el egocentrismo, centrarse en las posiciones y no en los intereses, la escalada irracional del conflicto, el enfoque de transformación de conflictos de Lederach como también el dilema del prisionero, acertijo clásico en la Teoría de Juegos.

En las disputas comunitarias complejas, como es nuestro caso, las partes pueden tener puntos de vista muy distintos acerca del modo en que debe describirse el conflicto. Negociar una definición común con las partes es una importante tarea previa a la negociación. Si el asunto ya ha polarizado a la comunidad, las definiciones del problema parecerán más bien soluciones. Una parte describirá el conflicto preguntando “¿Cómo pueden detenerse las obras junto al puerto?”; otra parte expresará la cuestión así: “¿Cómo pueden acelerarse las obras junto al puerto?”. Aquí el mediador puede redefinir el asunto como “¿Cuál debe ser el futuro del puerto?”. Esta definición permitirá a las partes discutir e integrar sus respectivos intereses en relación con el desarrollo, el ritmo de cambio, el carácter de la comunidad, las características que los ciudadanos quisieran ver preservadas, y otras opciones a la obra propuesta.

2.2. Análisis de las actuaciones y planes

La génesis se suscita como un conflicto de intereses entre los distintos actores intervinientes. Siguiendo las ideas internacionales cuyas experiencias fueron de éxito, en un primer momento (1994-1999), se busca atraer capital privado que pueda invertir en la bahía. Se pensó sobre todo en el márketing, en el mercado internacional, en hacer atractiva la ciudad para la inversión de capitales, pero no se supo aunar la preocupación por las políticas de desarrollo económico y de promoción económica, por un lado y la provisión de servicios para los habitantes de la ciudad, por otro.

Una segunda etapa (1999-2015), surge al plantearse el puerto exterior; de ahí que los problemas cambian de escala, con el consiguiente gasto de energías, conflictos e inversiones que no ha sido bien controlado o gestionado, y ha tenido consecuencias negativas. Principalmente, por tratarse de una propuesta especulativa, que consistía en vender suelo urbano e industrial para sufragar la necesidad de sacar el puerto al exterior, objetivo que, como pusimos de manifiesto, desde los años treinta tiene presente la Autoridad Portuaria, para poder seguir creciendo. Las influencias de

las ideas neoliberales difundidas acentuaron también las consecuencias negativas para la igualdad social, y surge una mayor defensa del medioambiente. Pero sobre todo el conflicto entre los ayuntamientos municipales y los diversos actores, pusieron de manifiesto la capacidad técnica para gobernar la ciudad, a partir de los años 1990 y generaron un deterioro en la relación puerto-ciudad.

Un punto importante que queremos remarcar, por el cual se dice que la planificación va por delante de las normas legislativas, es la necesidad de complementariedad, en este caso de los puertos de Bilbao, Pasaia y Bayona. Pensada como una gran oportunidad táctica, que busca adaptarse a la competencia a la que se ve sometida por otras regiones, pero que hoy en día, todavía el debate queda sin poder llevarse a cabo, principalmente, cuando se habla, en foros políticos o internacionales, de una denominada: Eurorregión Nueva-Aquitania, Euskadi, Navarra (NAEN)¹⁸⁴. Por otra parte, implica problemas de competencia a nivel estatal, poniendo en evidencia una característica del planeamiento, que es estático y no dinámico, que queda obsoleto en el momento de aprobarse; por lo tanto la normativa sobre la Ordenación del Territorio tiene que ser un instrumento flexible que permita la concertación administrativa a diferentes escalas para la toma de decisiones, de manera que aparece como un desafío para la gobernabilidad.

Un artículo escrito sobre este tema, por el entonces Consejero de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Sabin Intxaurreaga, puso de relieve un frente abierto por los promotores del Puerto Exterior («Intxaurreaga cuestiona el proyecto del puerto exterior de Pasaia», 2004). Según el análisis que realiza Antxon Lafont en su tesis, el autor recuerda uno de los principios fundamentales de la concepción, realización y control de toda obra de Ordenación del Territorio, sea cual sea su tipo. Intxaurreaga sostiene que: “ni todo desarrollo equivale a riqueza, ni todo crecimiento económico supone mejora de bienestar social y de la calidad de vida”. Por otra parte, cuestiona: “Pero un puerto no es un fin en sí mismo sino una infraestructura que sirve a la economía de un país, es decir, al desarrollo sostenible de ese país”. Y se pregunta: “¿debemos condicionar las carreteras de nuestro país y las nuevas vías ferroviarias a que sean el embudo que termina o nace en Pasaia?”. “¿Qué ganarán los pasaitarras con vivir junto a un puerto donde pasan millones de toneladas de todo tipo de productos con destino a toda la península?”. El artículo prepara el terreno a un debate, que el autor propone sobre tres puntos que se pueden resumir en tres necesidades: regeneración socioeconómica de la Bahía de Pasaia, ordenación de manera equilibrada de los recursos de suelo disponible y de los problemas ambientales creados por el transporte en nuestro país y combinación racional y sostenible de nuestra actividad portuaria. En pocas horas, partidarios del

184 Para un desarrollo de este tema es interesante el artículo de (López-Trigal y López-Fernández, 2021) el cual muestra los Instrumentos jurídicos-administrativos y Organizaciones para la cooperación transfronteriza que se realizaron en estos 30 años, pero que todavía no se llevan acuerdos y falta un programa tractor como lo pone de manifiesto en sus conclusiones.

desarrollo económico sostenible y no sostenible entraron en el terreno del litigio dialectico, típico de la sociedad política por la escasez de argumentos disponibles para debates de la Sociedad Civil (Lafont Mendizabal, 2014, p. 387).

Surgieron así las discusiones entre los distintos actores, por el hecho de no perder la importancia de un puerto para la provincia, utilizando dos fórmulas: a) Falta de productividad, a pesar de haberlo dejado estancado, situación que se puede ver en el [Gráfico 35](#), sobre tráfico; se ha demostrado que solamente utiliza una parte del total de su superficie, justificando la necesidad de sacarlo al exterior, observando un problema de sobredimensionamiento; es por ello que, más adelante, una vez pasada la fiebre y aparcado el proyecto, una tesis proponía la remodelación del puerto interior (Oliveira Bravo, 2012). b) Operación económica, el espacio del puerto actual, en el centro de la bahía, se liberaría, se vendería el terreno a las inmobiliarias y con ese dinero y otros muchos millones se construiría un nuevo puerto, fórmula que se ha repetido principalmente en periodos de bonanza hasta el año 2007 en el cual se han construido varios puertos exteriores en Galicia y Asturias, que ahora no pueden justificar su existencia.

En este apartado se puede observar cómo, en la práctica, los resultados concretos van a poder mostrar ejemplos a la teoría, por lo tanto, esta investigación es el resultado de una acción racional que relaciona los objetivos con los medios. La teoría, los conceptos que utilizamos, nos permiten tanto comprender como interpretar la realidad externa. Los datos, los indicadores, nos permiten comprender la realidad si van acompañados de conceptos claros, que permitan esclarecer las interacciones entre la realidad social, para que sean susceptibles de transformación y cambio. Como ya se ha comentado en el marco teórico, la realidad no existe en sí misma, existe en tanto que es percibida e interpretada por conceptos y teorías. Los pensamientos sin datos, sin contenidos, son vacíos; los datos, las intuiciones sin conceptos son ciegas, nos diría Kant.

Pues bien, al prestar atención a los datos cualitativos, la influencia de las fuerzas locales genera la continua expansión territorial de las ciudades, por medio del crecimiento de la población, la inmigración, la industrialización, y surgen espacios urbanos discontinuos, descentralizados y policéntricos que promueven nuevos entornos metropolitanos. En todo esto, las fuerzas globales influyen y alimentan este proceso. Por otra parte, y curiosamente, se está produciendo en paralelo una explosión de las ciudades intermedias, así como una fusión del desarrollo urbano y regional en el que las distinciones entre lo que es urbano y rural se han vuelto difusas a medida que las ciudades se expanden a lo largo de corredores de comunicación, como en este caso la antigua nacional-1 y el ferrocarril a su paso por Jaizkibel, y se producen cambios funcionales y de ocupación, ver [Ilustración 30](#). Esa razón es la que explica la posición del puerto, cuya dinámica tiende por un lado a ser conservadora, traducida como no ceder terreno; por otro lado, hay una dinámica opuesta y expansiva de uso de los baldíos portuarios para alcanzar los objetivos de crecimiento.

Otra cuestión fundamental entre el puerto y la ciudad es poder afrontar el movimiento continuo de camiones que atraviesan la ciudad, las nuevas estrategias de movilidad, la transición energética, introducir criterios de ahorro energético y de uso inteligente de los recursos en la gestión de las zonas urbanas y portuarias; en cuanto a la vivienda, que puedan ser restauradas las que tienen problemas por su antigüedad o que sean asequibles; por otra parte, la nueva revolución tecnológica (que está cambiando la naturaleza del trabajo y la forma de gestionar el puerto), en estos tiempos de pandemia, se hacen más evidentes, los cambios que los municipios necesitan; el desarrollo de infraestructuras verdes, el diseño de espacios públicos seguros y saludables, el acceso de la ciudadanía a los servicios sociales básicos, buscando garantizar la calidad de los espacios públicos y de las zonas verdes. Sin embargo, las soluciones a estos retos y dilemas no pueden plantearse al margen de la cuestión de la gobernanza, tiene que primar la cooperación, la coherencia, la apertura de información y la responsabilidad de las políticas públicas, [Gráfico 3](#); por lo tanto, la gobernanza es entendida como un modo de gobernación que prioriza la gestión de la interdependencia entre actores para gestionar políticas públicas en la ciudad. En este territorio, la pluralidad de los actores que intervienen, con intereses diversos, cuestiona los enfoques tradicionales de gobernanza multinivel vertical y horizontal, y nos obligan a replantearnos los modelos como se venían entendiendo hasta ahora.

El análisis de los datos evidencia el vacío existente en relación con la gobernanza. Por una parte el liderazgo y la voluntad política, que quieran hacer propuestas de desarrollo claramente atrevidas que vayan más allá de los intereses partidistas y los equilibrios de poder. Una visión estratégica territorial a medio y largo plazo de cómo se quiere configurar el espacio en todas sus dimensiones: el marco jurídico e institucional definiendo las distintas competencias otorgadas, los ámbitos de actuación, los instrumentos legales y prácticos para poder implementar las competencias reconocidas, las capacidades técnicas y financieras para poder desarrollar e implementar las políticas y los servicios públicos. Por último, la incorporación de la ciudadanía a los procesos de toma de decisiones, a la organización de la ciudad y a la gestión de los problemas ambientales, para que dicha gobernanza responda a las necesidades reales de la sociedad y sitúe a la ciudadanía y la mejora de su calidad de vida en el centro de las decisiones.

Desde el punto de vista financiero, a principios del año 2000, existe una necesidad de modernización del negocio portuario, pero se exige a las Autoridades Portuarias, que sean autosuficientes económicamente, teniendo especial importancia la mayor participación privada. Como estrategia, la obtención de recursos financieros se pensaba realizar a través de la enajenación de activos, suelo fundamentalmente, que la Autoridad Portuaria, tras la correspondiente desafectación del dominio público, lo convierta en bien patrimonial y lo enajene (Asmatu, 2009). Por su parte, la plataforma ciudadana Trintxerpe XXI propone potenciar lo que ya tenemos y, a su vez, perge-

ñar un proyecto sugestivo de futuro que pasa necesariamente por habilitar zonas verdes y de servicios, así como por la instalación de una zona industrial cualificada que sea compatible con la zona urbana del entorno. Con el correr de los años, no pudieron llevar adelante el proyecto de puerto exterior por la gran repercusión mediática que ha tenido, el conflicto, político y ciudadano; y la crisis económica ha sido una parte importante de traba, junto a la variable medioambiental, principalmente defendida por parte de Gobierno Vasco, debido a que iba en contra de las leyes de Ordenación del Territorio; por tanto se apuesta por un puerto interior.

2.3. La ampliación del puerto: el proyecto de puerto exterior

Desde 1999 se han venido desarrollando múltiples trabajos, estudios y proyectos relacionados con el puerto exterior. Tras valorar los análisis, diagnósticos y propuestas recogidos en los mismos, la Autoridad Portuaria de Pasaia propuso a las Administraciones competentes optar por un proceso claro y definido de regeneración integral de la Bahía de Pasaia, que contemplaba la construcción de una nueva dársena exterior para el período 2010-2018, a fin de encontrarse plenamente operativa en el año 2020, de forma que se liberaran los actuales suelos calificados como espacio portuario para usos socio-comunitarios, permitiendo superar los actuales conflictos entre puerto y ciudad, posibilitando la regeneración integral del entorno y, en suma, incrementando la calidad de vida de los ciudadanos (Oliveira Bravo, 2012, p. 14).

En una entrevista realizada a José Ignacio Espel¹⁸⁵, comentaba que el puerto no estaba entre los más grandes, ya que estos son Bilbao, Barcelona, Valencia y Algeciras. Comentaba que: “Nos situamos en la escala de puertos medianos, especializados en carga seca. En este sector, ocupamos el puesto once en una lista de veintiséis. Y respecto al trabajo en la provincia, directo e indirecto, ronda en 6.000 personas”. Aparte comenta que el puerto se destaca por su gran agilidad en el movimiento de mercancías, con una media de estancia de 31 horas, y para los coches, se pueden cargar mil coches entre seis o siete horas. Por ello, la Cámara de Comercio, la Asociación de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques de Gipuzkoa (ASECOGI), junto a la Diputación y la Autoridad Portuaria, encargan un estudio de puerto exterior al que se adhirió posteriormente, la Asociación de Transporte de Mercancías por Carretera de Gipuzkoa (GITRANS). Las administraciones públicas construirían la defensa del puerto, mientras que los muelles correrían a cargo de los usuarios privados, a cambio de una concesión.

Con fecha 24 de marzo de 1999 la Cámara de Gipuzkoa solicitó ofertas a varias Consultoras para el desarrollo del “Estudio sobre la Viabilidad de la Ampliación Exterior del Puerto de Pasaia”. La propuesta adjudicataria fue la presentada conjuntamente por: Ibérica de Estudios de Ingeniería,

185 Entrevista realizada el 18 enero de 2017. Antiguo Presidente de la Autoridad Portuaria.

S. A. (IBERINSA) e Hidráulica y Medio Ambiente, S. L. (HIDTMA). Se analizaron distintas ubicaciones para una ampliación en el exterior del puerto, entre Arando Grande y la Punta Mitxitxola. Asimismo, la procedencia de los materiales destinados (rellenos, escolleras, áridos, etc.) procederían de Jaizkibel. Sin embargo, al comenzar el estudio observaron que los materiales no son aptos, las areniscas no se pueden emplear como áridos de hormigones ni como escolleras, por tanto, necesitarían distancias de transporte más grandes hacia otras canteras que existan por la zona. Otra cuestión de importancia era el acceso por carretera y ferrocarril, para que siguiera manteniendo su ventaja competitiva (IBERINSA y HIDTMA, 2002) por medio de una excavación del monte Jaizkibel para el asentamiento del muelle. Esto perjudicaba la flora y fauna, aunque el estado de la vegetación del monte no es excesivamente bueno (comentaban en el estudio); es precisamente la zona de los acantilados costeros la de mayor interés, por contener helechos que se encuentran incluidos en el “Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de la Fauna y Flora, Silvestre y Marina” y una especie endémica, la *armeria euscadiensis*, entre otras.

Según el informe, son elementos que toda obra puede tener, no siendo de carácter relevante, y sostiene que el traslado de algunas de las actividades de la bahía a la ampliación exterior inducirá mejoras: de la calidad del agua en la bahía, de la emisión de partículas sólidas al medio atmosférico, de los niveles sonoros y en lo relativo a la utilización de espacios, se crearán para fines ambientalmente más positivos.

En resumidas cuentas comentan que, en contrapartida, la obra tendrá importantes impactos socioeconómicos positivos en los aspectos de generación de empleo, actividad económica general, actividades de turismo y recreo (IBERINSA y HIDTMA, 1999).

Por otra parte, se propone que se debe constituir una sociedad pública que, entre otras cuestiones, defina las operaciones tractoras a desarrollar en el puerto y la preparación de suelo industrial; a su vez, en esta entidad deberían estar representados los gobiernos vasco, central, foral y los ayuntamientos. Critican que las actuaciones llevadas a cabo son insuficientes, puesto que no se han establecido prioridades para las actuaciones urgentes, no existen presupuestos definidos y hay indefiniciones sobre los usos de los suelos del puerto (Segura, 1999).

Desde el año 2000, se propone participar de nuevo en la segunda candidatura a la Iniciativa Comunitaria Urban, con el Espacio prioritario Urban San Sebastián-Pasaia 2001-2006, («Bahía de Pasaia, Área Metropolitana de Donostia San Sebastián Programa Operativo, Urban 2000-2006» 2000)¹⁸⁶. Las entidades copromotoras fueron Oarsoaldea y la asistencia técnica de los trabajos la realizó Taller de ideas Centro de Estudios Urbanos S.L. bajo la dirección de Alfonso Vegara y la coordinación de Ignacio Alcalde. Fue una experiencia muy interesante de recopilación de planes,

186 Obteniéndose el éxito (selección y adjudicación de fondos por parte de la UE) en la tercera candidatura (2000).

estudios y proyectos en la zona, definición de iniciativas estratégicas, proceso de participación de agentes sociales, priorización, construcción de consensos (no fáciles), argumentación, formalización de las fichas de proyectos de acuerdo con los criterios de la candidatura y búsqueda de apoyos institucionales para reforzar las candidaturas.

La futura construcción divide a los alcaldes de la bahía. Por un lado, los socialistas de San Sebastián y Errenteria afirman que el nuevo puerto generaría riqueza para la zona. Sin embargo, los alcaldes de Pasaia y Lezo, ambos de EH, se muestran críticos con el proyecto, pues creen que no se ha demostrado que esta infraestructura sea necesaria (Segura, 2000). El principal problema estriba en la obligación de concitar las suficientes voluntades institucionales y empresariales; no tendría sentido competir con Bilbao, ya que se debe potenciar la complementariedad. También hay que analizar si se pueden optimizar las actuales instalaciones y extenderlas a otras zonas. Se comienza a plantear un debate sobre la necesidad del puerto exterior, que beneficiará a transportistas y consignatarios, pero no justifica el impacto medio ambiental que se producirá en Jaizkibel, aparte de que planificación portuaria debe estudiarse desde una perspectiva nacional, es decir, teniendo en cuenta Pasaia, Bilbao y Bayona.

Según LKS el punto más débil de los diversos estudios presentados: (IBERINSA y HIDTMA, 1999; NORGESTIÓN, 2000), es que no resuelven la gran incógnita de cómo captar el aumento y la diversificación de mercancías que el proyecto necesita, según los cálculos del propio estudio de viabilidad. En definitiva, se hace patente que la ampliación exterior es una ampliación de “negocio” y en el plan de viabilidad no se explica cómo, dónde ni en base a qué argumentos de competitividad se va a captar el aumento de clientela necesario. Es por ello por lo que concluyen (LKS Ingeniería, 2002, p. 26) que debería presentarse un estudio para:

- Demostrar que la ampliación exterior del puerto puede ofrecer condiciones competitivas para captar dichos flujos en función de: a) los tipos de mercancías, b) las zonas de origen, que definirían el hinterland del puerto y su clientela potencial, c) los lugares de destino, d) los otros tipos de transporte de los que se derivaría la captación de flujos (ferrocarril, carreteras, etc.)
- Definir de forma tentativa ese hinterland, los tipos de mercancías convenientes y sus destinos para los que la ampliación pudiese ofrecer condiciones competitivas, se debería hacer un cálculo predictivo y/o definición de objetivos para estimar qué cuota de ese mercado anteriormente definido se debería captar para asegurar, en definitiva, la masa crítica de flujos de transporte que los cálculos de rentabilidad del proyecto exigen.
- Presentar un programa de estrategias políticas y acciones que el órgano gestor del proyecto pondría en marcha para materializar la captación comercial de los clientes antes definidos.

Por su parte, el colectivo Jaizkibel Bizirik, confirma una situación que pondrá en riesgo puestos de trabajo actuales (Becerra, 2006a). Se genera así una situación de incertidumbre para el mante-

nimiento de los puestos de trabajo y condiciones laborales actuales, ya que las empresas podrían contratar otro tipo de mano de obra más barata y en condiciones laborales precarias. El proceso de reconversión al que va a ser sometida la actividad va a suponer una mayor automatización de los sistemas de carga y descarga, mayor dimensionamiento de los equipos y predominio de las mercancías a granel, así como la concentración en un número inferior de barcos. Y sostienen que el problema del puerto es de gestión, no de espacio. La actividad puede mantenerse y crecer siendo compatible con el entorno urbano. Los argumentos de que el puerto está al límite de capacidad no se corresponden con la realidad.

Para darle un cariz científico al debate que se viene gestando estos últimos años, la Diputación Foral de Gipuzkoa, solicitó un “*Estudio comparado de las alternativas de desarrollo del puerto de Pasaia en relación con su grado de impacto medioambiental y sostenibilidad*”, dirigido por Julio Pozueta y redactado por el Instituto Juan Herrera de la Universidad Politécnica de Madrid (Pozueta Echavarri et al., 2004) que es una primera exploración de los impactos y el nivel de sostenibilidad asociados a las diversas alternativas de desarrollo futuro del puerto, que deberá completarse, en su caso, hasta llegar a disponer de la información suficiente para valorarlas adecuadamente. Entre las alternativas, el informe propone:

- Alternativa 0) Mantenimiento y consolidación del puerto actual, adaptando las zonas, las actividades, los servicios y los usos portuarios existentes a una reordenación de carácter fundamentalmente intraportuario (Plan de Utilización de los espacios portuarios, Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio) sin ocupación significativa de nuevas superficies externas al actual ámbito. Y compatibilizándose, con actuaciones de regeneración urbana de los municipios adyacentes (Iniciativa Urban, planeamiento municipal, etc.) con un alto nivel de concreción y de detalle de la alternativa.
- Alternativa 1) Ampliación Exterior del Puerto. Esta alternativa supone la construcción de un nuevo puerto en la zona litoral de Jaizkibel, trasladando la mayoría de los servicios y actividades del puerto interior a este ámbito (Anteproyecto de Ampliación del Puerto). Esto implica el carácter residual de la actividad portuaria en el actual puerto interior, dedicándose la mayoría de la superficie a la regeneración urbana con un nivel de concreción medio-alto.
- Alternativa 2) Maximizar las actividades de regeneración urbana del actual puerto, transfiriendo la mayor parte de las actividades portuarias existentes, no a un puerto nuevo exterior, sino a otras infraestructuras portuarias existentes que las asuman (Bilbao, Baiona, Bermeo, etc.), con un nivel de concreción medio-bajo (Pozueta Echavarri et al., 2004, pp. 1-2).

Para el desarrollo del Puerto de Pasaia se valora la construcción del puerto exterior como la más negativa desde el punto de vista económico, social y ambiental. Este mismo estudio considera que el puerto está mal gestionado y dispone de espacio suficiente para crecer y compatibilizarlo con la regeneración de la bahía. Señala, además, que, con un mejor aprovechamiento del suelo, la ac-

tividad portuaria actual podría desarrollarse utilizando tan solo un 15% del suelo que ocupa hoy en día. Y propone el traslado de la descarga de chatarras a Bilbao, manteniendo el resto (incluidos los productos siderúrgicos) en Pasaia; así se solucionarían la mayor parte de los problemas de capacidad y de impactos ambientales del puerto durante muchos años, permitiendo incluso el desarrollo de otros tráficos, haciendo evidente la necesidad imperiosa de considerar simultáneamente las posibilidades de las dos infraestructuras portuarias.

Ello quiere decir que, dentro de las actuales instalaciones del Puerto de Pasaia, sin proceder a implantar medidas de gestión portuaria que aumentaran los rendimientos por encima de los habituales (obligar a una menor permanencia en puerto de ciertas mercancías o instaurar el trabajo nocturno para algunos tipos de mercancía general), caben sobradamente los actuales tráficos o, lo que es lo mismo, el puerto de Pasaia dispone de una cierta elasticidad en su capacidad portuaria susceptible de asegurar un cierto crecimiento de sus principales tráficos en el futuro. Si el tráfico en aumento fueran los automóviles, la demanda podría también acomodarse con facilidad. Si el crecimiento viene por nuevos tráficos de contenedores o Ro-Ro, como prevén algunos estudios, las necesidades de suelo podrían ser más importantes, siempre que se proceda a dotarlo de algunas instalaciones especiales. Piénsese, al respecto, que simplemente con la construcción de edificios para el almacenaje de automóviles podrían liberarse 8,5 de las 11,6 hectáreas que actualmente se destinan a este fin. ¿Cuántas toneladas suplementarias de chatarra podrían descargarse en esas ocho hectáreas liberadas? Con el rendimiento que obtiene Algeposa, varios millones. Por lo tanto, se busca construir instalaciones especiales y racionalizar la utilización del espacio; es posible obtener una capacidad suplementaria y reducir las afecciones, lo que podría hacer posible la convivencia de la actividad portuaria con un entorno urbano como el actual (Pozueta Echavarri et al., 2004, Tomo I, p. 14).

De acuerdo con el informe, los impactos tendrían las siguientes consideraciones:

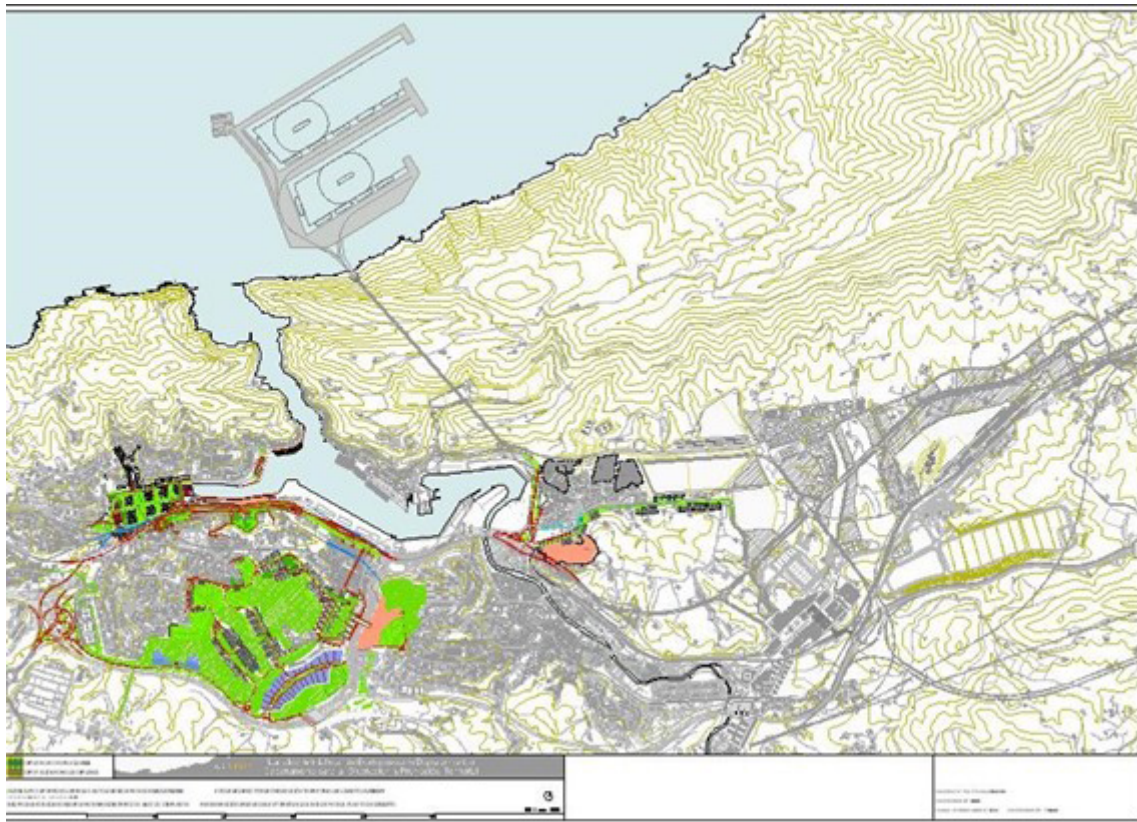
La alternativa más negativa considerando criterios ambientales, económicos y sociales por su mayor número de impactos críticos sobre aspectos geomorfológicos, vegetación, paisaje y sus menores puntuaciones:

- Numerosos impactos críticos (290) e irreversibles sobre un espacio protegido (Lugar de Interés Comunitario –Red Natura 2000–, Listado de Áreas de Interés Naturalístico de las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco, Plan Territorial Sectorial del Litoral de la CAPV –gran parte de sus terrenos calificados como de alto o muy alto valor para la conservación, protección estricta–).
- Previsiones arriesgadas dependientes de las decisiones de dos empresas: Arcelor e Iberdrola.
- Dudosa justificación de las previsiones de crecimiento del tráfico de mercancías.

Por lo cual, en resumidas cuentas, este estudio deja muy claras las intenciones de esa época y es tenido en cuenta luego por los distintos actores sociales, principalmente del foro que se crea en defensa del Jaizkibel y que piden un “no” rotundo al puerto exterior.

El 21 de octubre de 2005 se debate en el Parlamento Vasco una Proposición no de ley relativa a la ampliación del puerto de Pasaia y regeneración urbanística de la Bahía de Pasaia (Proposición no de ley relativa a la ampliación del puerto de Pasajes y regeneración urbanística de la bahía de Pasajes, 2005), según las cuales el futuro se abría paso en este lugar mediante la construcción de una isla artificial ligada a tierra y al puerto interior, ver [Mapa 16](#), en una solución de puerto ampliable progresivamente de impacto ambiental reducido, según la solución tipológica trazada y concebida por el Profesor e Ingeniero D. Miguel Losada Rodríguez a la luz de la viabilidad que ofrecían los avances de la ingeniería para un medio marino como el de este caso (Martín Ramos, 2006). Este proceso de reflexión estratégica impulsado por la Diputación y suscrito con varias Universidades generó diversos convenios para la elaboración y un “Plan Integral de Actuaciones” (Pasaialdea, el corredor intermodal de Jaizkibel y el Bajo Bidasoa).

Mapa 16. Esquema director de ordenación territorial del ámbito de Jaizkibelpe. Ordenación marzo 2006. Regeneración urbana del entorno de la Bahía de Pasaia. Plano de conjunto.



Fuente: Font Arellano (2006), suministrado por la Diputación Foral de Gipuzkoa.

El proyecto de la operación de extensión del Puerto exterior se fundamentaba en el hecho de que la infraestructura de Pasaia estaba al límite de su capacidad, con un tráfico de mercancías manipuladas del orden de 6 millones de toneladas, de las que más de la mitad eran productos de poco valor añadido. Según Antxon Lafont, la solución era propuesta por el Instituto Berlage de Rotterdam, encargado del estudio sobre la regeneración, pero no contemplaba el impacto ecológico que supondría la construcción (Lafont Mendizabal, 2014, p. 386). La Autoridad Portuaria de Pasaia realizó en 2006 un estudio intitulado “Proyecto básico de la dársena exterior del Puerto de Pasaia”. Contrariamente a lo que se podía esperar para la información de una Ordenación de Territorio de envergadura, el estudio se presentó en las Jornadas Españolas de Ingeniería de Puertos y Costas que en junio de 2007 se organizaron en Donostia, con un máximo de discreción cercano a la confidencialidad (Lafont Mendizabal, 2014, p. 392). Se muestra así la actitud de los responsables, que efectúan “la gestación del puerto exterior al margen de las instituciones representativas y de la ciudadanía”. “Probablemente, informes hechos a posteriori vayan a justificar una opción tomada ya de antemano”, alerta la asociación en defensa del Jaizkibel y en contra del puerto exterior, que integra a agentes sociales, medioambientales y sindicales.

En este momento, por otra parte, se encuentran en construcción dos puertos exteriores en la fachada cantábrico-atlántica, son Gijón y La Coruña. El proyecto de puerto exterior¹⁸⁷, [Ilustración 148](#), supondría la ocupación de 232 hectáreas arrebatadas al mar para las nuevas infraestructuras de almacenaje de productos y mercancías, de las cuales 160 ha serán de diques y muelles, con un frente de casi 3 kilómetros de espigón exterior y otros 3 kilómetros de muelles interiores, más un relleno de profundidades hasta de 40 metros; ello supone multiplicar por tres la capacidad del puerto actual; y hasta se hizo una imagen corporativa bajo la marca PasaiaEcoPort. Además, documentos de carácter financiero, como el Informe de viabilidad del puerto exterior de Pasaia (Asmatu, 2009) tratan sobre la financiación de la construcción y el dimensionamiento físico del puerto. Por su parte, la ciudadanía sigue en la lucha¹⁸⁸, presentando un sinnúmero de alegaciones, debatiendo en conferencias y manifestaciones en contra de la construcción del puerto exterior, protestas, puesta de carteles, acampadas y otras actividades, una de la más espectaculares, en la primavera de 2004, fue el haber parado los sondeos ilegales que se llevaban a cabo en el área. El resultado de todas estas iniciativas es la emergencia de la *Plataforma Jaizkibel Bizirik* que aglutina a vecinos, organismos y grupos como Itsas Enara Ornitologi Elkarte, Ekologistak Martxan, Eguzki, Haritzalde, Adena Gipuzkoa, Club Vasco de Camping, la Asamblea contra el Tren de Alta Velocidad y Superportuaren Arurkako Taldea de Lezo, todos ellos con un denominador común: la defensa de Jaizkibel.

187 Detalles de la construcción del puerto exterior se han publicado en el periódico (Aldaz, 2009).

188 Puerto exterior de Pasaia/Pasajes (Foro Puerto Pasaia, 2011); Reunión del foro ciudadano de Agenda 21 sobre el puerto exterior de Pasaia. (Agenda Local 21 de Hondarribia, 2011); («JAIZKIBEL BIZIRIK ENTREGA 2.800 ALEGACIONES CONTRA EL PUERTO EXTERIOR», 2012) Plan Director de infraestructuras del Puerto de Pasaia (versión preliminar) e informe de sostenibilidad revisado. Alegaciones (Greenpeace, 2012).

Ilustración 148. Simulación por ordenador del proyecto Puerto Exterior, 2011.



Fuente: Tomado de Diario Vasco (Uzkudun y Javier Cabezos, 2011).

Al respecto, en la entrevista realizada a dos referentes por su trayectoria institucional, al hablar de las limitaciones de la bahía comentan que: “El puerto actual *es un puerto muy limitado en las mercancías que puede mover, como está rodeado de ciudades, es evidente que hay determinados aspectos como movimientos energéticos, gases licuados, o petróleos, son tráficos que no se puede atender*”¹⁸⁹. Por su parte un especialista en Energía comenta¹⁹⁰: “Una vez que se tiene un nivel importante de infraestructuras en un país desarrollado, incrementar en nuevas infraestructuras no genera más desarrollo económico, incluso pueden ir en contra de ello. Se olvidan de cualquier planteamiento de sostenibilidad, de respeto a la naturaleza, de desmaterialización del crecimiento. El puerto tiene como principales mercancías, la chatarra y, sobre todo, el carbón que se quema en la térmica de Lezo; por lo tanto, el principal activo de ese puerto abarca 30 has. para el carbón, el siguiente capítulo más importante es la chatarra con 14 has., va a desaparecer, tiene que desaparecer más si se quiere que el País Vasco cumpla los compromisos de Kioto, que está muy alejado de él”.

2.4. Intensidad del conflicto en torno a la regeneración. Matriz conflictual

La principal dificultad del proceso radica en la pluralidad de agentes y administraciones implicadas en una obligada concertación y en la falta de un liderazgo claro. En definitiva, en la inexistencia de consenso institucional y social en torno a un plan estratégico de actuación y a un plan urbanístico de usos. La técnica de mapeo propuesta por Soler (2014), que utilizamos, parte de la identificación de elementos en un conflicto determinado. En segundo lugar, los elementos objeto de análisis conforman, en referencia a una teoría del conflicto, el esqueleto primigenio de todo conflicto y, en tercer lugar, el objetivo de la técnica de mapeo no es definir una intervención sino establecer mejor una comprensión de cómo es el conflicto y de cómo lo ven las partes. Por tanto, las fases que abordaremos son:

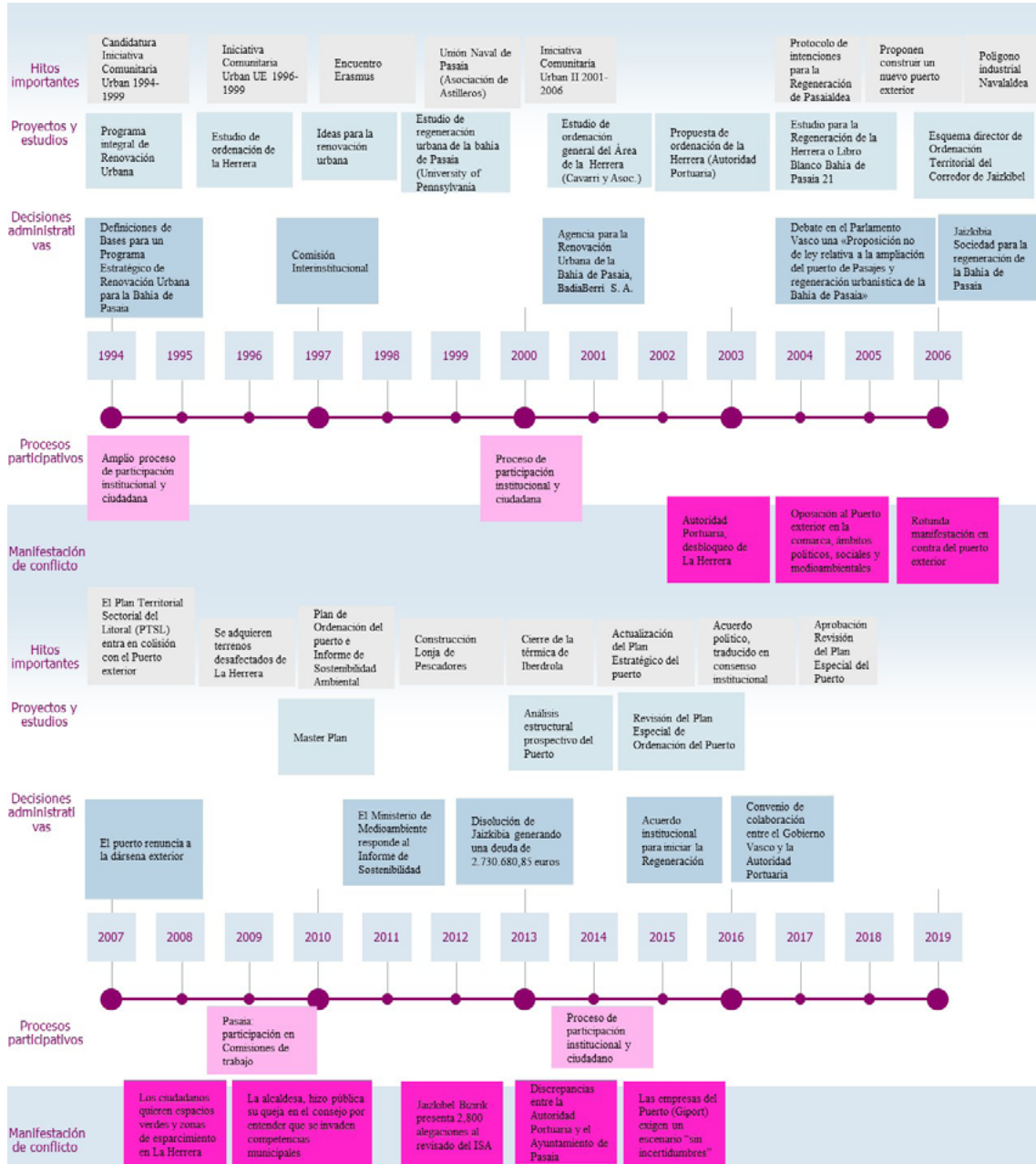
189 Entrevista a José Ignacio Espel en enero de 2017. Presidente del Puerto de Pasaia desde 1998-2007.

190 Entrevista a Roberto Bermejo en enero de 2017. Economista y profesor de la Universidad del País Vasco.

- a. Tipología de conflictos. Se trata de responder a las preguntas: ¿a qué tipología de conflictos pertenece este que se va a analizar? Y posteriormente responde a ¿hay en este caso particular un conflicto según la teoría en la que se basa el análisis?, respuesta que nos dirigen el trabajo hacia el ¿qué son?, ¿cómo y por qué surgen? y ¿cómo y por qué evolucionan?

- b. Elementos. Los cuales constituyen el esqueleto del conflicto: (1) los sujetos (¿quién está en el conflicto?), (2) los intereses y objetivos (¿qué quieren los sujetos y cómo pretenden conseguirlo?), (3) el poder (¿con qué recursos cuentan los sujetos para obtener sus intereses?) (Calvo Soler, 2014, p. 22). En todo este marco es importante la filosofía que hay detrás. Una negociación comprendiendo el porqué de las actuaciones y posiciones propias y ajenas debería servir para ayudarnos a diseñar la estrategia, los criterios de decisión y las tácticas más favorables al acuerdo y a los intereses de las partes en un proceso negociador.

Gráfico 45. Cronología del conflicto de regeneración urbana en la Bahía de Pasaia desde 1994 a 2017.



Fuente: Elaboración propia.

Como se ha apuntado en capítulos anteriores, el conflicto es el resultado de un largo proceso que se suscita en la historia; pero, a modo de análisis e investigación reciente, nos interesa ver cómo se agrava a partir de los hechos ocurridos desde 1994, por medio de una búsqueda en periódicos y noticias sobre el puerto en estos últimos veinte años (Período 1998-2017), junto a las entrevistas realizadas a diferentes personas cualificadas. A partir de todo esto se pretende buscar un indicador para poder describir los hechos ocurridos: partiendo de identificar los actores vinculados a las

decisiones de la relación puerto-ciudad, se observan de manera sintética en un mapa conceptual en el [Gráfico 45](#), las manifestaciones de conflicto pero mayor relevancia tiene el hecho de que estas, se van acentuando desde el 2003 hasta el 2015, en donde un nuevo acuerdo institucional apuesta por el puerto interior y busca mejorar la relación puerto-ciudad, traducido en una revisión del plan de ordenación portuaria que permitirá su desarrollo.

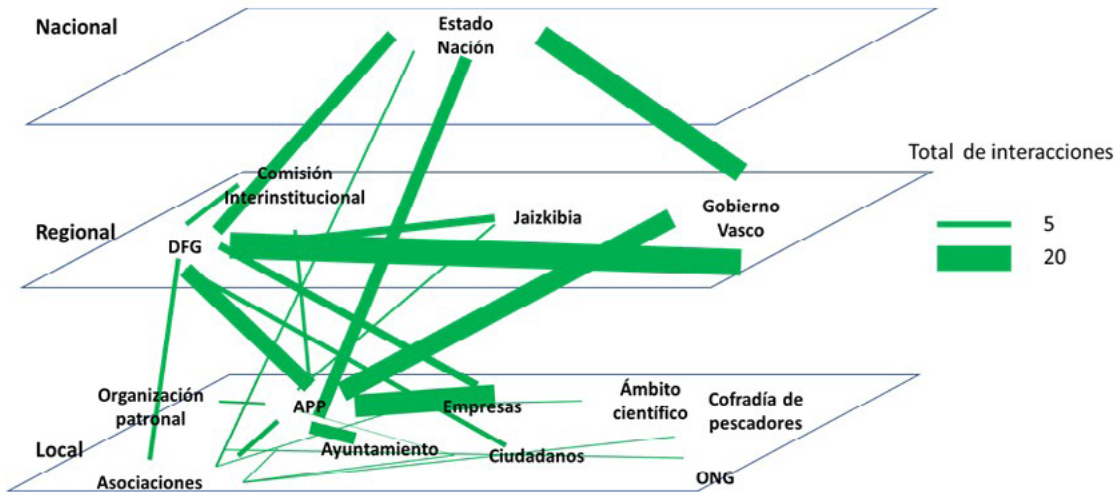
Tabla 62. Matriz binaria representando las interacciones de los actores del conflicto

	Asociaciones	Autoridad Portuaria	Ayuntamiento	Científico	Ciudadano	Cofradía de pescadores	Comisión interinstitucional	DFG	Empresas	Estado nacional	Gobierno Vasco	Jaizkibia	ONG	Organización Patronal	Sindicato	UE	Total
Asociaciones	0	4	1	0	1	1	0	4	1	2	0	0	0	0	0	0	14
Autoridad Portuaria	4	0	10	1	1	0	3	13	18	10	16	2	1	2	4	0	85
Ayuntamiento	1	10	0	2	2	0	4	13	3	4	9	3	0	0	1	1	53
Científico	0	1	2	0	1	0	0	1	1	0	2	1	0	0	0	0	9
Ciudadano	1	1	2	1	0	1	1	4	1	0	2	1	0	0	0	0	15
Cofradía de pescadores	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Comisión interinstitucional	0	3	4	0	1	0	0	4	0	3	4	0	0	0	1	0	20
DFG	4	13	13	1	4	0	4	0	6	10	21	6	0	0	1	0	83
Empresas	1	18	3	1	1	0	0	6	0	1	7	3	0	0	0	0	41
Estado nacional	2	10	4	0	0	0	3	10	1	0	17	2	0	0	1	0	50
Gobierno Vasco	0	16	9	2	2	0	4	21	7	17	0	2	1	0	2	0	83
Jaizkibia	0	2	3	1	1	0	0	6	3	2	2	0	0	0	0	0	20
ONG	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Organización Patronal	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Sindicato	0	4	1	0	0	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	0	10
UE	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Total	14	85	53	9	15	2	20	83	41	50	83	20	2	2	10	1	490

Fuente: Elaboración propia.

Si siguiendo la metodología comentada, se realiza una matriz de entrada doble [Tabla 62](#), buscando cuantificar las interacciones de los actores del conflicto. La revisión de episodios conflictivos es fundamental, ya que permite caracterizar la gobernanza territorial de la Bahía de Pasaia, y establecer vínculos entre los diversos actores y a diferentes escalas (local, regional, nacional). Como resultado, observamos que la ciudadanía no está en la esfera de las decisiones, esta pasa por la mayor interacción entre los organismos de poder, ver [Gráfico 46](#). Y es notorio a lo largo del tiempo, por la sensación que presenta la ciudadanía al repetir insistentemente que el puerto existe y vive al margen de sus vecinos más próximos. Una clara invitación al conflicto y al desencuentro.

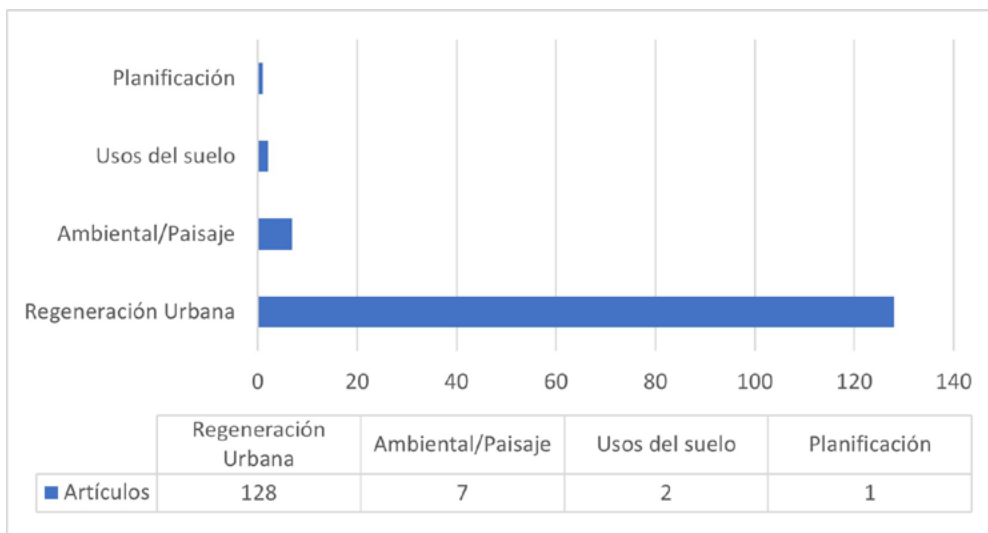
Gráfico 46. Red de actores relacionados al conflicto de regeneración urbana



Fuente: Elaboración propia.

Como se puede apreciar en el [Gráfico 47](#), haciendo un análisis más exhaustivo de las principales fuentes del conflicto reportadas por la prensa en relación con el puerto y los municipios de la bahía, serían los conflictos asociados a la regeneración urbana los que estarían afectando a dichas áreas en los últimos años. Le siguen los problemas asociados al paisaje, la utilización del suelo (desmonte y quema de bosques principalmente), así como los problemas agrupados por contaminación, y otra serie de conflictos de menor grado en torno a la planificación.

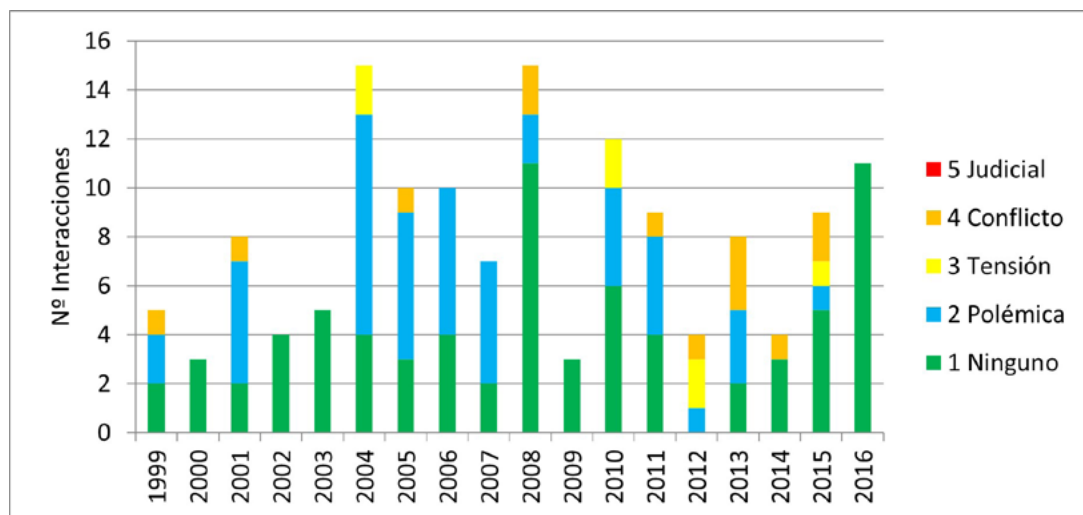
Gráfico 47. Temas conflictuales



Fuente: Elaboración propia.

El [Gráfico 48](#), nos muestra cómo, a lo largo del tiempo, las interacciones entre los diversos agentes van cambiando de color, o se puede medir el pulso del conflicto. Así observamos cómo, de pasar de un diálogo de intereses, en el cual no se presenta ningún conflicto, se comienza con una polémica, entre unos actores y otros porque sus objetivos son contrapuestos, empiezan a surgir disputas y controversias. En un siguiente estadio, cuando se torna en una tensión, la confrontación y las discrepancias se hacen evidentes, en los actos públicos, en los medios de comunicación, etc. Un siguiente estadio, el conflicto, se produce cuando las partes tienen intereses contrapuestos, entran en confrontación y se emprenden acciones antagonistas. Se llegó a un punto en el que, por el solo hecho de pertenecer a un partido político, ya se sabía qué postura iba a tomar en el acuerdo cada uno de los actores, convirtiéndose así en una condición extrema. El último de los estadios es el judicial, en el que se lleva a los Tribunales de justicia, hecho que no se ha percibido en este caso. Siguiendo este orden de cosas, este [Gráfico 49](#), muestra los altibajos en las decisiones administrativas tomadas y se puede comentar cómo otros hechos ajenos pueden influir (Crisis económica, burbuja inmobiliaria, períodos legislativos, elecciones, etc.), que ayudan a explicar el tema. Los propietarios privados del suelo, los promotores, los dueños de los medios de producción, los poderes públicos y ciudadanos, son los actores principales que intervienen en la construcción de la ciudad, a través de un mercado libre regido por la ley de la oferta y la demanda, y por relaciones de competencia en las que predomina el carácter de dominación.

Gráfico 48. Intensidad del conflicto 1999-2016



Fuente: Elaboración propia.

En esta relación puerto-ciudad existen diferencias de intereses y de fuerzas de estos agentes, los cuales orientan sus estrategias de actuación y convierten a la Bahía de Pasaia en un espacio de disputa política. Y es en este planteamiento que la teoría de juegos se pone de relevancia, como elemento explicativo sintetizado a unas pocas variables que entran en movimiento como obser-

vamos en el dilema del prisionero, compatible con los modelos de decisión desde una estrategia egoísta, o favorecer la cooperación creativamente. Se puede resumir en el [Gráfico 49](#), los diferentes actores que los entrevistados pusieron de manifiesto y que es preciso tener en cuenta para poder analizar el juego de intereses y conflictos que se ha llevado a cabo en la Bahía de Pasaia desde los años 90 hasta el 2017, período durante el cual damos por concluida la investigación. Para poder valorar los diferentes actores intervinientes en la relación puerto-ciudad, teniendo en cuenta el comentario de los entrevistados, se propone la utilización del modelo de cuatro cajas, que tiene como variables: La dependencia de su actividad con respecto al Puerto de Pasaia (y no de otros competidores como Bilbao o Bayona) y el hecho de que el lugar de residencia de su fuerza de trabajo sea el área de estudio. Como se puede observar, el modelo refleja perfectamente la distinción entre la Comunidad Portuaria, caracterizada por su empleo local y máxima dependencia de la actividad del Puerto, y los Clientes Comerciales, que presentan distintos grados de dependencia en relación con su actividad y su ámbito geográfico. De cara al análisis de las alternativas de desarrollo del puerto, el modelo sirve para establecer la siguiente casuística:

Gráfico 49. Actores intervinientes por relación de actividad y ámbito geográfico



Fuente: Elaboración propia.

- Operadores más frágiles: aquellos que tienen un empleo más local y son más dependientes de la actividad del Puerto (Atraque, Estibadores, Industria Naval, Autoridad Portuaria).
- Operadores más flexibles: con empleo menos local y actividad menos dependiente (Industria de automoción y, en menor medida, industria siderúrgica).

- Operadores flexibles, si se ofreciera una alternativa de localización próxima: empleo local con una actividad menos dependiente (Almacenes y pequeña industria instalada en el puerto, pero no relacionada con su actividad, Iberdrola, CLH).
- Operadores flexibles, si se ofreciera una alternativa laboral: empleo menos local, y actividad más dependiente (no hay casos).
- En la sociedad civil que convive con el puerto, algunos forman parte de la Comunidad portuaria por trabajo o los sindicatos que cuestionan sus actuaciones y defienden los derechos de los trabajadores. Es la ciudadanía, que cada vez más en la práctica, tiene un mayor grado de participación real. Las plataformas ambientales, que pueden ser locales, o como Greenpeace, a nivel nacional o internacional, junto a ella, también aparecieron otros actores del País Vasco francés, (colectivos ecologistas, asociaciones vinculadas con la naturaleza, el sector de la pesca y toda la industria que rodea al mundo del surf han presentado alegaciones en contra de la ejecución de la dársena).
- La academia y el sector público completan el esquema, a pesar de llegar a ser menos dependientes, facilitan el conocimiento, la detección temprana de errores sobre las prioridades y líneas estratégicas y la rendición de cuentas.

3. Agentes en el proceso de planificación y renovación

A partir de la investigación realizada por Amundarain Mendizabal, quien realizó una búsqueda bibliográfica y un estado de la cuestión desde 1990, cuyos resultados han sido dos estudios (Amundarain Mendizabal, 2004, 2009), realizaré una breve exposición y comentario de cada uno de los documentos, estudios, planes y proyectos que no se llevaron a cabo, los hitos importantes, las decisiones administrativas y los procesos participativos.

El área que nos ocupa corresponde a bienes de dominio público de titularidad estatal adscritos a la Autoridad Portuaria. Dichos espacios y su ordenación fueron, hasta el año 1978, fecha de la aprobación de nuestra actual Constitución, competencia exclusiva del Estado, llegando en algunos momentos a cuestionarse su pertenencia al término municipal en el que se asentaban. La Constitución estableció un nuevo modelo donde el Estado mantenía sus competencias en materia de puertos de interés general, pero otorgaba a las Comunidades Autónomas la competencia exclusiva en materia de Ordenación del Territorio y urbanismo. Sin un desarrollo normativo que lo regulara debidamente, este modelo fue, en los años 80, fuente de grandes conflictos entre los puertos y sus ciudades. El puerto se resistía a permitir que las administraciones autonómica y local intervinieran en ninguno de sus ámbitos, y los ayuntamientos deseaban ordenar el conjunto de su término municipal, incluyendo la zona de servicio portuaria. Finalmente, la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, refrendada por la Sentencia del Tribunal Constitucional 40/1998, de 19 de febrero, estableció las bases para ordenar las distintas competencias concurrentes sobre el espacio portuario. El marco legal establecido en el año 1992, clarificó las relaciones entre la ordenación portuaria y el planeamiento urbanístico, permitiendo la incorporación de usos complementarios y de interacción con la ciudad en los puertos de interés general, conforme con el reconocimiento de la “unidad de gestión del puerto” por parte de la jurisprudencia constitucional (Llorca Ortega, 2014, p. 153).

En 1994 el conjunto de ayuntamientos pertenecientes a la comarca Oarsoaldea, a través de la Sociedad de Desarrollo Comarcal Oarsoaldea S. A.¹⁹¹ 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 Urban¹⁹², que se plasma en un documento cuyo título es *Programa Integral de Renovación Urbana Bahía de Pasaia* (Taller de Ideas, 1994). Es un “detonante” para dinamizar y poner en marcha un ambicioso y necesario proceso de renovación urbana, en un área que presenta

191 La primera experiencia de Cooperación Interinstitucional que se ha dado hasta el momento en la bahía de Pasaia, que agrupa a los Ayuntamientos de Lezo, Oiartzun, Pasaia y Errenteria. Esta entidad trabaja desde 1994 en diferentes proyectos de interés común en el ámbito del desarrollo socioeconómico, 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.

192 Iniciativa Comunitaria URBAN Unión Europea 1996-1999. Programa Estratégico de Renovación Urbana Bahía de Pasaia, editado por (Taller de Ideas, 1995) y (Taller de Ideas, 1996).

una serie de problemas económicos, urbanísticos, sociales y, al mismo tiempo, toda una amplia gama de oportunidades de transformación. Como consecuencia de este proceso, el ayuntamiento de San Sebastián asume la necesidad de intervenir en el entorno de la bahía en coordinación con el resto de los ayuntamientos. Se produjo un amplio proceso de participación institucional y ciudadana, que se llevó a cabo con todas las partes intervinientes (Amundarain Mendizabal, 2004, p. 31). Esta primera Candidatura a la Iniciativa Urban no fue aprobada y el consenso que a nivel “teórico” al menos habían conseguido, no se puso en práctica en los siguientes años.

En 1995, la Autoridad Portuaria de Pasaia solicitó un estudio de ordenación del área de La Herrera. Posteriormente vuelven a utilizar las bases en una nueva candidatura Urban en 1996, y se considera que la Sociedad de Desarrollo Comarcal (Oarsoaldea, S.A.) sea el coordinador de las actuaciones. Lamentablemente esta candidatura fue también rechazada. Esta nueva negativa recibe la respuesta del Grupo Parlamentario Vasco, que presenta una moción en el Senado¹⁹³ el 14 de abril de 1997. En ella se insta al ejecutivo central a que, “Oarsoaldea, ejecute todas las iniciativas necesarias para que, con cargo a los correspondientes fondos y programas de la Unión Europea, se pueda desarrollar adecuadamente el Programa Estratégico de Renovación Urbana de la Bahía de Pasaia”. La moción es aprobada y el gobierno de Madrid está obligado a dar, en el plazo de seis meses, los pasos necesarios para conseguir financiación para la comarca.

Al aprobarse las Normas Subsidiarias¹⁹⁴, reconocen que el puerto seguirá marcando la dinámica productiva del municipio y se plantean una serie de acciones que redunden en una mejora, no solo de las condiciones en las que las actividades se desarrollan sino también de la calidad del propio territorio.

En el espacio litoral, las competencias de las Dirección Estatal de Costas que afectan a la ordenación territorial consisten en los deslindes, la ejecución de convenios y acuerdos internacionales y la emisión de informes preceptivos y vinculantes sobre planes de ordenación territorial o urbanística, planes y autorizaciones de vertidos, proyectos de construcción de nuevos puertos, vías de transporte y declaraciones de interés para cultivos marinos. La consideración de la (Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante., 1997), propone que las comunidades autónomas pasan a formar parte de la gestión; por lo tanto se amplía la representación municipal, con la entrada en el Consejo de Administración de los Ayuntamientos de Errenteria y Lezo, junto a los representantes del ayuntamiento de Pasaia, además de la presencia de los representantes de las Consejerías de Transportes,

193 Moción presentada por el GRUPO PARLAMENTARIO DE SENADORES NACIONALISTAS VASCOS, por la que se insta al Gobierno a que defienda, tramite y realice las gestiones necesarias para la inclusión del programa estratégico de renovación urbana y medio ambiental de la Bahía de Pasaia (Gipuzkoa) en la iniciativa comunitaria de zonas urbanas (URBAN), con la incorporación de una enmienda suscrita por el mismo Grupo, pág. 6: <https://www.senado.es/legis6/publicaciones/pdf/senado/bocg/I0214.PDF> consultada el 12/01/2022.

194 Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal aprobadas en 1997 que, aunque tienen vigencia indefinida, establecen sus previsiones de desarrollo urbano para un límite temporal inicial de ocho años (hasta el 2005).

Industria y Pesca, Comercio y Turismo y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, de la Diputación Foral de Gipuzkoa, de la Cámara de Comercio, de la Administración de Estado, y de los representantes empresariales y sindicales. Pero esto no viene a decir que los puertos se han transferido; esto no es así, ya que siguen siendo de titularidad estatal. Por otro lado, la Comisión Europea presentó en Bruselas el 10 de diciembre de 1997 el Libro Verde sobre los Puertos y las Infraestructuras Marítimas (Comisión Europea, 1997), documento de reflexión y debate sobre el papel de los puertos en la Europa Comunitaria, su relación con la política común de transporte y otros aspectos económicos, tarifarios, relativos a la libre y leal competencia, entre otras cuestiones.

Una vez concluidos estas ideas y proyectos, se pretende ponerlos en marcha. Para ello se crea la *Comisión Interinstitucional para la Revitalización de la Bahía de Pasaia*, el 23 de octubre de 1997, conformada por: el Gobierno Central, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa y los ayuntamientos directamente involucrados. Estos expresan su preocupación por el deterioro económico-social de la zona, debido a la desaparición de industrias y del sector pesquero, que ha bajado de 40.000 toneladas en los años setenta a las 15.000 que se descargan ahora; este desplome ha traído consecuencias sociales muy negativas, cambios en el paisaje profundos. Y plantean una serie de ayudas combinadas para el establecimiento de actividades económicas en el entorno, invirtiendo la tendencia recesiva de los últimos años y llaman a colaborar a la iniciativa privada, si bien aseguran que las administraciones están dispuestas a ayudar económicamente.

Asimismo, se buscan ideas para la renovación urbana, por medio de un encuentro Erasmus, una “Sinergia Universitaria Internacional”, sobre el ámbito territorial desde planteamientos universitarios, estudiantes, profesores, instituciones y personal técnico del Gobierno Vasco trabajan en ello (Fundación Metrópoli y Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente, 1998). Por su parte, el Departamento de Cultura de la Diputación de Gipuzkoa apostaba decididamente por trasladar el Museo Naval, ubicado en el muelle donostiarra, al puerto de Pasaia, y se buscaba, en Antxo, en la parte que se usa como muelle, que se constituya como zona residencial mixta de uso urbano. Si las actividades del puerto declinaran, las instalaciones de esta área podrían ser utilizables para la implantación de industria ligera. Otros temas eran: trasladar la terminal petrolífera (CAMPSA)¹⁹⁵, situada a orillas del río Oiartzun, y que esta zona se convierta en un parque ribereño¹⁹⁶. Convertir, en San Juan, la central térmica en una extensión del parque de la ribera, con

195 En la actualidad pasa a formar parte del grupo CLH, formado por la Compañía Logística de Hidrocarburos, CLH S.A. En 2021 comienza a operar bajo la marca Exolum, fruto de la transformación que la compañía ha vivido en los últimos años.

196 Archivo de San Sebastián. Signatura: A 03710-06. En julio de 1991 se firma un convenio entre los ayuntamientos de Donostia y Pasaia para la utilización de los antiguos terrenos Campsa en Molinao, los cuales se destinarán a zonas verdes y esparcimiento público a disposición del municipio de Pasaia. En 1992, debido a la inacción por parte de San Sebastián y temiendo de que se revierta al Estado, el ayuntamiento de Pasaia insta al cumplimiento del acuerdo plenario. En 1993 el director de urbanismo comunica que en el Avance de Revisión del Plan General se clasifica el mismo como Suelo No urbanizable, calificándolo como Zona D-2 Rural Común, en la que se autoriza el uso de Espacio Libre.

desarrollos residenciales a lo largo de su orilla como modo de financiación del proyecto. Crear una imagen exclusiva y distintiva de conjunto. Además, la excepcional calidad arquitectónica de los barrios históricos de San Juan y San Pedro impone intervenciones de puesta en valor de sus potencialidades turísticas y recreativas, con la integración al conjunto de Pasaia con la idea de transformar la bahía en una gran “plaza de agua”, como elemento de identidad y de conexión.

Como estrategia, aprovechando como punto de partida las cualidades existentes, se propone enfatizarlas, dotarlas de mayor fuerza y atractivo utilizando la topografía, la infraestructura y la morfología urbana. El borde o litoral será el elemento o nexo de unión y conexión de las diferentes áreas existentes. Los botes o txintorros se añadirán a la “experiencia marítima”. Otras instituciones como la Escuela de Empresarios (University of Wharton School, Pennsylvania, 1998), propusieron realizar un análisis en relación con la bahía, estudiaron el contexto de mercado, las competencias del puerto, definieron estrategias y alternativas para el futuro (Amundarain Mendizabal, 2004, p. 31).

Las líneas maestras para seguir por la Comisión Interinstitucional debían estar fijadas para el mes de marzo de 1998. Sin embargo, desde la fecha de la constitución a esa fecha no se ha vuelto a reunir el nuevo foro de debate. Con la firma de un convenio entre el Ayuntamiento y la Diputación, al año siguiente, ambas partes se comprometen a coordinar e impulsar las actuaciones que afectan a los siguientes proyectos de regeneración urbana: la plaza Santiago, el barrio Pablo-Enea, la plaza Morales Oliver, el mercado de Antxo, la regata Aberneta, las escuelas Viteri y la rehabilitación de viviendas. Ahí se enmarca el traslado a Pasaia del centro de investigaciones oceanográficas Azti, que financiarán a un 50% Diputación y Gobierno Vasco, [Ilustración 149](#); la construcción del muelle de Donibane, o la recuperación prevista de la ría de Molinao. También se estudió el proyecto de construir viviendas en la zona que ocupan los pabellones de la empresa Luzuriaga (Marín Yarza, 1999).

Ilustración 149. Azti y puerto deportivo



Fuente: Elaboración propia.

Los vecinos de la bahía viven intensamente los problemas, la realidad de cada uno de sus distritos. Manifiestan continuamente su preocupación y denuncian una situación que es muy preocupante debido a los problemas de circulación, la invasión de la calzada por los vehículos o las maniobras de los camiones, el puerto que resta espacio y buscan una mejor calidad de vida. Reclaman su regeneración. Distintas asociaciones y grupos lo manifiestan: la Asociación Sanpedrotarra Auzo Elkarte, Asociación de Vecinos El Carmen de Trintxerpe, Asociación de Vecinos de la Calle Pescadería. Plataforma Ciudadana Trintxerpe XXI¹⁹⁷, Bonantza Auzo Elkarte, Antxo Auzo Elkarte (L., 2010).

3.1. Un espacio de concertación sobre las políticas urbanas complicado

En julio del 2002, sale a la luz pública una *Propuesta de Ordenación de la zona de La Herrera*, realizada por la Autoridad Portuaria. Oarsoaldea, encarga un *Estudio de ordenación general del Área de Nueva Centralidad de La Herrera* a Chávarri y Asociados S.L., que desarrollaba la propuesta expresada en el Plan Urban, se proyectaron nueve torres, para oficinas, espacios ajardinados, el Museo Naval, y dotación de aparcamientos suficientes en superficie y en subsuelo.

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 de 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 principales¹⁹⁸. Se concibe como un proyecto de regeneración integral de la bahía, en el que se contemplan de manera estructural el conjunto de las actuaciones previstas para la zona en el marco de la Comisión Interinstitucional¹⁹⁹.

En estos años, existe una cantidad de documentos que realizan un seguimiento (D.G. de Fondos Comunitarios y Financiación Territorial, del Ministerio de Hacienda, 2001), (“Complemento de Programa URBAN II San Sebastián–Pasaia 2001-2006” 2002), (D’Aleph, 2003), (Dirección General de Fondos Comunitarios y Financiación territorial, 2004), (Dirección General de Fondos Comunitarios y Financiación territorial, 2005), (Dirección General de Fondos Comunitarios y Fi-

197 Trintxerpe XXI ante el proceso de La Herrera (Becerra, 2006c); La Herrera, ¿solución de futuro? (Becerra, 2006b).

198 A pesar de esto, la persistencia de planteamientos convencionales ha hecho que el resultado del conjunto de los proyectos no se sitúe, en el caso de España, en los estándares que cabría haber esperado (Hurtado, 2010, p. 54). En ese sentido, en el informe de evaluación intermedia comenta que “Por el momento, el equipo evaluador recomienda el lanzamiento de la ejecución de todas aquellas actuaciones que no dependan de la puesta en marcha de las acciones de La Herrera, de forma que se posibilite, como mínimo, el mantenimiento del ritmo de ejecución alcanzado hasta la fecha”(D’Aleph, 2003, p. 78).

199 Intervención del Diputado General de Gipuzkoa (2005).

nanciación territorial, 2007). Hasta en los periódicos, se publicaba que se podían perder las ayudas si, antes del 2003, no se desbloqueaba La Herrera debido a que la Autoridad Portuaria no comparte una visión de futuro que contemple una regeneración urbana integral (Ormazabal, 2003).

El 22 de marzo de 2004 se firma un Protocolo de intenciones para la regeneración de Pasaialdea, entre Amann Rabanera, Consejero de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco; González de Txabarri Miranda, Diputado General de Gipuzkoa y Espel Fernández, presidente de la Autoridad Portuaria de Pasaia. En la práctica fue el acuerdo realizado por la nueva *Comisión Interinstitucional para la Regeneración de la Bahía de Pasaia*, que sustituye a la anterior Comisión, creada en 1997. La reacción a este Protocolo por parte de la alcaldesa Izaskun Gómez, fue la siguiente: “en ningún caso, el Puerto Exterior debe condicionar el proceso de regeneración urbanística de Pasaia, ya que ello, nos llevaría a retrasar, en el mejor de los casos, varios años el futuro de la necesaria transformación urbanística, con el peligro de perder varios millones de euros del Plan Urban, que, aunque no son la “panacea”, Pasaia no puede permitirse perder ni un euro” (Alberdi Collantes, 2013b, p. 142).

Para la coordinación de este trabajo se creó la *Agencia para la Renovación Urbana de la Bahía de Pasaia, Badia Berri S.A.*, para gestionar los proyectos URBAN II y con la intención también de generar un espacio de encuentro y un mecanismo operativo de gestión para futuros proyectos. Ignacio Alcalde, propone diez razones para un programa estratégico de Renovación Urbana en la Bahía de Pasaia²⁰⁰ (Alcalde, 2004, p. 44):

1) Hacia la definición de un “Perfil Urbano” de Futuro. 2) Los Componentes de la Excelencia de un Territorio. 3) La Trilogía Urbana. 4) Visión Estratégica. 5) Ámbito Supramunicipal de Reflexión. 6) Perspectiva integral. 7) Participación de Instituciones y Colectivos. 8) Necesario Diálogo Puerto-Ciudad. 9) Incorporación de la Experiencia Internacional. 10) Instrumento Previsto en el marco legal vigente.

Badia Berri encarga al Taller de Ideas²⁰¹, un estudio para la *Regeneración de La Herrera o Libro Blanco Bahía de Pasaia 21. Programa Estratégico de Renovación Urbana, PERU* (Taller de ideas Centro de Estudios Urbanos SL, 2005). Este se publicó y definía un plan muy ambicioso con capacidad para transformar ese espacio [Ilustración 150](#), pero no fue gestionado, como consecuencia de una falta de liderazgo y la dificultad de consensuar objetivos, intereses y visiones en un entorno complejo y fragmentado social y administrativamente. Según Ainhoa Amundarain, “se proyecta con total abstracción de las actuales actividades comerciales portuarias, lo cual lo hace inviable en plazos razonables” (Amundarain Mendizabal, 2009, pp. 18-19) (Alberdi Collantes, 2013b, p. 143).

200 Cuestión que marca la filosofía tenida en cuenta en los diferentes proyectos.

201 Junto con un estudio diagnóstico de participación ciudadana (Taller de ideas Centro de Estudios Urbanos SL, 2004a).

La necesidad de articular la participación de las distintas administraciones públicas con competencias y responsabilidades en esta zona de forma ágil, coherente y conjunta llevaron a la Comisión Interinstitucional, en la reunión celebrada el día 25 de mayo de 2005, a adoptar el acuerdo de constituir una sociedad anónima, en la que participarán, y, según el Decreto 420/2005, de 20 de diciembre, autoriza a la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi para la creación y adquisición de participaciones en la sociedad anónima “Jaizkibia, S.A.”, la participación directa y la ejecución de las acciones derivadas de los documentos denominados *Esquema Director del Modelo Territorial y del Plan Integral de Actuaciones*²⁰² (Font Arellano, 2006).

Hasta el momento se puede preguntarnos: ¿Qué sucede entonces? Existe una indefinición y la falta de un consenso en torno a un proyecto integral de regeneración, una falta de voluntad política, provocada por el desentendimiento y los distintos niveles de compromiso. Se opta por una regeneración integral, liberando el suelo portuario o su traslado a una dársena exterior. Eso es inviable, como alega la opinión pública, por los costes económicos y ecológicos que genera, la necesidad de construir túneles que atraviesen el monte Jaizkibel, y la obra de diques exteriores, entre otras cosas. Sin embargo, el proyecto de habilitar un puerto exterior resulta, en términos económicos y medioambientales, de un elevado coste²⁰³, sin que se tenga en cuenta, en ocasiones, el hecho de que el “gran tráfico de tránsito” tiene a escasas 80 millas el importante puerto de Bilbao.

Ilustración 150. Hacia un nuevo paisaje bajo los efectos globales de la terciarización y las dinámicas globales



Fuente: *Espacio de fusión. El futuro de la Bahía de Pasaia. Master Plan de La Herrera. (Taller de ideas Centro de Estudios Urbanos SL, 2004b)*

202 <https://www.euskadi.eus/y22-bopv/es/bopv2/datos/2005/12/0506423a.shtml> consultada el 12/01/2022.

203 Al respecto se puede estudiar los documentos realizados por Foro Puerto Pasaia en relación al Puerto exterior y al informe de sostenibilidad (Foro Puerto Pasaia, 2011)(Greenpeace, 2012).

En el marco de la Comisión Interinstitucional es necesario alcanzar un acuerdo definitivo en relación con La Herrera y la puesta en marcha de proyectos previstos, tales como el museo marítimo, el centro de artes escénicas y la urbanización de la calle *Euskadi etorbidea*. La creación del polígono industrial Navalaldea²⁰⁴, situado en San Juan, permitirá recolocar todas las empresas que actualmente operan en La Herrera, se trata de una zona en fase de regeneración que cuenta con una superficie de 35.000 metros cuadrados y que estuvo en su día ocupada por la industria bacaladera.

La Diputación Foral, bien directamente, bien en colaboración con otras instituciones, ha realizado múltiples actuaciones, principalmente en 2007 en campos tales como la recuperación y regeneración de ámbitos urbanos degradados urbanísticamente (Plaza Santiago de Donibane-San Juan, Glorieta de San Pedro, abono de los justiprecios de las expropiaciones de Molinao o la boulevardización del frente urbano de Antxo, en materia de modernización del territorio y regeneración industrial (polígonos industriales de Txirrita-Maleo en Errenteria, Lintzirin-Gaina y Lanbarren en Oiartzun y Navaladea en Pasai-Donibane), en equipamientos deportivos (campo de fútbol y pabellón deportivo y nave taller en el Centro Docente Don Bosco de Errenteria), en materia de infraestructuras viarias (variante de Pasaia y rotonda de Gomistegi), en relación con equipamientos culturales y sociales (financiación de la cimentación y estructura base del Edificio Multicultural-Deportivo de Donibane, recuperación de la Parroquia de San Juan de Lezo y la remodelación de la Casa del Mar en Trintxerpe), entre otras.

Salieron además otras propuestas que no se llevaron a cabo, que priman la arquitectura espectacular, desconectada del contexto, como museos (Fashion Art City: Museo Paco Rabanne²⁰⁵), edificios de lujo, parques temáticos (Ciudad Atlantia), centros científicos-marítimos o un astillero naval²⁰⁶; 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.

En Noviembre de 2008, la Autoridad Portuaria de Pasajes aprobó el Pliego de Bases para la contratación de la Asistencia Técnica para la Redacción del “Plan Director de la Autoridad Portuaria de Pasajes”, autorizando su licitación a la empresa Iberinsa, la cual define una necesidad y sus alternativas en un horizonte, que se proyecta hasta el 2028. Para ello, el documento cuenta con un diagnóstico de la situación actual, previsiones de tráfico y el planteamiento de las necesidades de ampliación, el planteamiento de las alternativas, el análisis de la rentabilidad de las actuaciones descritas y la definición de los programas para la puesta en marcha (IBERINSA, 2008, p. 2). Plan-

204 Navalaldea regenerará Pasaia (Becerra, 2006d).

205 Propuesta por el arquitecto Julián Argilagos. (Aldarondo y Argilagos, 2005), («Pasaia futurista», 2005). Museo Naval.

206 *Astilleros de Pasaia* es adquirido por el grupo Zamakona en 2006, llamándose *Astillero Zamakona Pasaia*.

tea la necesidad que tiene el puerto: “un déficit de espacio en muelle lo que implica una limitación de capacidad por mucho que se mejore y se agilice la operativa”.

Por esa razón, se plantea distintas alternativas, ver [Ilustración 151](#).

Ilustración 151. Distintos escenarios propuestos



Fuente: IBERINSA (2008, p. 150).

En resumidas cuentas, la planificación portuaria, lleva dos documentos importantes: El Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del puerto (Autoridad Portuaria del Puerto de Pasaia, 2010), quien responde a la necesidad de regular urbanísticamente la dársena interior durante esta fase transitoria hasta la construcción de la dársena exterior²⁰⁷. Acompañado del Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Director de infraestructuras del puerto (Autoridad Portuaria de Pasaia, 2010b). En un marco de la redacción del Plan Estratégico 2009-2020 de la Autoridad Portuaria de Pasaia que finalmente ha sido aprobado en el Consejo de Administración celebrado el 7 de noviembre de 2008, y que contempla un proyecto integral muy claramente marcado por tres líneas de actuación: regeneración urbana, regeneración portuaria y construcción de una dársena exterior.

207 El documento ha permanecido varios años en manos de los ayuntamientos afectados sin que se haya podido lograr un acuerdo entre todos ellos para su tramitación. En defecto de este acuerdo y ante la falta de previsión expresa en la Ley 2/2006 del suelo y urbanismo del País Vasco para tramitar el Plan Especial portuario, la Diputación Foral de Gipuzkoa ha optado por una vía que posibilite la tramitación del Plan Especial, considerando aplicable al caso el procedimiento establecido en la Ley del Suelo para la tramitación de un plan de compatibilización, al afectar el Plan Especial a más de un municipio.

3.2. El freno lo pone Medio Ambiente

La creciente importancia en defensa del medio ambiente de las zonas costeras, propuso a los Estados miembros a que establezcan estrategias nacionales sobre lo que se ha dado en llamar “gestión integrada de las zonas costeras” (Comisión Europea, 2001) y recomiendan un planteamiento estratégico basado en la protección del medio ambiente, de los núcleos de población costeros, su patrimonio cultural y de posibilidades económicas y laborales sostenibles. También propone una mejor coordinación de las actuaciones de todas las autoridades participantes, tanto en el mar como en tierra. (Recomendación del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2002, sobre la aplicación de la gestión integrada de zonas costeras en Europa, 2002).

Tanto el monte Jaizkibel y el dominio público marítimo terrestre del que forma parte, es declarados Zona Ambientalmente sensible, por la Ley 3/1998 de protección de medio ambiente (Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco., 1998), que en su artículo 25 expone: “Velar por la utilización racional de los bienes que integran el dominio público marítimo terrestre de acuerdo con su naturaleza, sus fines y el respeto al paisaje, al medio ambiente y al patrimonio histórico”. En conclusión, el modelo de crecimiento económico basado en la destrucción del capital natural es un modelo completamente obsoleto.

La variable ambiental de las infraestructuras portuarias ha de ser tenida en cuenta desde la fase del proyecto hasta la fase de construcción, de ejecución y gestión del puerto, por lo tanto, inspirará toda política que se efectúe sobre el territorio. Como ya es sabido y se ha escrito en otras ocasiones, las infraestructuras portuarias se encuentran en la tensión progreso social y desarrollo sostenible. El concepto posee matices económicos más que jurídicos. Sin embargo, autoriza a pensar que, entre la compatibilización del progreso y la ecología, el desarrollo sostenible es un principio rector cuya concretización y configuración corresponde a los poderes públicos y en particular al legislador. Medir la proyección del progreso hacia el desarrollo sostenible, es una de las misiones de la declaración de impacto ambiental que compatibiliza la visión temporal del medio ambiente, que es el derecho a disfrutarlo, con la dimensión intemporal del medio ambiente que es el deber de conservarlo. Como es sabido, esta proclamación de derechos y deberes se encuentra en el artículo 45 de la Constitución, y se encuentra, por supuesto contenida en los Estatutos de Autonomía.

La variable ambiental de las infraestructuras solamente se consigue a través de la aplicación de los principios de proporcionalidad y de compensación. Precisamente, a través de la evaluación de impacto ambiental, se llega a conseguir que la naturaleza quede restaurada respecto de lo que a ella se le demanda en beneficio del progreso, tras haberse asegurado de que no se causa perjuicio a la integridad del lugar en cuestión. Pese a que surgieran repercusiones negativas, cuando se trate de Planes o Proyectos que debieran de ser realizados por razones imperiosas de interés público de primer orden,

incluidas las razones de índole social o económica, las Administraciones han de prever medidas compensatorias que mantengan la coherencia global de la red protegida, habiéndolo de comunicar con posterioridad a la Comisión Europea. El principio de compensación implica la adopción de medidas protectoras respecto de las aves, la flora y la fauna. Sin embargo, ni siquiera la existencia de repercusiones negativas en la evaluación, hace anteponer la defensa de la naturaleza sobre el plan o proyecto que debería realizarse cuando existen razones imperiosas de interés público de primer orden.

Se llega a la conclusión que, ante la realización de una obra de interés general, se encuentran afectaciones posibles a zonas especiales de protección de aves, las cautelas de la evaluación de impacto ambiental son en todo caso necesarias, pero no son suficientes, ya que se prevén mecanismos complementarios para medir el impacto respecto de determinados elementos de la naturaleza (Montoro y López Atxurra, 2000).

Al respecto estudios críticos al proyecto (LKS Ingeniería, 2002), sostienen en las conclusiones finales que a pesar de ser un proyecto muy ambicioso que exige una gran obra de infraestructura y una modificación importante del entorno físico en el que se ubica, se trata de “abrir” el monte para generar un nuevo puerto y su área terrestre para servicios, que luego habría que comunicar con el puerto interior y el pueblo por medio de un túnel o desmonte que permita el paso de ferrocarril y carretera. Es evidente que el impacto medioambiental es importante, y, a pesar de que no lo expresen de esta manera, en caso de realización, sería necesario argumentar convincentemente la necesidad y viabilidad de tal proyecto, con el fin de acallar las críticas que pudiesen surgir desde diferentes ámbitos. No se observa que en el estudio se hable del impacto medioambiental producido ni que se destine una parte del proyecto a paliar los efectos de dicho impacto.

El nuevo plan de ordenación del litoral crea una limitación: para aminorar los impactos hacia el patrimonio natural que constituye la costa (Ormazabal, 2007), su objetivo es lograr un mayor grado de blindaje ambiental y ecológico del patrimonio natural que constituye el litoral de la Comunidad Autónoma. Al mismo tiempo, el artículo señala, que el puerto exterior de Pasaia es “inasumible”. El Plan Territorial Sectorial del Litoral (PTSL) entra en colisión con el proyecto de construir el puerto exterior de Pasaia. El controvertido proyecto afecta al monte Jaizkibel, al que el plan concede el “máximo valor” para su conservación “por su interés paisajístico y naturalístico”. La consejera de Medio Ambiente, Esther Larrañaga, puso como condición para construir el gran proyecto que se acredite que el puerto “no cabe en otro lugar” y que no hay razones sociológicas, económicas y medioambientales que impidan su construcción. Además deberá contar con la valoración y el visto bueno del Consejo de Gobierno Vasco.

Detractores a favor del medio ambiente ponen voz a la realidad y abren el debate que se suscita en esta zona. Greenpeace publicó en 2008 un informe²⁰⁸ sobre el puerto exterior de Pasaia: una ola que lucha contra el hormigón y sobre Pasaia-Oiartzun: la bahía muerta. Por su parte un estudio refleja un diagnóstico ambiental de la regeneración integral de la Bahía de Pasaia²⁰⁹, y las principales repercusiones que se prevé que tengan en las diferentes variables indicadoras del estado en que se encuentran tanto el medio ambiente marino y terrestre, como la calidad de vida y la socioeconomía del entorno urbano en que incide de forma más directa (EKOS Estudios ambientales, 2008, p. 6). Este estudio justifica que el traslado hacia la dársena exterior supone alejar de los núcleos urbanos la emisión de partículas por las operaciones de carga y descarga de chatarra. La reubicación de la central térmica implicará la modernización de las instalaciones aplicando nuevas tecnologías avanzadas.

Ilustración 152. Chimenea de Iberdrola antes de su destrucción



Fuente: Ambientum (2009)

Se crean Informes medioambientales, como el de la Autoridad Portuaria de Pasaia (2010)²¹⁰, y surgen Alegaciones al Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasaia (OCEANA EUROPA, 2010), los cuales elaboran el informe “Protección de la Zona Marina frente a Jaizkibel y Ulía, Euskadi” (Aguilar et al., 2010b). En resumen, los puntos más importantes son:

1. Incumple la normativa europea, de obligado cumplimiento para todos los Estados Miembros.
2. La evaluación ambiental negativa realizada por el propio organismo promotor revela impactos superiores a los aceptables.

208 (Greenpeace, 2008).

209 Es interesante el capítulo que tiene sobre la bibliografía y los numerosos estudios-proyectos que se llevaron a cabo (EKOS Estudios ambientales, 2008).

210 (Autoridad Portuaria de Pasaia, 2010b).

3. El impacto es de mayor dimensión y extensión aún que lo reconocido.
4. No cumple con los adecuados trámites ambientales.
5. Contraviene las políticas y los convenios internacionales en materia ambiental.
6. Implica dañar irremediablemente una de las zonas de mayor valor ecológico del Cantábrico.
7. Altera los valores paisajísticos y naturalísticos de la zona.
8. Carece de justificación económica.
9. El empleo futuro de la actividad portuaria no está asegurado.
10. La alternativa propuesta no soluciona el problema. Simplemente lo traslada de un lugar a otro.
11. Es posible mejorar las condiciones ambientales de la Bahía de Pasaia sin necesidad de construir un puerto exterior.
12. La construcción de la dársena exterior carece de consenso social (OCEANA EUROPA y Colegio Oficial de Biólogos de Euskadi, 2010).

Al respecto el Parlamento Vasco insta al Gobierno Vasco a realizar los trámites que sean oportunos para el establecimiento de un corredor ecológico marino entre Donostia y Hondarribia, de acuerdo con la propuesta realizada por el Colegio de Biólogos de Euskadi y Oceana (Aguilar et al., 2010a), y con la proposición no de ley aprobada por esta Cámara el 8 de febrero de 2011 (Boletín Oficial del País Vasco, 2012). Temas que a 2018 se siguen desarrollando sin haberse llevado a cabo.

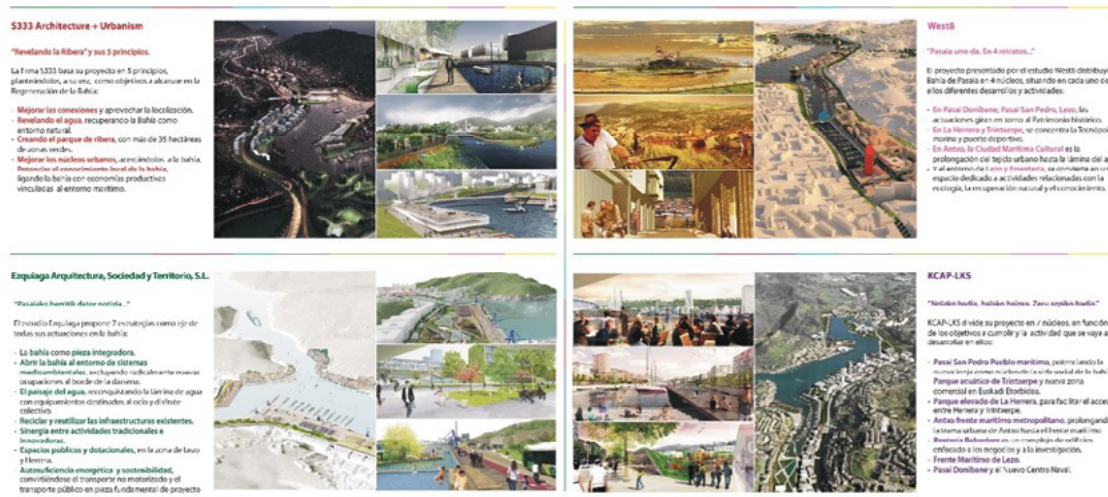
3.3. Relanzamiento y caída de grandes proyectos

En cualquier caso, el ámbito de La Herrera ha sido el más desfavorecido; en un primer momento se planteaban proyectos descabellados, edificios lujosos, partiendo desde tabla rasa, pero todavía estamos igual, lo importante han sido los acuerdos entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Pasaia, para la desafección de terrenos portuarios. Se proponen nuevas propuestas de ordenación y fomentar la participación ciudadana creándose grupos o Comisiones de trabajo, en defensa del futuro de este espacio, creando documentos y propuestas con reflexiones²¹¹. El consejo de administración de *Jaizkibia*, analiza una nueva propuesta de ordenación. La opinión pública comenta que han pasado 15 años de proyectos para nada: el paisaje sigue siendo el mismo que hace 20 años: siniestro, ruinoso y desolador (Ormazabal, 2009).

211 En este sentido, se realiza un Seminario sobre la Regeneración Urbana y Portuaria de la bahía de Pasaia. Trabajando sobre una alternativa integradora, en Lezo, el miércoles, 30 de junio de 2010. Los diferentes ponentes son Alberto Jiménez de Aberasturi, ex viceconsejero de Economía del Gobierno Vasco, Javier Belza, economista ambiental, Alberto López, arquitecto urbanista, y, como moderador, Sabin Intxaurrea vicepresidente de la Fundación Alkartasuna. Otros grupos como La Herrera Herrira, crean un proceso participativo de reflexión en torno a La Herrera (Herrera Herrira, 2009).

El Consejo de Diputados, en sesión de 27 de abril de 2009, aprobó el texto del convenio de colaboración a suscribir entre la Diputación Foral y la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Gipuzkoa a fin de encomendar la gestión de un concurso de ideas de ámbito internacional, [Ilustración 153](#), con intervención de jurado, para la redacción de un anteproyecto de masterplan para la regeneración urbana de los espacios portuarios.

Ilustración 153. Tríptico con las 4 propuestas finalistas del Master Plan



Fuente: Concurso internacional de Ideas. Cartel publicitario Exposición propuestas Masterplan (Pasaiaidea y Gipuzkoa aurrera, 2009).

Se abre un proceso de participación ciudadana para que se puedan aportar ideas, sugerencias y modificaciones al proyecto vencedor, cuestiones tenidas en cuenta por el jurado del concurso. El equipo holandés KCAP, junto a LKS y al arquitecto guipuzcoano Ángel de la Hoz, ganadores del concurso internacional convocado por Gipuzkoa Aurrera, han presentado una propuesta espectacular para la bahía. Los viejos tinglados industriales, pesqueros y mercantes darán paso a nuevas viviendas (un total de 1.300, el 40% de Viviendas de protección oficial), espacios verdes, un puerto deportivo, museo naval, zona de tiendas y espacios para la innovación empresarial. Pero es en esta época cuando comienza una mayor tensión en el conflicto, debido al diseño de actuaciones en terrenos portuarios por parte de las instituciones vascas, y que no tienen competencia en terrenos del Estado (Comité de Medio ambiente y política territorial., 2014, p. 53).

En el transcurso de los siguientes años, se llevan a cabo otras propuestas y proyectos²¹², [Ilustración 154](#), Concurso internacional de ideas, Master Plan (Autoridad Portuaria de Pasaia 2010), protocolo de objetivos para la construcción del puerto exterior, entre otros, y, por su parte, los ciudadanos también realizan un proyecto participativo (Herrera Herrera, 2010)²¹³.

212 (Oliveira Bravo, 2012) Sobre la Remodelación del puerto interior.

213 El Consejo Asesor ha aprobado la propuesta de La Herrera Herrera (Viñas, 2011).

Diversos documentos se encuentran en la web del Ayuntamiento de Pasaia: <https://www.pasaia.eus/es/documentacion-resultados> consultada el 12/01/2022.

El Parlamento Vasco insta al Gobierno Vasco y al resto de instituciones implicadas en la regeneración de la Bahía de Pasaia a que se tenga como referencia preferente en la citada regeneración el proyecto elaborado por la ciudadanía pasaitarra y del entorno, como consecuencia del proceso participativo que ha sido llevado a cabo para la zona de La Herrera (Boletín Oficial del País Vasco, 2012). Por el contrario, el Ministerio de Fomento dicta una resolución de la Autoridad Portuaria de Pasaia por la que se somete la versión preliminar del Plan Director de Infraestructuras del puerto de Pasaia y su informe de sostenibilidad ambiental revisado a un periodo de información pública. (Resolución de la Autoridad Portuaria de Pasaia por la que se somete la versión preliminar del Plan Director de Infraestructuras del puerto de Pasaia y su informe de sostenibilidad ambiental revisado a un periodo de información pública., 2011). Poniendo de manifiesto una dualidad y conflicto en la normativa y las decisiones de gobierno en un tema tan imperante como es la Ordenación del territorio.

Ilustración 154. Propuesta de candidatura Master Plan



Fuente: Ezquiaga Arquitectura. <http://ezquiagaarquitectura.com/2010/masterplan-bahia-de-pasaia/>, consultada el 12/01/2022.

En el planeamiento vigente “Plan Territorial Parcial del área funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa)” (Ikaur Arquitectos e Ingenieros, 2010) se configura como un instrumento intermedio entre las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) y el planeamiento municipal, clasificándose a esta zona como Área de Carácter Estratégico, ver [Mapa 71](#). En cuanto a suelos de especial protección natural y/o forestal, en los cuales quedan prohibidos los crecimientos urbanísticos, se encuentran el monte Ulía y Jaizkibel y se proponen como parques rurales periurbanos el de Ulía-Bocana y como interurbano el de Usategieta.

El Parlamento Vasco manifiesta que la regeneración integral de la Bahía de Pasaia y su entorno constituye una necesidad social de primer orden para el conjunto de la ciudadanía que habita en dicha zona y, por tanto, también objetivo irrenunciable para todas las administraciones públicas que ostentan competencias sobre la materia. Y también considera necesaria para la competitividad del territorio histórico de Gipuzkoa la existencia de un puerto comercial que no esté sujeto a las limitaciones del actual. Dicho puerto tendrá que ser ambiental, social y económicamente viable (Boletín Oficial del País Vasco, 2012, p. 35647). También insta al Gobierno Vasco a que impulse la construcción intermodal de Lezo-Gaintxurizketa, definiendo sus características fi-

sicas y su modelo de gestión en el marco de la colaboración interadministrativa y buscando la máxima implicación de la iniciativa privada. Pide que se dé comienzo a un proceso más sólido para actuar en colaboración con los puertos de Bilbao y Baiona, para aprovechar las potencialidades y complementariedades de estas infraestructuras y mejorar la oferta. Y, a la Autoridad Portuaria de Pasaia, a que proceda, sin más demora, a dar inicio al proceso de desafectación de La Herrera Norte y Oeste, y, por último, el Parlamento Vasco insta a las administraciones competentes, Gobierno Vasco, Diputación Foral de Gipuzkoa, Ayuntamiento de Pasaia y Ministerio de Fomento, a dar pasos en la política de transformación gradual de la Bahía de Pasaia sin esperar a la construcción o no del puerto exterior.

A medida que la crisis y las circunstancias políticas van cambiando, la sociedad para regenerar la bahía (Jaizkibia) entra en proceso de disolución (Segura, 2013). El derribo de los pabellones existentes en la zona comenzó en abril de 2009 pero poco más se ha hecho y es aquí donde comienzan los problemas. El acuerdo establecía que, si los terrenos desafectados no se utilizaban para los fines proyectados o no fueran devueltos, Jaizkibia debería indemnizar al puerto o, en su caso, la Diputación de Gipuzkoa, que actuaría como avalista. Y en los solares de La Herrera solo hay vacío.

Todo ello comporta, por parte de los poderes públicos, una capacidad importante para armonizar intereses distintos y arbitrar conflictos entre agentes económicos y sociales²¹⁴ no siempre fáciles de resolver, como los ocurridos en el XII Congreso de Euskalherria, (el 25 y 26 de noviembre de 2013) con la participación de los actores implicados, que expusieron distintas posiciones, como si fuera una obra de teatro, en el que impera el dramatismo y la comedia, o las comentadas al día siguiente en la prensa, posando los mismos actores sonrientes; otras veces llegando a tensiones que terminaron en los tribunales. Al poco tiempo, la decisión por parte de la Autoridad Portuaria aparca su pretensión de expandirse al exterior de la bahía, aunque no descarta esta opción en un “futuro que es imposible de determinar”. Se observa, una vez más, la importancia de cambiar de estrategias, y también los cruceros regresan al puerto de Pasaia (Viñas, 2014).

Teniendo en cuenta que en 2015 se debía abordar la elaboración de un nuevo plan estratégico porque el anterior ha quedado desfasado, desde la Presidencia de la Autoridad Portuaria se ha considerado conveniente preparar dicho proceso de planificación, abriéndose, previamente a su elaboración, al intercambio de perspectivas y opiniones entre todos los agentes relacionados con la actividad y el negocio del puerto²¹⁵. El objetivo principal de esta iniciativa ha sido identificar y compartir cuáles son los factores clave que van a determinar el devenir del puerto de Pasaia

214 Propuesta popular para la ordenación de La Herrera (La Herrera Herrira, 2012).

215 Esto lo pone de manifiesto la Diputación en el Plan Estratégico de Gestión 2015-2019 (Diputación Foral de Gipuzkoa 2015) y Plan territorial parcial del área funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa, (Ikaur Arquitectos e Ingenieros, 2015) que considera el Área de carácter estratégico de la Bahía de Pasaia y del corredor Lezo-Gaintxurizketa. Actualizado: (Ikaur Arquitectos e Ingenieros, 2016).

en el horizonte del año 2025. El proyecto se ha denominado Análisis Estructural Prospectivo del Puerto de Pasaia (LKS Ingeniería, 2014a)²¹⁶.

La actualización del Plan Estratégico portuario²¹⁷, con una vigencia de diez años, según la *Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia* (Autoridad Portuaria de Pasaia y Hoz y Fontán Arquitectos S.L.P, 2015). Plantea una coherencia paisajística, propone una cubierta ajardinada sobre la lonja pesquera, mejorar el acceso al servicio de transporte ferroviario en la estación de Herrera como el uso del transporte público y sostenible. El reto pendiente será el de la generación de la suficiente actividad económica y cultural en el espacio portuario para transitar desde una regeneración urbanística a una reactivación integral de una de las zonas más degradadas de Euskadi.

Desde la fecha de aprobación definitiva de este documento²¹⁸, la nueva dirección de la Autoridad Portuaria del puerto de Pasaia ha puesto en marcha determinadas iniciativas y decisiones de amplio alcance con importantes repercusiones en el futuro inmediato del puerto:

- Suspensión temporal de la construcción del puerto exterior.
- Clausura y derribo de la central térmica.
- Programa de demoliciones de los edificios de La Herrera.
- Análisis estructural prospectivo del Puerto de Pasaia.
- Estudio de Evaluación del impacto en la Salud de dos intervenciones de regeneración en la Bahía de Pasaia.
- El Plan territorial Parcial del Área de Donostialdea-Txingudi.
- Delimitación de los espacios y usos portuarios.

Como síntesis, mostraremos las actuaciones más importantes y su conflicto en el Esquema general del modelo de movilidad, [Mapa 72](#). Hasta el 2007, las empresas de la Industria auxiliar naval, que se encontraban en el recinto portuario o alrededor (Barrio de La Herrera, ver punto 2) se trasladan a otros municipios cercanos. Se crea Navalaldea, (ver punto 1), un nuevo polo de construcción naval pero que no llega a cumplir su propósito debido a que se instalan empresas que no necesariamente están relacionadas con la actividad pesquera y estas últimas se instalan en el exterior, o también cambian a otras funciones debido a que han diversificado sus actividades en otros sectores diferentes del naval.

216 Consta de varios documentos que describen el proceso llevado a cabo: (LKS Ingeniería, 2014a, 2014b, 2014c, 2014d).

217 (Informe ambiental estratégico de la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia., 2016).

218 Mediante orden foral de 3 de enero de 2017, de la diputada foral de Movilidad y Ordenación del Territorio se procedió a la aprobación provisional (Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia. (GHI-103/15-P08)., 2018).

Se observa que si las empresas de servicios auxiliares quieren utilizar las instalaciones del puerto en tierra (el astillero cuenta con dos grúas de dique seco y dos plataformas de construcción, un muelle flotante y varios muelles de armamento), tienen que pedir permiso y el astillero pone las condiciones. Además, la Autoridad Portuaria de Pasaia, les ha otorgado una concesión de varadero y dique. Por eso se propone, como medida, por parte de la Comarca de Oarsoaldea, poder hacer un uso compartido de esos espacios. Por otra parte se piensa realizar una apertura de nuevos elementos de conexión viaria directa del interior del puerto (ver punto 3).

Una infraestructura de nivel estratégico, la Plataforma Logística Intermodal (PLI), en el corredor guipuzcoano transfronterizo de Pasaia-Irún (antes denominada Lezo-Gaintxurizketa), nacerá con el objetivo de convertirse en distribuidor de los flujos de transporte de mercancías (ver punto 5). Será un nodo logístico ferroviario-portuario de mercancías que buscará sacar camiones de las carreteras y trasladar ese transporte de mercancías al barco y al tren (Elorza, 2015), junto con mejoras en el acceso ferroviario y nuevas estaciones de tren en Altza y Pasai Antxo y una progresiva modernización del conjunto de las instalaciones del puerto.

No obstante, el Consejo de Diputados de la Diputación Foral de Gipuzkoa, gobernada por Bildu, decidió incorporar un suelo de su propiedad, situado en el corredor de Gaintxurizketa (se puede observar en el [Mapa 72](#) punto 4) al “fondo de suelo agrario” del Territorio Histórico de Gipuzkoa para dificultar la operación de la Plataforma Logística Intermodal según los comentarios de (Elorza, 2015). Por su parte, los agricultores justifican que son dejados de lado por parte de los organismos de poder y aclaran que se pierde el poder de decisión de terrenos llanos, urbanizables, debido a que los planes urbanísticos de Lezo están subordinados, en este caso, al Plan territorial parcial del área funcional de Donostia-San Sebastián. Por lo tanto, se contemplará una zona de integración, en la Loma de Altamira, como parte del parque rural interurbano de Usategieta, para la configuración de un espacio libre verde entre los núcleos urbanos de Lezo y Errenteria y el nuevo polo logístico. Debido a que se trata de un terreno periurbano, con suelos de fondo de valle, de menor pendiente y con mayor facilidad para la construcción, son los mejores suelos agrícolas, coincidente con las escasas llanuras aluviales, y tienen que ser protegidos ante el crecimiento o la amenaza de transformar las tierras agrícolas en desarrollos urbanísticos. Es lo que pretende el proyecto Naturba (Alberdi Collantes, 2013a), que propone considerar al sector agrario como de “interés general” a fin de que pueda ser preservado frente a otros usos; para ello es importante contar con un Plan Territorial Sectorial Agroforestal, cuyas determinaciones sean vinculantes; al mismo tiempo, el modelo de explotación agrícola en coherencia con la planificación territorial, tiene que responder y adaptarse a las expectativas y demandas de la sociedad actual, por lo que es necesario asumir que hay otros usos (de ocio, recreativos y turísticos) que pueden y deben convivir y superponerse a los tradi-

cionales del medio rural. El ayuntamiento de Lezo crea un programa de Huertas Ecológicas²¹⁹ (Lezoko Baratza Parkea²²⁰) en estos terrenos.

3.4. La colaboración entre puertos vulnera las leyes del mercado

Las posiciones del PNV y del PP coinciden en que “una Autoridad Portuaria única podría competir mejor, ofrecer mejores precios al tener servicios más eficientes y costes menores, y, por tanto, captar rutas y carga para ganar dimensión”. Este tema cobra una especial relevancia porque podría reducir los gastos de gestión y acertar con las inversiones, no tanto para duplicar infraestructuras, sino para corregir carencias. Si al Puerto de Bilbao se le sumase la aportación de Pasaia, subiría al cuarto puesto en la clasificación por tonelajes de toda España, tras Algeciras, Valencia y Barcelona. Una posición que *“te da más visibilidad en el mercado y te hace más atractivo a las compañías a la hora de diseñar sus estrategias de transporte”*, explica un experto en logística del Puerto de Pasaia (Gorospa, 2013). Los partidos mayoritarios avalan esa propuesta. Ven en la operación, que todavía tendría que esperar a que el Gobierno central transfiera la competencia, una vía que permitiría incluso superar el recurrente debate sobre la ampliación del Puerto de Pasaia.

El abandono del Plan Director de Infraestructuras (aprobado en 2008), que daba soporte al puerto exterior, conlleva que tenga que ser sustituido por uno nuevo; el documento indica que las previsiones de 2008 apuntaban a que los movimientos de mercancías en 2020 podrían llegar a 17 millones de toneladas. Sin embargo, las proyecciones actuales barajan que se estabilizará en cinco millones anuales durante diez años. En este sentido, subraya el efecto que tiene el cierre de Corrugados Azpeitia y de la térmica de Donibane en el descenso del movimiento de mercancías, además se considera necesario que el tren de alta velocidad disponga de un acceso. Otro de los proyectos a llevar a cabo será la habilitación de una terminal de contenedores ubicada en el espacio que deja libre la central térmica.

Asimismo, por su parte la Autoridad Vasca de la Competencia (AVC) ha emitido un informe desfavorable sobre la propuesta de la consejería de Medio Ambiente, que dirige Ana Oregi, de firmar un “protocolo de colaboración” entre los puertos vascos (Bilbao, Pasaia y Bermeo) abierto a la incorporación de Bayona, porque vulnera las leyes del mercado (Consejo Vasco de la Competencia, 2014). El presidente de Puertos del Estado, José Lorca, respondió por escrito que “no puede procederse a la tramitación administrativa del protocolo, porque algunos de sus objetivos podrían resultar contrarios al Derecho de la Competencia”. Respecto al “compromiso de colaboración” entre las tres dársenas, la Autoridad Vasca de la Competencia los considera “incompatibles con

219 http://www.lezo.eus/sites/default/files/baratzen_araudia_gazt.pdf consultada el 12/01/2022.

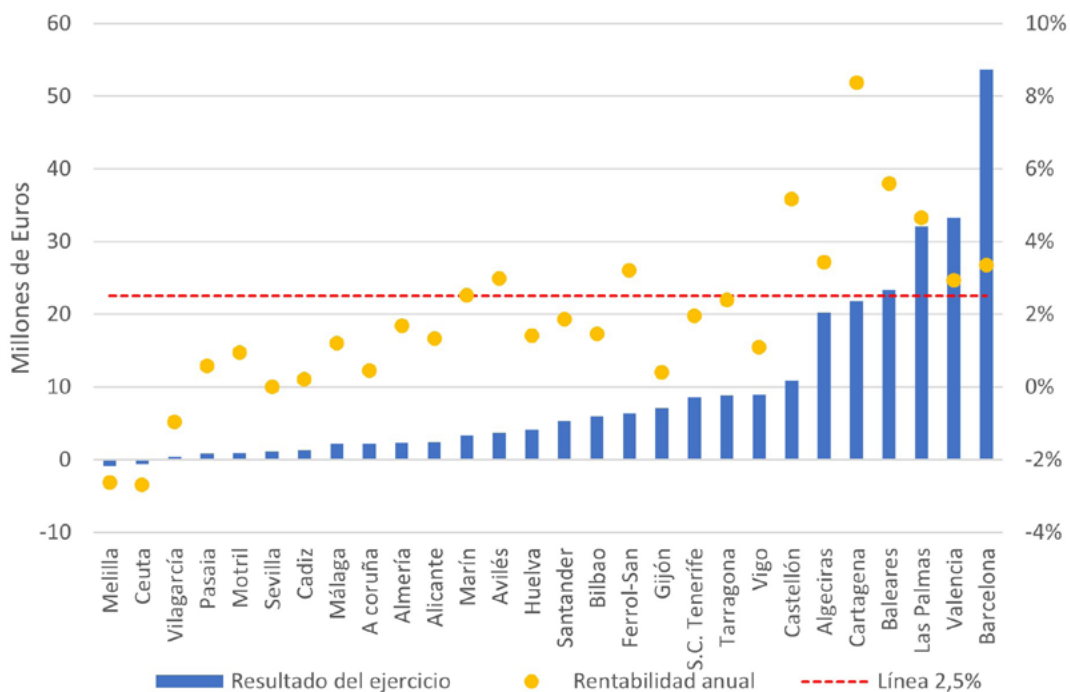
<http://baratze-parkea.ekogunea.eus/baratzak/baratza-parkeak/baratze-parkea-lezo> consultada el 12/01/2022.

220 Fotos: <http://www.lezo.eus/es/lezoko-baratza-parkea> consultada el 12/01/2022.

la obligación de competir entre los operadores económicos”. “No se puede competir de forma leal si, de forma simultánea, se debe colaborar y cooperar y ser transparente en las actuaciones que afecten a los competidores”, dice el informe fechado el 4 de marzo de 2014. Por todo ello, concluye que el protocolo “no está exento de las prohibiciones” que marcan la Ley de Defensa de la Competencia y las directivas de la Unión Europea. Al respecto, desde la presidencia del puerto, se comentó que la propuesta de colaboración que se planteaba trabajar con Bilbao no atentaba a la competencia para nada. Se trataba de intentar optimizar recursos y optimizar sinergias en materia comercial, en materia de trabajadores y otro tipo de cosas (Comité de Medio ambiente y política territorial., 2014, p. 31).

A nivel de España, los puertos pagan sus excesos de capacidad que duplica el tráfico actual de contenedores, [Gráfico 50](#), debido a que los puertos españoles han sufrido su particular burbuja: hasta 2010 vivieron dos décadas de fuertes inversiones en infraestructuras sin que ello haya facilitado un incremento equiparable de tráfico. “Se generalizó la idea de que, si no se lograban incrementar los tráfico a corto plazo, siempre se podrían obtener en un horizonte más largo, pero ese horizonte nunca se determinaba ni cuantificaba”, reflexiona el expresidente de Puertos del Estado y economista Fernando González Laxe (Fernández, 2014).

Gráfico 50. Negocio de los puertos españoles: Facturación de los puertos y Rentabilidad anual 2018.



Fuente: Elaborado a partir de (Fernández, 2014) con Indicadores de (Puertos del Estado, 2019) procedentes del resultado del ejercicio en millones de euros p.105 y de rentabilidad anual en % p.95 del año 2018. Elaboración propia.

El autor demostró que la inversión en los años previos a la crisis creció un 292% mientras los tráficos aumentaban solo el 76%, como también la utilización de más cemento para muelles y zonas de carga provocó más deudas. En cualquier caso, Fomento ha dado una receta común para activar la demanda: bajar tarifas portuarias y ampliar el período de las concesiones a las empresas, de los 35 años actuales a 50. Llorca asegura que, con las grandes inversiones hechas, es lo único que se puede hacer para pagar las deudas, muchas de ellas contraídas con Europa, y generar tráficos. Como lectura del [Gráfico 50](#), observamos que Pasaia, no cumple el objetivo de rentabilidad anual, que es por encima del 2,5%, manifestándose un puerto deficiente; por otra parte, las autoridades portuarias de Barcelona, Valencia, Algeciras, Las Palmas y Baleares suman un beneficio conjunto de aproximadamente la mitad de todo el sistema portuario de interés general, que ayudan a la formación de un fondo de compensación, que redistribuyen a los puertos, que hay que mantenerlos, como nos ha comentado José Ignacio Espel.

4. Instrumentos para la regeneración urbana

Hoy en día 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? ¿Por qué no se ha encontrado un modo de regenerar su actividad? ¿Cómo afecta al resto de la bahía? No hay una convivencia entre el puerto y la ciudad.

El desarrollo urbano actual del municipio de Pasaia es inviable, como se ha apuntado anteriormente, no tiene espacio, principalmente para equipamientos públicos y zonas verdes. Los municipios alrededor de la bahía, como el de Lezo, desean disfrutar de su borde, de las vistas a la lámina de agua. Siguiendo este orden de ideas, nos preguntamos ¿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.

Tabla 63. Mapa de Actuaciones, se pretende intervenir en los siguientes vectores:

<p>Mejora de las Interrelaciones Puerto-Ciudad:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1-Reordenación de La Herrera Norte y Oeste 2-Frente marítimo de Pasaia: Trintxerpe y San Pedro 3-Lonja pesquera de Pasaia: nuevos espacios de uso publico 13-Minoración de la playa de vías de ADIF a su paso por Antxo
<p>Renovación urbana, mejora de la accesibilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> 4-Accesos a la estación de Euskotren 8-Ascensores 15-Nuevo desarrollo urbanístico de viviendas y equipamientos en Luzuriaga 24-Carril de bicicletas y ampliación de aceras de la conexión Lezo-Pasai Donibane
<p>Fomento de la actividad económica:</p> <ul style="list-style-type: none"> 17-Polígono Papin-Molinao 23-Polígono Navalaldea 28-Plataforma Logística Lezo-Gaintxurizketa 30-Zinealdea-Lintziringaina 32-Área de agricultura ecológica en Lezo
<p>Mejora de los espacios de interés natural:</p> <ul style="list-style-type: none"> 10-Intervenciones en Ulía-Jaizkibel y el medio marino. 12-Reordenación del entorno de Arrobitxulo 18-Acondicionamiento del parque de Artxipi y su conexión con LauHaizeta 22-Recuperación de la cala Alabortza
<p>Mejoras ambientales:</p> <ul style="list-style-type: none"> 11-Regata Txingurri 20-Reducción de la contaminación atmosférica, acústica y de aguas provocada por la actividad portuaria 21-Saneamiento de Pasai Donibane 27-Río Oiartzun, Zubitxo y Altzate
<p>Mejora de las infraestructuras y servicios de transporte:</p> <ul style="list-style-type: none"> 5-Soluciones al acceso de tráfico portuario por La Herrera 14-Soterramiento de la línea de Euskotren a su paso por Antxo y Erreterria 19-Mejoras en el servicio de motora 25-Nueva variante de Lezo 29-Conexión Norte-Sur GI-2638 con N-1 en Lezo 26-Rotonda de Altamira en Lezo 31-Estudio de alternativas para la mejora de los tráficos a su paso por Oiartzun
<p>Nuevos y mejores equipamientos socioculturales:</p> <ul style="list-style-type: none"> 6-Edificio Ciriza 7-Oferta de Educación Secundaria Obligatoria publica en Pasaia 9-Edificio Proisa 16-Edificio Luzuriaga

Fuente: IKEI (2015, pp. 61-102).

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. En contraste, 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. Es por eso que el documento de (IKEI, 2015) propone una puesta en marcha de acciones ejecutables a corto plazo [Tabla 63](#) e [Ilustración 155](#). Es de destacar, cómo los conflictos entre los diversos actores y el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria están muy politizados y este hecho mediatiza mucho, porque es difícil establecer hasta qué punto la visión política y la empresarial coinciden, o se deciden apoyar más determinadas prioridades y no otras, como se ha tenido ocasión de apuntar. La exigencia de una evaluación ambiental más completa retrasa la regeneración de Pasaia (Astarloa Gorka Estrada, 2016). La Diputación reclama a la Autoridad Portuaria un informe sobre las afecciones en las 77 hectáreas de la bahía

y no solo sobre los nuevos usos; el proyecto tendrá que someterse a una evaluación ambiental estratégica ordinaria, es decir más completa, que, previsiblemente, retrasará su ejecución. Asimismo, otra propuesta que barajaba la Diputación era poder conseguir la convocatoria Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (DUSI) realizada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas en el marco del Programa Operativo FEDER de Crecimiento Sostenible 2014-2020 (Etorkizuna Orain, 2016).

Ilustración 155. Mapa de actuaciones para la regeneración de la Bahía de Pasaia



Fuente: Mapa tomado de IKEI (2015, p. 62).

La propuesta cumple con los cuatro ámbitos contemplados en el programa europeo DUSI:

1. TICs. Tecnologías de la Información y la Comunicación.
2. Economía baja en carbono.
3. Preservación del medio ambiente y del patrimonio.
4. Inclusión Social.

Son proyectos que tienen que ver con el desarrollo de servicios de atención ciudadana y e-administración; con el impulso de las energías renovables y el ahorro energético en edificios y servicios públicos; con la potenciación de la movilidad sostenible y la accesibilidad vertical; con la recuperación del patrimonio histórico y paisajístico; con las medidas de apoyo al emprendimiento y a la inserción sociolaboral de colectivos desfavorecidos... Cada Ayuntamiento ha presentado

una lista de actuaciones en los cuatro ámbitos, que han sido la base para conformar la estrategia general comarcal que opta a las ayudas del programa DUSI. En esa labor de encajar las piezas del puzle, la Agencia de Desarrollo Oarsoaldea y la consultora IKEI han jugado también un papel decisivo buscando consensos, tendiendo puentes y poniendo en común, desde un punto de vista comarcal, lo que nos une, que es más que lo que nos separa: la regeneración urbanística, económica, social y cultural de Pasaialdea. Pero la propuesta no ha podido ser elegida beneficiaria de estos fondos, como se observa en el Boletín Oficial del estado²²¹, del total de unas 269 solicitudes, en torno a unos 185 ayuntamientos que se postulaban como candidatos, terminando así un nuevo ciclo de esperanza.

La revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia (2018) es importante porque plantea los lineamientos sobre la correcta integración del puerto en las redes de transporte terrestre, y la ordenación de detalle que resulta imprescindible para resolver la transición entre el sistema general portuario y el resto del término municipal. Ello ha exigido y exigirá la ejecución de actuaciones como las que se expresan a continuación: el derribo de las edificaciones industriales de La Herrera; la construcción de la nueva lonja pesquera ya operativa para las operaciones de descarga; la construcción en los próximos años de un centro de referencia en materia de atención al envejecimiento y la dependencia (Adinberri), así como, un aparcamiento subterráneo, en la zona del Hospitalillo; la instalación de los pantalanos para el amarre de pequeñas embarcaciones, poniendo en orden los usos de la lámina de agua y dibujando un nuevo paisaje marítimo; el derribo de la estructura de acceso viario por Molinao; y la ejecución de una parte importante de los almacenes portuarios previstos.

En el Plan Estratégico de Gestión 2015-2019 de la Diputación Foral de Gipuzkoa plantea una serie de proyectos estratégicos prioritarios, líneas de actuación y acciones asociadas al objetivo 26. Regenerar de forma integral el puerto de Pasaia y Pasaialdea (Diputación Foral de Gipuzkoa, 2016, p. 30) desarrollando un programa integral y un calendario de actuaciones concretas consensuadas, desde el liderazgo compartido. Formalización de un nuevo convenio con el Ayuntamiento de Pasaia, a partir de 2016, que contribuya al objetivo global de regeneración económica, urbanística, social y cultural de Pasaia por medio de la elaboración de un Plan Especial de Ordenación Integrada de la Bahía de Pasaia; coordinado y complementado, a su vez, con el correspondiente Plan Especial de Ordenación Integral del Corredor Pasaia-Irún.

Como síntesis de lo expuesto, las estrategias que tienen que considerar los planes integrales han de responder a las preguntas existenciales: ¿qué es lo que deben contener?, ¿para qué se construye?, ¿cuáles son las necesidades y demandas para esos fines?, entre otras cuestiones, poner por

221 BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO. Núm. 239 lunes 3 de octubre de 2016 Sec. III. Pág. 70761. <https://www.boe.es/boe/dias/2016/10/03/pdfs/BOE-A-2016-9052.pdf> consultada el 12/01/2022.

escrito un flujo de conocimientos para llegar a mejores resultados. Y por otra parte, abordarlo desde una escala comarcal. Elementos que se observan en el Plan estratégico comarcal 2017-2025 de Oarsoaldea (IKEI, 2018), en el que las cuestiones socioeconómicas priman en los lineamientos y acciones. El urbanismo se entiende como una consecuencia, principalmente, cuando no existe una necesidad creciente de nueva construcción, debido al bajo crecimiento de la población y evidentemente teniendo en cuenta los recursos territoriales y su aprovechamiento compatible.

Por tanto, como ventaja, la planificación es una herramienta que nos permite discernir entre lo urgente y lo importante, superando la visión cortoplacista que muchas veces rige el devenir de nuestras ciudades. Ante el nuevo escenario que abre la Nueva Agenda Urbana y el periodo de financiación 2021-2027, todas las instancias internacionales exigirán el desarrollo de una planificación como condición para justificar la concesión de fondos. Además de estas dos ideas fundamentales, según (Acero Caballero et al., 2019, p. 65), hay otras ventajas que conviene resaltar:

- Coordinar esfuerzos y políticas sectoriales.
- Definir una hoja de ruta que mejore la gestión municipal.
- Asegurar la eficacia y efectividad de las inversiones y los presupuestos.
- Generar un relato de ciudad compartido: desde los problemas hasta los objetivos, pasando por las acciones necesarias para solucionarlos y alcanzar esas metas.

A pesar de los beneficios de poner en marcha procesos de planificación urbana integral y participativa, también es necesario considerar los potenciales riesgos, aquellos factores que pueden generar disfuncionalidades en los planes, tanto en el proceso mismo del diseño de la estrategia, como en su posterior implementación y control.

Pueden considerarse riesgos en la planificación, de carácter metodológico, ya sea en el propio diseño de esta, las reglas del juego o en su implementación durante la puesta en marcha del plan. Como se ha observado, también puede ser problemas de elección de actores a incorporar, o que surja una incapacidad para articular un proceso de participación adecuado que garantice una implicación efectiva de la ciudadanía y de los actores clave. También la carencia de una adecuada comunicación y difusión del proceso y de las acciones que se desarrollan, especialmente aquellas de carácter participativo. Por el contrario la realización de un adecuado que no tenga retorno ni divulgación de los resultados obtenidos y las acciones a implementar derivadas de la planificación generaría problemas. O un diseño inadecuado de las acciones, al no integrar las necesidades ni los acuerdos adoptados durante el proceso como medio para afrontar con garantías las resistencias al cambio. Falta de una adecuada organización de los trabajos, entre otras consideraciones.

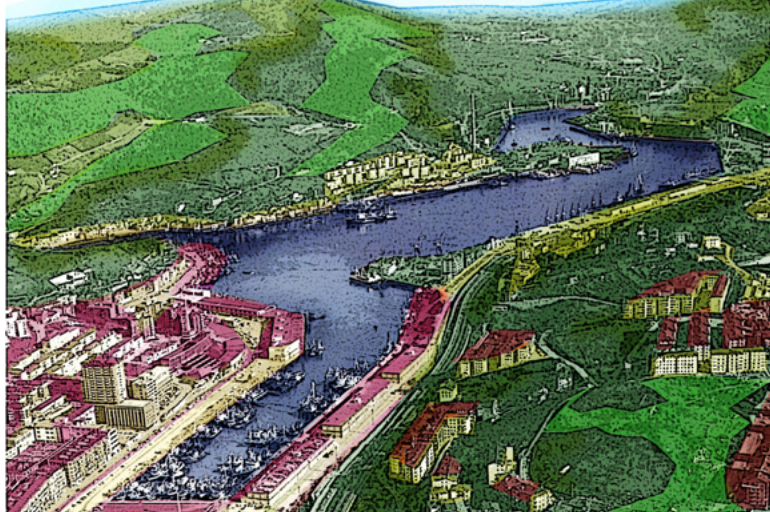
También es una constante que los procesos de desarrollo local planteados con un resultado a medio y largo plazo se vean hipotecados porque sus estructuras de desarrollo sean exclusivamente dependientes de ayudas y subvenciones o de cuestiones temporales que puedan coartar el proceso.

Los riesgos en la ejecución son principalmente la falta de esta. Es decir, la verdadera planificación empieza una vez se ha redactado el plan. Y para ello es imprescindible definir y establecer los mecanismos y procedimientos que hagan viable su implantación, asimismo prever y reservar los recursos (humanos, económicos, materiales, procedimentales, etc.) para poder llevar a cabo las actuaciones que formen parte del documento resultante, para lo que será vital poder constituir los acuerdos políticos y presupuestarios pertinentes desde una fase embrionaria del proceso de planificación.

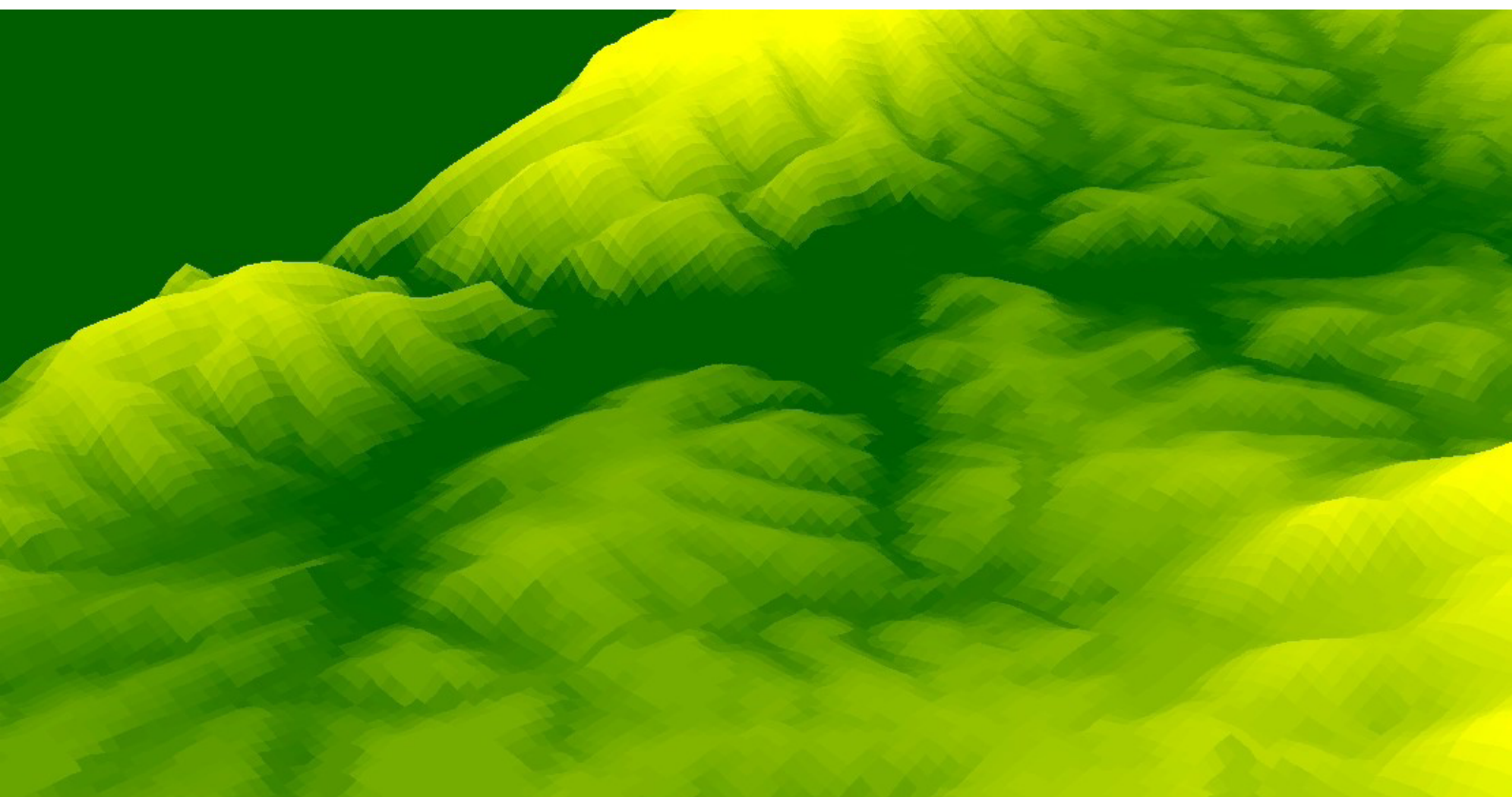
Como recapitulación de lo tratado en el capítulo y como ejemplo a la teoría, resaltamos los factores problemáticos que se pueden dar en todo proceso:

- La politización del plan. El equipo de gobierno tendrá en conjunto que abocarse a ello, de lo contrario las opiniones divergentes generan un conflicto que los paralice, principalmente en periodos electoralistas.
- Insatisfacción. Porque no se cumplen las expectativas que se depositan en el proceso. Esto puede suceder o bien porque las actuaciones planificadas no se implantan o su ejecución se dilata demasiado en el tiempo, o bien porque la participación se utiliza como coartada para legitimar decisiones previamente adoptadas.

Por eso durante el proceso deberá analizarse la viabilidad técnica y económica de las acciones que los constituyen (Pascual i Esteve y de Forn i Foxà, 1999). Finalmente, también tienden a no cuidarse las fases de retorno, en la que se realiza la transferencia de resultados a la comunidad que ha participado en el proceso. Algunas herramientas se recogen en la cita anterior y en el manual de Acero Caballero et al. (2019, pp. 125-127), principalmente en el apartado de implementación.



V. LA GOBERNANZA Y LA PARTICIPACIÓN SOCIAL COMO CONDICIONES PARA LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



1. Falta de gobernanza o crisis de gobernabilidad

Preguntarnos porqué es duradero el estado de ruina, deterioro, crisis... en la Bahía de Pasaia durante tantos años, nos obliga a entender los problemas y demandas que se ha estado observando anteriormente, pero fundamentalmente nos ayuda a asimilar el concepto de la crisis de gobernabilidad, entendida esta como incapacidad para responder colectivamente, y, desde las autoridades públicas en particular, a las demandas y tensiones inherentes a la dimensión sociopolítica del espacio urbano (Subirats y Martí-Costa, 2014, p. 85). Según los autores, se manifiestan de manera especial en períodos de crisis económica, pues al mismo tiempo que se reducen las capacidades institucionales, sobre todo de índole fiscal, aumentan las demandas, e incluso se generan otras nuevas. Al respecto, puede resultar ejemplar la “crisis urbana” de finales de los años sesenta y los años setenta del siglo XX, en las democracias occidentales, donde los municipios sufrieron una importante erosión de sus capacidades institucionales, se vieron sometidos a la aparición de orientaciones de desapego hacia las autoridades públicas, así como una explosión de eventos de protesta entre la ciudadanía. Se trata de un período en el que aparecen los primeros análisis sobre la crisis de gobernabilidad democrática. Aunque diferentes en los argumentos sobre los factores que la originan, sea por la sobrecarga de demandas, tal y como argumenta la perspectiva de corte liberal, sea por la crisis de legitimidad ante la incapacidad de canalizar las demandas ciudadanas, tal y como argumenta la perspectiva neo-marxista, existe bastante consenso sobre sus síntomas: la erosión de las reglas que regulan la dinámica de la sociedad política, aquel espacio en el que tienen lugar los procesos de interacción entre autoridades públicas y ciudadanía. Ante ello los gobiernos municipales pusieron en marcha diferentes estrategias, tanto en su fiscalidad, como en los modos de gestión, o en la oferta de oportunidades de participación a la ciudadanía; mientras que surgieron nuevas demandas, pero también, nuevas formas de articulación y acción colectiva entre la ciudadanía.

En el marco de la burbuja inmobiliaria de la pasada década, ha hecho que la actividad inmobiliaria sea la principal fuente de ingresos propios, y con ello, la generación de una fuerte dependencia de los actores más estrechamente vinculados a esta actividad económica. Esto ha provocado que la gobernanza local vaya orientándose progresivamente al conocido modelo de la *growth machine* o el “régimen urbano”, en donde el sector empresarial y la banca son los actores más influyentes de las sociedades políticas urbanas. Es en estos momentos cuando la forma urbana y el paisaje de la ciudad están condicionados por las tecnologías del momento, la estructura de la sociedad, las ideologías y, de manera muy determinante, por los modos de producción que van cambiando a lo largo de la historia. En la actualidad, a partir de la década de 1990, los procesos que acompañan al capitalismo y a la globalización de la economía contribuyen de forma decisiva a transformar los paisajes urbanos y el cambio de modelo productivo en la Bahía de Pasaia, como

demostramos y ponemos de relieve en nuestra tesis, de acuerdo con nuestros objetivos de investigación. Así el cierre de fábricas, de astilleros, de la térmica, el cambio de modelo del puerto, son expresión del conflicto en la zona y de una crisis tanto de gobernabilidad urbana como de encaje de un modelo portuario que no acaba de encontrar consenso entre los diferentes actores sociales, económicos y políticos del territorio.

La [Tabla 64](#), que mostramos a continuación recoge de manera sintética los componentes esenciales de la crisis de gobernabilidad urbana de la zona, con sus causas, manifestaciones y estrategias. Si el aumento de los problemas y demandas pueden ser una de las fuentes de erosión de las capacidades de los gobiernos urbanos, también es cierto que el propio carácter de la vida urbana da lugar a la intensificación y diversidad de demandas entre la ciudadanía; por lo tanto, es algo que los responsables de la gestión pública han de tener siempre en cuenta y una necesidad que venimos haciendo evidente en el caso de la Bahía de Pasaia, a pesar de los esfuerzos institucionales realizados.

Tabla 64. Crisis de gobernabilidad urbana: causas, manifestaciones y estrategias

	Autoridades locales (oferta)	Ciudadanía (demanda)
Fenómeno	Quiebra la capacidad de respuesta a los problemas urbanos	Quiebra del sistema de canalización y representación de los intereses
Posibles causas (transformaciones)	Cambio del modelo económico: la globalización neoliberal Fragmentación de los gobiernos/consejos municipales Doble dependencia (Intergubernamental y actividad inmobiliaria) Dimensionamiento de las responsabilidades (“competencias impropias”)	Problemas sociales, mercantilización de servicios a las personas, y debilitamiento de los derechos universales, precariedad laboral Incremento en el volumen y diversidad de problemas y demandas Aumento de desigualdades y problemas sociales Más conflictos en el acceso, uso y gestión de espacios públicos, especialmente en las áreas desfavorecidas
Manifestación (vulnerabilidades)	Reducción de ingresos intergubernamentales Reducción de ingresos en la actividad inmobiliaria (burbuja inmobiliaria) Dificultades de gestión, administración	Desafección y descontento Involucramiento en mecanismos de “salida”: reducción participación electoral, fragmentación electoral y protesta
Estrategias (respuestas)	Búsqueda de nuevas fuentes de ingresos (esfuerzo fiscal, precios públicos...) Reducción de gasto (recortes, economías de escala o externalización) Nuevas formas de gestión	Nuevos actores en la esfera cívica y la electoral Nuevos mecanismos para la oferta de oportunidades de participación Contención de las nuevas vías de canalización y expresión de demandas (represión)

Fuente: Elaboración propia a partir de Subirats y Martí-Costa (2014, 89)

Por una parte, porque las grandes ciudades, además de ser nichos para el desarrollo socioeconómico, también dan lugar a problemas específicos de desigualdad y exclusión social (Glaeser, 2011; Sassen, 2015). Como se ha visto en los apartados anteriores, en el caso de la regeneración se especulaba con un incremento de viviendas para pagar el puerto exterior, pero según las entrevistas a los propios pobladores, por una parte esas viviendas no eran necesarias, y por otra, se rechazaban porque no iban a poder tener acceso a ellas por sus elevados costes, no eran imprescindibles, cuando lo que la ciudadanía lo que estaba demandando eran espacios verdes, culturales, ligados al mar, zonas de deportes, de ocio y servicios con una mejor ordenación que pueda corregir los errores de los años del desarrollismo, en definitiva, todo lo que supone una mejora medioambiental, de paisaje y de calidad de vida. Los entrevistados así lo manifiestan:

“Siempre hay un conflicto con los usos: urbano, industrial y paisajísticos,aquí estamos viviendo en una zona muy congestionada por la población y veremos cómo se resuelven estas tensiones entre lo que es el desarrollo construible y las necesidades del modelo productivo dominante, tendremos que buscar o reorientar el crecimiento a usos menos intensivos del espacio. Vemos un conflicto ahí que vemos que no se va a resolver, más cuando es diseñado con una infraestructura pendiente que va a ser el tren de alta velocidad que va a ocupar una franja importante de tierras” (E 36)²²².

“La urbanización de Pasaia con motivo de la construcción de viviendas sin ningún tipo de planificación” (E 8).

“La aparición de la lonja, que condiciona claramente el muelle de Trintxerpe-San Pedro, la desaparición de la térmica que ha generado un espacio que no estaba en nuestro paisaje y luego hay uno que tiene su singularidad que es el tema de los coches, en la península de capuchinos, que antes no estaba, lo único que ha hecho es mejorar, pero en el fondo es una instalación industrial, no aporta nada al paisaje, salvo un elemento articulador, sin más, y luego los pabellones”.

222 Sigla que corresponde a Entrevistado, en este caso el número 36.

Ilustración 156. Cambios en el paisaje



Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, porque el dinamismo y la diversidad de la vida urbana promueve nuevas y diversas demandas ligadas a diferentes estilos de vida en la forma de prácticas de consumo cultural, tanto para los habitantes, como para los visitantes, que pueden orientar la acción de los gobiernos municipales hasta estas emergentes áreas de política pública (Subirats y Martí-Costa, 2014, p. 90).

“Recuperar o de crear un paisaje mucho más bello, más ligado a actividades de otro perfil, no tan duro ligado a un paisaje de un puerto mercantil. ¿Cuáles serían esas actividades?, Por ejemplo, la recuperación de La Herrera, que es el espacio con más posibilidades culturales. Puede ser un proyecto que responda a las necesidades del entorno, pero también que suponga el inicio de una transformación del conjunto de las zonas que están alrededor del propio puerto” (E 37).

“la puesta en valor de infraestructuras e iniciativas de tipo cultural y patrimonial” (E 8).

De hecho, estas explican la creación de espacios y servicios socioculturales para la población, o la generación de grandes espacios, eventos o proyectos de renovación urbana orientados a la atracción de visitantes y a la actividad económica en todas las aglomeraciones urbanas, como fue puesto de manifiesto con la creación de Casa Ciriza y de Albaola. El cambio en los estilos de vida también se ha manifestado a través de las preferencias habitacionales, siendo el ejemplo más claro el intenso proceso de suburbanización en la forma de la “ciudad de baja densidad”, como se ha visto en el capítulo anterior sobre urbanismo y también en el cambio de usos del suelo. Evidentemente, todo eso hace más compleja y costosa la provisión de los servicios urbanos básicos, como se puede observar especialmente en los municipios de Lezo y de Oiartzun.

Ahora bien, a estas potenciales vulnerabilidades incentivadas durante el período de expansión económica, se une la intensificación de procesos de desigualdad, exclusión social y pobreza urbana, así como fenómenos específicamente relacionados con el carácter de la crisis inmobiliaria,

sobre los que los gobiernos locales no disponen de capacidades o instrumentos de gestión, cuyo ejemplo más relevante es el incremento de los desahucios de viviendas. Así, el aumento y diversidad de problemas derivados de la propia lógica de la vida urbana y la intensificación de procesos de desigualdad derivados de la crisis suponen un aumento de demandas para los gobiernos municipales. Pero ligada al alejamiento de las instituciones formales, la crisis urbana también se manifiesta por la opción de mecanismos de salida por parte de la ciudadanía respecto a la vía institucional que supone la participación electoral; esto es, el desarrollo de nuevas formas de articulación y expresión de sus demandas que, cada vez en mayor medida, adoptan la forma de activismo político de protesta, de acción contenciosa.

Al igual que durante la crisis urbana de los años setenta, cabría pensar que se produzca un aumento progresivo de eventos de protesta de la mano de los movimientos sociales urbanos, tanto los de índole más tradicional ligados al consumo colectivo y las políticas redistributivas, como otros específicamente ligados a los nuevos problemas que adopta la crisis urbana en España. Como ponemos de manifiesto a lo largo de esta tesis, en actuaciones concretas en Errenteria y también en La Herrera, por los diferentes foros y plataformas de autogestión ciudadana. Producto de una respuesta colectiva a problemáticas habitacionales, y, últimamente, del puerto exterior en esa relación puerto-ciudad.

Los mecanismos más clásicos (consejos consultivos) surgen en España (Cano Bueso, 2009), así como en otros países europeos, a mediados de los años setenta como respuesta a la crisis urbana de aquel momento y por la demanda de los movimientos sociales urbanos. De hecho, las primeras experiencias se dan en las grandes ciudades gobernadas por coaliciones de izquierda, dando lugar a un intenso proceso de difusión durante los años ochenta y noventa del siglo XX. El nuevo siglo supone la progresiva difusión de experiencias de carácter deliberativo y orientadas a los ciudadanos individualmente más que al tejido asociativo (Font Fàbregas, 2001), principalmente en los municipios de fuerte raigambre de izquierdas.

1. Gobernanza portuaria

También se observa en el puerto, durante estos últimos 30 años, cómo la industria portuaria mundial, se enfrenta a un movimiento de reforma liberal profunda que plantea un problema de gobernabilidad, principalmente debido a los defectos que tiene el modelo de propiedad del puerto (en nuestro caso, *Landlord Port*), que ha dado lugar a la remodelación del sistema de actores involucrados en la organización de los puertos. La descentralización, que se está llevando a cabo en la mayoría de puertos del mundo, ha cambiado así la división público-privada, es decir, los respectivos roles desempeñados por los diferentes niveles de gobierno pertenecientes al estado y los operadores privados en las funciones de operación y regulación (Debie, 2010, p. 2).

Los factores que determinan la organización y la estructura de un puerto son muy numerosos, pero entre ellos destacan: la estructura socioeconómica del país, su evolución histórica, la localización del puerto y el tipo de carga manipulada en él. El Banco Mundial propone en su *Reform Toolkit*²²³, en el Módulo 3, cuatro modelos de administración portuaria: *service port*, *tool port*, *landlord port* y *private service port* (The World Bank, 2007, pp. 81-83).

En nuestro caso, en España corresponde al modelo *Landlord Port*. Es un *holding*, cuyas características corresponden a una orientación mixta público-privada. La propiedad de la tierra y la regulación son públicos; en cambio, las inversiones en infraestructuras son responsabilidad del Estado, que posteriormente concede al sector privado (a cambio de un canon) que se encarga de mantenerlas. De esta manera, el sector público solo mantiene la infraestructura básica, como el calado o los accesos terrestres, mientras que las inversiones en equipos, las operaciones portuarias (especialmente el manejo de la carga) así como del empleo de mano de obra, se llevan a cabo por compañías privadas.

Los entrevistados lo ponen de manifiesto de la siguiente manera:

“Por un lado, agentes económicos, las empresas estibadoras y consignatarias y luego la propia Autoridad Portuaria que recibe las tarifas por atraque de barcos, descargas de mercancías, organiza la propia actividad portuaria; cuando entra un barco, tiene que saber dónde va a ir, entonces todos los días las empresas estibadoras hace un plan de descarga, etc.”.

“Antes las grúas eran de la Autoridad Portuaria, pero ya no, todo está privatizado, salvo el alquiler del suelo, para decirlo de alguna manera y los costos que genera si vas a enviar coches, por cada coche que pasa por las infraestructuras, pagas un canon; por ejemplo, el sitio que tiene coches es privado, es una concesión del puerto”.

“Es un sistema Landlord Port, puerto propietario, yo soy el propietario del suelo y lo alquilo en una concesión y sobre él se construye lo que te autorice y te doy una concesión a 20 ó 30 años según lo que te voy a autorizar” (E7).

Esta organización es producto de políticas ligadas a la liberalización, la desregulación y la privatización de las actividades económicas que marcan la evolución de las actividades económicas occidentales (González Laxe, 2002) y que se ha comentado en el capítulo anterior, cuando las asociaciones cuestionan el empleo que va a generar el puerto exterior (Becerra, 2006a).

El órgano de gestión del puerto corresponde al Estado, por tener la propiedad del puerto, pero también se encuentran los operadores privados en la gestión del puerto, principalmente para re-

223 Todos los módulos se pueden encontrar en <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition> consultada el 12/01/2022.

solver uno de los problemas centrales del desarrollo de los puertos: la aplicación del capital, que el Estado por sí solo ya no parece capaz de asumir, principalmente, en tiempos de crisis.

Es imprescindible incidir en este punto porque al dar a las concesiones privadas la cuestión del equipo y los gastos de personal, a cambio de un alquiler, el estado “externaliza” y se deshace de problemas complejos inherentes a la definición de estrategia de desarrollo de las actividades portuarias, económicas y los problemas sociales que le acompañan. La idea de este modelo es alentar al Estado a retirarse de la participación directa de las actividades económicas y a “centrarse” en sus funciones reguladoras.

Como sabemos, una de las consecuencias generales de la reforma portuaria en Europa, fue la institución de la Autoridad Portuaria por parte del Estado, a la cabeza de cada puerto importante. Según el informe del Banco Mundial, hacia 1977, estaban definidas sus funciones (The World Bank, 2007, p. 77).

En nuestro caso, la Autoridad Portuaria de Pasaia, organismo integrante del Organismo Público Puertos del Estado, gestiona y coordina las funciones y competencias que le son establecidas por Ley (Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante., 1992; Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante., 1997; Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general., 2003; Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante., 2011) y entre las que destacamos:

- Planificación y ejecución de las obras de infraestructura necesaria para la realización de las actividades relacionadas con el tráfico marítimo comercial, así como la coordinación de este medio de transporte con el transporte ferroviario o terrestre.
- Gestión y ordenación de los usos de las distintas zonas de servicios del puerto: gestión del dominio público portuario mediante el otorgamiento de concesiones y autorizaciones.
- Recaudación de las tasas y tarifas por utilización de instalaciones y servicios comerciales portuarios.
- Velar por el desarrollo armonioso del puerto de Pasaia: búsqueda continua del equilibrio entre la rentabilidad y eficiencia del puerto como espacio logístico y su integración y convivencia con el espacio urbano. La convivencia puerto + ciudad es una variable importante para esta entidad en el horizonte del año 2025.
- Todos los puntos que indiquen las funciones de la Autoridad Portuaria.

Todas estas funciones, están recogidas en el Plan Estratégico 2015-2025 (Teirlog Ingeniería, 2015a), que ponen en evidencia los objetivos de la Autoridad Portuaria, responsable de representar y garantizar la regulación de la zona portuaria, y se torna democrática, en cuanto el Gobierno

es el que elige al presidente de la Autoridad Portuaria, quien representa y garantiza la regulación de la zona portuaria. Pero, por otra parte, existe un “Consejo de Administración” que se compone de un representante del Ministerio de Estado, un representante del gobierno local, representantes de la cámara de comercio, representante de los grupos profesionales operativos en el puerto, representantes de los trabajadores o estibadores, en la cual las decisiones se toman por mayoría. El presidente es designado por la Comunidad Autónoma, por lo tanto, el papel del presidente es controlar la gestión de los puertos, es decir, que se faciliten los debates y las confrontaciones entre todas las partes en el Consejo de administración y que se llegue a un consenso para la promulgación de normas y procedimientos que favorezcan el desarrollo del puerto.

Sin embargo, es muy incierto que este modelo sea eficaz; de hecho, la democracia del puerto se encuentra con un obstáculo: si la Autoridad Portuaria es responsable de desarrollar de manera consensuada los planes maestros de desarrollo portuario, no cuenta con los medios financieros para ponerlos en práctica. En otras palabras, para que tomen forma, las decisiones de inversión tomadas por la AP, como parte del proceso de deliberación encomendada al órgano de dirección, requiere en primer lugar la adjudicación de fondos por parte Puertos del Estado, que depende de Ministerio de Fomento. Cuestión que priva de una verdadera autonomía en la toma de decisiones, ya que no dispone de fondos propios para poner en práctica las decisiones que estime necesaria para el funcionamiento del puerto y las mejoras adecuadas.

La propiedad de la tierra es en realidad del Gobierno de España, pero este la cede a las AP. Por otra parte, se consideran las AP como el *Landowner*, ya que son las encargadas de realizar las concesiones del terreno a los operadores privados. Estas concesiones tienen una duración mínima de 3 años y podían extenderse hasta los 50 años, pudiéndose incluso realizar prorrogas en determinados casos fijados por la norma (Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia., 2014).

Antiguamente, en el modelo tradicional, el sector público centralizaba todas las funciones generalmente en una única institución. En cambio, en la actualidad el sector privado va adquiriendo mayor protagonismo y, siguiendo a Debie en el estudio de la gobernanza portuaria, nos permite, como ciencia, examinar los diferentes enfoques involucrados, de las formas complejas de interacción entre los actores pertenecientes a diferentes ámbitos (políticos, empresarial, sociedad civil), como también una mayor complejidad de relaciones cuando los actores y su nivel de acción se desarrollan en un entorno de globalización, regionalización y descentralización que modifica las fronteras tradicionales de la acción política.

El mundo académico hasta ahora ha prestado poca atención al tema de la autonomía. Sin embargo, desde una perspectiva general, las situaciones nacionales se caracterizan por grados variables

de autonomía que se identifican fácilmente y que van desde el nivel más alto de autonomía (como es en Bélgica) al más alto nivel de control nacional (España). Puertos italianos y españoles tienen autonomía presupuestaria y de precios, pero están sujetos a un proceso nacional de negociación para la distribución de lo que se conoce como recursos extraordinarios. Por el contrario, la autonomía de los puertos del Norte de Europa se extienden considerablemente más allá de la gestión del día a día (Debrie, 2010, p. 8).

A nivel comercial el sistema está estructurado para que los puertos compitan entre sí, generando economías de escalas. Y en relación a este tema, al realizar por teléfono una entrevista a Pilar Tejo Mora-Granados, directora de Shortsea Promotion Centre²²⁴, comenta que: “se podría buscar un sistema unificado, como en el caso de las Comunidades Autónomas, que puedan intentar una cierta complementariedad de los puertos en el territorio, pero la realidad nos dice que eso no es así” y este hecho se justifica en el caso de Pasaia, cuando la Autoridad Vasca de la Competencia (AVC) ha emitido un informe desfavorable sobre el “protocolo de colaboración” entre los puertos vascos (Bilbao, Pasaia y Bermeo) abierto a la incorporación de Bayona porque vulnera las leyes del mercado, tratado en el capítulo 4, subapartado 3.4. Y continua su entrevista: “Pensar en una colaboración a ese nivel no es sencillo, puede haber acuerdos de cooperación en materia de desarrollo pero a nivel comercial no”.

La Autoridad Portuaria de Pasaia, ha puesto en marcha en 2014 (LKS Ingeniería, 2014a) un proceso de reflexión estratégica que ha desembocado en la decisión de acometer una revisión del actual Plan Estratégico 2009-2020, a partir de la necesidad de cambios en las líneas y objetivos estratégicos, acordes a los nuevos escenarios que plantea la situación actual, así como en los criterios de actuación y el plan de acción, apostando por optimizar el aprovechamiento de las instalaciones actuales.

224 http://www.shortsea.es/images/PDF/jornadasseminarios/Murcia2017/Ponencia_SPCSpain_P.Tejo.pdf consultada el 12/01/2022.

Ilustración 157. Variables estratégicas para tener en cuenta por el Puerto de Pasaia



Fuente: LKS Ingeniería (2014, p. 27)

Esto pone de manifiesto el desarrollo de un Plan Estratégico del Puerto de Pasaia (2015-2025), en el que se estudia y analiza la situación actual del puerto, de su entorno competitivo y las nuevas tendencias y escenarios para este período.

Es importante remarcar, en relación con nuestro objetivo principal, la perspectiva estética y paisajística, desarrollada como variable número 27, con la finalidad de ser un puerto urbano en que se tendrá presente el escenario de análisis Plan de 2025, teniendo en cuenta también las directrices comunitarias al respecto. Y fundamentado porque el mismo plantea que el acceso desde Donostia al puerto hoy no es un ejemplo de espacio que gestiona adecuadamente su perspectiva estética y paisajística. Pero esta variable, como observamos en la [Ilustración 157](#), no se encuentra ni siquiera entre las menos importantes de la jerarquía de variables a tener en consideración.

Ilustración 158. Orientaciones estratégicas propuestas en 2014.

Propuestas de actuación: Esquema estratégico

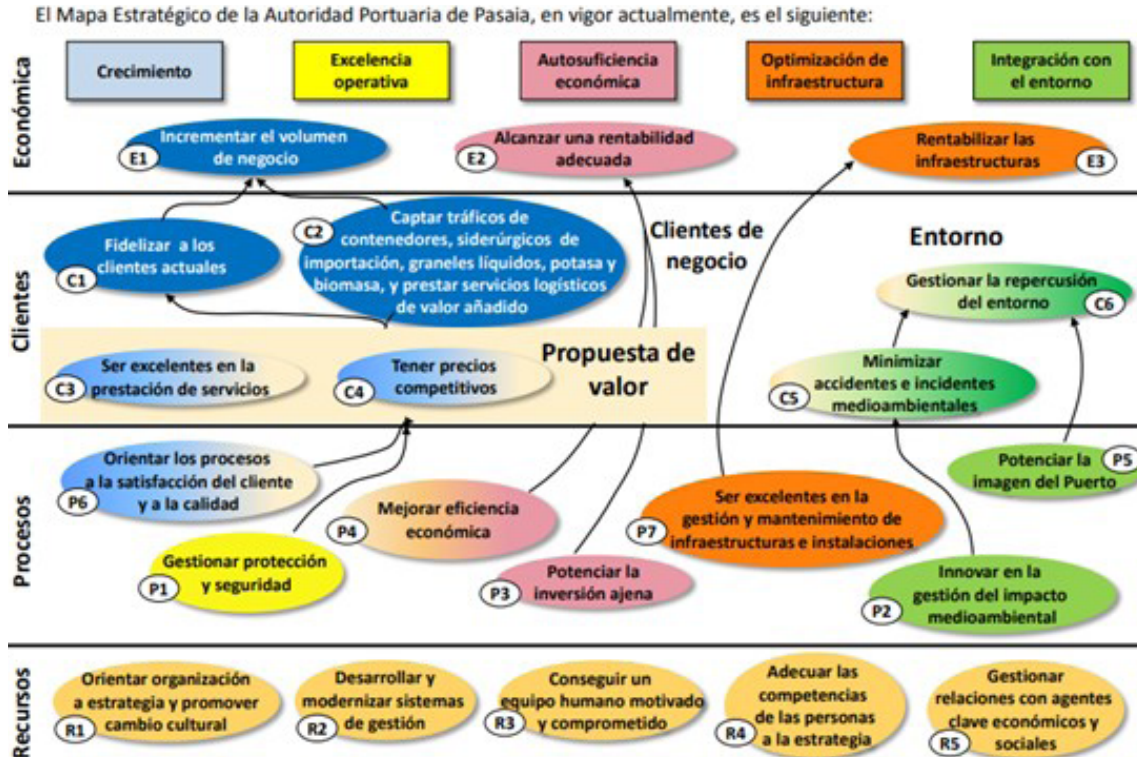


Fuente: Teirlog Ingeniería (2015b, p. 28)

En cambio sí se pone de manifiesto la importancia de la cultura organizacional, la creación de una mesa institucional o la apertura de la APP al entorno, como variables reguladoras, las cuales tienen incidencia en la gobernanza y como variables estratégicas, lo relativo a la buena relación puerto-ciudad, la convivencia, la gestión de la calidad ambiental y un puerto “limpio”. Consideraciones que proponemos, pensando en una transición progresiva de captación de nuevos tráficos. Elementos a los que tendremos oportunidad de hacer referencia más adelante, en nuestra propuesta acorde a los tiempos y directrices que se marcan, por parte de la percepción de la población y teniendo presente como ejemplos de buenas prácticas que se llevan a cabo en diversos puertos. Esta reflexión estratégica, marca un antes y un después en la relación puerto-ciudad. Es un documento que ha sido consensado por los diversos actores y que pasa a la acción a partir de estos resultados.

Como se puede observar en [Ilustración 158](#), donde se apuesta por ser un puerto modelo medioambientalmente, ser eficiente en el uso del espacio disponible, dar solución a la problemática puerto-ciudad y consolidar las actividades pesqueras y de construcción naval, mantenimiento de los espacios actuales, desarrollo de espacios complementarios, desarrollo y comercialización de una oferta diferenciada y competitiva y compatibilización con el entorno. Pero como limitaciones, mantienen el tráfico de la chatarra, a pesar del impacto paisajístico y conflictivo que genera.

Ilustración 159. Mapa Estratégico de la APP



Fuente: Teirlog Ingeniería (2015b, p. 53)

Como fórmulas específicas de actuación proponen la integración del puerto en las cadenas que aseguren el “puerta a puerta” y no únicamente el “puerto a puerto” y un modelo de negocio basado en la evolución de la APP de “*Landlord Port*” hacia el de “*Business Developer*”, junto a su comunidad portuaria, liderando la estrategia del *hinterland*, invirtiendo en ella y con una actuación proactiva con los agentes externos en la generación de negocios relacionados con la actividad portuaria y, por último, la puesta en valor de espacios infrautilizados mediante la promoción de nuevas actividades comerciales de valor añadido y equipamientos urbanos vinculados a la actividad portuaria (lonja pesquera, actividades comerciales relacionadas con la pesca, formación pesquera, centro de investigación marino, etc.), como se observa en la [Ilustración 159](#), que permitan fijar y potenciar las actividades portuarias actuales, brindarle valor añadido, consolidar el puerto como tal, reforzando así la identidad del Puerto y la convivencia de este con la ciudad.

Elementos que ponen de manifiesto la perspectiva que desarrollamos en esta tesis, que corrobora la necesidad de tener una visión del paisaje y el patrimonio, que busca no perder de vista la propuesta del puerto, pero sí mejorarla, pasar de una perspectiva económica a una de tipo cultural.

2. El perímetro de la Autoridad Portuaria: La interface portuaria y los problemas de escala territorial e institucional

Al margen de la cuestión financiera, otra dificultad que se presenta en el funcionamiento de la AP se encuentra en la naturaleza de frontera de la zona portuaria. Nos referimos especialmente a la tierra y a la función de interfaz del puerto. El puerto está siempre entre varios vínculos, el marítimo y el terrestre y unido por los sistemas de transporte (marítimo, carretera, ferrocarril). Por esa razón, se habla de un sistema de conexión que conecta diferentes nodos continentales. Más que cualquier otra entidad económica, es un creador de valor dividido entre sus raíces locales, nacionales e incluso las conexiones continentales. Su verdadera naturaleza no es puntual; este sistema logístico-portuario debe ser pensado de manera regional o trans-regional, el puerto no es un punto, es un nodo que conecta los múltiples hitos de una red de comunicación. Por tanto, el puerto depende del buen funcionamiento de un sistema logístico, en su conjunto. Lo contrario también es cierto, un puerto, depende del buen funcionamiento interior, si las mercancías pueden entrar o salir del puerto rápidamente; de lo contrario todo el sistema se derrumba. Asimismo, las cuestiones ambientales son un gran reto para la Autoridad Portuaria: por una parte, debe combinar el desarrollo económico, la industrialización de la actividad portuaria, la ecología y el respeto por el medio ambiente, para minimizar el daño ambiental inherente al desarrollo del puerto y su zona de influencia.

La buena gobernanza no es fácil, cuando se sientan a negociar la multitud de representantes institucionales de la AP, cuando estas instituciones están alineadas políticamente, las dificultades de consenso no dejan de ser simples, pero cuando caen bajo diferentes orientaciones políticas, se hace más dificultoso ponerse de acuerdo, sobre todo cuando se trata de decidir quién paga qué, o quién cede qué. Por otra parte, también más dificultoso se hace cuando se acercan los períodos de elecciones.

La presencia de la sociedad civil en los órganos de gobierno, a través de comités de vecinos, asociaciones de vecinos, de salvaguarda del medio ambiente, etc., no puede ser ignorada por más tiempo, principalmente, en los temas tendentes a la relación puerto-ciudad y las molestias en las poblaciones circundantes, como observamos en el [Gráfico 46](#) de la red de relaciones de los actores involucrados.

De manera práctica se puede medir la gobernanza por medio de variables o instrumentos, cada uno con características diferentes:

La evolución del indicador de ingresos destinados para la regeneración urbana de la Bahía de Pasaia muestra los momentos en que se desarrolló un empuje tractor, tal como se ve en el [Gráfico 51](#). Igualmente, también señala los períodos donde hubo un repliegue de ingresos, como los

observados entre el 2011 y el 2014. Estas tendencias coinciden con las señaladas en el [Gráfico 48](#) a propósito de la evolución del conflicto político. Así pues, cuantitativa y cualitativamente, se observa una relación bastante clara entre los ingresos municipales destinados a la regeneración de la bahía y el recrudecimiento del conflicto.

Gráfico 51. Total de ingresos recibidos por los ayuntamientos para la regeneración urbana y la relación con el partido político en la alcaldía, 2002-2019.



Fuente: Elaboración propia. Los valores de la tabla están en millones de euros.

El comentario de estos gráficos parte de la idea de que existe una relación entre los fondos recibidos²²⁵ por los ayuntamientos de la bahía en un año determinado y el partido político que ocupaba la alcaldía del municipio en ese momento. Este análisis pondrá también de manifiesto cómo ha evolucionado la relación entre la gestión de las inversiones y la gobernanza puerto-ciudad. Fundamentalmente los ingresos²²⁶ se deben a acuerdos que se han llevado a cabo, pero, por encima de todo, debido a la coyuntura económica del país.

Por otra parte se puede identificar el grado de realización de las actuaciones propuestas por IKEI (2015, pp. 61-102) y su efecto sobre la percepción de los habitantes del lugar. Para ello se ha elaborado un cuestionario en el que se les ha consultado sobre lo ejecutado y recogido en el [Mapa 73](#).

225 Datos correspondientes a los ingresos municipales desde el año 2002 a la actualidad, facilitados por los ayuntamientos.

226 Discriminado por Ingresos provenientes de la Unión Europea (Feder, Urban, Leader); el Estado Nación (Fondo estatal de inversión local, Fondo estatal empleo y sostenimiento local); el Gobierno Vasco (Izartu, Subvenciones a Zonas degradadas, Perco, demolición ruinas industriales, Desarrollo Sostenible, Merkagune-Comercio urbano, Itsaspen); la Diputación Foral de Gipuzkoa (Programa I, Zonas degradadas, Convenios de regeneración, Dusi, Bidegorris) y otros (Integración paisajística río Oiartzun, Urban Ayto. Donostia).

En la siguiente [Tabla 65](#), recogemos sus contestaciones en porcentaje respecto al total, que, como vemos, van del 0 % al 100% según los casos, y en todo caso con repercusiones variables sobre el paisaje de la zona y las relaciones puerto-ciudad.

Tabla 65. Actuaciones de mejoras identificadas a 2015 y su realización en % a 2020.

Actuación	Mejoras	Propuestas	Realizado %
1	Mejora de la interrelación puerto-ciudad	Reordenación de La Herrera Norte y Oeste	25
2	Mejora de la interrelación puerto-ciudad	Frente marítimo de Trinxerpe y San Pedro	50
3	Mejora de la interrelación puerto-ciudad	Lonja Pesquera de Pasaia	50
4	Renovación urbana, mejora de la accesibilidad	Accesos a la estación del Topo en Herrera	100
5	Mejora de infraestructuras y servicios transporte	Acceso de tráfico portuario en Herrera	0
6	Nuevos y mejores equipamientos socioculturales	Edificio Ciriza	75
7	Nuevos y mejores equipamientos socioculturales	Oferta ESO publica en Pasaia	100
8	Renovación urbana, mejora de la accesibilidad	Ascensor en Escalerillas	0
9	Nuevos y mejores equipamientos socioculturales	Edificio Proisa	0
10	Mejora de espacios de interés natural	Intervención en Ulía, Jaizkibel y el medio marino	0
11	Mejoras ambientales	Regata Txingurri	0
12	Mejora de espacios de interés natural	Reordenación del entorno de Arrobitxulo	100
13	Mejora de la interrelación puerto-ciudad	Minoración de la playa de vías de ADIF en Antxo	0
14	Mejora de infraestructuras y servicios transporte	Soterramiento del Topo en Antxo y Erreterria	0
15	Renovación urbana, mejora de la accesibilidad	Nuevo desarrollo urbanístico en Luzuriaga	75
16	Nuevos y mejores equipamientos socioculturales	Edificio Luzuriaga	0
17	Fomento de la actividad económica	Polígono Papin Molinao	50
18	Mejora de espacios de interés natural	Acondicionamiento de Artxipi y Lau Haizeta	25
19	Mejora de infraestructuras y servicios transporte	Mejoras en el servicio de motora	25
20	Mejoras ambientales	Reducción acústica, atmosférica y aguas puerto	25
21	Mejoras ambientales	Saneamiento de Donibane	0
22	Mejora de espacios de interés natural	Recuperación de la cala Alabortza	100
23	Fomento de la actividad económica	Polígono Nabalalaldea	100
24	Renovación urbana, mejora de la accesibilidad	Bidegorri y ampliación de aceras en Lezo y Donibane	75
25	Mejora de infraestructuras y servicios transporte	Nueva variante de Lezo	0
26	Mejora de infraestructuras y servicios transporte	Rotonda de Altamira en Lezo	100
27	Mejoras ambientales	Río de Oiartzun, Zubitxo y Altzate	50
28	Fomento de la actividad económica	Plataforma Logística de Lezo-Gaintxurizketa	50
29	Mejora de infraestructuras y servicios transporte	Conexión Norte Sur GI2638 con N1 en Lezo	0
30	Fomento de la actividad económica	Zinealdea Lintziringaina	75
31	Mejora de infraestructuras y servicios transporte	Alternativas para el tráfico en Oiartzun	100
32	Fomento de la actividad económica	Área de agricultura ecológica en Lezo	100

Fuente: Elaboración propia a partir de una encuesta a la población tomando como puntos los proporcionados por IKEI (2015, pp. 61-102).

Como conclusión a estos datos y gráficos del mapa se puede observar que 8 actuaciones se han dado por concluidas (la 4, 7, 12, 22, 23, 26, 31 y 32). Es de destacar la importancia que tiene la estación de Topo²²⁷ y todo el entorno urbano alrededor de ella, donde se ha hecho ver como uno de los pilares de la regeneración, o el Parque de Arrobitxulo y la recuperación de la Cala Alabortza, ver [Ilustración 160](#). Elementos que han sido tomados como un emblema desde el punto de vista medioambiental y paisajístico. Se brinda como lugar de ocio y espacio de disfrute tanto por la población autóctona o los turistas, y otras que todavía no se han iniciado y que a fecha de hoy no tengo datos que se hayan realizado como pueden ser: las mejoras de espacios de interés natural como Ulía o Jaizkibel o intervenciones en el medio marino, u otras más estructurales, como la minoración de las vías de Antxo o la creación de ascensores en Escalerillas. Las cuales son una reclamación por parte de los ciudadanos desde hace mucho tiempo.

Ilustración 160. Recuperación de la cala Alabortza



Fuente: Elaboración propia.

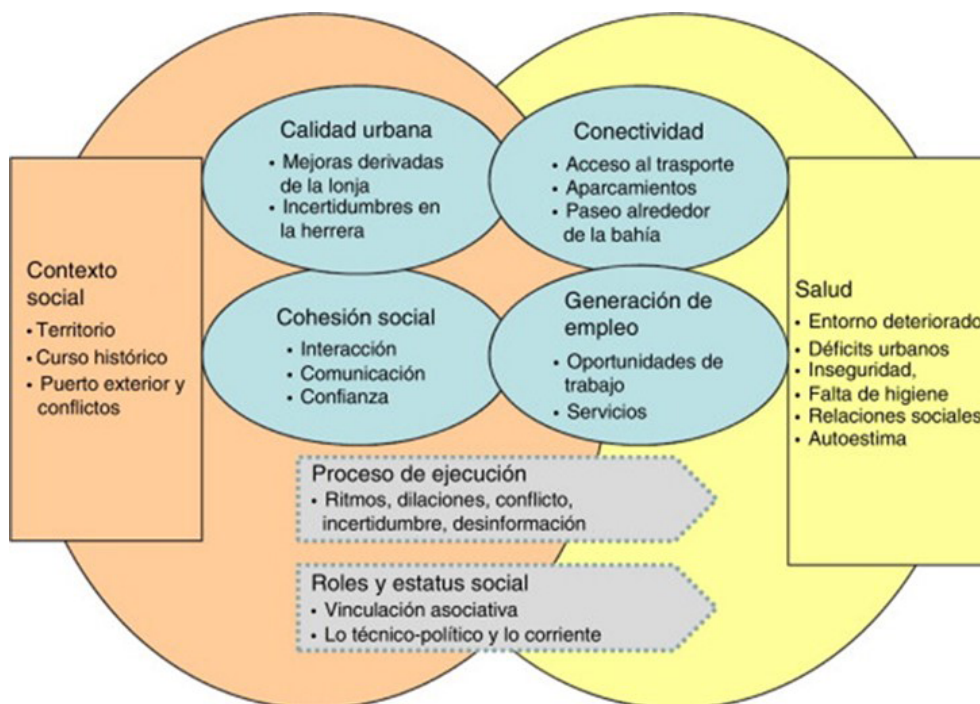
En relación con la construcción del puerto exterior y de los cambios paisajísticos ocurridos en la bahía, observamos una serie de documentos que ponen de manifiesto el debate, aplican medidas para mejorar la alternativa de regeneración sin puerto exterior y miden los problemas de salud en la sociedad. Comenzamos por el Foro Portuario Pasaia (Arizmendi et al., 2011), donde se pone en evidencia lo siguiente: No creen que sea razonable que, en un momento de replanteamiento y recorte de inversiones públicas, se pretenda que el proyecto quede al margen de la reflexión sobre dichos temas, tampoco que se haya dado respuesta a los informes que concluyen sobre el gran impacto en el entorno y la insistencia de incluir el proyecto del puerto exterior de Pasaia en los planes de participación ciudadana previstos en Gipuzkoa. Por todo ello, plantean la necesidad de presentar datos y cifras fiables, no dar por demostrado que la necesidad de regenerar la bahía tenga que ser al margen de construir una dársena exterior. La necesidad de valorar en términos

227 Sociedad Pública Eusko Trenbideak.

económicos y ambientales la destrucción que podría causar el proyecto y de demostrar fehacientemente que no hay ninguna otra alternativa que pueda evitar dicha destrucción. La necesidad de reflexionar sobre una inversión multimillonaria y en un momento de recorte generalizado del gasto público que está afectando a necesidades sociales diversas. Abrir un paso al debate y a la reflexión entre otras cuestiones.

En Gipuzkoa, las disensiones y la excesiva ideologización nos están llevando a la parálisis, comentan los titulares del periódico (Segura, 2012). Elementos que han sido puestos de manifiesto, además, por los sindicatos del puerto (LAB), según (Zapirain Larraza, 2013), generando una falta de previsión, de planificación y de estrategia comercial. Asimismo sostiene que la Autoridad Portuaria no quiere diversificar y adaptar el terreno y las instalaciones para atraer diferentes tráfico que se mueven por todo el eje atlántico. Por lo tanto, el actual sistema de concesiones hace que la actividad de los muelles sea privatizada y que impide que entren otros operadores. También observa una infravaloración de la capacidad logística de lo existente, falta de una política comercial expansiva y desprestigio de la instalación. Dependencia de Madrid, en las decisiones relativas a inversiones, planes de empresa, relaciones con el entorno y política de empleo, que dificultan e impiden propuestas de soluciones integrales. Y aporta varias claves que pueden servir para mejorar: a) Volver a poner en valor el puerto que tenemos, con sus propias características, tamaño y capacidad. b) Invertir en la política comercial y ofrecer un puerto adecuado a las nuevas necesidades. c) Revisar el sistema de concesiones. d) Diversificar las mercancías. e) Reutilizar los terrenos y muelles obsoletos, reordenar y extender la vía férrea a las zonas de carga y descarga. f) Acabar con la guerra de poderes que se ha librado hasta ahora, priorizando la actividad portuaria. g) Poner en valor la nueva lonja pesquera.

Un estudio importante, por su interdisciplinariedad, que se ha llevado a cabo en torno a la regeneración y que no ha sido muy conocido, que aporta información para un mejor diagnóstico sobre la problemática en las áreas urbanas, realizado por el Departamento de Salud Pública regional llevó a cabo una Evaluación de Impacto en la Salud (EIS) en profundidad entre 2012 y 2013, para estudiar cómo los cambios que surgen de la regeneración de las áreas de la ciudad afectan los determinantes sociales de la salud y la equidad (Serrano, Baixas, et al., 2014).

Ilustración 161. Áreas y condicionantes de los impactos en salud.

Fuente: Tomado del estudio realizado por Serrano, Baixas (et al., 2014, p. 444).

Este documento examina los impactos atribuibles a un nuevo mercado de pescado y los retrasos en la regeneración de un área portuaria en una región deteriorada de la Bahía de Pasaia (España). Se evaluaron los posibles impactos diferenciales sobre los residentes locales y los grupos socialmente vulnerables para determinar las desigualdades en la salud. El primero crea espacios recreativos, mejora la calidad urbana y la cohesión social. Por el contrario, la inacción y el estancamiento del proyecto en el área del puerto perpetúan su deterioro, la falta de seguridad y la mala salud, así como el aumento de la frustración social²²⁸, ver [Ilustración 161](#).

3. Gestión medioambiental y fomento de la transparencia

En el puerto de Pasaia, como en el conjunto de los puertos españoles, la gestión ambiental se encuentra condicionada por dos aspectos fundamentales. En primer lugar, la competencia en materia ambiental, de acuerdo con el modelo establecido en nuestra Constitución, recae en general, sobre las Comunidades Autónomas, no siendo las Autoridades Portuarias responsables últimos de hacer cumplir con la legislación ambiental en el puerto. En segundo lugar, el modelo de explotación público-privada del puerto, introduce un gran número de agentes implicados sobre los que las Autoridades Portuarias tienen un control limitado (Llorca Ortega, 2014, p. 150).

Las Autoridades Portuarias, como gestores del espacio portuario, coordinadores de los servicios prestados por el puerto y líderes de la comunidad portuaria, desempeñan un papel clave en esa

228 Otras referencias y publicaciones se pueden consultar en (Serrano et al., 2016; Serrano, Larrañaga, et al., 2014).

materia. Así, en Pasaia se han realizado mejoras en las actividades de carga y descarga de gráneles sólidos, procediendo a la reubicación de terminales, estableciendo sistemas de riego o pantallas cortavientos o implantando terminales cerradas de descarga, o en la mejora de accesos terrestres, como se ha podido constatar en el Informe técnico de operaciones portuarias, aprobado por el Consejo de Administración del puerto de Pasaia el 19/12/2019, a partir del documento de Guía de Buenas Prácticas en la Manipulación y Almacenamiento de Graneles Sólidos en Instalaciones Portuarias (*Guía de Buenas Prácticas en la Manipulación y Almacenamiento de Graneles Sólidos en Instalaciones Portuarias*, 2015) y los anteriores informes, que destacaremos a continuación.

La gestión ambiental de los puertos se ha ido ampliando a todos los ámbitos, trabajando sobre la calidad del aire, del agua, de los suelos, la gestión de ruidos o la contaminación acústica. En los últimos años, dentro del marco establecido por la ESPO, e impulsado activamente por Puertos del Estado, el conjunto del sistema portuario, consciente de la necesidad de avanzar en este campo como pilar fundamental de la relación de cada uno de los puertos con la ciudad y la región donde se asientan, se ha dotado de una serie de instrumentos comunes que han permitido avanzar enormemente en esta materia (Llorca Ortega, 2014, p. 151).

Para ello, el Real Decreto Legislativo 2/2011 (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante., 2011), (en adelante, Ley de Puertos), dota al sistema de una serie de mecanismos que permiten potenciar el concepto de sostenibilidad en los sistemas de planificación y gestión de las Autoridades Portuarias y, muy especialmente, en la mejora de la calidad ambiental de nuestros puertos y su entorno. De este modo, el nuevo texto legal avanza en dos direcciones paralelas y complementarias: la primera, de carácter normativo, la segunda, incentivando el desarrollo de buenas prácticas en materia de calidad, medio ambiente y responsabilidad social corporativa, fomentando la transparencia.

Entre las medidas de carácter normativo recientemente incorporadas, cabe destacar la obligación de que los Planes de Empresa, instrumentos clave de la planificación y gestión del sistema portuario español, los cuales deben ser aprobados anualmente por las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, vayan acompañados de una Memoria de Sostenibilidad Ambiental, incluyendo aquellos indicadores establecidos por Puertos del Estado, que permitan integrar la gestión ambiental como parte activa de la gestión portuaria.

En nuestro caso, el Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia (Autoridad Portuaria del Puerto de Pasaia, 2010) fue aprobado definitivamente por la Diputación Foral de Gipuzkoa en sesión de 21 de septiembre de 2010 y este documento fue acompañado de un Informe de Sostenibilidad Ambiental (Autoridad Portuaria de Pasaia, 2010b). Desde que se

aprobara definitivamente el Plan Especial, la Autoridad Portuaria de Pasaia ha llevado a cabo una parte importante de las acciones previstas, mientras que, paralelamente, a lo largo de los años de vigencia, la realidad socioeconómica ha cambiado de manera significativa.

En conjunto, se dibuja un nuevo escenario que requiere nuevas soluciones de ordenación, lo que implica una adecuación del Plan Especial a las necesidades actuales, tanto del puerto como de la ciudad, lo que se aborda mediante la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto (Autoridad Portuaria de Pasaia y Hoz y Fontán Arquitectos S.L.P, 2018) y de su respectivo Documento de Estudio Ambiental (Autoridad Portuaria de Pasaia et al., 2018). Asimismo, se marcó como objetivo global del sistema portuario la implantación de sistemas de gestión ambiental que permitieran objetivar y sistematizar las políticas medioambientales desarrolladas y se establecen igualmente incentivos, cuyas condiciones se encuentran reguladas por la Ley, que pueden ser de carácter económico para aquellos operadores que firmen y cumplan convenios de buenas prácticas con las Autoridades Portuarias, o la posibilidad de prorrogar el plazo concesional para aquellos que lleven a cabo inversiones que sean de interés para mejorar la calidad ambiental de las operaciones portuarias.

Teniendo en cuenta todas estas consideraciones tratadas en los hechos ocurridos, planes y proyectos que no se llevaron a cabo y descritos por medio de los artículos periodísticos, planteamos las características de la crisis de gobernanza portuaria en los términos que aparecen en la siguiente [Tabla 66](#).

Tabla 66. La crisis de gobernanza portuaria: fenómeno, manifestaciones y posibles estrategias.

	Autoridad portuaria	Ciudadanía
Fenómeno	<p>Conflictos acerca del tema portuario y la gobernanza ciudad-puerto a través de la prensa</p> <p>Crisis de gobernabilidad: Impacto de los cambios de gobernanza a través del puerto por medio de huelgas. Falta de respuesta de apoyo nacional, al posible crecimiento exterior. Dificultades de consenso por las diferentes orientaciones políticas</p> <p>Crisis medioambiental: debe combinar el desarrollo económico, la industrialización de la actividad portuaria, la ecología y el respeto por el medio ambiente, para minimizar el daño ambiental inherente al desarrollo del puerto y su zona de influencia</p>	<p>Manifestaciones de rechazo en contra del puerto exterior</p> <p>Resistencia por los movimientos ecológicos o asociaciones de vecinos</p>
Manifestaciones	<p>Reducción de tráfico portuario: Problemas al entrar buques mayores a 180 metros. Descenso a los últimos puestos de Puertos del Estado. Competencia con el puerto de Bilbao y Bayona (Francia). No dispone de fondos propios para el funcionamiento del puerto y las mejoras adecuadas. Los pequeños puertos en un mundo globalizado. Conjunto portuario que no tiene futuro en el esquema manifestado de globalización Pocos puestos de trabajo en la comarca</p>	<p>Pocos puestos de trabajo en la comarca</p>
Estrategias (respuestas)	<p>En el esquema portuario, los pequeños puertos tienen un importante significado en el circuito de distribución (sistema corto de cabotaje por medio del Transporte Marítimo de Corta Distancia TMCD). Es una herramienta posible de acercamiento de los circuitos cortos de mercancías y los clientes. En el contexto ecológico actual, crear una red de pequeños puertos para acercar las ciudades</p>	<p>Tener en cuenta la participación ciudadana</p>

Fuente: Elaboración propia.

Como ponemos de manifiesto en este capítulo, a modo de síntesis, la [Tabla 66](#), se asemeja a la [Tabla 64](#), porque pone de manifiesto una crisis urbano-portuaria de gobernanza, la cual presenta un fenómeno que se manifiesta en la bahía interrelacionado que lo entendemos como un sistema, teniendo en cuenta los capítulos anteriores, demostramos el conflicto, con su repercusión evidente en el paisaje y planteamos posibles estrategias, como se observa en el siguiente apartado.

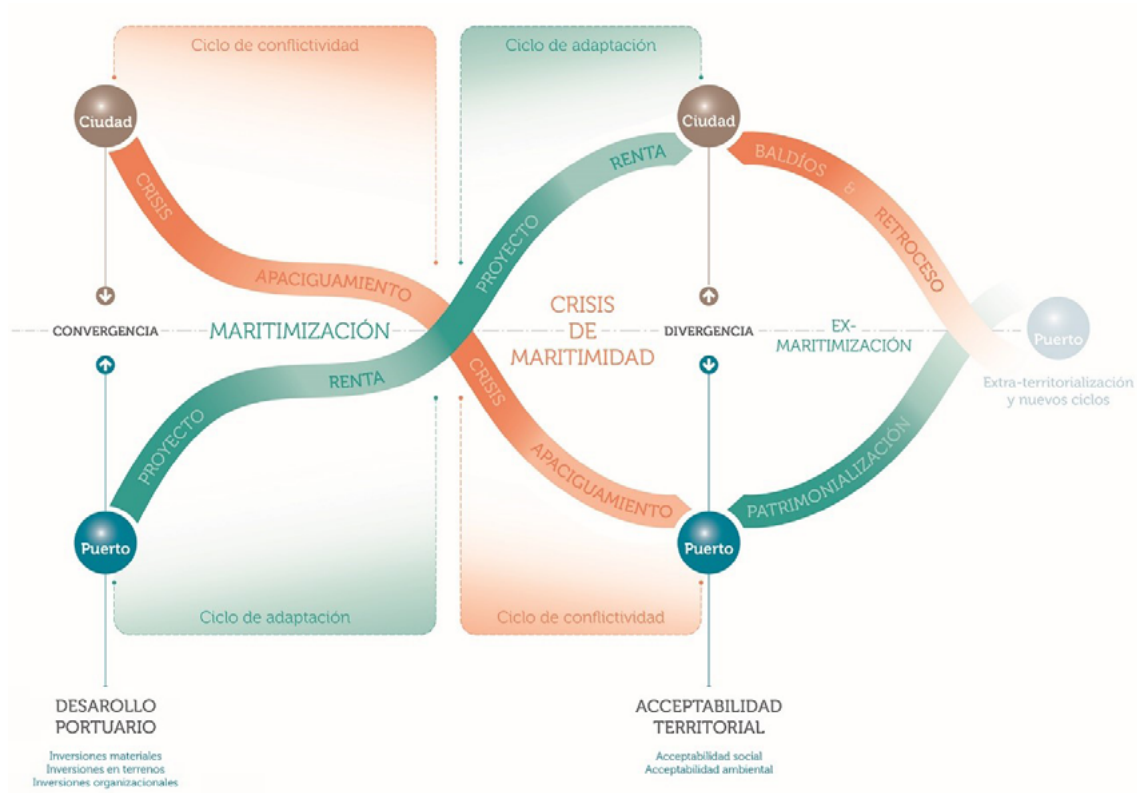
Nuestro enfoque, persigue una propuesta de objetivación geográfica, que se materializa por la herramienta cartográfica, la cual explicamos la evolución del perímetro portuario y del perímetro de viviendas [Gráfico 55](#), medidos por la cartografía realizada, a partir de los planos de las diversas fechas [Mapa 62](#), junto al [Mapa 48](#), síntesis de los mapas desarrollados a lo largo de esta tesis,

por lo tanto demostramos una maritimización progresiva de un territorio y su incidencia en el paisaje. Adelantamos el concepto de trayectoria sociotécnica para intentar la medición del proceso. El objetivo es demostrar la existencia de ciclos, que alternan fases de crecimiento y de crisis, como se puede observar en la [Tabla 67](#). Y, más allá, aportar una reflexión sobre la adecuación entre crisis de maritimidad y crisis de aceptabilidad, cuya correlación se observa en la hipótesis de que la aceptabilidad del desarrollo industrial y de sus molestias está directamente vinculada a la performance portuaria, y su capacidad a generar empleos y beneficios económicos de una manera general.

El concepto de trayectoria implica fases de convergencia y fases de divergencia entre puerto y ciudad. En Pasaia, hay una fase de convergencia al inicio de la Edad Moderna con el apogeo de la Armada Invencible y, más tarde de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, en la cual se construían barcos militares o de pesca de altura. Posteriormente tiene lugar un ciclo de adaptación, con su consecuente fase de crisis en el Antiguo Régimen, la decadencia de la siderurgia y el tráfico ilícito, para terminar en ciclos de conflictividad.

El surgimiento de las empresas privadas al recinto portuario hacia 1860, el auge del puerto y su crecimiento, a la par que la revolución de los transportes, la construcción de muelles, genera otra vez ciclos de adaptación y, su contradicción, una vuelta a una nueva época de crisis: huelgas generales en 1916, el período entre guerras, el franquismo, época de una fuerte industrialización, el consecuente desarrollismo, con un crecimiento de la población y desde 1979, una fuerte desindustrialización y un cambio de paradigma que presenta: divergencias y ciclos de conflictividad, destrucción del tejido industrial, una crisis de maritimidad en torno a los años noventa. Es aquí donde se plantea una vez más la necesidad de sacar el puerto hacia el exterior y poder realizar la remodelación puerto-ciudad. En cambio, como no se ha podido realizar se observa paisajísticamente la presencia de baldíos portuarios, hechos que han sido demostrado en los capítulos anteriores. Estos ciclos se pueden demostrar también desde una perspectiva del paisaje, en cuyos inicios se suceden etapas de convergencias y divergencias, de adaptación y conflictividad. Se ha apuntado en los procesos de sedimentación por el continuo abandono de la bahía, la tala de bosques (ciclo de divergencia puerto-ciudad) y, por otra, en los procesos de limpieza y dragado de la bahía, la reforestación y la mejora del paisaje (ciclos de convergencia puerto-ciudad).

Gráfico 52. Maritimización y Ex-maritimización. Convergencias y divergencias.



Fuente: Elaborado por Eric Foulquier, publicado en De Rosa Giolito et al. (2021, p. 181)²²⁹.

229 Debo este gráfico a la amabilidad de Eric Foulquier.

Tabla 67. Las etapas de maritimización y sus contextos.

Período	Fase de maritimidad	Contexto nacional e internacional	Contexto local	Desarrollo portuario
Edad moderna ss. XV-XVIII (1492-1789)	Especialización funcional y sedimentación	Hegemonía monarquía española en Europa	Compañía Guipuzcoana de Caracas	Construcción militar. Pesca de altura. Primera auditoria medioambiental.
Crisis Antiguo Régimen (1751-1848)	Crisis de gobernanza	Reglamento de libre comercio	Decadencia de la siderurgia	Tráfico ilícito. Decadencia
Transición económica (1841-1864)	Empresarización: Llegada de empresas privadas al recinto portuario, desarrollo empresarial.	Guerras Carlistas. Fortificación	Traslado de la aduana a la costa. Emigración y pequeña industrialización	Empresa Naval de Pasaia. Invernada, reparación de buques, descarga de navíos.
Revolución de transportes e industrialización (1864-1913)	Polderización: Construcción de muelles y atraques en la lámina de agua (1871-1883)	Máquina de vapor. Ley de Puertos (1880).	Caminos, ferrocarril, tranvía. Bahía industrial.	Sociedad de Fomento. y Sociedad General.
Período entreguerras 1914-1936.	Maritimización: Crecimiento urbano portuario	Dictadura y Guerra Civil española.	Crecimiento industria local	Puerto del Estado (1926). Flota de altura.
Franquismo (1936-1975)	Industrialización: Políticas estatales de inversión	Crisis agricultura. Desarrollismo.	Inmigración. Crecimiento de la población. Saldo migratorio positivo	Al servicio de aprovisionamiento del ejército nacional
Crisis urbano-portuaria (1979-1990)	Terciarización: Desindustrialización y desmantelamiento de la industria pesquera	Implantación de las Zonas económicas exclusivas (ZEE, 1977). Limitaciones al acceso de caladeros Construcción del Estado de las Autonomías (1979).	Destrucción del tejido industrial	Cambio de paradigma y salida de vehículos. Máxima extensión superficial
Regeneración (1990...)	Exteriorización: Proyecto de puerto exterior y remodelación puerto-ciudad (Baldíos portuarios)	Tratado de Maastrich (1992) Bilbao Ria 2000 como modelo (1992)	Plan Urban y distintos proyectos que no se llevaron a cabo	Cánones por concesiones. Navalaldea. Plataforma logística intermodal

Fuente: Elaboración propia.

2. El concepto de trayectoria sociotécnica

El postulado inicial es que la herramienta²³⁰ “puerto” responde a factores sociales: la satisfacción de las necesidades en términos alimentarios, industriales, comercio exterior etc.... Históricamente, el hecho portuario constituye una respuesta técnica a requisitos sociales.

En palabras de Bird (1971): “solo se pretende dar un modelo estándar con el que comparar el desarrollo de los puertos”. Bird concibe el puerto como una relación directa entre la forma y la función, y, con el modelo Anyport, el espacio del puerto se muestra y explica como una sucesión cronológica y lineal de las fases de desarrollo de los distritos históricos.

Su condición de bahía natural, descrita desde siempre por navegantes, poetas, literatos, científicos, nos permite conocer los principales valores e hitos paisajísticos, y describir las etapas de su maritimización. Este proceso se define como el proceso de construcción de la dependencia económica y social de un territorio al hecho marítimo y portuario, al comercio de larga distancia, respecto a las mutaciones de los sistemas de producción y de consumo (Péron y Rieucan, 1996; Vigarié, 1983). Esta dependencia se manifiesta por medio de 3 fenómenos:

1. La masificación de las líneas marítimas y la intensidad de frecuencias en el espacio oceánico.
2. El desarrollo portuario en adecuación de este gigantismo naval.
3. El crecimiento de las ciudades portuarias y la problemática de ordenamiento asociadas, en términos de relación entre el desarrollo industrial y la urbanización costera.

Las herramientas de una geohistoria portuaria se revelan de los más adecuadas para formalizar este proceso, lo cual afecta grandes y pequeños puertos.

La importancia de que estudiemos un puerto pequeño nos sirve de tres maneras: Primero, los pequeños puertos tienen problemas de ordenamiento territorial muy similares a los grandes puertos. Y quizás, se hacen más importantes todavía en relación con el peso relativo de las actividades portuarias en la economía local. Segundo, frente a la hegemonía de los grandes puertos en el doble contexto de globalización y masificación de los flujos, los pequeños puertos presentan las ventajas de la proximidad como posible herramienta de rehabilitación y de resiliencia, en la perspectiva de un desarrollo económico sometido a las cuestiones medioambientales (Comtois et al., 2005; Mortensen et al., 2020).

En un contexto de globalización, ¿cuál puede ser el devenir de estos pequeños organismos? ¿Una reconversión urbana o una rehabilitación funcional? Tercero, desde el punto de vista científico y

230 Empleamos aquí el termino herramienta puerto, por considerarlo dentro de un modelo general (Anyport), término acuñado por J. H. Byrd en 1963, patrón estándar para comparar el desarrollo de un puerto local, en relación con los puertos del mundo; también muestra que el patrón diferencial es el resultado de una variedad de factores físicos, económicos y políticos (Hoyle, 1968).

metodológico, el estudio de pequeños puertos presenta la ventaja de ser más legibles, debido a que los fenómenos son muy visibles y presentan un grado menor de complejidad.

Más allá de este contexto, la cuestión central tiene que ver con la articulación entre maritimización y territorio, a partir de las huellas que el proceso deja en el territorio en el que se desarrolla. Porque la maritimización se refiere tanto a la ocupación del espacio oceánico por la circulación de los barcos como a los espacios terrestres en los que se arraiga esta economía. Esta consideración, genera la siguiente interrogación: ¿Cómo se puede medir a escala de una ciudad portuaria? A partir de ahí, se trata de una cuestión de maritimidad. La maritimización es un proceso globalizado. La maritimidad es un descriptor de los efectos territoriales que este proceso produce, en particular en las ciudades portuarias que lo implementan.

Si este proceso es bien conocido (las etapas de maritimización y de la relación puerto-ciudad), pocos trabajos se interesaron en su objetivación geográfica. La maritimidad se materializa en términos de ocupación del espacio, de dinámica territorial y, al final, de huella desde el punto de vista ecológico y más que todo en términos sociales propios de una identidad portuaria.

Se propone el concepto de trayectoria sociotécnica para seguir el proceso de maritimización y apreciar la maritimidad que conlleva, referido al caso concreto de la Bahía de Pasaia, en el cual viene a cuestionar, a propósito de los espacios portuarios, la resiliencia territorial y la democracia local. Porque la trayectoria (de Pasaia) pone en evidencia una actual crisis de maritimidad. En otros términos, la maritimidad, se define, según nuestro punto de vista, como la expresión local del proceso de maritimización, y se expresa en términos socioeconómicos²³¹ (el empleo, el tejido empresarial), geográficos (el paisaje costero, la dinámica urbana), culturales (representaciones, patrimonialización). Nuestra hipótesis es que la capacidad de la ciudad portuaria para proyectar su futuro en una trayectoria más o menos inscrita en las actividades vinculadas al comercio marítimo depende estrechamente de su capacidad para entender la crisis de maritimidad que atraviesa actualmente.

El concepto de maritimización nació de los estudios históricos sobre la evolución de los transportes de la marina mercante. Vigarié (1983) distingue dos etapas, producto de esas transformaciones: la fase paleotécnica, antes de la I Guerra Mundial, en la cual las grandes potencias eran las que tenían y explotaban en sus países el carbón o el mineral de hierro, o ambos, por lo que tenía muy poco tráfico de personas, y la capacidad de las flotas para lidiar con el enrutamiento de graneles era limitada; la fase neotécnica, en la Posguerra Mundial, cuando se diversifican las fuentes de energía y materias primas, se hace necesario tener acceso a los principales mercados mundiales libres de estas materias primas y se produce un giro marcado por el desarrollo y la expansión del libre comercio.

231 Un análisis económico, desde el punto de vista de larga duración: (Valdaliso Gago, 2013).

Se puede agregar en la actualidad una tercera fase. La maritimización describe al final un proceso de industrialización, que se materializa por la ocupación de los medios oceánicos a través de los itinerarios de las naves, y por las edificaciones portuarias e industriales necesarias para esta circulación, de la que fluyen diversos procesos de metropolización. La contenerización y las actividades logísticas asociadas, cómo también todas las perspectivas abiertas por el desarrollo de los recursos marinos, renovables o no, intensifican la dependencia mundial de los espacios marítimos y dan lugar actualmente a una nueva dinámica de apropiación del mar y de los fondos oceánicos (Gourmelon et al., 2017, pp. 181-197). Esta tercera fase, está sin lugar a duda caracterizada por la confrontación de esta industrialización de los espacios marinos con sus impactos ambientales (Foulquier, 2019; Fremont, 2019).

Al inicio, el concepto de maritimidad, traducido libremente del francés *maritimité* denota específicamente las relaciones de tipo complejo que se dan entre los puertos y sus ciudades. Se puede definir como las manifestaciones de participación (y por consecuencia, de influencia) del hecho portuario en la construcción y la ordenación de un territorio dado en el plano económico, social, político o cultural (Vergara Durán y Foulquier, 2012). Si la maritimidad es una noción relativa, y se aprecia hasta ahí según enfoques principalmente urbanísticos, arquitectónicos, culturales o patrimoniales²³² (Péron y Rieucan, 1996; Prelorenzo, 2011), se pueden buscar variables para medirla, y de ahí, evaluarla en distintos contextos. La maritimidad puede materializarse según varios tipos de factores (empleo, representación, gobernanza, entre otras). En esta propuesta, se ha elegido las variables más sencillas y accesibles: ocupación del suelo, dominio portuario, población (con la urbanización como consecuencia) y empleo.

Por lo tanto, se trata de convergencia. A medida que la ciudad-puerto se desarrolla, el impacto directo del puerto sobre la trayectoria territorial se hace más patente, y en este proceso toman parte otras variables sociales, políticas, ambientales que se plasman en el territorio. Se trata de divergencia, entre las molestias industrialo-portuarias y la aceptabilidad social de ellas. Divergencias las cuales conducen a la crisis de maritimidad²³³, y a un proceso de “ex-maritimización”, cuando se trata de deslocalizar las instalaciones portuarias fuera de su sitio inicial como en este caso la propuesta de crear un puerto exterior haciendo una tabla rasa, vendiendo toda la superficie actual portuaria, y poder construir viviendas y espacios de ocio, como se ha comentado en el capítulo cuarto.

Así, se puede medir (o apreciar), por un lado, la trayectoria técnica del puerto según tres variables ([Gráfico 53](#)): 1. La ocupación del suelo o el dominio portuario (perímetro portuario, polderiza-

232 Ampliamos más esta cuestión en el capítulo VI, apartado 4, subapartado 4.2.

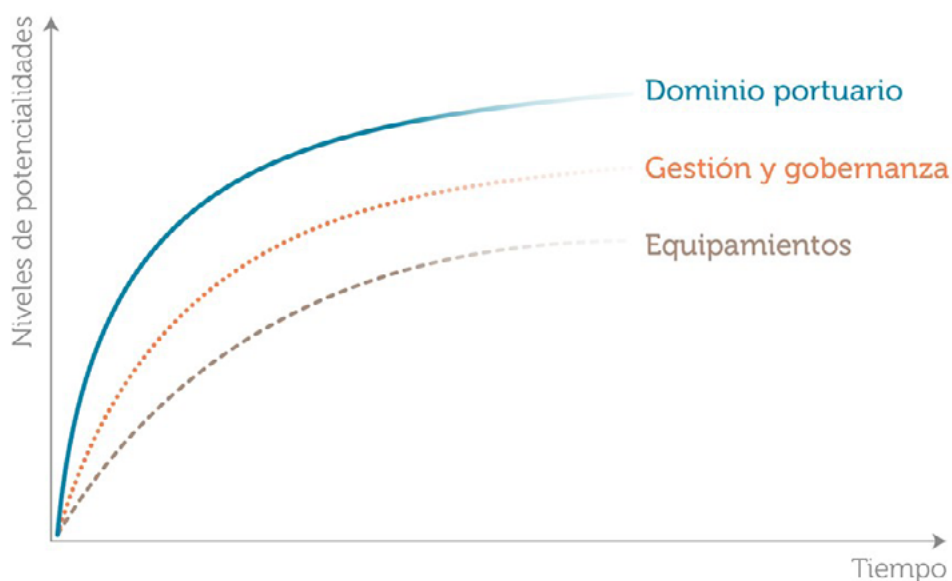
233 Producida porque estaba basada en el paradigma del crecimiento constante, ininterrumpido, pero el capitalismo tiene crisis cíclicas; como pusimos de manifiesto el hecho de entrar en la Unión Europea es un determinante, es clave, hay limitaciones en la cuota de pescado y cambios en el modelo; posteriormente la crisis medioambiental pone parámetros de sostenibilidad e implica cambios en la industria y en la calidad del agua, entre otras cosas, o la seguridad, al concebirse el espacio Schengen.

ción, endurecimiento de la costa, construcción de muelles, diques, canales de acceso y dragado, vías férreas, canales o rutas). Básicamente, todo lo que tiene que ver con la infraestructura, de un “paisaje” horizontal; 2. La edificación de un “paisaje” vertical o el equipamiento (pórticos, grúas, depósitos, silos, edificios administrativos) y, por último, 3. La evolución de la gestión y gobernanza. Modos de gestión, régimen de explotación, adaptación al contexto internacional (inversión extranjera o local), evolución del tejido empresarial: en suma, un “paisaje organizacional”. Como tenemos ocasión de observar en el [Mapa 62](#), en cuanto que son formas de ocupación y de evolución del territorio, con unos componentes paisajísticos fundamentales y de fuerte impacto.

Una bahía interior abrigada por montes junto al mar yuxtapuesto a las viviendas para los trabajadores, e infraestructuras (elementos que se ponen de manifiesto, pero no se ve en este mapa porque están en el exterior del puerto). En cambio, es importante visualizar cómo se fueron asentando las empresas portuarias en las diversas etapas retratadas en el área portuaria y su evolución [Mapa 62](#), aparece el comercio con el exterior, la empresarización y el desarrollo portuario, lo que endurece la bahía (en negro).

Surge la cuestión infraestructural, empresas, distintos sectores: pesca, mercancías, industrias, tráfico interno y externo. Además genera cambios en la lámina de agua, con la consiguiente limpieza y dragado, permitiendo entrar mayores barcos, aumentar el tráfico. Y otros cambios en cuanto a la edificación, destrucción de edificios antiguos y mejora de estos, incremento de los almacenes, aumento de muelles, implantación de grúas, líneas de ferrocarril, surgen importantes empresas como la PYSBE y la MEIPI, los astilleros Luzuriaga, que construirán barcos de importancia para nuestro puerto, y otros, con tecnología a la vanguardia, hasta una colmatación y constreñimiento, lo cual necesita de un cambio, planteándose salir al exterior como solución al conflicto, pero que tendrá que dejarse de lado por el momento por no tener apoyo del Estado y un fuerte rechazo de la ciudadanía. Lo cual cambia la política y la estrategia, apostando por un puerto interior, buscando racionalizar por medio de mejoras en el dragado de los diversos muelles para mejorar la capacidad y la operativa del puerto o la redistribución de usos con el derrumbe de la antigua térmica de Iberdrola y las diversas actuaciones en el ámbito de la reordenación de espacios y usos.

Gráfico 53. Concepto de trayectoria sociotécnica portuaria.



Fuente: Elaboración propia junto a Eric Foulquier, publicado en De Rosa Giolito et al. (2021, p. 182).

Por otro lado, se puede apreciar la trayectoria social del hecho portuario en un territorio dado a través de la noción de “aceptabilidad social”. Básicamente, la idea es la siguiente. Al principio, el desarrollo portuario genera empleo y favorece el poblamiento. Un efecto territorial dinámico. Si el puerto crece, la población (vía el empleo generado) crece, como fue el caso del cual se denominaba a Trintxerpe “ciudad del dólar”.

“En estos momentos para la gente, de Pasaia sí tiene su vida ligada al puerto, pero es cada vez menos su sueldo o sus ingresos que procede del puerto, hasta hace poco no era así, pero el puerto ni las empresas, ni las industrias alrededor del puerto están generando empleo como el que podía generar antes” (E6).

“Antxo, Errenteria, Lezo, hay muchas gentes que trabajan en el puerto, en su época, en los años 50 y 60, el pueblo Trintxerpe vivía del puerto, te puedo contar una anécdota, era habitual en los años 60 que los barcos salen de noche, y antes de salir a la mar prueban el motor, ahora mete un ruido infernal, en el pueblo no protestaba nadie, porque todo el mundo vivía de la pesca. Va desapareciendo la pesca y ahora entra un camión que tiene frigorífico y tiene un condensador en marcha para la refrigeración de la pesca fresca y todo el pueblo protestando porque hace ruido y no le deja dormir, que quiere decir eso, que gran parte de esa población ya no vive de la pesca y le molesta esos temas” (E7).

La productividad (la contenerización, la informatización) y las evoluciones del mercado (contracción mundial o contracción local del mercado) pueden romper este ciclo virtuoso o “ideal” del impacto territorial del puerto. Esta ruptura se manifiesta en el paisaje por la producción de

baldíos portuarios y obviamente por una reducción de los efectos positivos. Cuando los beneficios obtenidos por una molestia (aceptado entonces) empiezan a ser menores que los inconvenientes (contaminación ambiental, sentimiento de descenso social y falta de perspectivas...), se puede decir que la trayectoria de aceptabilidad social se caracteriza por una evolución descendente.

Aquí se hace la ruptura entre puerto y territorio (lo que llamaremos crisis de maritimidad), que se manifiesta en proyectos de extraterritorialización portuaria: sacar el puerto de su sitio inicial y alejarlo de su territorio de origen (para encontrar un sitio náutico más eficiente y aminorar las molestias vinculadas a la vecindad urbana, entre otros); acorde al modelo de trayectoria elaborado existe, como gran sorpresa, una coevolución entre el territorio y el desarrollo económico, portuario en particular, pero esta relación ciudad-puerto no parece definirse o concretarse principalmente en estos últimos treinta años, lo cual representa un problema que las distintas administraciones tratan de abordar sin éxito (De Rosa Giolito, 2016).

Esto cuestiona la noción de singularidad portuaria, frente a la globalización. A cada puerto su trayectoria. Y la globalización no se caracteriza por unos impactos uniformes, por la difusión equitativa de sus efectos, como se ha podido poner de manifiesto con la medición del conflicto junto a la legislación pertinente del paisaje, la normativa autonómica y la articulación con el Arco Atlántico.

3. Armonización entre urbanismo y patrimonio, condición previa para el aprovechamiento turístico del paisaje

Es evidente que el principal obstáculo para la conservación del paisaje y, de manera especial, los paisajes culturales urbanos han sido las propias dinámicas de urbanización. En España, como en la mayoría de las ciudades europeas, la producción del suelo urbano se ha realizado mediante la planificación y una legislación específica para ello desde el siglo XIX, pero el interés de estas leyes se dirigió fundamentalmente a crear suelo para cubrir las necesidades de los distintos usos y no a conservar los valores patrimoniales. Y a ello se une el inconveniente de la disociación entre la legislación urbanística y la de patrimonio, desde una Real Cedula del (Real Cédula de S(u) M(ajestad) y Señores del Consejo, por la qual se aprueba y manda observar la Instrucción formada por la Real Academia de la Historia sobre el modo de recoger y conservar los monumentos antiguos descubiertos ó que se descubran en el Reyno (6 de julio de 1803), 1803).

Una de las primeras legislaciones de protección del patrimonio, normas del derecho preocupadas por conservar las huellas artísticas del pasado y sus valores ambientales, la cual regula la conservación de los restos históricos, pero que hasta hace muy poco tiempo presenta pocos puntos de encuentro y objetivos distintos, y todavía menos cuando los agentes económicos de la ciudad se han movido fundamentalmente por la obtención de la máxima rentabilidad de sus inversiones en el menor tiempo posible (Zárate Martín, 2012b). A ello le sigue posteriormente con el Decreto-Ley de 9 de agosto de 1926, que hizo extensible la declaración de “monumento” a “conjuntos urbanos” e introdujo la conservación del ambiente y el entorno mediante la creación de “zonas de protección de paisaje”, y luego, con la Ley de 13 de mayo de 1933 (Ley relativa al Patrimonio Artístico Nacional, 1933), del “Tesoro Artístico”, por cuanto los objetos muebles e inmuebles de interés artístico, arqueológico, paleontológico o histórico haya en España competen a la Dirección General de Bellas Artes y aportó la denominación de “conjunto histórico-artístico” para preservar los sitios urbanos y rústicos de especial belleza e importancia monumental.

Es de remarcar que el modelo de gestión del suelo y del patrimonio contemplado en la Constitución de 1978, de acuerdo con un modelo de organización territorial fuertemente descentralizado, tampoco ha favorecido la conservación de los paisajes culturales urbanos. Al reconocer en su articulado la gestión del territorio, el urbanismo y la vivienda como competencias exclusivas de las Comunidades Autónomas (Art.148.1. 3ª), imbuidas por una creciente sensibilidad internacional hacia la defensa y rehabilitación de los espacios construidos, sobre todo desde que la Carta de Ámsterdam de 1975, llamó la atención sobre el lamentable estado de conservación de la mayoría de los centros históricos de las ciudades europeas.

En esa misma dirección, hay que tener presentes las conclusiones del Coloquio de Quito de 1977, que propugnaron la regeneración de los interiores urbanos mediante la puesta en marcha de estrategias de recuperación integral, siempre desde planteamientos conservacionistas del urbanismo frente al modelo despilfarrador de los años 50 y 60. En el artículo 46 de la Constitución Española, se dice concretamente: *“Los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, artístico y cultural de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad. La Ley penal sancionará los atentados contra este patrimonio”*.

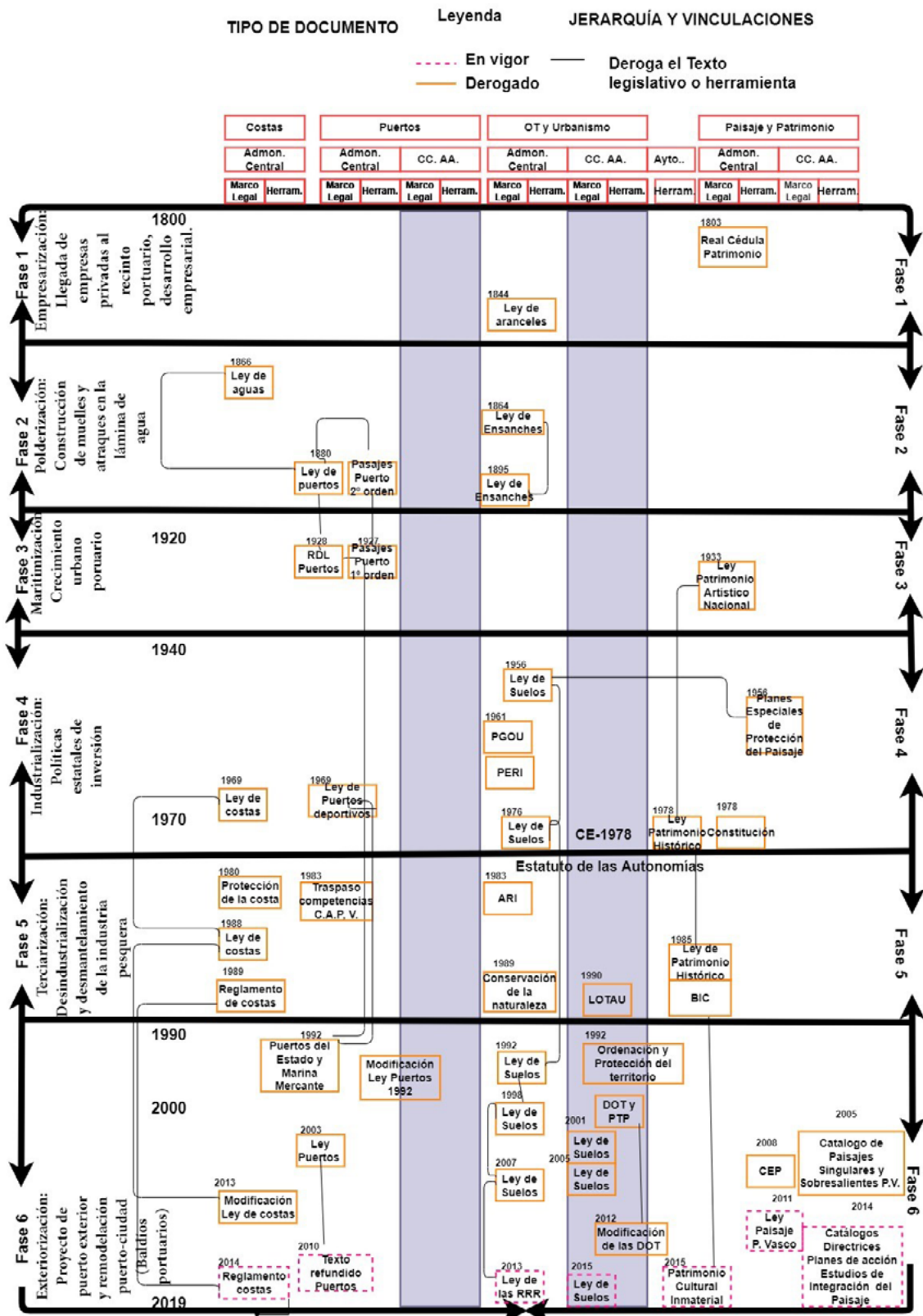
El gobierno central ha perdido capacidad de control sobre el suelo y, por lo tanto, sobre el paisaje. En su lugar son las Comunidades autónomas las que lo gestionan y lo han hecho especialmente a partir de 1990 a través de las Leyes de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística (LOTAU). Los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) o de Ordenación Municipal (POM) son aprobados provisionalmente por los Ayuntamientos y definitivamente por los Gobiernos Regionales, con lo que las responsabilidades en la creación y gestión del suelo recaen sobre poderes cercanos a los administrados, por lo tanto, sujetos a multitud de intereses y presiones económicas.

El concepto de Patrimonio Cultural se ha ido ampliando a lo largo del último siglo dando cabida a otros aspectos que integran la nueva concepción de la cultura, como son los valores inmateriales. El interés por la protección del patrimonio cultural en la década de los 80 facilitó la promulgación de los primeros decretos para la puesta en práctica de políticas de rehabilitación y conservación de los espacios construidos, y más importante fue aún, en esa línea, la aprobación de la Ley 16/1985 del 25 de junio, del “Patrimonio Histórico Artístico Español” (Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español., 1985). En ella, el patrimonio histórico fue definido como “herencia cultural, cuyo conocimiento, respeto, acrecentamiento, disfrute y transmisión a las generaciones futuras permitirán el hallazgo de las señas propias de identidad y la conciencia de arraigo a la tierra”.

A su vez, en el artículo 1º.2. de esa misma Ley, los monumentos, jardines, conjuntos, sitios históricos y zonas arqueológicas son catalogados expresamente como *“Bienes de Interés Cultural”* (BIC). Será en la década actual cuando comience a generalizarse el uso de los adjetivos “intangibles” o “inmaterial”, sobre todo a partir de la ratificación por parte del Estado Español de la Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial de la UNESCO, en el año 2006²³⁴ y las Directrices Prácticas para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural (Comité intergubernamental de protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, 2008).

234 Otros documentos de interés sobre Patrimonio Inmaterial emanados de la UNESCO son: La Recomendación sobre la Salvaguarda de la Cultura Tradicional y Popular (1998), la Declaración Universal sobre la Diversidad Cultural (2001) y la Declaración de Estambul: El Patrimonio Cultural Inmaterial, Espejo de la Diversidad Cultural (2002). Asimismo, en el marco de la UNESCO destacan los programas de: El Sistema de los Tesoros Humanos Vivos (1993) y la Proclamación de Obras Maestras del Patrimonio Oral e Inmaterial de la Humanidad (1997).

Ilustración 162. Estructura jerárquica y evolución de los textos legislativos y documentos de ordenación analizados.



Fuente: Elaboración propia en base a Rodríguez Alonso (2015)

Ahora bien, pese a la existencia de este marco jurídico protector, no se contemplan en él los criterios y metodología de actuación que requiere la especial naturaleza de este tipo de bienes culturales inmateriales. Su reciente patrimonialización, unido al desarrollo de intervenciones en ocasiones dispares, así como a la necesidad de establecer un mayor nivel de conciencia sobre la importancia del Patrimonio cultural inmaterial y de su salvaguarda en España, suscitaron la necesidad de establecer un debate.

Ante esta situación el Instituto del Patrimonio Cultural de España, emite un documento, La Salvaguarda del Patrimonio Inmaterial, conclusiones de las Jornadas sobre protección del Patrimonio Inmaterial (Teruel, 2009) (Timón Tiemblo y Domingo Fominaya, 2010), a causa de la dispersión normativa que, a lo largo del medio siglo transcurrido desde la entrada en vigor de la venerable Ley, ha producido en nuestro ordenamiento jurídico multitud de fórmulas con que quisieron afrontarse situaciones concretas en aquel momento no previstas o inexistentes, que posteriormente es publicado a nivel nacional como Plan Nacional de Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial (*Plan Nacional de Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial*, 2015).

Una aproximación al concepto de patrimonio marítimo es la de definirlo como el conjunto de elementos materiales e inmateriales, artefactos y artificios simbólicos, vinculados a las actividades económicas y socioculturales que se han desarrollado en el pasado en relación con los recursos del ámbito marítimo y litoral y que, actualmente, son reconocidos y reivindicados como tales por determinados grupos sociales, como parte constitutiva de su propia herencia y –total o parcialmente– de su identidad, así como dotados de la suficiente relevancia como para ser transmitidos a las generaciones venideras (Péron, 2002, p. 15).

Concepto que se torna polisémico e interdisciplinar de acuerdo con un momento histórico y las circunstancias de las rupturas económicas, técnicas, sociales y culturales que estuvieron en el origen concreto (Homobono Martínez, 2014, p. 40). Remite a la cultura marítima y zona de contacto tierra-mar. Inquietud nacida en la época moderna, cuando el individuo se distancia del medio funcional para observarlo y obtener así placer y emoción estética. A los paisajes litorales heredados reivindicados como patrimonio a proteger hay que añadir los nuevos terrenos baldíos portuarios o los navíos en desuso. Esta valoración de lo marítimo corresponde a la necesidad de anclaje individual y colectivo, en un contexto de movilidad y globalización, que dificultan los lazos estables y el apego al lugar. Según Juan Antonio Rubio, existe una orientación postmoderna apoyada en una idea de cultura reconstituida a partir del objeto inerte, del espectáculo y la información mediatizada. Y, por otra, aquella que tiene en cuenta y parte de la cultura existente y real, entretejida también con sus problemas sociales y estrategias que le hacen seguir viviendo (Rubio Ardanaz, 2009, p. 60).

Si examinamos el tema de la protección y la gestión de los litorales desde un punto de vista natural o desde un punto de vista cultural, en ambos casos aparecen las nociones de “paisaje litoral” y de “patrimonio marítimo” en relación con un territorio cuya identidad deseamos, más o menos conscientemente, conservar. Identidad de un territorio, especificación de aquellos que lo habitan, deseo de descubrir la alteridad de aquellos exteriores a él y, quizás, deseos de identificarse con las personas y los lugares (Péron, 2009, p. 34); asimismo, la autora sostiene que el interés por la costa, las playas o las marismas, eran ignoradas, salvo por aquellos que trabajaban en ellas para obtener su sustento. No se paseaba por ellas, nadie podía imaginar que frecuentar esas lejanas periferias que solo desembocaban... en la mar pudiera proporcionar alguna diversión. Para los que escribían o dibujaban, para la clase instruida de la época, la que forjaba opinión, la costa solo era remarcable por las tres funciones que entonces soportaba, al final del Antiguo Régimen: la función de producción (pesca y salinas), la función de intercambio (pequeños puertos de cabotaje y sobre todo grandes puertos comerciantes abiertos al Nuevo Mundo) y la función estratégica de esta frontera marina bien controlada por el Estado y situada en primera línea en las hostilidades de las grandes potencias. Una mirada paisajística diferente a la nuestra. La diferencia de los registros con respecto a lo que nosotros veríamos en los mismos lugares, nos permite tomar mayor consciencia de la subjetividad de nuestras miradas contemporáneas. Una educación que se pone de manifiesto y que se pretende conservar hoy día en la costa por motivos paisajísticos (denominados medioambientales), reproduce a grandes rasgos el mapa que ha sido citado como bello, grandioso o interesante por los viajeros de hace más de cien años (Péron, 2009, p. 37).

Los paisajes litorales, son espacios de reconquista. Las recientes modificaciones en las formas de ocupación del suelo se tornan brutales. El avance de la construcción, la ampliación de las carreteras litorales, el acondicionamiento de los senderos costeros con barreras protectoras, barandillas de madera, bajadas accesibles y suelos estabilizados, árboles al borde de las propiedades, multiplicación de aparcamientos cerca de los lugares más frecuentados, el abandono agrícola y el aumento de los terrenos baldíos, la proliferación de construcciones detrás de la línea de costa, el acondicionamiento para caravanas y tantas otras modificaciones en el entorno costero, desconciertan y decepcionan a los que acuden a buscar sueños, libertad y regresión en el tiempo. La percepción paisajística heredada de los impresionistas sale malparada. En relación con las expectativas, aparece la impresión de degradación.

Por último, todas las Comunidades Autónomas han desarrollado leyes y normas propias que hacen suyos los anteriores planteamientos. Dentro de cada uno de sus territorios, los diferentes gobiernos regionales asumen las responsabilidades y competencias que les son atribuidas en materias de conservación del patrimonio por la Constitución Española en su artículo 148, apartados 15^a y 16^a.

En cualquier caso, el gobierno central podría ejercer un papel de intermediación y control de los paisajes culturales a través de las facultades que le conceden la Constitución, la Ley del Patrimonio Histórico Español de 1985 y la Sentencia del Tribunal Constitucional de 31 de enero de 1991, sobre la anterior Ley y los Bienes Históricos recogidos en ella (BOE, 21 de febrero de 1991). Sin embargo, estas facultades, que deberían ser aplicadas por el Ministerio de Cultura, no han sido ejercidas nunca, lo que redundaría en la frágil situación de conservación del paisaje, que constituye uno de los principales problemas a la hora de frenar el deterioro de “paisajes culturales”, y más aún cuando se trata de “paisajes culturales urbanos”.

Es un grave inconveniente para la conservación de los paisajes culturales heredados la dejación de competencias por parte del poder central, mayores son los problemas que resultan de la dificultad de conciliar los intereses de los agentes económicos, sociales y políticos que dirigen el crecimiento de las ciudades, los “intereses urbanísticos”, y los anhelos de conservación del patrimonio.

Como se ha comprobado en los anteriores capítulos, la defensa del paisaje y del patrimonio, es asumida en solitario por las instituciones representativas del mundo de la cultura, segmentos minoritarios de la opinión pública y, coyunturalmente, por fuerzas políticas y sindicales que encuentran en estos temas de forma puntual, una fuerte oposición al partido político de turno en el poder. Esta lamentable realidad es consecuencia en gran parte de las débiles relaciones entre las respectivas legislaciones de Ordenación del Territorio y de conservación del patrimonio, incluso a pesar de que todas las leyes del Suelo y Ordenación Urbana, desde la primera, la de 1956, a la última, la de 2007 (Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo., 2007), recogen referencias al paisaje y el patrimonio en su articulado. 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.

La Ley de 12 de mayo de 1956 sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana ya introdujo la posibilidad de desarrollar “Planes Especiales de Protección del Paisaje” a través de lo contemplado en su Título I, del Planeamiento urbanístico, capítulo I, sección 2. A su vez, el Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril (Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana., 1976), por el que se aprobaba el Texto Refundido de la (Ley 19/1975, de 2 de mayo, de reforma de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana., 1975), recogía de manera expresa entre los objetos específicos de los Planes Generales Municipales en suelo no urbanizable *“preservar dicho suelo del proceso de desarrollo urbano y establecer, en su caso, medidas de protección del territorio y del paisaje”* (Art. 11, 3). En ese mismo Real Decreto y entre las determinaciones fijadas para los Planes Generales Municipales, se incluía la obligación de establecer, *“medidas para la protección del medio ambiente, conservación de la naturaleza y defensa del paisaje,*

elementos naturales y conjuntos urbanos e histórico-artísticos, de conformidad en su caso con la legislación específica” (Art. 12, 1 d).

El Artículo 17 de la Ley del Suelo de 1976 resultaba aún más contundente en la defensa de la conservación del entorno al plantear la redacción de *“Planes Especiales para la ordenación de recintos y conjuntos artísticos, protección del paisaje y de las vías de comunicación...”*, si bien siempre que se estimara necesario y sin sustituir nunca los *“Planes Generales Municipales”* como instrumento de ordenación integral del territorio. En el Artículo 19, se añadía que los *“Planes Especiales de Protección del Paisaje”* se aplicarían a *“bellezas naturales, predios rústicos de especial significado, edificios aislados de valor destacado o perímetros edificados de valores tradicionales y estéticos”*. Todos los elementos afectados por esos planes deberían ser entonces incluidos en *“catálogos aprobados por el Ministerio de la Vivienda o la Comisión Provincial de Urbanismo”* (Artículo diecinueve del Texto refundido).

Por último, el Artículo 73 de la Ley del Suelo de 1976 recogía la obligación de adaptar las construcciones al ambiente en que estaban situadas. De manera expresa, en el apartado b de ese Artículo 73, se dice que *“en los lugares del paisaje abierto y natural, sea rural o marítimo, o en las perspectivas que ofrezcan los conjuntos urbanos de características histórico-artísticas, típicos o tradicionales y en las inmediaciones de las carreteras y caminos de trayecto pintoresco, no se permitirá que la situación masa, altura de los edificios, muros y cierres o la instalación de otros elementos, limite el campo visual para contemplar las bellezas naturales, romper la armonía del paisaje o desfigura la perspectiva propia del mismo”*.

Las leyes posteriores del Suelo, de 1992 (Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana., 1992) y 1998 (Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones., 1998), incluso la última, la de 2007 (Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo., 2007), mantienen referencias parecidas a las citadas para la conservación del patrimonio cultural y del paisaje, pero los resultados han sido prácticamente los mismos, sino peores, debido a la fiebre inmobiliaria de finales de la década de los 90 y de los 2000 hasta el estallido de la actual crisis económica, en 2007.

En los años 80, bajo la influencia del urbanismo de la recuperación y en un contexto en el que se consideraba que las ciudades de los países desarrollados no crecerían mucho, por la fase en la que se encontraban dentro del modelo de transición demográfica y por los efectos de la crisis del petróleo, el gobierno de la nación se esforzó en conectar Ordenación del Territorio y patrimonio, y lo mismo hicieron muchos ayuntamientos por entonces, al menos en el plano de la teoría y de la elaboración de Planes Generales de Ordenación Urbana.

Frases como “terminar la ciudad” y “consolidar los espacios construidos”, surgen en los documentos, informes y planes. Ahora el objetivo fundamental pasó a ser el mantenimiento de los espacios construidos y, consecuentemente, de sus paisajes urbanos tradicionales. Mediante “*Planes Especiales de Protección y Reforma Interior*” (PERI), previstos en las Leyes del Suelo de 1956 y 1975, y la creación de “*Áreas de Rehabilitación Integrada*” (ARI), según lo regulado en el Real Decreto 2329/1983, de 28 de julio, de “*Protección a la Rehabilitación del Patrimonio Residencial y Urbano*”, y en la Orden de 3 de noviembre de 1983, se intentó facilitar el engarce de planeamiento y patrimonio, entre urbanismo y paisaje. Así, se impuso la obligación que toda declaración de un espacio como “*Área de Rehabilitación Integral*” comportara la existencia de un plan urbanístico previo incluyendo criterios de conservación y rehabilitación.

Por otro lado, la “*Ley del Patrimonio Histórico Español*”, de 25 de junio de 1985, que vino a sustituir a la del “*Tesoro Artístico*” de 1933, supuso un avance en el empeño por conciliar urbanismo y patrimonio al exigir la redacción de “*Planes Especiales de Protección de las áreas afectadas*” a los ayuntamientos de ciudades con centros históricos acumuladores de “*Bienes de Interés Cultural*”. Todos estos Planes Especiales obligan al mantenimiento de las estructuras urbanas y arquitectónicas, la conservación de las características generales de sus ambientes y el respeto de las alineaciones existentes, aparte de que la intervención urbanística debe de ser orientada a la recuperación poblacional y la revitalización funcional de las áreas centrales. Como se recoge en el artículo 20.2 de la Ley de Patrimonio Histórico Español, también se “*contemplan las posibles áreas de rehabilitación integrada que permitan la recuperación del área residencial y de las actividades económicas*”.

No obstante, a pesar de aquellos esfuerzos por armonizar urbanismo y patrimonio, los resultados han sido altamente insatisfactorios, especialmente en todo lo concerniente a la conservación y respeto de los valores paisajísticos.

4. Leyes del paisaje en el País Vasco

El 21 de julio de 2009 el Gobierno Vasco acordó su adhesión al Convenio Europeo del Paisaje. Posteriormente, el 21 de octubre del 2011 se redacta un *Anteproyecto de Ley de paisaje del País Vasco* (Consejo Económico y Social Vasco, 2011), creando así el marco de referencia para que las administraciones vascas definan y apliquen políticas en materia de paisaje, que se persiga dotar a los paisajes vascos del reconocimiento jurídico pertinente y establecer los correspondientes instrumentos para su gestión y mejora.

Asimismo, el Gobierno Vasco impulsa la elaboración participativa de los Catálogos del Paisaje para poner en valor la riqueza paisajística de Euskadi (16/12/2011). Se han realizado en un primer momento 3 catálogos, correspondientes a las áreas funcionales de Balmaseda-Zalla (Encartaciones), Laguardia (Rioja Alavesa) y Zarautz-Azpeitia (Urola Kosta). La elaboración de los Catálogos servirá, entre otros objetivos, para hacer un diagnóstico de los paisajes; identificar las áreas de especial interés paisajístico; detectar las actividades, los usos y los procesos que incidan o hayan incidido de forma más notoria en la configuración actual del paisaje; definir objetivos de calidad paisajística y proponer las medidas para alcanzarlos.

El Consejo de Gobierno ha aprobado el proyecto de Ley del Paisaje²³⁵, con el objetivo de dotar a los diversos paisajes del País Vasco de un adecuado reconocimiento jurídico y de posibilitar a todas las administraciones públicas vascas la consideración e integración de los valores del paisaje en sus intervenciones sobre el territorio y regula los instrumentos necesarios para la protección, gestión y ordenación de los paisajes del País Vasco.

Más tarde ha sido publicado el 16 de junio del 2014, en el BOPV el DECRETO 90/2014, de 3 de junio, sobre los instrumentos para la protección, gestión y ordenación del paisaje en el ámbito de la Ordenación del Territorio, como son los Catálogos del paisaje, las Determinaciones del paisaje, los Planes de acción del paisaje y los Estudios de integración paisajística. Asimismo, se busca promover la sensibilización, la formación, la educación, la participación y otras actuaciones o medidas de apoyo en el ámbito del paisaje. Por medio de las siguientes herramientas:

- En primer lugar, los Catálogos del Paisaje, a través de los cuales se va a analizar y estudiar todo el territorio del País Vasco, delimitar las diversas unidades de paisaje que lo conforman, establecer sus valores y determinar los correspondientes objetivos de calidad paisajística para todas ellas.
- En segundo lugar, las Directrices del Paisaje, esto es, las normas y criterios que se incorporarán a los planes territoriales parciales.

235 Aprobada el 24 de enero de 2012. https://www.euskadi.eus/contenidos/proyecto_ley/py_ley_40/es_py_ley/adjuntos/Proyecto%20de%20Ley.pdf consultada el 12/01/2022.

- En tercer lugar, los Planes de Acción del Paisaje, exigidos para todas las áreas de especial interés paisajístico identificadas en los catálogos, que concretan las actuaciones a llevar a cabo en esas áreas.
- Y, finalmente, los Estudios de Integración Paisajística, documentos técnicos que analizan las consecuencias que puede tener sobre el paisaje la ejecución de determinados proyectos y exponen los criterios y las medidas adoptadas para su adecuada integración en el paisaje.

El Gobierno Vasco es una de las comunidades más avanzadas en este tema, ya desde las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) de la Comunidad Autónoma del País Vasco, dictadas por la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio (LOTV), establecieron la garantía de la conservación de los valores paisajísticos como uno de los criterios y objetivos de los instrumentos de ordenación territorial.

Las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobadas por el Decreto 28/1997, recogen la necesidad de catalogar aquellas zonas visuales que deben tener un tratamiento paisajístico especial y la exigencia de que toda obra o actuación que rompa el actual modelado del paisaje se acompañe del correspondiente estudio paisajístico. Las Directrices especifican, además, que estas cuestiones deberán desarrollarse en los Planes Territoriales Parciales (PTP).

5. La imprescindible participación ciudadana

La proliferación de plataformas en defensa del territorio es un fenómeno social extraordinariamente interesante, que además se da en unos momentos de escasa participación en las estructuras políticas convencionales y que va mucho más allá de la explosión ecologista y minoritaria de finales de los setenta y principios de los ochenta, puesto que ahora agrupa a colectivos nada minoritarios y a personas de la más variada procedencia (Nogué i Font, 2010, pp. 132-134). Como una respuesta a este gran problema, Oriol Nel-lo, (VV.AA., 2001, pp. 425-426) comenta que: “En los casos en que la intervención ha sido concebida no como una operación aislada sino en función de un proyecto de ciudad, los casos han ido mejor[...]Es decir para que la operación pueda actuar, para que la operación de renovación urbana (de un frente litoral) pueda actuar como un elemento vertebrador de la estructura urbana, hay que inscribirlo a mi entender, en un proyecto comprensivo de transformación urbana. Un proyecto que tenga como primera finalidad construir la ciudad en función de un conjunto de decisiones colectivas, un proyecto cuya primera afirmación sea: queremos que la ciudad sea resultado de un proyecto. No de la actuación de una serie de leyes que no sabemos a dónde nos llevan, o no sabemos demasiado bien. [...] Para construir ciudad, para construir espacios para la convivencia de personas y de usos, hay que utilizar la oportunidad en función de un proyecto global, de un diseño colectivo”. Como ejemplo de ello, en las entrevistas tenemos varias aportaciones:

“Ha sido lamentable, se alimentó a la gente con falsas expectativas durante demasiado tiempo, y la gente ahora ha perdido cualquier tipo de esperanza, ahora la gente no le hables de ello” (E1).

“Ahora he detectado hace poco que las instituciones vascas presentaron el nuevo proyecto, fueron muy flexibles y cuidadosos, me di cuenta, a la hora de presentar el proyecto de regeneración en la zona de Herrera, la Diputación lo que dijo fue, nosotros tenemos un plan global grande, pero no vamos a presentarlo ahora, solo lo que se puede ejecutar (eso ha sido muy listo) ahora detecté que ellos mismos son conscientes de los errores que han cometido” (E1).

“Para mí ha sido, cada uno ha tirado a su lado y no hay una intención de trabajar en común y entre todos en la misma dirección, pero también porque no tienen dirección” (E11).

“Mi imagen es que ha sido un movimiento ciudadano, y la institución se ha creado escudos de contención en vez de facilitar caminos” (E16).

“La participación ha sido de darse hostias todo el tiempo, cada uno por su lado, de hecho han fracasado, Jaizkibia que era una sociedad conjunta fracaso. No había consensos de base” (E5).

“Ha habido cambios políticos de fuerzas políticas que también han llevado a que las instituciones, los ayuntamientos, tomen decisiones en un sentido o en otro y eso de alguna manera, la participación, hubo un proceso de participación con Badia Berri, en la que participó la Fundación Metròpoli y tuvo un Proceso participativo” (E35).

En nuestro caso, ha sido importante el trabajo del Foro Puerto Pasaia. Un foro o plataforma compuesta por un grupo de expertos de diferentes disciplinas que presentaron un alegato al puerto exterior propuesto por la Autoridad Portuaria de Pasaia (Foro Puerto Pasaia, 2011; Greenpeace, 2012) y que han tenido una respuesta afirmativa, por parte de la sociedad, en defensa del patrimonio ambiental y ecológico del monte Jaizkibel y la prohibición de realizar el puerto exterior.

Otro colectivo de relevancia especial en esta problemática es la “Herrera Herrera”, movimiento ciudadano o comisión, creado en junio de 2009, que tiene como objetivo el futuro desarrollo urbanístico del barrio de Trintxerpe y La Herrera (Herrera Herrera, 2009, 2010, 2011). Otros movimientos como “Proisa”²³⁶ en Pasai San Pedro, ubicado en la Alameda del Frontón, desde el que se desarrollaba un amplio espectro de actividades culturales participativas, gratuitas y autogestionadas. Tras el dictamen técnico de ruina emitido por el Arquitecto municipal del Ayuntamiento de Pasaia en 2011, y el consiguiente riesgo para la ciudadanía, este equipamiento fue desmantelado en marzo de 2015, conservándose en la actualidad un solar. Otros movimientos, como asociaciones de vecinos “Altza XXI” o la Asociación de Larratxo “Osteguna”, la Asociación de Vecinos de Herrera “Herripe” han sido tenidos en cuenta.

La participación ciudadana como un elemento clave tanto de la construcción democrática de la ciudad en general, como en la del urbanismo colaborativo en particular. Pero más allá de sus valores éticos, la participación también es una inmejorable fuente de innovación y canal para enriquecer los proyectos urbanos, que permite adecuarlos a las necesidades de la población. Para lo cual consideramos que es imprescindible poner en marcha procesos participativos que permitan aunar la visión técnica de los urbanistas y las percepciones ciudadanas.

Aunque en los últimos tiempos se han hecho avances hacia la incorporación de la perspectiva ciudadana en el urbanismo y, actualmente los diferentes procesos de transformación urbana e instrumentos de planeamiento ya incluyen mecanismos y espacios dirigidos a promover la implicación de la ciudadanía en la toma de decisiones, como se ha apuntado, todavía es una de las asignaturas pendientes de las instituciones públicas (Paisaje Transversal, 2018, p. 13).

Hoy en día la elaboración de planes urbanísticos está sujeta a una serie de criterios legales y competenciales que determinan las reglas que deben cumplirse en la toma de decisiones. Así, si

²³⁶ <https://www.kulturklik.euskadi.eus/noticia/2017061410421311/proisa-kultur-gunea-/kulturklik/es/z12-detalle/es/> consultada el 12/01/2022.

bien las competencias en urbanismo y Ordenación del Territorio se encuentran en manos de las comunidades autónomas, son los ayuntamientos los que, en la práctica, elaboran dichos planes, de acuerdo con la regulación autonómica. De esta forma, son las comunidades autónomas las que tienen potestad para aprobar o no los planes urbanísticos municipales, así como de velar por el cumplimiento de los contenidos y obligaciones normativas definidas legalmente. Pero, dentro de este andamiaje de atribuciones competenciales, ¿Dónde entra la ciudadanía y su capacidad de incidir en la evolución de su entorno?

De conformidad con el artículo 105 de la Constitución Española, tanto la legislación urbanística estatal como la autonómica han de garantizar y fomentar la participación ciudadana durante la tramitación de los instrumentos de planeamiento urbanístico. Para ello se ha establecido el trámite de información pública²³⁷ como principal canal para vehicular dicha participación. Siguiendo el punto de vista de Paisaje Transversal si el urbanismo quiere recuperar su espíritu primigenio y ser una herramienta para la transformación social, es vital que se aporten mecanismos más efectivos para la legitimación democrática del planeamiento. Y ello supone que la participación ciudadana se conciba como un elemento esencial que coadyuve a que el diseño del planeador encuentre elementos de juicio y de análisis más y mejor contrastados, permitiendo incorporar las necesidades y visiones heterogéneas de la población y facilitar un proceso de toma de decisiones guiado por el bien común, no solo más transparente, sino también más racional y acertado; en este punto la participación no es preguntar a la gente lo que quiere.

La participación es construir con la gente lo que quiere; descubriendo en el proceso nuevas necesidades y deseos, que suplanten a aquellos que se desvelen como superfluos o atávicos. De esta forma, se puede entender la participación como una acción colectiva de una comunidad para la mejora de su entorno y sus relaciones. Por lo que no solo se plantea como la mejora de un territorio, sino de un ecosistema, entendido este como el medio más las relaciones que se dan en él (sociales, políticas, ambientales, económicas, etc.). De esta manera ante la creciente reificación de la participación ciudadana, cabe reivindicarla como un mecanismo de transformación social y urbana.

En este sentido, la participación es, ante todo un medio, no un fin. Un proceso, no un objeto. Una forma de construir en común desde nuestras singularidades, que ha de adaptarse y reconfigurarse atendiendo a los ritmos y necesidades de la comunidad. Por lo tanto, la participación tiene que estar dirigida a generar espacios de aprendizaje colectivo, que permita la construcción del procomún, desde la multitud. Al respecto, innumerables obras han tratado estos temas (Font Fàbregas, 2001; Navarro et al., 2009; Pindado Sánchez, 2008) y, en relación al paisaje y la participación (Gómez

237 En relación con la ORDENACIÓN, URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y MEDIO AMBIENTE, el Gobierno Vasco cuenta con el siguiente enlace: <http://www.gardena.euskadi.eus/transparencia/-/ordenacion-territorio-urbanismo-obras-publicas/> consultada el 12/01/2022.

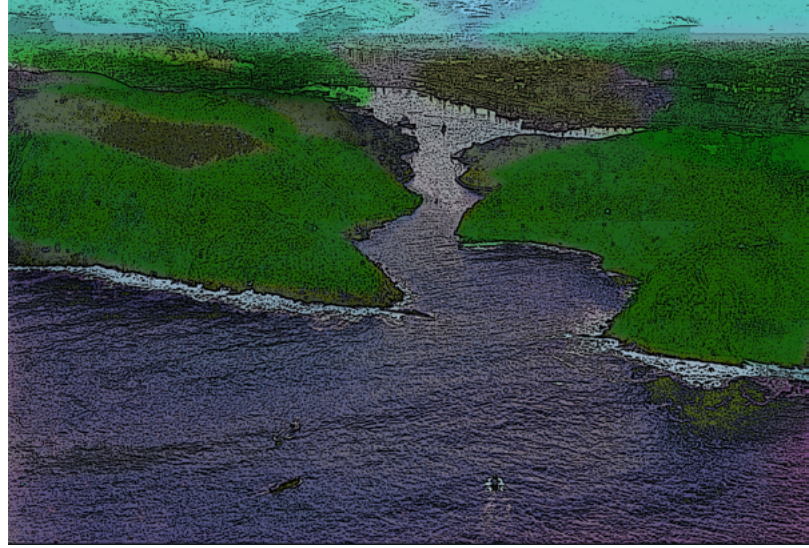
Mendoza et al., 2001; Heras Hernández, 2002; Jones, 2007; Mata y Tarroja, 2006; Observatorio de la Sostenibilidad en España, 2009; Zoido Naranjo, 2002), en la cual el objetivo fundamental es mejorar la ordenación territorial y como investigación reciente, la participación se da en el PGOU de Pasaia con una interacción entre el proceso de análisis y elaboración urbanística. Igualmente a pesar de que los lineamientos no son vinculantes, debido a que la competencia final corresponde al Ayuntamiento y a las limitaciones impuestas por el Plan General de Ordenación Urbana.

Como suele ocurrir, se puede decir que vivimos en una fiebre participativa, por lo tanto, este auge, tiene sus riesgos, pues la participación puede acabar, como ya ocurrió con el término “sostenibilidad”, como un concepto vacío. Sin entrar a realizar un examen exhaustivo al respecto, cabe mencionar ejemplos como el modelo de selección por votación popular sobre una serie de propuestas arquitectónicas ya dadas y cerradas. Y por otro, la multitud de procesos de participación que se lanzan sin ningún tipo de compromiso de que las decisiones alcanzadas vayan a llevarse a cabo (Paisaje Transversal, 2018, p. 15). Si bien en otros contextos la participación puede ser entendida por su capacidad para empoderar y reforzar los lazos sociales, en el urbanismo, es una herramienta que, sin transformación real se vuelve inútil y frustrante.

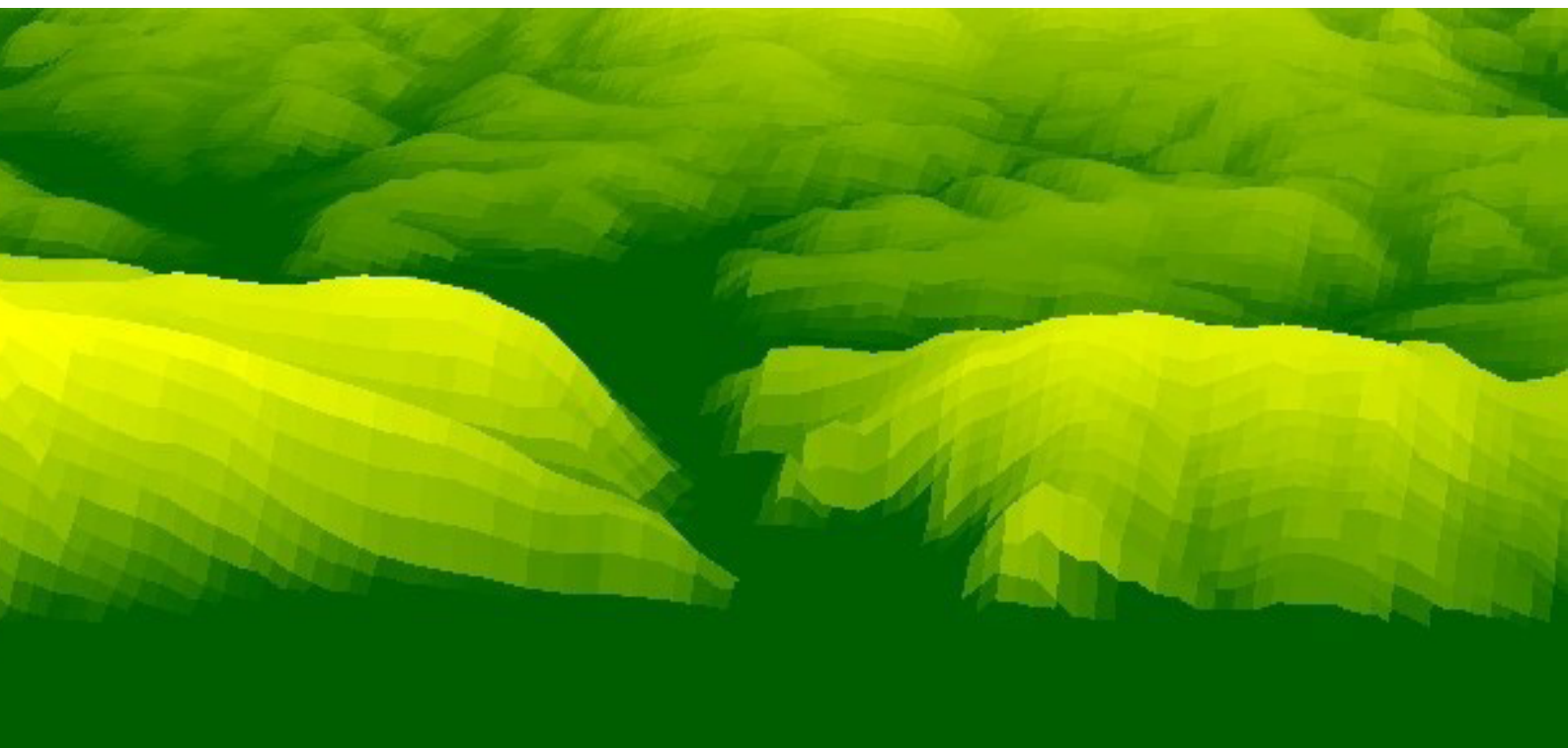
De esta manera, la participación es el proceso que nos permite reflexionar, debatir y definir conjuntamente un horizonte común en relación con un tema o problemática planteada, diseñando y construyendo colaborativamente las soluciones, estrategias o acciones para alcanzarlo. Porque en última instancia, entendemos que esta manera de hacer, en la que se incorporan las visiones y perspectivas diferentes, es la que obtiene mejores resultados en la transformación de un sistema complejo como es la ciudad.

“Participar se ha participado en todas, es que no entendería un proceso de Transformación de esta bahía con una administración fuera, sería impensable, es que no funcionaria. Anteriormente en casi todos pasó eso” (E31).

Ante los conflictos existentes entre los actores económicos, políticos y sociales en el entorno de la Bahía de Pasaia que se ha analizado anteriormente, es preciso encontrar fórmulas de acuerdo y de consenso frente a algún o algunos temas que puedan ser considerados prioritarios para el conjunto de esos actores y que permitan la necesaria restauración ecológica, medioambiental e incluso cultural de todo ese espacio, y ese punto de encuentro creemos que puede estar en el paisaje, más cuanto que la Bahía de Pasaia comporta valores ambientales y patrimoniales que permiten su definición como paisaje cultural y con ello crear, incluso, posibilidades de generación de riqueza y de empleo, aparte de consolidar sentimientos identitarios y de familiaridad con el territorio vivido, y, por lo tanto, mejorar las condiciones de calidad de vida de la población.



VI. EL PAISAJE, LA NATURALEZA Y EL PATRIMONIO, PROPUESTA PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA



Zárate Martín (2012), considera que “el patrimonio ofrece posibilidades para las áreas atrasadas y auténticas”; así el paisaje cultural ha pasado de recurso a producto turístico de calidad; “en este contexto, el turismo es una actividad capaz de contribuir al desarrollo local a través de la conservación y la puesta en valor de los paisajes culturales heredados. Para ello se necesita incentivar el interés de la sociedad por el paisaje e implicar a los responsables políticos y a la comunidad científica en la protección de los ambientes urbanos, periurbanos y rurales. Solo entonces se podrán impulsar estrategias de gestión del paisaje desde criterios de sostenibilidad presentes en la Carta de Aalborg de 1994 y en la Agenda Local 21. Lo más previsible es que, pasada la crisis financiera actual, en un nuevo marco de recuperación económica, el suelo vuelva a ser materia de especulación, entre otros motivos, porque es una de las principales fuentes de financiación local. Por eso, aparte de insistir en la importancia patrimonial del paisaje y de su fragilidad ante cualquier actuación territorial, resulta imprescindible demostrar que el paisaje es un recurso turístico en sí mismo, con capacidad para generar beneficios para la sociedad en su conjunto” (Zárate Martín, 2012a, pp. 660-661).

Sin embargo, existen detractores de estas propuestas, como Prats (2003) que expresa su escepticismo sobre “la ecuación turismo más patrimonio igual a desarrollo”. Para este autor, “a veces son las ilusiones de políticos locales y de personas que desean abrirse un nicho profesional o académico las que están detrás de iniciativas de pequeños museos o de actuaciones de puesta en valor de sitios patrimoniales”. Desde esta perspectiva, Prats cuestiona el mercado de proyectos turísticos-patrimoniales y señala la “debilidad teórica y metodológica que impregna la elaboración y gestión de dichos proyectos y la adopción por conveniencia de tesis insuficientemente contrastadas, tergiversadas o extralimitadas en su alcance” (Prats, 2003, p. 128). A pesar de ello, cabe subrayar que el autor no duda en “considerar al patrimonio como un instrumento integral de planificación local, como un eje central” (Prats, 2003, p. 136).

1. La ampliación del puerto como elemento sustancial del paisaje de la bahía, ¿oportunidad o inconveniente?

En las entrevistas ha quedado patente hasta qué punto el puerto es percibido como un componente esencial de la configuración del paisaje de la bahía. En concreto, las personas entrevistadas valoran la relación puerto-ciudad en la Bahía de Pasaia. La teoría puerto-ciudad, se torna un poco conflictiva, en cuanto a la protección del medio ambiente, el desarrollo urbano, las condiciones de trabajo, el interés por parte de la ciudadanía, y el desarrollo económico. Temáticas a tener en cuenta pero, aquí se comprueba efectivamente como la teoría que proponía la European Sea Ports Organization (ESPO, 2016b, p. 15), dista mucho de lo que realizan las autoridades portuarias, porque, a pesar de que buscan desarrollar formas para contrarrestar las tensiones, como se pone de manifiesto en esta investigación, estas se tienen que lograr en un ámbito de cooperación y diálogo.

En este punto, traemos a referencia observar la [Tabla 8](#), del marco teórico, que postula objetivos que tienen que ser tenidos en cuenta en relación al empleo, el medioambiente, y los desarrollos de usos del suelo mixtos, los cuales se llevan a cabo en otros puertos europeos y marcan una tendencia poniendo en valor la necesidad de potenciar el patrimonio, el turismo y los complejos recreativos como otras medidas para aumentar sus ingresos y mejorar la relación puerto-ciudad. Recién ahora se ha podido realizar el “Festival Marítimo de Pasaia”²³⁸, propuesta que trajo reconocimiento internacional a la bahía. Nuestra propuesta, teniendo en cuenta el paisaje y el patrimonio, busca poner de relieve estos lineamientos, como se ha comentado anteriormente y que tendremos ocasión de ir explicándola a lo largo de este capítulo, como una solución al conflicto.

Siguiendo la metodología adoptada, a través del [Gráfico 54](#), se sintetizan los fenómenos y factores que corresponden a una nueva fase de maritimidad, componentes esenciales de nuestro estudio de caso:

238 <https://www.pasaia.eus/es/festival-maritimo>, consultada el 12/01/2022.

Gráfico 54. Fase V: Proyecto de puerto exterior y remodelación puerto-ciudad

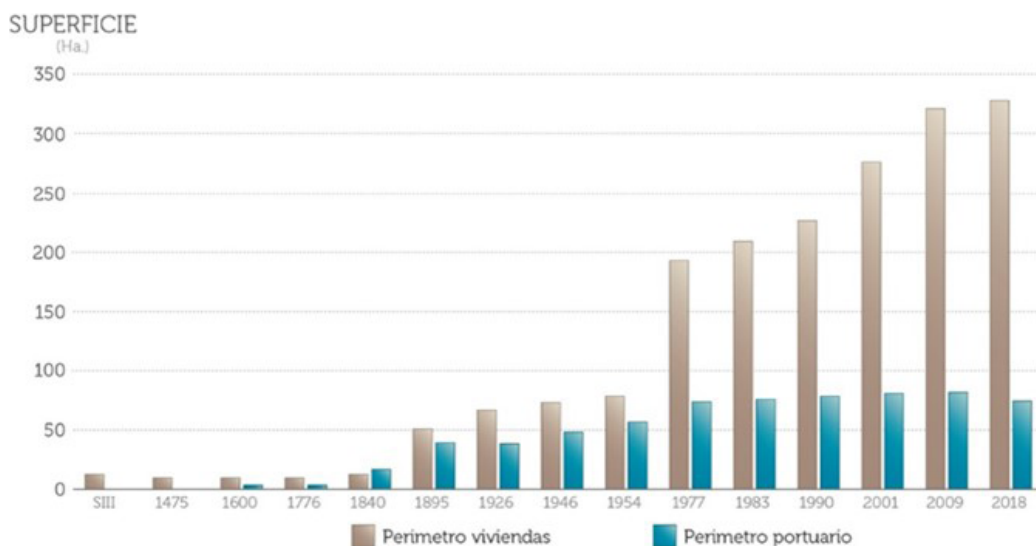


Fuente: Elaboración propia.

La quinta fase de maritimización, que se produce a partir de los años noventa, con los proyectos de regeneración urbana, surge en un contexto de declive del tráfico portuario. Ante la consiguiente desocupación de los espacios, la ciudadanía refuerza sus históricas demandas de espacios verdes, mejoras en equipamientos y reducción de las instalaciones portuarias para aumentar la habitabilidad de unos espacios urbanos construidos bajo criterios desarrollistas en la década de los setenta. A raíz del proyecto de ampliación del puerto (2005), la retirada industrial portuaria aparecerá como una extraordinaria oportunidad urbana, porque la deslocalización podrá ser casi completa. El proyecto de construcción de un puerto exterior se vio como una gran especulación urbanística, partían de una tabla rasa que permite el juego de varios intereses. Por otra parte, la revolución en las actitudes en materia de medioambiente, patrimonio cultural o calidad de vida se traducirá en una gran presión social a favor del abandono de determinadas áreas portuarias

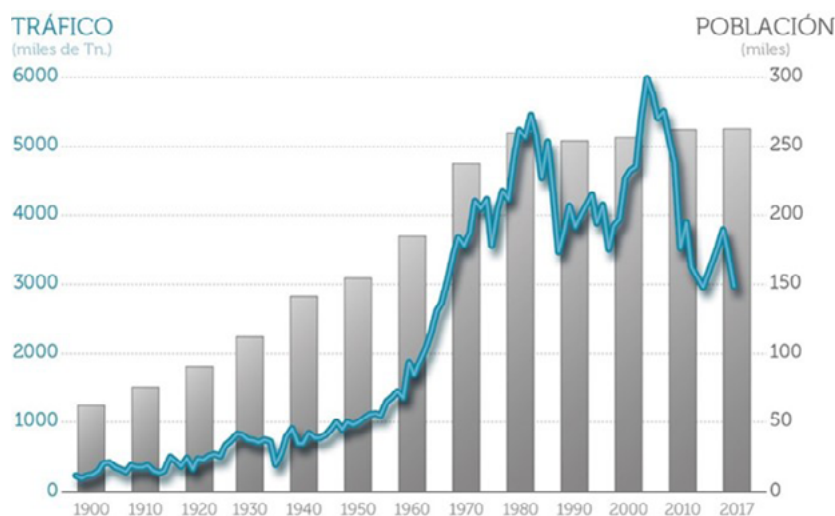
que están en desuso. Frente al extraordinario déficit urbano de zonas verdes y equipamientos existentes, la ciudadanía contempla las superficies portuarias infrautilizadas como una gran ocasión para satisfacer esas necesidades, valorando y conservando al mismo tiempo los elementos históricos patrimoniales (Alberdi Collantes, 2013b; Amundarain Mendizabal, 2004, 2009). De la misma manera, se hacen necesarias las exigencias de recuperación de los frentes marítimos debido a la obsolescencia y progresivo abandono de estos por las autoridades portuarias y gubernamentales en todas sus instancias, planteamiento que se ha puesto de manifiesto en la bahía en estos últimos treinta años. Llegamos así a la conclusión de una crisis de maritimidad, que muestra el grado de dependencia de un territorio al hecho marítimo y es analizado por medio de los distintos gráficos que comentamos a continuación.

Gráfico 55. Evolución de las superficies portuaria y urbana (en ha)



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 56. Evolución del tráfico portuario (azul) y el poblamiento local (gris).



Fuente: Elaboración propia.

El [Gráfico 55](#) muestra el resultado de la superficie medida en los mapas realizados y demuestra cómo la bahía se ha ido endureciendo debido al crecimiento del puerto y la ciudad. Queda muy poco espacio para seguir creciendo y se planteaba sacar el puerto al exterior. Por su parte, el producto de la estabilización de la población desde los años noventa y la caída del tráfico como se observa en el [Gráfico 56](#) muestra la crisis y paralización, del puerto y también de la población. Hechos que nos permiten justificar la teoría descrita anteriormente.

Por medio de un análisis de regresión simple y la obtención de R cuadrado (cuadrado del coeficiente de correlación), se puede analizar para explicar la relación de causalidad entre dos variables, pero también para ilustrar la dirección y la fuerza de la relación entre ambas. En este caso, lo utilizamos para explicar la relación entre tráfico portuario y vivienda, en el [Gráfico 57](#) y entre tráfico portuario y población, en el [Gráfico 58](#), en dos periodos distintos: desde comienzos del siglo XX hasta comienzos de los 80 y desde entonces hasta años recientes.

En nuestro caso la relación entre las variables vivienda y tráfico en el [Gráfico 57](#), hasta los años 80 es positiva y queda representada por la siguiente ecuación:

$$Y = 0.0401 X + 74.432$$

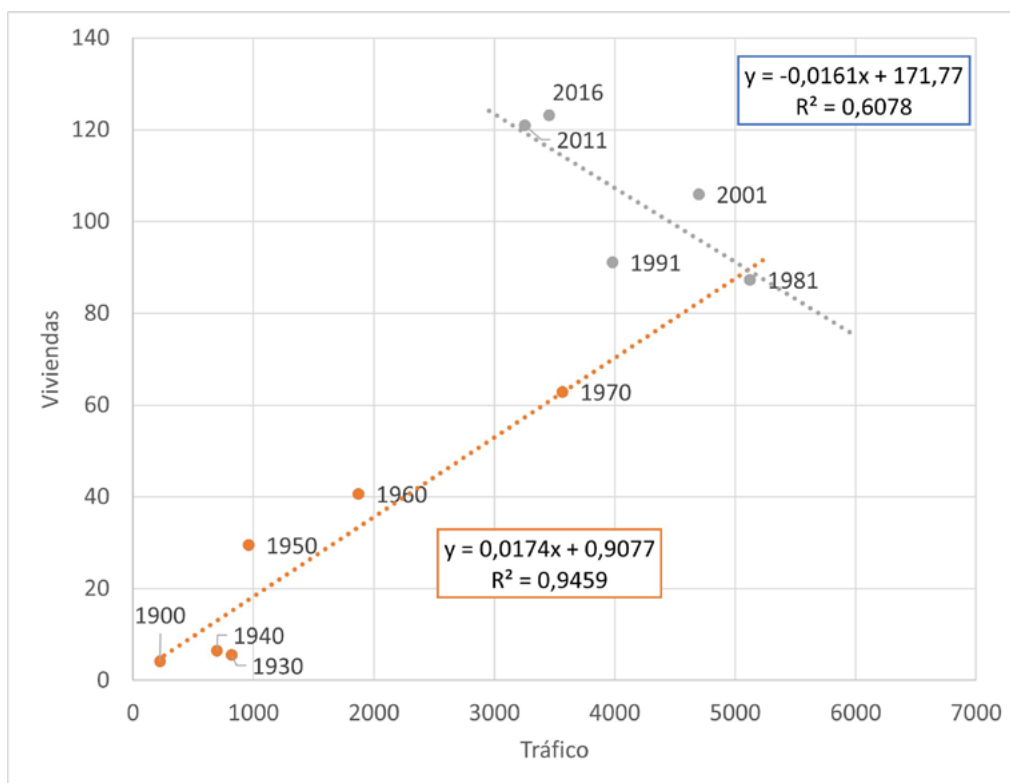
Por otra parte, los datos desde 1981 hasta el 2016, presentan una dirección opuesta a los años anteriores y, al tener un signo negativo, la relación es una relación lineal descendente (negativa).

$$Y = -0.0161 X + 171.77$$

Gran interés tiene el coeficiente de determinación, que coincide con el coeficiente de correlación de Pearson elevado al cuadrado. Este coeficiente constituye una medida relativa del grado de relación entre las dos variables. Su significado es la proporción de la variación de Y que viene explicada por la ecuación de regresión. En el caso que nos ocupa, su valor $R^2 = 0.95$ es una relación fuerte y equivale a afirmar que la ecuación de regresión sería capaz de explicar un 94 % de la variabilidad de los datos (Vivienda) debido al tráfico, hasta los años 80, existiendo un 6% fuera de esta relación funcional. En cambio desde 1981 hasta el 2016, la ecuación de regresión es moderada, explica solamente un 60 % y puede suponer un cambio de modelo, que no corresponde a la misma relación. En nuestro caso, se ha podido observar cómo las viviendas siguen aumentando, a pesar de que el tráfico disminuye.

La bahía se encuentra constreñida por las infraestructuras y por el urbanismo de los municipios vecinos y el puerto, desde los años setenta, ya no tiene capacidad de expansión (lógica espacial). Tanto es así que surgen dos crisis simultáneas: la primera afecta a las viejas instalaciones fabriles del entorno de la bahía y la segunda, urbanística, afecta a los municipios del entorno; por lo tanto es una época de fuerte desindustrialización, cambio de paradigma, divergencias y ciclos de conflictividad, destrucción del tejido industrial, una crisis de maritimidad en torno a los años noventa con la necesidad de sacar el puerto hacia el exterior y la remodelación puerto-ciudad (Baldíos portuarios).

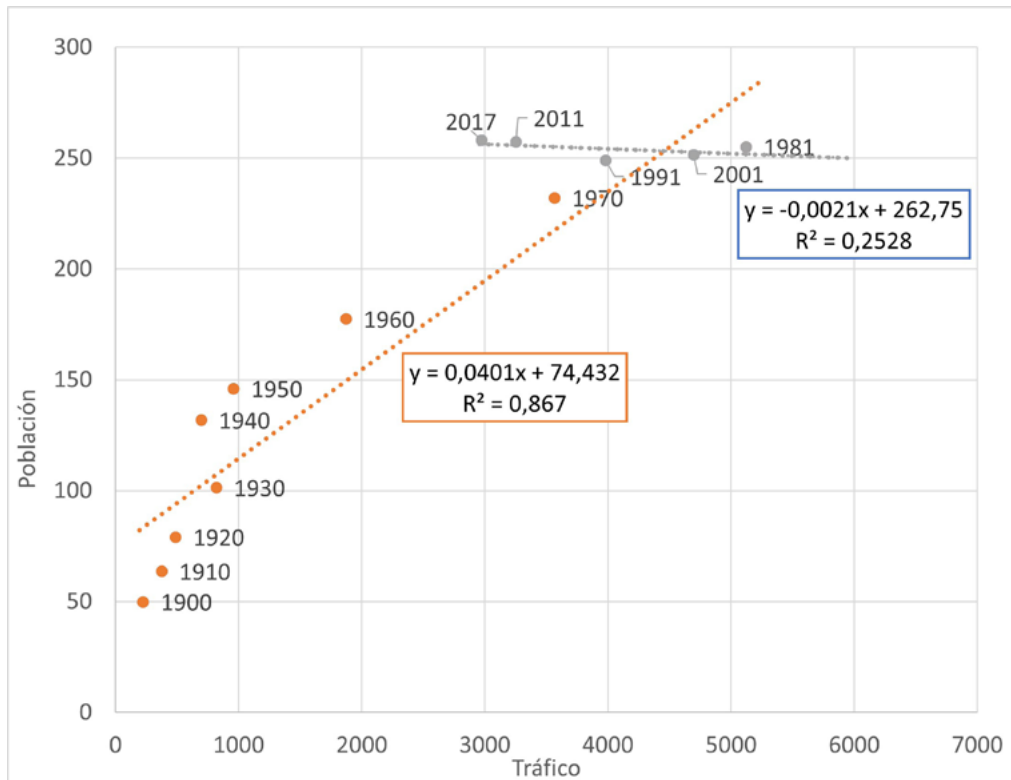
Gráfico 57. Rectas de regresión de Y (Viviendas) sobre X (Tráfico) en los periodos 1900-1981 y 1981-2016



Fuente: Elaboración propia a partir de Nomenclátor General de España (1860-1930) INE, 1940; Anuario estadístico provincial INE, 1950 hasta 1981; Censo de la vivienda INE, 1981 hasta 2016 de Eustat y datos de tráfico suministrados por las Memorias de la Sociedad General del Puerto de Pasajes (1900-1924), Memoria de la Cámara de Comercio de Guipúzcoa (1918-1933), Memorias de la Junta de Obras (1927-1935), Memorias del Puerto de Pasajes (1927-1941) (Dirección del puerto de Pasajes, 1942); Memoria de Puerto de Pasajes (1942-1948) (Dirección del puerto de Pasajes, 1949); Memoria del Puerto de Pasajes desde 1949 a 1955; Varias Memorias del puerto de Pasajes, Estadística histórica del Puerto de Pasaia desde 1962 a 2009 de Puertos del Estado y Memorias de la Autoridad Portuaria de Pasaia (2010-2018).

Aquí se hace la ruptura entre puerto y territorio (lo que llamaremos crisis de maritimidad), la cual se manifiesta en proyectos de extraterritorialización portuaria: sacar el puerto de su sitio inicial y alejarlo de su territorio de origen (para encontrar un sitio náutico más eficiente) y aminorar las molestias vinculadas a la vecindad urbana, entre otros. El análisis del [Gráfico 56](#), como pusimos de manifiesto, puede explicar hasta los años 80 una relación de aumento de la población por inmigración debido a ser una fuente importante de trabajo, pero ocurre que, desde 1981, el coeficiente de correlación es negativo y débil. Obtenemos que el tráfico solo explica un 25 % de la variación de la población, pero un 75% se debe a otros factores; por lo tanto no se aprecia apenas nada en este caso, observando que los datos no se ajustan a la recta de regresión.

Gráfico 58. Rectas de regresión de Y (Población) sobre X (Tráfico) en los periodos 1900-1981 y 1981-2017



Fuente: Elaboración propia a partir de EUSTAT. Censos de Población y Viviendas cada 10 años desde 1900 a 2017 y datos de tráfico suministrados por las Memorias de la Sociedad General del Puerto de Pasajes (1900-1924) Memoria de la Cámara de Comercio de Guipúzcoa (1918-1933), Memorias de la Junta de Obras (1927-1935), Memorias del Puerto de Pasajes (1927-1941) (Dirección del puerto de Pasajes, 1942); Memoria de Puerto de Pasajes (1942-1948) (Dirección del puerto de Pasajes, 1949); Memoria del Puerto de Pasajes desde 1949 a 1955; Varias Memorias del puerto de Pasajes, Estadística histórica del Puerto de Pasaia desde 1962 a 2009 de Puertos del Estado y Memorias de la Autoridad Portuaria de Pasaia (2010-2018).

Observamos cómo a partir de los años 80 la población se estanca, independientemente de lo que ocurre con el tráfico portuario, que en general desciende. Cambios sociológicos como el que se ponga de manifiesto el envejecimiento, la inmigración o también el cambio de modelo productivo y que la gente no trabaje en el puerto, podrían explicar esta tendencia; tengamos en cuenta que estos municipios se encuentran en una espiral de decadencia como se ha demostrado al explicar los costos sociales del deterioro urbano, (capítulo VI, apartado 3, subapartado 3.3).

Ilustración 163. Puerto, infraestructuras y viviendas, al fondo Peñas de Aya



Fuente: Elaboración propia.

Evidentemente el tráfico no es la única variable que explica la población²³⁹ y la vivienda. Por otra parte, se ha estimado el coeficiente de correlación, con los datos suministrados en la [Tabla 68](#), y obtenemos para los años que van desde 1900 a 1950 una correlación perfecta (0,92), desde 1960 a 2011 de una correlación fuerte (0,82); en cambio, si lo realizamos para 1970 al 2011 el coeficiente, se torna más débil (0,31), por lo tanto se puede medir el grado de conexión entre las variables.

Tabla 68. Datos utilizados en la regresión lineal. Tráfico, Viviendas y Población.

Año	Tráfico (miles de Tm)	Viviendas (miles)	Población (miles)
1900	225.287	4.118	49.907
1910	376.05		63.637
1920	487.894		79.125
1930	819.227	5.572	101.364
1940	697.059	6.484	131.831
1950	959.543	29.481	146.053
1960	1872	40.64	177.469
1970	3566.47	62.873	232.087
1981	5122.625	87.285	255.097
1991	3980.793	91.086	249.034
2001	4697.915	105.954	251.58
2011	3251.968	120.924	257.381

Fuente: Elaboración propia a partir de EUSTAT. Censos de Población y Viviendas cada 10 años y datos de tráfico suministrados por Puertos del Estado y Autoridad Portuaria de Pasaia.

239 Las ciudades portuarias varían a lo largo del tiempo y están relacionadas con la evolución urbana; y esta última depende, a su vez, del tamaño de la población y de las funciones económicas (González-Laxe y Martín-Palmero, 2020, p. 496).

La investigación futura nos puede ayudar a realizar un estudio que explique otros factores que muestren esa variabilidad hasta los años 80. Por lo tanto, este ejercicio a nivel ilustrativo es un análisis exploratorio que ayuda a reforzar los gráficos de la tesis, desde un punto de vista cuantitativo. Pero en nuestra investigación aporta más la investigación cualitativa y cartográfica.

El tema del puerto forma parte de la valoración y opinión que los ciudadanos tienen del paisaje, donde se hace imprescindible y lo ponen de manifiesto: ¡La ciudadanía quiere al puerto!, por tanto, es un elemento esencial del paisaje y lo demuestran en las entrevistas realizadas, además al hablar del paisaje; concluimos que nuestro intento es justificar el valor del paisaje como un consenso y una necesidad para la recuperación ambiental y ecológica de la bahía, con toda su carga de componentes culturales y sentimientos identitarios.

¿Hasta qué punto estas percepciones se sustentan en datos objetivos?, para estas preguntas es mejor examinar los datos más recientes de la actividad del puerto y así podremos responder la respuesta.

Hacia noviembre del 2005, el Puerto de Pasaia suponía el 1,65% del PIB de Gipuzkoa y el 1,6% del empleo. Hacia 2007 el número de empleos directos e indirectos que generaba el Puerto de Pasaia era de 4.500 y, tras la ampliación, se calculaba que ascendería a un total de 7.500 empleos directos e indirectos²⁴⁰. Por ello, la ampliación exterior era uno de los proyectos más emblemáticos que se plantearon en su momento y que hoy parecen superados, cuestiones que no se pueden tener en cuenta en el análisis actual, como se ha explicado en el capítulo cuarto.

Hacia abril de 2008 (EKOS Estudios ambientales, 2008, p. 35), vaticinaban que la construcción del puerto exterior se traduciría en un incremento de puestos de trabajo directos e indirectos; produciendo inversiones de gran cuantía, aumento considerable del tráfico de mercancías y de la capacidad operativa, etc., con el consiguiente reflejo en el PIB de Gipuzkoa. Tenían en cuenta que la actividad portuaria de Pasaia aportaba un 1,8%, con 3.000 empleados y se relacionaba con 150 firmas comerciales. Estimaban que la aportación al PIB guipuzcoano podía aumentar, con la dársena exterior, y se calculaba que una vez que contara con sus espacios en el exterior de la bahía, el Puerto de Pasaia supondría el 2,7% del PIB en el Territorio y el 2,4% del empleo.

Datos que no se han podido contrastar, porque el puerto exterior no se ha llevado a cabo. Por su parte, en 2017 el viceconsejero de Transporte e Infraestructuras de Gobierno Vasco, Antonio Aiz, ha destacado la importancia que la actividad marítima (Pasaia y Bilbao) tiene para Euskadi en el desarrollo económico. Según los datos que ha aportado, la facturación

240 <https://www.diariovasco.com/20071104/al-dia-local/puerto-pasajes-genera-euros-20071104.html> consultada el 12/01/2022.

de las empresas marítimas vascas aumentó un 3,5% en 2016 respecto a 2015, con un total de 2.943,5 millones de euros, lo que representa el 2,27% del PIB de la Comunidad Autónoma²⁴¹.

Un tema clave que se tiene que abordar en este capítulo es el hinterland del puerto de Pasaia, que por definición tiene que ser mucho más amplio que los municipios de la bahía, y, junto con el hinterland, la competencia que se genera en captar los tráficos. A este respecto, Miguel Ángel Buen Lacambra²⁴², comentaba lo siguiente en una comparecencia en el Parlamento vasco: *“tenemos tráfico de cereales que por desgracia se nos ha ido en una buena parte al puerto de Santander. ¿Porqué? Porque tiene infraestructuras y tiene espacio suficiente como para tener unos silos de almacenaje cosa que el puerto de Pasaia no tiene. Por lo tanto, los tráficos hay que captarlos donde están y hay que trabajar con todos los operadores y lo que es peligrosísimo es quedarse prácticamente en un monocultivo, porque esto, lo que lleva es a una pérdida y una posible desaparición a medio plazo del puerto, con lo cual, los tráficos que quedarían serían residuales y desde luego no los más apetecibles”* (Parlamento Vasco 2014, 52). Este planteo se puede unir al comentario de Roberto Bermejo, en el Capítulo 4, subapartado 2.3, quien comenta también la necesidad de especializarse en tráficos que den valor añadido y no, en cuestiones que, por motivos estratégicos, como el cambio climático o la energía, puedan cambiar y llevarte a desaparecer.

Todos los puertos del Cantábrico, pero especialmente Pasaia, por ser puerta de entrada del valle del Ebro y el Mediterráneo en su apertura al Atlántico, tienen posibilidades de ganar mayores cuotas de tráfico, hacia el Atlántico Norte y del Báltico según la valoración del equipo dirigido por (Font Arellano, 2006, p. 34)

La incesante cuestión de los tráficos y del espacio se hacen una vez patente, continuando con la comparecencia de Buen, al decir *“Tú no puedes captar tráficos si no puedes tener espacio para depositar las mercancías y no puedes tener acceso a barcos de cabotaje que tengan más de 185 metros de eslora porque simplemente lo pierdes”*. Continúa su comentario poniendo de relieve las ventajas del puerto, que cuenta con un acceso ferroviario magnífico, en todo lo que es el corredor, desde Zaragoza, pero incluso desde Valencia, Madrid ó desde la frontera con Portugal para todo tipo de tráfico. De hecho, la Renault estuvo interesada en exportar coches a través del puerto de Pasaia, lo que sucedía es que no había campa para poderle adjudicar y no había muelles donde pudiera cargar porque hay una concesión a la empresa UECC y ocupa una buena parte de lo que es el puerto actual. Respecto al tráfico limpio que es lo que demanda la población del entorno, sostiene que la industria guipuzcoana moviliza chatarra y acero fundamentalmente y mercancía en contenedores. Argumenta que se baraja la posibilidad de habilitar las campas, (unas 10 hec-

241 <https://www.elmundo.es/pais-vasco/2017/10/30/59f7481de2704ec2678b465c.html> consultada el 12/01/2022.

242 Presidente de la Autoridad Portuaria de Pasaia en dos oportunidades 1998 y 2009-2011. Alcalde de Errenteria entre 1987 y 2003. Además de diversos cargos políticos en Gobierno Vasco y Secretario General del PSOE-EE. Su principal prioridad es lograr la construcción de la dársena exterior.

tareas que aproximadamente quedarán libres) una vez que se haya demolido la antigua central térmica, pero tendrán que dragar la bahía forzosamente porque los muelles no tienen suficiente calado, habrá que hacer unas inversiones importantísimas y la rotación de la mercancía tendrá que ser altísima. (Comité de Medio ambiente y política territorial., 2014, p. 54).

Al respecto en la comparecencia Lucio Hernando Albístegui²⁴³ comentaba lo siguiente: *“No se hace el puerto exterior para regenerar la bahía, vamos a mí eso me parece de locos. Se hace el puerto exterior porque se necesita una alternativa al puerto que tenemos y eso da la oportunidad de regenerar la bahía. Pero el hecho de hacer el puerto exterior era porque este actual no valía”* (Comité de Medio ambiente y política territorial., 2014, p. 92). Sostiene que el puerto de Pasaia no ha cambiado, pero el tráfico mundial cambia. En 25 años estaba entre los primeros puertos de Europa y de repente nos encontramos el 25 de 28. No porque las cosas se hayan hecho peor en Pasaia, sino porque el resto de los puertos se han puesto al día con las salidas al exterior, no se pueden perder de vista la situación internacional de los tráficos marítimos.

Estas declaraciones ponen en evidencia la postura que la dirección del puerto mantuvo en esa época respecto a la necesidad de un puerto exterior, un empecinamiento por mantenerse en posiciones previas, y no asumir que la realidad a todos nos pone en nuestro lugar. Y que eso no es una contradicción con lo anterior sino una adecuación al momento en el que cada uno vive.

Por su parte, el puerto de Pasaia trabaja para conseguir ampliar sus tráficos en torno a cuatro ejes:

- Disponibilidad
- Accesibilidad
- Productividad
- Medio Ambiente

En lo referido a la disponibilidad, la Autoridad Portuaria trabaja en la ampliación de los actuales límites de eslora, manga y horario de entrada/salida de buques, debido a la marea o de la situación diurna/nocturna para el tránsito del canal, iluminando el puerto con Led, mejorando la eficiencia energética. Respecto a la accesibilidad se trata de facilitar el acceso de la máxima eslora permisible en el puerto a la dársena de Lezo. El plan consiste en que los buques puedan entrar o salir del puerto incluso cuando haya buques de 170 metros de eslora atracados en ese punto.

Es de remarcar el interés que tiene la terminal intermodal y logística de Lezo, de la línea del Tren de Alta Velocidad (TAV) a su paso por Euskadi y la “Y vasca”, la cual será un punto de trasbordo intramodal ferroviaria. Mediante un ramal se conectará con la futura plataforma logística intermodal de Lezo, que servirá para promover la intermodalidad en el puerto de Pasaia, evitando cru-

243 Presidente de la Autoridad Portuaria en 2011-2013. Ingeniero, experto en Recursos Humanos y Formación. También trabajo en el Sindicato de Comisiones Obreras.

zar la ciudad de Donostia/San Sebastián. Par ello la terminal de Lezo dispondrá de los tres anchos de vía UIC o estándar, Ibérico y Métrico (Ortega Mosteiro, 2020), siendo un factor coadyuvante en la regeneración de la Bahía de Pasaia y permitiría el trasbordo del tráfico de mercancías por carretera al ferrocarril dentro de un eje Norte-Sur y hacia Navarra- valle del Ebro.

Ilustración 164. Vehículos y locomotoras esperando embarcar



Fuente: Elaboración propia.

Por lo tanto, la estrategia que se aspira, como ventaja competitiva, no se puede basar en el espacio, algo de que carece; sino en configurar un puerto ágil, desde y hacia Europa y que el proyecto de futuro consista en una interfaz multimodal, muy competitiva utilizando el contenedor, el tren y el camión, [Ilustración 164](#).

A esto se añade que se busca una nueva capacidad, diseñada a partir de la flexibilización de restricciones por punto de marea o nocturnidad, o la mejora radical de la maniobrabilidad y operaciones en todas las dársenas del puerto para buques de hasta los 185 m cómo se ha observado recientemente con la entrada a través de su sociedad Sobrinos de Manuel Cámara, Bergé ha trabajado en una de las operaciones de mayor dificultad y envergadura efectuadas en la rada guipuzcoana. Así, ha gestionado la atención y carga del buque “Federal Margaree” de 185 metros de eslora, la longitud máxima permitida en este puerto. Se pone de manifiesto la capacidad de la dársena guipuzcoana para recibir el 85% de los barcos dedicados al SSS (*Short Sea Shipping*) y demuestra que Pasaia reúne las condiciones para ser un actor relevante en las soluciones intermodales de la industria vasca, estatal y europea, apoyado en unos servicios portuarios ágiles, flexibles y seguros, que lo convierten en un puerto multipropósito capaz de transferir mercancía de forma altamente competitiva en costes y en tiempos.

Por otra parte, se busca un nuevo dinamismo e interés por el puerto al diversificar la demanda, incrementar la capacidad de almacenamiento, comenzar las obras ferroviarias en Lezo-Errenteria o la fidelización de los tráficos Ro-Ro, con empresas que incorporan nuevos buques de mayor capacidad, más respetuosos del medioambiente, o la construcción de nuevas naves. Por su parte, la APP ha trabajado en la adecuación de los muelles de la Térmica, el muelle de Lezo 0, con la reducción de la zona de astilleros Zamacona, [Ilustración 165](#), que se completa con el dragado a 10 metros de calado de toda la zona operativa portuaria, o el avance en las obras de la Lonja, tercera en importancia de España.

Ilustración 165. Astilleros Zamakona Pasaia



Fuente: Elaboración propia.

La certificación en seguridad del sistema informático, mejoras de las infraestructuras como nuevas defensas y pavimentación de muelles, [Ilustración 166](#); la eliminación de los vertidos de saneamiento a la bahía o la aprobación del primer convenio de mantenimiento para los espacios portuarios con el ayuntamiento y el apoyo de la Diputación Foral de Gipuzkoa en acuerdos para la colaboración de ambas entidades en la prevención e intervención en incendios y otros siniestros dentro del ámbito portuario.

Ilustración 166. Tráficos existentes



Fuente: Elaboración propia.

Por su parte en lo referido a la productividad, se espera consolidar los tráficos existentes, como los siderúrgicos de ArcelorMittal, la automoción atendiendo a la reordenación de usos, pretendiendo atender a las nuevas necesidades de la terminal Ro-Ro para los nuevos barcos previstos y aprovechar el espacio existente para la creación de nuevas oportunidades de negocios. En el horizonte a futuro queda la ansiada terminal de contenedores, que no ha triunfado en sus dos primeros intentos y el previsible tráfico de potasas, provenientes de Navarra, de las minas de Geoalcali²⁴⁴. Finalmente, Pasaia se plantea un reto de sostenibilidad ambiental, con la entrada de buques con la máxima exigencia ecológica y se están realizando las pruebas piloto para la implantación del “*Cold Ironing*”, que mantiene las operaciones de los buques en puerto con la maquinaria parada, esta conexión eléctrica con tierra es un sistema que, entre otras ventajas, permite reducir las emisiones tóxicas en el aire de las zonas portuarias, así como la contaminación acústica, favoreciendo el uso de las energías renovables.

En la actualidad, todavía no se ha superado del todo la disputa por el espacio portuario bien sea desde una perspectiva colectiva, bien desde una perspectiva especuladora. Se está todavía, en una fase de transformación, en la que predominan diversos elementos de vulnerabilidad. No existe duda que es el marco jurídico quien determina las condiciones de desarrollo, pero no es menos cierto que también la percepción positiva o negativa influye en el análisis de los contenciosos y de los procesos de institucionalización de los espacios urbanos y portuarios (González-Laxe y Martín-Palmero, 2020, p. 499). Por otra parte, la necesidad de poder contar con ámbitos y clúster marítimo-portuarios junto a los avances en la automatización y sistemas de información, formar parte de redes y corredores multimodales y la redefinición de un nuevo modelo, adaptando su gobernanza a las nuevas circunstancias y definiendo con claridad las dinámicas de liberalización de los servicios náuticos.

244 Geoalcali firma un preacuerdo con Pasaia para exportar 700.000 toneladas anuales de potasa de Navarra. Las operaciones en el puerto se iniciarían entre 2024 y 2026, cuando la mina se encuentre a pleno rendimiento. Noticia publicada el 2 de agosto de 2021 en el Diario Vasco.

1.1. La gobernanza y la participación social como condiciones para la Ordenación del Territorio y la mejora del paisaje

Como se ha podido constatar en el capítulo anterior, estamos sumidos en una profunda crisis sistémica, en el que todo está moviéndose, por tanto, toca más un enfoque sistémico que un enfoque focalizado en el corto plazo, siempre con atención a los valores del paisaje. Todo eso encaja además en una época que no es ni más ni menos complicada que otras, pero sí que es cierto que hay un cierto agotamiento de modelo. Es un agotamiento que no es tan coyuntural como parece, no es un agotamiento de legislatura, sino un agotamiento de ciclo.

1.1.1. Primera aproximación: Procesos evolutivos y la lógica del gobierno local

Estamos en un momento en que se está desplegando una reforma de objetivos, de intenciones, de sensibilidad, debido a la asunción de nuevos valores sociales como calidad de vida, protección del entorno y valoración del medio natural y el paisaje. No se dan las mismas situaciones y circunstancias que se daban al principio o a lo largo de las distintas fases que se ha mencionado.

Poseemos servicios urbanos básicos, y equilibrados a lo largo de toda la ciudad, tanto en los barrios extremos, en los suburbios como en el centro de la ciudad. En estos momentos en los que nadie se acuerda de que esto es una pieza clave de la vida colectiva y que son servicios claves: el ciclo del agua, el ciclo de los residuos sólidos, etc. Hubo una segunda etapa que llamaría de construir ciudad, fundamentalmente una etapa larga, potente, con un nivel de inversión muy fuerte. Fue la etapa del localismo y de los equipamientos, la etapa en la que se construyó ciudad en este país, o modernización, como se ha puesto de manifiesto en la descripción de los barrios de la bahía; ha sido un proceso largo en el tiempo que se inicia desde sus orígenes hasta nuestros días, cosa que se hizo en todas partes desde el punto de vista de la estructura física, incluyendo suburbios y cascos viejos.

Se entró desde el principio, pero después de esta etapa con mayor intensidad, en los servicios a las personas, los valores medioambientales del paisaje y la cultura con la creación de bibliotecas, establecimientos deportivos, polideportivos con piscinas, frontones, aparcamientos y gran cantidad de medios para salvar la accesibilidad como escaleras mecánicas, ascensores.

Todo esto se ha consolidado ya como una pieza clave del gobierno local, en tanto mantienen los grados de cohesión social y urbana necesarios para que la convivencia no se convierta en una confrontación, y más en situaciones de crisis como las que vivimos y que en el entorno de la bahía tiene manifestaciones que no se pueden ignorar, como lo ponen de manifiesto las diversas plataformas y asociaciones de vecinos (Herripe, Altza XXI, Herrera Herrera, Pasai Antxoki Tren

Geltoki Berria, entre otros), [Ilustración 167](#), que buscan soluciones a los problemas urbanísticos; y finalmente se ha llegado al punto de la crisis del ciclo económico y del montón de problemas que se nos han planteado.

Ilustración 167. Casa ocupada



Fuente: Elaboración propia.

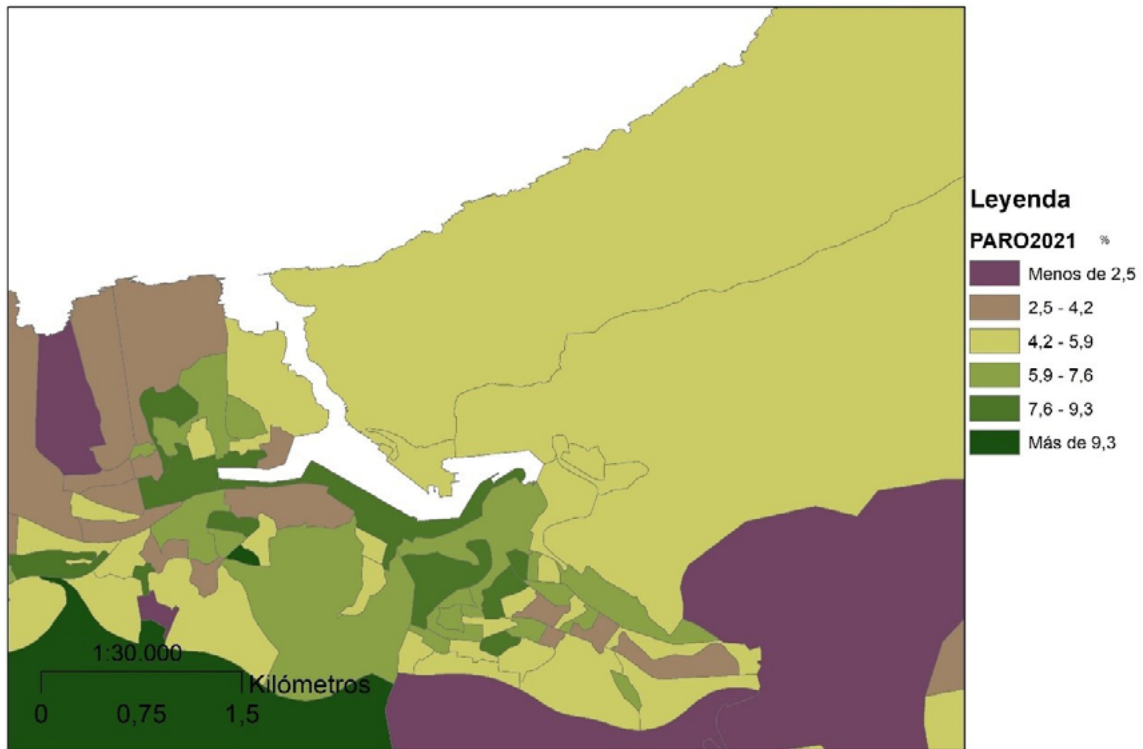
1.1.2. Cambio social: Empobrecimiento y entorno de desigualdad

En primer lugar, notamos una pérdida de ocupación y pérdida de rentas. Como lo que se puede demostrar con el [Mapa 17](#), cuya tasa de paro para el 2018 según Eustat ronda un valor de 9,7 y los barrios más afectados son Capuchinos, Alaberga-Versalles e Istieta, P. Ancho y Bidebieta. Las demandas y las tasas de atención son más elevadas en los barrios del Este de la ciudad de Donostia (Intxaurreondo, Bidebieta-Herrera, Larratxo-Altza...), que concentran mayores tasas de paro y de tasas de población con rentas bajas. Eso supone fundamentalmente pobreza y empobrecimiento. A este primer factor lo acompaña otro que es el que está preocupando muy intensamente en estos momentos a todo Europa: el crecimiento de la desigualdad, que no es nada deseable como factor de estabilidad y paz social. Una cierta desigualdad siempre se ha dicho que es necesaria para que haya incentivos a la iniciativa, pero un exceso de desigualdad es una provocación al conflicto social.

Como se puede observar en los barrios, [Gráfico 59](#), desde el 2008 las condiciones de vida de gran parte de la población se han visto deterioradas por la depresión económica y agravadas por la aplicación de las políticas de austeridad y el consecuente debilitamiento del Estado de bienestar, demostrado en la relación de [Mapa 17](#) y [Mapa 18](#). No obstante, el aumento de la desigualdad, las dificultades en la inserción laboral, la precariedad y el empobrecimiento, en términos de ingresos y de oportunidades, no son una consecuencia directa e inmediata de la crisis; estas tendencias ya fueron gestándose en los años precedentes de bonanza y expansión económica. Sin embargo, la llegada de la crisis las ha agudizado drásticamente, intensificando

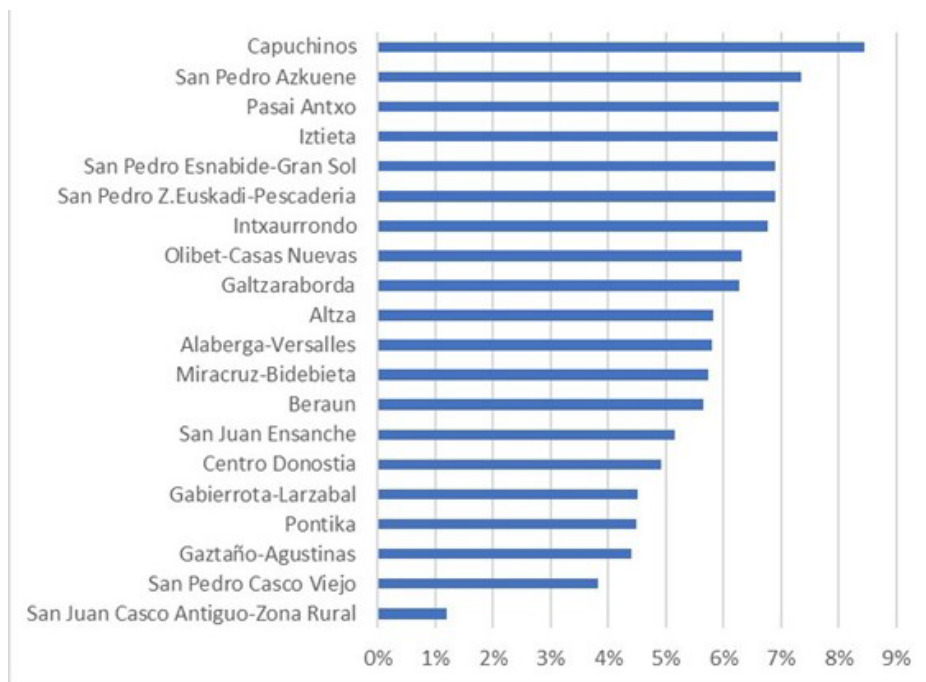
las desigualdades territoriales y sociales, así como las dinámicas de exclusión social, como se observa en las fotografías actuales o en la mirada por ejemplo, de Avenida Navarra en Antxo, frente a las vías del tren, donde los edificios se encuentran en un estado ruinoso y abandonado, junto a edificios colindantes recién rehabilitados.

Mapa 17. Población en paro (2021)



Fuente: Elaboración propia a partir de Visor geoeuskadi.

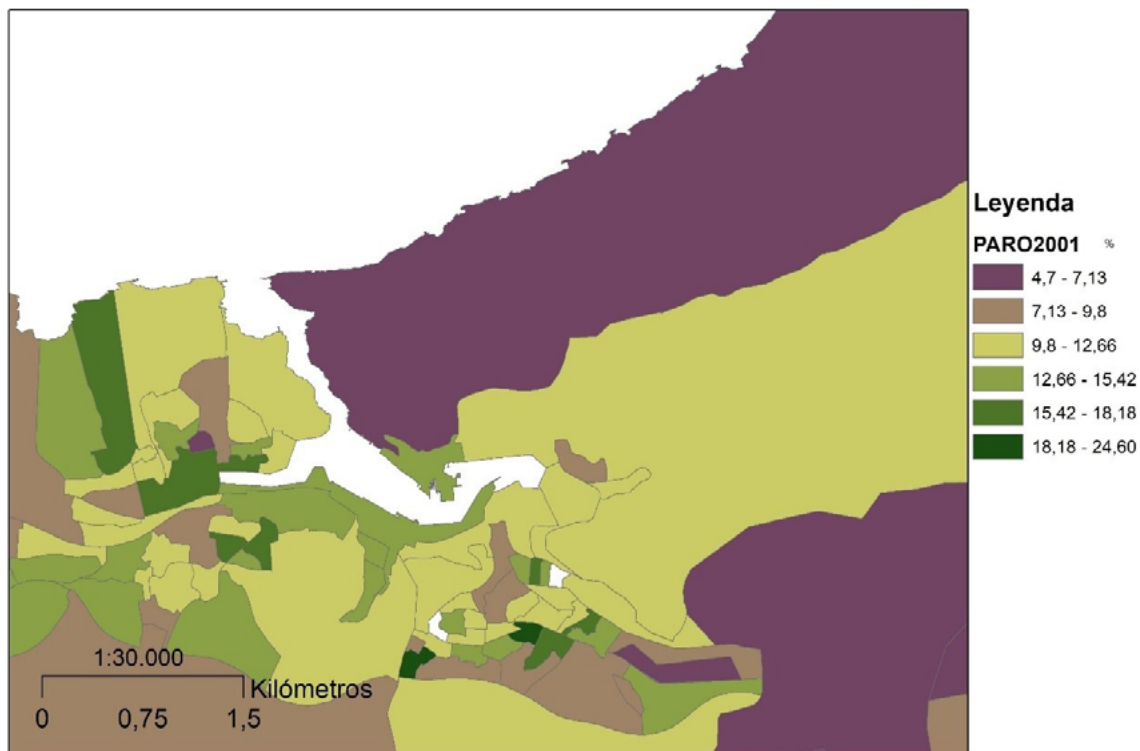
Gráfico 59. % de parados registrados por barrios 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de Visor geoeuskadi.

Una muestra de estos procesos es que los barrios más castigados por la crisis ya acusaban niveles de vulnerabilidad y de desigualdad crecientes en el período de expansión económica, [Mapa 18](#).

Mapa 18. Población en paro 2001



Fuente: Elaboración propia a partir del Atlas de la vulnerabilidad urbana 2001-2011.

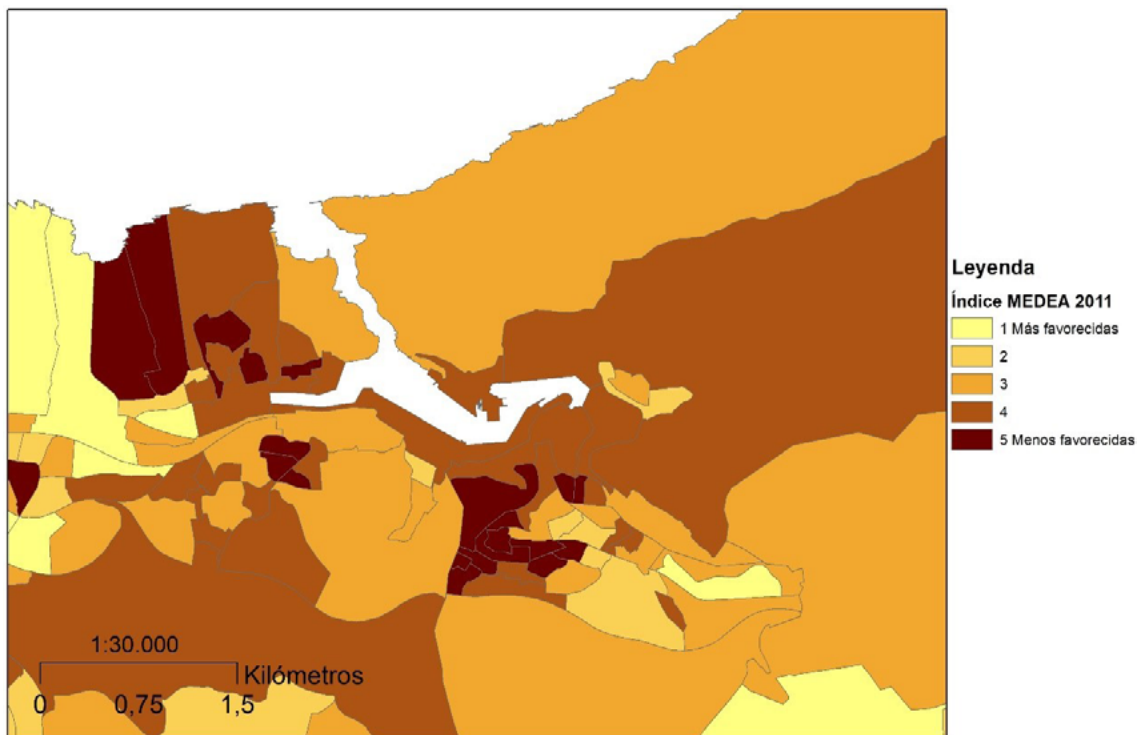
La privación se refiere a la falta de acceso a recursos, ya sean materiales (vivienda, trabajo, educación, alimentación, etc.) o sociales (derechos en relación con el empleo, las actividades familiares, la integración en la comunidad, participación formal en las instituciones sociales, de ocio y educación), [Mapa 19](#). Los cinco indicadores socioeconómicos que componen el índice de privación²⁴⁵ son:

- Proporción de trabajadores manuales en la población ocupada.
- Proporción de desempleo en la población activa.
- Proporción de asalariados con contrato eventual en la población ocupada.
- Proporción de población con instrucción insuficiente.
- Proporción de jóvenes de 16-29 años con instrucción insuficiente.

Igualmente, este indicador, como en la mayoría de los indicadores, no va a tener la misma repercusión en el Norte de España, como en el Sur, debido a que ésta Comunidad Autónoma, presenta mejores condiciones de vida, por las ayudas que hay, como, por ejemplo, la Renta de Garantía de Ingresos (RGI) que en estos momentos, se está hablando de implantarla en toda España. Comentario que deseo resaltar porque al realizar el trabajo de campo, se observan discrepancias en cuanto a viviendas que se encuentran en estos barrios, que no se encuentran en malas condiciones, junto a otras lindantes que se encuentran en estado calamitoso de abandono que, tal vez, nos hacen pensar que es una estrategia por parte de los propietarios para poder conseguir un mayor beneficio; asimismo, la gran infraestructura que se está desarrollando, como escaleras o rampas mecánicas, ascensores, y elementos que poco a poco van mejorando los barrios y las condiciones de vida.

245 Fuente: Departamento de Salud del Gobierno Vasco. Open Data Euskadi - Geo-Euskadi - Última modificación: 21/12/2017.

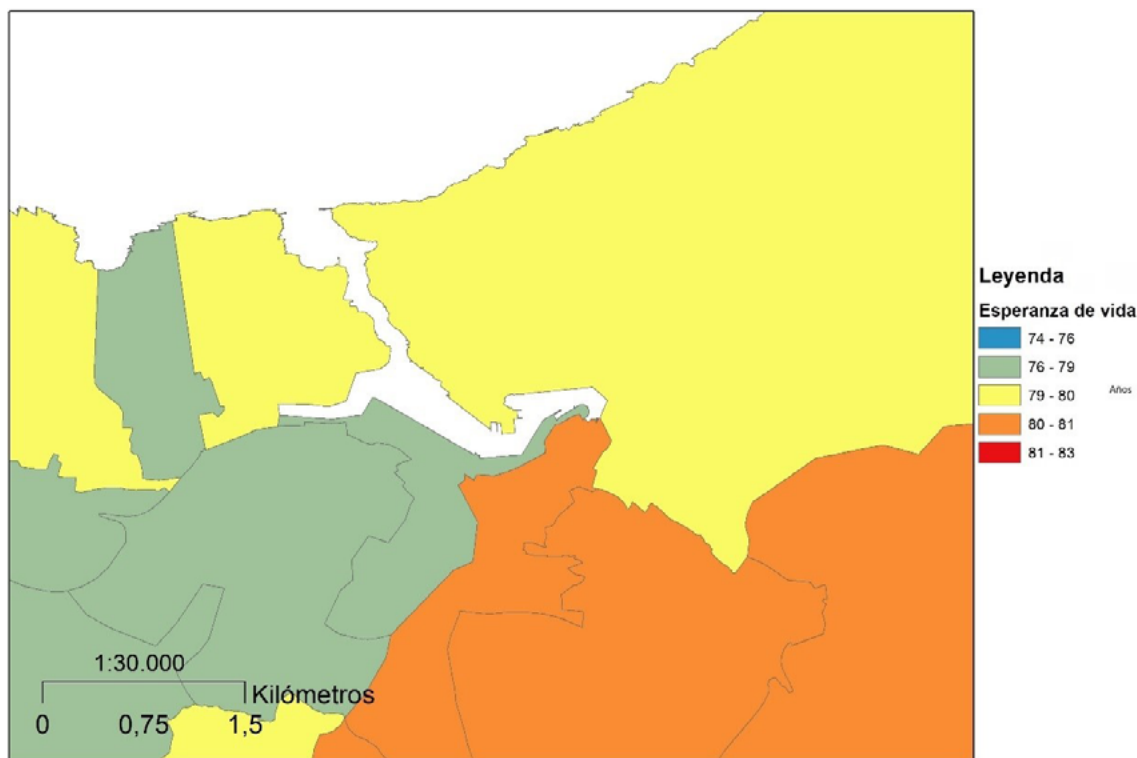
Mapa 19. Índice de privación socioeconómica MEDEA 2011



Fuente: Elaboración propia a partir del Visor geoeuskadi.

Otro indicador que se pone de manifiesto al medir la desigualdad, es la esperanza de vida, suministrado por el departamento de Salud de Gobierno Vasco (Calvo y Montoya, 2020). En el periodo 2013-2017, la esperanza de vida al nacimiento (EV) en la Comunidad Autónoma fue de 86,6 y 80,1 años en mujeres y hombres respectivamente, lo que supuso un aumento en 1,1 y 2,1 años respecto al anterior periodo de estudio, 2006-2010. Respecto a su distribución en las zonas de salud (ZS) mostró un patrón geográfico Oeste-Este, de menor a mayor esperanza de vida en Donostia; se muestra muy claramente con mayores valores de mujeres que la de los hombres. Son de destacar, las mejoras que se observan en Errenteria (80,66) y en Oiartzun (80,54), respecto de Lezo y Pasaia (79,93).

Mapa 20. Esperanza de vida 2013-2017



Fuente: Elaboración propia a partir del Visor geoeskadi. Unidad: Zonas de salud

La esperanza de vida es un indicador que resume las condiciones en que las personas nacen, crecen, viven, trabajan y envejecen, por lo tanto está estrechamente vinculada con las condiciones de calidad del aire, contaminación y trabajo con relación al área portuaria e industrial generador de desigualdades y sujeta a la mortalidad total que tuvo la población de esa área durante el periodo de interés. Por lo tanto, está estrechamente relacionado las zonas de salud con una mayor privación socioeconómica y con una menor esperanza de vida. En Donostia las zonas con mayores esperanzas de vida se observaron en Ondarreta (81,2), Lasarte-Usurbil (80,9) y Amara Berri (80,8) mientras que los menores valores se encontraron en Intxaurreondo (78,5), Bidebieta (78,4) y Pasaia Antxo (78,3). Sin embargo, y aunque las desigualdades han disminuido respecto al periodo 2006-2010, se aprecian desigualdades muy relevantes entre algunas zonas que muestran valores extremos de esperanza de vida.

Por otra parte, los barrios vulnerables, en tanto que territorios con necesidades sociales no satisfechas por el mercado y el Estado, parecen ser proclives a la aparición de iniciativas socialmente innovadoras, como consecuencia de la articulación de la ciudadanía local en respuesta a necesidades no cubiertas. Dicho de otro modo, ante el recrudecimiento de la exclusión social en las ciudades españolas, consecuencia de la crisis económica, el barrio emerge como un lugar innovador que busca plantar cara a la exclusión social (como se ha observado en barrios como La Herrera, Capuchinos, P. San Pedro, P. Antxo, Altza), principalmente cuando fueron focos de militancia sindical y que buscan dar respuesta a los problemas sociales emergentes.

El barrio se presenta, por un lado, como un catalizador de los procesos de vulnerabilidad y exclusión social, dependiendo de las características sociales que refleja el resultado de dinámicas que tienen lugar más allá de sus límites, tanto en un sentido territorial como de gobernanza. Y, por otro lado, como un contexto y un actor privilegiado para la repolitización de la ciudad, el desarrollo de nuevas formas de solidaridad, cohesión social y de innovación social. En definitiva, el barrio es una unidad de análisis y de acción primordial en el estudio de la exclusión y la innovación sociales (Pradel Miquel y García Cabeza, 2018, pp. 51-52).

Durante este último período, la emergencia de estas nuevas vulnerabilidades se ha articulado por el estallido de la burbuja inmobiliaria, la caída del empleo y la reducción salarial. Ejemplo de ello se observa en los municipios de Lezo: “*Eneko Lartigue*²⁴⁶ señaló que el parón provocado por el estallido de la burbuja inmobiliaria ha ralentizado la concesión de créditos para llevar a cabo actuaciones urbanísticas, lo que también ha afectado a Lezo” (L. Rodríguez, 2011), como pueden ser en el denominado triángulo de Gaintxurizketa para contemplar la realización de la intermodal o las actuaciones de mejora necesarias en un polígono industrial avejentado como Iturrin. Por su parte, en Errenteria está previsto en Alzate, en el solar de la antigua Campsa, que se ha visto paralizado por la crisis y se quiere recuperar llevando más de veinticinco años como baldío industrial, con una nueva propuesta por parte del ayuntamiento de Errenteria de una ordenación más amable, disponiendo de una mayor superficie de zonas verdes, liberando de viviendas la zona junto al río Oiartzun y logrando una mayor integración con el barrio de Iztieta-Ondartxo (M., 2020) o el caso que se ha estado comentando del proyecto de puerto exterior en Jaizkibel, o los temas relacionados con la vivienda descritos en el capítulo tercero y los respectivos [Gráfico 26](#) de licencias de obra mayor.

Ilustración 168. A la espera de descontaminar los suelos, antigua Campsa

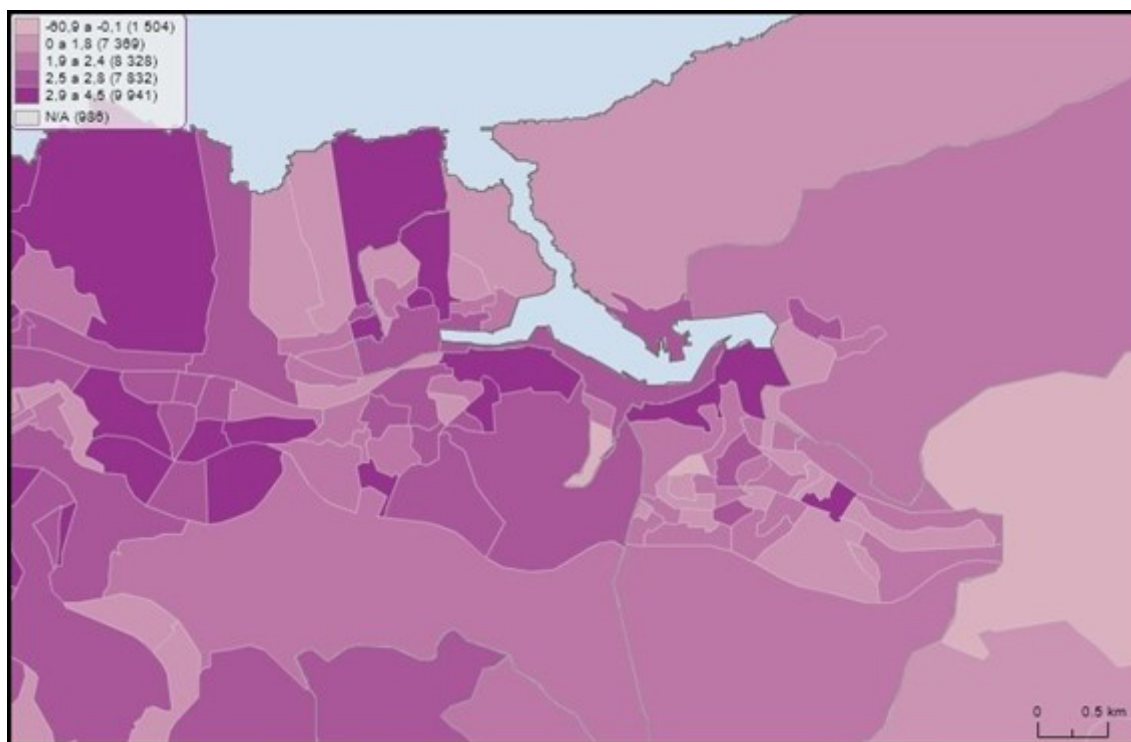


Fuente: Elaboración propia.

246 Miembro de la Comisión de Gobierno, en la alcaldía de Urbanismo, Medio ambiente, Obras y Servicios de Lezo en 2011.

En los primeros años de la crisis (2007-2011), debido a la fuerte contracción de la producción, el consumo, la inversión y la paralización de la actividad inmobiliaria y urbanizadora, se observa una intensa destrucción del empleo, así como graves problemas en el acceso o sostenimiento de la vivienda, empresas, o pequeños establecimientos industriales relacionados con el puerto, que se han ido a otros lugares o que han desaparecido (Niessen, José Luis Ocio, etc.). [Ilustración 168](#). A partir de 2011, el deterioro social se intensifica y un amplio sector de la sociedad ve reducido su ingreso, precarizado el empleo y debilitados algunos de los servicios públicos esenciales, [Mapa 21](#). Esta nueva fase (2012-2014) coincide con el cambio de Gobierno Nacional y la aplicación de las políticas de austeridad, orientadas a garantizar la estabilidad macroeconómica y resolver la crisis de la deuda.

Mapa 21. El Índice de Desigualdad Socioeconómica Municipal 2011²⁴⁷



Fuente: Elaboración propia a partir del Atlas de la vulnerabilidad urbana 2001-2011.

Esto implica el recorte de servicios públicos: como ocurrió en salud, Osakidetza perdió calidad en derechos sociales y surge nuevas oportunidades de negocio para el sector privado. Sin embargo, estas políticas se constatan ineficaces en su intento de reducir la deuda pública y activar la economía, y contribuyen a intensificar las dinámicas de exclusión social y desigualdad socioespacial. (Pradel Miquel y García Cabeza, 2018, pp. 56-57). De acuerdo con los principales indicadores a

²⁴⁷ El IDSM se calcula sumando los Indicadores Básicos de Vulnerabilidad Urbana (IBVU) “Porcentaje de población en paro” y “Porcentaje de población sin estudios”, una vez estandarizados con respecto a los valores de su municipio respectivo por el método chi cuadrado, y aplicada una transformación logarítmica para ajustar la distribución.

nivel provincial, [Tabla 69](#), la encuesta analiza la extensión de las situaciones de pobreza, privación, desigualdad o exclusión en Gipuzkoa; utilizando los indicadores habituales en este ámbito, observamos que mientras la tasa de pobreza relativa o bajos ingresos apenas ha variado, la tasa de pobreza grave ha aumentado. También el indicador que mide la privación material severa ha aumentado, junto a una creciente precarización del empleo.

El carácter poliédrico de la crisis económico-financiera mundial desatada en 2008 reavivó la producción de una abundante literatura académica que, aunque con enfoques diversos, certificó la ruptura del consenso neoliberal. Lo cierto es que el crecimiento de la desigualdad social y de la pobreza contribuyó a profundizar la percepción de que los políticos representaban cada vez menos los intereses de las mayorías sociales, como se puede observar con las elecciones, en las cuales el 50 % de la población ya no vota, porque no se ve representada. La confirmación cotidiana de la extensión y el fuerte enraizamiento de las prácticas corruptas acentuó el crecimiento de exclusión experimentado por muchos ciudadanos respecto a los procesos de toma de decisiones políticas. Se acentuó así la idea de que se gobernaba solo pensando en los intereses de unas ciertas elites políticas y económicas.

Tabla 69. Evolución de los principales indicadores de pobreza y desigualdad de toda la provincia de Gipuzkoa 2012-2018

		Personas					Hogares				
					Evolución 2014-2018					Evolución 2014-2018	
		2012	2014	2018	Dif.	Ev.	2012	2014	2018	Dif.	Ev.
Indicadores EU-SILC	Pobreza relativa o bajos ingresos	16,8	15,6	16,4	0,8	↑	17,6	15,6	16,3	0,7	↑
	Pobreza grave	4,3	5,4	5,3	-0,1	≈	4,0	4,4	4,3	-0,1	≈
	Privación material severa	5,2	5,2	6,9	1,7	↑	6,1	5,2	6,4	1,2	↑
	Baja intensidad laboral	9,3	8,4	5,7	-2,7	↓	13,0	10,9	4,4	-6,5	↓
	Pobreza y exclusión (AROPE)	22,7	19,5	19,2	-0,3	↓	22,9	19,2	19,1	-0,1	↓
	Pobreza relativa población ocupada	7,0	6,2	10,2	4,0	↑	..	..	..	..	..
Indicadores desigualdad	Coefficiente de Gini	27,2	26,3	25,3	-1,0	↓	..	..	..	..	..
	S80/S20	3,8	4,0	3,1	-0,9	↓	..	..	..	..	..
	D1/Total (%)	3,7	3,5	3,7	0,2	↑	..	..	..	..	..
Indicadores ingresos (euros/mes)	Renta mediana equivalente	1404,2	1420,6	1533,3	112,7	↑	..	..	..	..	..
	Umbral de pobreza relativa	842,5	852,4	920,0	67,6	↑	..	..	..	..	..
	Umbral de pobreza grave	561,7	568,3	613,3	45,0	↑	..	..	..	..	..

Fuente: Encuesta de pobreza y exclusión social de Gipuzkoa 2018 (SIIS Centro de Documentación y Estudios, 2019, p. 22).

Por otra parte, se ha producido un tránsito desde una agenda de políticas urbanas muy centrada en el eje urbanismo-desarrollo económico, hacia una mayor presencia de los componentes sociales, culturales, ambientales, consecuentemente, también paisajísticos. Por lo tanto, las agendas urbanas se han hecho más plurales y complejas y, en respuesta a ello, las políticas urbanas han asumido una mayor extensión en estos últimos años en temas educativos, culturales, sociales o de salud comunitaria que conduce a nuevos espacios de concertación entre esferas de gobierno, instituciones públicas y actores sociales.

2. Necesidad de gobernanza para la mejora de la calidad de vida a través de la recuperación ecológica y paisajística de la bahía y el aprovechamiento de sus valores culturales

Estamos frente a un agotamiento serio del modelo económico. Estamos volviendo a hablar del turismo como refugio, de regresar a las bases o de recuperar el tejido industrial. Otro elemento crítico de este ciclo largo que estamos comentando es que no se ha sido capaces de construir una institucionalidad fuerte en la que las instituciones públicas y privadas estructurantes del sistema sean sólidas y funcionen bien. Por ello que tenemos entrevistados que contestan de esta manera: *“En Pasaia ocurre que por una razón o por otra, los políticos que han tenido en Pasaia muy buena voluntad han tenido y han trabajado mucho, pero han acertado muy poco. Desde hace muchos años hubo un plan urbano, que era un plan europeo con mucho dinero, ese dinero se malgastó de manera escandalosa, estando la actual alcaldesa y se ha quedado ahí”* (E18).

“En primer lugar, la gestión de los recursos y del mantenimiento del paisaje deberían de quedar en manos de entidades sin ánimo de lucro y sin carga política; en el momento en que los partidos políticos entran a gestionar algo muchas veces no funciona. El propio gobierno sí que tiene que desarrollar la figura policial, el colocar los medios para sancionar aquello que modifiquen o alteren o perjudiquen el paisaje, eso sí es cierto, pero la gestión de los recursos y del mantenimiento del paisaje tendría que estar en entidades sin ánimo de lucro y que tengan personal con formación científica suficiente para que puedan aprobar los problemas que los paisajes plantean” (E11).

Consideraciones parecidas hacia zonas naturales como Jaizkibel, Ulía o también la zona de La Herrera, piden una solución a los problemas actuales:

“Ahora mismo, nos encontramos con una lonja de pescadores paralizada cuya gestión tiene problemas complejos, estaba diseñada para tener una doble función de trabajo y a la vez de ocio, rehabilitar un turismo que pueda potenciar toda la zona de Oarsoaldea, y, que la población necesita rehabilitarla como modo de vida” (E17).

“Yo creo que el mecanismo clave de gestión o la estrategia de gestión que ha sido la causa de los grandes problemas que se han creado en la relación puerto-ciudad es la falta de unidad de gestión del entorno, el hecho de que este tan fragmentada la gestión, la falta de concertación interinstitucional, una gestión unificada por los diferentes niveles administrativos facilitaría muchísimo la gestión de ese territorio” (E5). Por lo tanto, plantean una estructura políticamente hablando que aglutinara todos los intereses en la gestión y que a través de ahí sea gestionada, sería mucho mejor. Tiene que haber un elemento aglutinante, o bien que todos ellos participen de una

estructura superior y que esa estructura sea la que ordene u organice todo el ámbito, sobre la base de una concertación y un consenso interinstitucional, en cambio se ha realizado de manera unilateral o de pocos agentes en la que no se han tenido en cuenta todos los niveles, o se ha hecho de espaldas a algunos ayuntamientos o los ayuntamientos toman iniciativas a espalda de la Diputación, y Gobierno Vasco; se han hecho intentos diferentes pero no se ponen de acuerdo. La comarca de Oarsoaldea debería tener un papel muy protagonista, en cambio ha habido claramente una sisma, no ha habido un consenso o no se ha buscado un marco de encuentro a nivel de la comarca.

Las personas entrevistadas señalan los importantes cambios que se han producido en el entorno estudiado, como consecuencia de las variables sociodemográficas, de niveles de renta, de planificación urbana y herencia histórica, por la cual las desigualdades se hacen patentes en la población, el cambio social que se ha producido ha sido fundamentalmente heterogeneidad y diversidad de población:

“El paisaje humano cambia; si no hubiese un puerto sería completamente diferente. En la medida en que cambia el espacio, etc., también cambia el espacio humano. Vino una enorme inmigración debido a que había trabajo, si no hay trabajo, evidentemente nadie vendría” (E17).

Cuando parece que se rompe el mapa electoral en pequeños partidos, las sociedades modernas son cada vez más diversas. De ahí parece que se deriva la fragmentación y la desestructuración de la sociedad. El aumento de la desigualdad en las ciudades, segmentada por barrios y sectores muy diferentes, como los observados en Errenteria, en la cual tenemos dúplex en el centro o chalet adosados en el Barrio Zamalbide de muy distinta calidad edificatoria, con viviendas que oscilan entre el lujo y el chabolismo vertical que se encuentra en las diversas torres creadas en el desarrollismo, o fundamentalmente en los barrios de San Pedro, que debido a la ladera del Ulía, las torres, las casas baratas de pescadores y las huertas se entremezclan; habitada por grupos sociales con niveles de renta y de cualificación profesional muy dispares, como se puede observar caminando por la calle Gran Sol hacia el paseo del faro, si bien las causas de localización, van mucho más allá de la ciudad.

Ilustración 169. Camino del faro



Fuente: Elaboración propia.

Globalización (especialización económica de los territorios), sus efectos se hacen particularmente presentes en la escala local y, en especial, en los lugares donde la población sufre mayores niveles de precariedad, como apuntan en la siguiente entrevista:

“Los barrios que se generaron, Beraun, Pontika, con municipios sumamente grandes, viviendas muy pequeñas, muchas gentes en sus edificios con una calidad de vida que no creo que sea positiva, sin embargo, la dinámica sociocultural y política es muy potente, en los años de los 70-80, esto está vinculado con el paso de la dictadura a la democracia. Probablemente como consecuencia de que ha habido una industrialización y una urbanización muy potente y rápida, tiene sus lados oscuros y claros, es difícil dar una respuesta” (E23).

Cada vez más, se notan las desigualdades de la lógica económica y aparecen comportamientos poco deseables, como un predominio de la individualidad sobre la comunidad y un predominio del valor privado sobre el valor público, que tienen una lógica interna fundamental. La individualidad tiende al valor privado; la colectividad y la comunidad tienen al valor público. Por lo tanto, ahí tenemos elementos de diferenciación; el tema es que la gobernanza del país no sea capaz de gestionar esto sin que lleve al conflicto y a la confrontación.

“No se está generando ninguna actividad de regeneración de la ciudad, son sencillos maquillajes para seguir manteniendo el modelo en que prevalecen los intereses económicos de los empresarios actores del puerto y –eso es lo que realmente está pasando–, ante ese modelo es la gran respuesta de por qué esta zona sigue anclada en la crisis de los ochenta, estamos en el 2020 y seguimos en las mismas condiciones absolutamente inhumanas” (E29). Ahí está la respuesta que no se ha querido anteponer un modelo de desarrollo local, de desarrollo ciudadano, porque se suponía que de esa manera se lesionaban los intereses de los actores privados de los

empresarios, y de ahí que hayamos pasado más de quince años con el tema del puerto exterior, cuando no hacía falta.

“Falta de liderazgo político clara, había muchas administraciones, política partidista, falta de alineamientos que lideraban unos ayuntamientos y otros políticos y al final tiene como consecuencia eso, que no se tomen acuerdos. Falta de confianza y diferencia notable a la hora de alinear intereses” (E34).

Y eso sí es un problema, de gobernanza, no de modelo social. Habría que ver cómo desde la gobernanza salvamos esa gestión de lo complejo. Tenemos que ser capaces de entender que las mayorías abrumadoras que resuelven los problemas fácilmente ya no existen. El derecho a participar en los asuntos públicos es un principio básico y en el ámbito de la participación administrativa, es un instrumento para materializar el derecho a una buena administración.

Durante estos últimos años, se multiplicaron las nuevas iniciativas con propuestas innovadoras referidas a la participación, en unos casos ligadas a experiencias de base barrial, como los centros sociales cogestionados o los planes participativos y, en otros, articulados alrededor de la lucha por la defensa de derechos sociales fundamentales. Ejemplo de ello lo encontramos en la elaboración de los planes urbanísticos, en los informes de impacto ambiental y en los presupuestos locales (caso del presupuesto participativo, que designa uno de los dispositivos más utilizados hoy para estructurar la participación activa de los ciudadanos en la vida política de su propio territorio); y el reconocimiento de la acción popular para que cualquier ciudadano pueda requerir el cumplimiento de la legislación urbanística, de la legislación sobre aguas, costas marítimas y patrimonio histórico.

“Ahora creo que, con la desaparición del puerto exterior y con el declive de algunas actividades, se han puesto ciertas posturas, con la relativa participación que ha habido en el país vasco, se crean condiciones para que se aborden de un modo más pacífico o menos tensionado de qué hacer con el puerto” (E14).

“La realidad es que muchas veces una opinión generalizada de los políticos no coincide con el sentir de una parte importante de la población que no están de acuerdo con fórmulas que utilizan los políticos, y se me ocurren dos importantes: Uno el tema de los residuos, que está en pleno conflicto y otro el tema del superpuerto” (E3).

Ilustración 170. Reivindicaciones en contra del superpuerto



Fuente. Elaboración propia

“Aquí lo que pasa es que hay que tener en cuenta, ¿qué es esto de la participación ciudadana. Es que se haga lo que yo diga o, si no, no existe participación ciudadana. No, participación ciudadana es que los ciudadanos tengan oportunidades de expresar sus opiniones y que se trabaje, pero al final la responsabilidad de la toma de decisiones es de las asociaciones. Yo creo que siempre ha habido, pero a determinados colectivos no les gusta las decisiones que se toman” (E6).

“Bajo mi punto de vista no, y si las hay son únicamente testimoniales” (E8).

“Entre estas iniciativas de definición y puesta en práctica de las operaciones de remodelación muy escasamente funciona la participación ciudadana efectiva, salvo los períodos legales de ‘consulta pública’ en cuanto a la planificación de aplicación. A partir de ahí, e inclusive en el marco de los planes estratégicos, la participación brilla por su ausencia. Es difícil hallar foros reales de discusión” (E9).

“No. Lo que existe es un maquillaje institucional hacia la ciudadanía. Se manipulan las alegaciones, se planifica, se dirige la participación ciudadana a sus intereses definidos y marcados” (E20).

“A los ciudadanos se les reconocen las competencias, hay una ley que regula la participación ciudadana y luego hay agentes particulares a los cuales se nos reconocen unas capacidades de opinión” (E19).

Partiendo de las premisas anteriores, el análisis que se realiza a continuación se dirige a construir una visión de conjunto, a diseñar un esquema global que recoja las tendencias, destaque confluencias, diferencias, etc.

2.1. La reforma local. ¿Qué acciones se pueden realizar para promover la corresponsabilidad y el compromiso social?

Los entrevistados plantean propuestas y principalmente dejan en claro que:

“Las clases políticas tomen compromisos, se pongan de acuerdo y que no estén a la gresca, que vayan proponiendo soluciones, que vayan pidiendo ayudas, pero pasa que al final no hay una puesta en escena de compromisos serios, no se llegan a poner en marcha. Hay un problema que es muy grande, pero a la dificultad enorme que hay, los distintos partidos políticos que no se ponen de acuerdo” (E17).

“No sé qué medidas, pero desde luego la transparencia, no sé qué otras medidas se pueden aplicar, pero transparencia sí” (E18).

“Aplicar lo acordado y comprometido, una gestión adecuada y una ampliación del área marina” (E20).

- Legitimidad y fortalecimiento institucional

Garantizar la ejemplaridad; recuperar la confianza²⁴⁸; responsabilizarse:

“En temas de gobernanza la estructura de los partidos, la continuidad de los cargos, son factores más informales que hacen que las cosas funcionen, por ejemplo en Suecia, que hay una continuidad en los gobiernos, que los funcionarios tienen muchos años, se crean relaciones de confianza. Eso son mecanismos informales, ya sabes que este no te va a engañar porque es de tu partido” (E14).

[En relación con Albaola] *“Ahora ya se ha conseguido el apoyo de otras administraciones y del patrocinio de la Unesco, el mayor reconocimiento que podíamos conseguir y gracias a él se ha conseguido la confianza de las administraciones, Diputación foral y del Gobierno Vasco, estamos contentos y estamos convencidos de que se puede contribuir al desarrollo y bienestar de Pasaia y eso, para nosotros, es una alegría y una gran satisfacción”* (E1).

- Educación

Autoexigencia; autonomía personal; proyecto de vida; conexión educación sistema productivo:

“La regeneración urbana no pasa solamente por poner una piel como van a poner en este momento, bonita para quede bonito de cara a las casas, no, la regeneración urbana significa nuevos tejidos sociales, nuevas personas, revitalizar la actividad económica, rentabilizar la actividad social, la actividad educativa, necesitas meter usos que sean acordes con la posición estratégica que ocupan estos suelos” (E19).

248 Tema que ha tratado la Sra. Marisol Garmendia, Diputada de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa, al expresarse a la ciudadanía en los cursos de verano de la UPV/EHU, bajo el título “La resiliencia de los territorios: Pasaia”, 2016.

“Esa vieja expresión que dice ¿Usted cuánto pagaría porque este paisaje no se deteriore? Que el ciudadano sepa que vale dinero, que el dinero no es solo construir pisos, no; el dinero es poder disfrutar un domingo con tu familia de un paisaje original, poder ir a ver romper las olas en los acantilados, o aves. Yo creo que hay una falta de una labor educativa o de cierta labor a la ciudadanía. Cuando la ciudadanía empiece a valorar lo que tiene, hay que gestionarlo y gestionarlo mucho mejor” (E11).

- Crecimiento económico

Modelo productivo; cultura económica; emprendeduría:

“Veremos cómo se resuelven estas tensiones entre lo que es el desarrollo construible y las necesidades del modelo productivo dominante; tendremos que buscar o reorientar el crecimiento a usos menos intensivos del espacio. Vemos un conflicto ahí que vemos que no se va a resolver, más cuando es diseñado con una infraestructura pendiente que va a ser el tren de alta velocidad que va a ocupar una franja importante de tierras” (E34).

[Respecto a la agricultura] *“Se crece en regímenes de alquiler a emprendedores y en producción agrícola a emprendedores que quieran instalarse para llevar a cabo una explotación, pero con un éxito relativo, hay parcelas que no se han ocupado todavía” (E34).* Se plantean agro aldeas como interpretación de las iniciativas territoriales cerca de Gaintxurizketa y Lezo, ver [Ilustración 171](#), [Mapa 64](#), [Mapa 74](#) y [Mapa 79](#), zona de Altamira y Proyecto SUDOE (2005)²⁴⁹.

Ilustración 171. Silos de hierba, al fondo Jaizkibel



Fuente: Elaboración propia.

249 <https://www.investigacionesgeograficas.com/article/view/2005-n37-el-poligono-horticola-en-el-pais-vasco-como-interpretacion-de-las-iniciativas-territoriales-industriales> consultada el 12/01/2022.

- Empleo y ocupación

Económica y vocacional:

“Si el puerto no existiera en la comarca tendríamos unas tasas de desempleo más altas que las que tenemos en la actualidad; lógicamente, repercutiría de una forma sustancial en la economía Guipuzcoana y por lo tanto la economía Guipuzcoana iría a peor. Ahora bien, tiene su contraprestación” (E31).

“Yo creo que lo que es beneficioso para un municipio de la comarca es beneficioso para toda la comarca en general. Si aquí hay más empleo o si hay mayor calidad de vida, eso indirectamente también se refleja en el resto de la comarca, teniendo en cuenta que somos una comarca muy pequeña y todo lo que se haga en un pueblo redundará directamente en el otro” (E31).

“Están en una lucha permanente desde hace muchas décadas los modelos económicos, los modelos de construcción, un modelo que se basa en que quien tiene prevalencia es la empresa que tiene que desarrollar su actividad y por tanto, lo demás es secundario frente a un modelo que dice, tenemos que convivir las personas que trabajamos, vivimos” (E29).

- Liderazgo distribuido

Intermediación; interacción personal; escenario de encuentros; capacitación dirección pública; coproducción:

“La gestión que se hace de los espacios portuarios es lo que genera problemas, una gestión absolutamente feudal, únicamente mirar a los intereses de la actividad portuaria incluso desde un punto de vista más que de la actividad, de los actores portuarios, por así decirlo, mirando más a los intereses privados de los empresarios que desarrollan su actividad en el puerto, yo creo que supedita incluso la actividad pública del puerto, ese es el gran problema que creo yo” (E29).

Este planteamiento manifiesta que no hay una gestión pública del puerto, de los suelos portuarios que acompañan a la ciudad y en definitiva que se desarrollen en paralelo, sino que se imponen unos intereses privados y, por tanto, generan grandes conflictos con la ciudad, con la interacción puerto-ciudad.

“Según los grupos de edad, las personas mayores tienen una ligazón con el puerto en el sentido de que ha sido su lugar de trabajo; para las nuevas generaciones, es un lugar de paseo, de ocio y de encuentro social” (E17).

“Durante bastantes años, desde los ayuntamientos, se planteaba un modelo que lo que pretendía sobre todo era mejorar la calidad de vida de los habitantes de alrededor, y quizás no tanto la actividad económica, y desde el punto de vista de la Diputación y el Gobierno y operadores

portuarios, se impuso una visión en la que había puerto exterior o no había nada que hacer, entonces se bloqueó cualquier tipo de espacio de encuentro para hacer algo y de hecho motivó que en el plan Urban, aunque no estaba pensado inicialmente, casi todo lo que se invirtió fue fuera del ámbito portuario, en la zona urbana pero fuera del ámbito portuario” (E5).

“Sentarse y hablar seriamente en lo que el puerto puede ceder y el municipio puede ordenar, buscar esos puntos de encuentro y tener una colaboración leal, mira, yo te voy a ceder La Herrera Norte, ya habido cesiones por parte del puerto²⁵⁰: el edificio de correos, la casa Ciriza, el mercado de frutas y verduras, todo el paseo que va hasta el puerto; es decir, ha habido cesiones” (E9).

“Yo creo que hay que partir del patrimonio, porque el patrimonio crea identidad y autoestima y creo que eso nos une a todos y a partir de ahí podríamos construir todo lo que quisiéramos, pero dejando a un lado los intereses personales particulares” (E12).

- Valor público

Provisión; promoción; producción; defensa. Transparencia y visibilidad:

“Yo creo que es difícil pero sobre todo hace falta buena voluntad, visión de futuro y no a corto plazo y trabajar con transparencia y honradez” (E18).

“Con honestidad, coherencia, transparencia y conciencia” (E20).

“No podía ser que si no se hacía el puerto exterior no se regeneraba Pasaia; y lo que estaban haciendo era chantajear a la población para que todos nos pusiéramos a favor del puerto exterior para que se regenerase la Bahía de Pasaia; eso no era posible, era un planteamiento absolutamente desleal e impresentable” (E1).

“Lo que hace falta es establecer una escala de valores que no existe, es decir donde prime los intereses de la ciudadanía, donde las administraciones, los partidos políticos traten el tema con honestidad y se preocupen por los intereses de los ciudadanos” (E1).

“Hoy tenemos una especialización, en el propio paisaje en sí, de la propia bahía, de los pueblos, lugares bellos que se pueden promocionar. Si las potasas se podrían explotar y salir en bruto, sería un retroceso. Habría que buscarle una salida con el turismo, sin entrar con el tema de los cruceros y otra zona podría ser en cuanto al casco comercial habría que ver si hay un tipo de producto que sea del entorno, vinos, por ejemplo. Habría que ver qué otros productos se elaborarían con producción suficiente para exportar con valor añadido” (E13).

250 Principalmente en la presidencia de José Ignacio Espel.

En este contexto cobra especial relevancia el fomento de la economía y la innovación social como palanca de cambio y como motor de un nuevo modelo productivo basado en la economía colaborativa y el emprendimiento con impacto social.

“Pensar en algún segmento donde las economías de escala no sean tan necesarias, hay ciertos tipos de transporte que tiene unos barcos enormes, olvídase, hay una serie de actividades que no puedes competir, y hay otras que generan tan poco volumen, que los puertos grandes no van a estar peleando por eso y que al no pelearse, van a tener posibilidades de pagar precios altos y te compensan tus costes, eso es buscar un nicho en el transporte marítimo de esta zona y aprovecharlo” (E14).

“Las mejores inversiones son Invertir en eficiencia energética más creación de capacidades. Tú inviertes aislando las casas, por la reducción que tienes en el consumo, lo que dejas de pagar, lo pones con relación a la inversión que has hecho y es muchísimo más rentable que estar construyendo nuevas centrales. Eso es mucho más sostenible, que ponerte a crear nuevas infraestructuras, que no sabes cómo vas a estar con la economía” (E14).

“Yo creo que hay actividades portuarias que no se quieren desarrollar dentro de la dársena de Pasaia que también son fuente de empleo, de economía, pero que no responden tanto a los intereses que operan en esos momentos en el puerto. El 90 % de la actividad portuaria es siderúrgica, cuando se acabe la siderurgia, qué hacemos, cerramos una infraestructura de tanto valor, o la adecuamos, modificamos, pensamos a qué se puede dedicarnos” (E31).

“Empezaron a pensar que había que orientar la actividad portuaria hacia nuevas actividades; como atraer cruceros, a turismo, conocer la imagen del puerto, su historia, sus características culturales, podría ser un reclamo interesante y veían que Albaola podría contribuir mucho a hacer de Pasaia o dotarle a Pasaia de una imagen amable, en el sentido cultural y también medio ambiental” (E1).

“Yo creo que la cooperación, o la colaboración puede tener diferentes niveles, desde una integración plena a diferentes operaciones reforzadas. Hay diferentes niveles, de una manera como puede darse pasos en una cooperación territorial o una integración como la Unión Europea, hay diferentes velocidades, no tendría por qué ser una integración, se pueden dar operaciones de búsquedas de mercados conjuntos que yo no sé si se está dando” (E6).

“Yo creo que lo que ha faltado en estos últimos 30 años ha sido una verdadera coordinación y colaboración interinstitucional; las competencias en este entorno son múltiples, desde la administración municipal hasta la administración del estado, y lo cierto es que hasta ahora no ha habido esa complicidad y esa capacidad para remar todos en esa misma dirección” (E31).

“Teniendo en cuenta, las necesidades del mercado, con una visión globalizada en el ambiente y desarrollo de las necesidades de la gente que vive. Con la ayuda de las instituciones y la colaboración ciudadana” (E4).

- Renovación urbana en las periferias:

El urbanismo desarrollado durante el período de la burbuja inmobiliaria, focalizado en la expansión de las urbes en vez de en la resolución de los problemas de la ciudad existente, ha incidido sobre las dinámicas de segregación espacial de las ciudades, tratado en el capítulo 3, subapartado 2 y 4, como se observa en los diversos municipios de la bahía, con una revitalización de algunos edificios degradados o la creación de viviendas VPO, o la provisión de equipamientos deportivos, de ocio, educativos-culturales y zonas verdes en Lezo junto al Frontón de Goiko Plaza, o la fachada de la biblioteca Andreone o en Pasaia el arreglo de la cubierta de las escuelas J.J. Otaegi de Donibane, el acondicionamiento de las pistas deportivas en Andonaegi de Trintxerpe, el Gaztelexu o la zona de juegos infantiles en la zona de Luzuriaga, la rehabilitación del matadero en Donibane para implantar una escuela por la asociación Albaola o la biblioteca de Donibane y la rehabilitación de la fachada de la iglesia de San Fermín de Antxo. En Errenteria el acondicionamiento y creación de una biblioteca en la casa de cultura de Beraun²⁵¹.

Existen otros barrios que conforman una “periferia intermedia” (en palabras de Ramon López de Lucio), que han quedado a medio camino entre las grandes operaciones en los espacios centrales y las nuevas periferias surgidas del urbanismo expansivo de los años noventa, y a menudo relegados de la acción pública y en los que apenas se ha intervenido, denominados también “trampas del desarrollo”. Se trata de barrios que necesitan un profundo trabajo de renovación y rehabilitación de las infraestructuras y las viviendas y que permita mejorar tanto la calidad de vida de sus habitantes como sus condiciones ambientales.

Barrios con grandes espacios vacíos que se convierten en focos de conflictos, como se ha podido observar en la regata Molinao, que por ser terrenos de Donostia es más difícil llegar, en cambio es mejor para los del municipio de Pasai Antxo, por lo tanto se quedan aislados, sin atención de servicios de conservación o por parques y jardines, y que la ciudadanía, por medio del auzolan, se reúnen para plantar árboles, acondicionar los espacios, colocar mesas o parrilleros, para darle mejores condiciones paisajísticas o crear huertas urbanas. En el río Zubitxo, en Lezo, los sedimentos hicieron desbordar el río, pero no han hecho nada en cuanto a la limpieza. Barrios con población envejecida y con una concentración alta de colectivos en riesgo de exclusión o en exclusión efectiva.

251 Recientemente se ha publicado un documento de síntesis de las actuaciones desarrolladas por la Diputación Foral de Gipuzkoa para la Regeneración de la Bahía de Pasaia en el período 2015-2018 (Diputación Foral de Gipuzkoa, 2019).

“la gente se implica o participa para construir también, ya no es solo porque me quiero oponer a que el ayuntamiento eche el viaducto de Ibaeta, por ejemplo, sino también porque quieres regenerar una zona. Hay una actitud más de construcción, y yo creo que a nivel territorial, el puerto, no tanto de todos los municipios, posibilitaría una participación de carácter más positivo” (E14).

“Todo el barrio de Trintxerpe es un barrio de pescadores, principalmente gallegos que vivían directamente de la pesca, ha desaparecido la pesca; ya no hay barcos, esa gente sí está ligada al puerto, sobre todo los jubilados que han navegado, pero ahora sus hijos ya no viven del puerto. Lo mismo pasaba en Pasaia Ancho, en Erreterria y en otros sitios, donde de una manera u otra estaba ligada a la actividad portuaria” (E6).

“En cualquier caso, sería importante compatibilizar en la actual dársena los usos portuarios con las acciones de renovación urbana, de manera que la propia actividad comercial pueda convivir con el puerto pesquero, la construcción naval, el puerto de recreo y la estación marítima para pequeños cruceros” (E2).

“Entonces queremos hacer una cosa a más pequeña escala, como en fin pienso yo lo que tendría que ser eso, toda esa zona rehabilitarla, convertirla en un paisaje, digamos un entorno natural rico, que pudiera dinamizar todo el entorno a través de una explotación deportivo cultural, eso no creo que tuviese inconveniente por parte de la Unión Europea, algo positivo para todos, sería un espacio de esparcimiento, de ocio, es que yo no le veo otra alternativa” (E23).

- Revitalización de los centros urbanos:

La renovación de los centros urbanos a través de su demolición y su reconstrucción a través de infraestructuras más modernas es algo del pasado, [Ilustración 172](#). Desde que en 1983 se aprobara el Real Decreto sobre protección a la rehabilitación del patrimonio residencial y urbano, la intervención en centros urbanos prioriza la protección del patrimonio edificado. Sin embargo, los instrumentos existentes para ello, como los planes especiales, raramente cuentan con herramientas operativas para realizar una aproximación integral a los problemas sociales y económicos que presentan los cascos históricos y los centros urbanos en general.

“Los cascos históricos, por ejemplo, sí me parece que deberían ser gestionados de una manera más proactiva facilitando su renovación y gestionando todo lo que es la mejora de la calidad de vida con unos criterios un poquito más flexibles” (E5).

Ilustración 172. Rehabilitación en Donibane.



Fuente: Elaboración propia.

En paralelo, el proceso de urbanismo expansivo ha generado una oferta de vivienda en las periferias urbanas mucho mejor equipada (Barrios de Oiartzun). Viviendas modernas con ascensor, espacios comunes y facilidad de aparcamiento; con mayor dotación de espacios verdes y equipamientos públicos.

Los fenómenos acontecidos son complejos y la casuística diversa: terciarización, concentración de población en riesgo de exclusión, pérdida de actividad comercial tradicional, vaciamiento de población, etc. son algunos de los escenarios que se dan a día de hoy en los centros históricos en función de sus características particulares y sobre lo que es necesario poner en marcha procesos de planificación integral que garanticen la implicación tanto de la población residente como de comerciantes y empresarios de estos centros.

“Si no se comparte la visión de que el territorio debe responder a una visión compartida de las necesidades que tiene la ciudad, desde un punto de vista también de la actividad económica, de las necesidades económicas que tiene la gente; tiene necesidad de trabajar pero también de vivir, adecuadamente, dignamente, y si no se comparte esa visión es imposible porque siempre primara una” (E29).

Por otra parte, necesita ser sostenible en el tiempo; hay que tener en cuenta el cambio climático, la pérdida de biodiversidad, el agotamiento de los recursos, la contaminación, retos para la ciudad a través de la modificación de los hábitos cotidianos relativos a la movilidad, el consumo y la utilización de recursos.

Otras aportaciones tomadas del resultado del análisis y de los diferentes actores entrevistados:

- Tomar conciencia de los errores del pasado, priorizando las políticas, racionalizando el gasto y optimizando los recursos. Es decir, tener claro lo siguiente: ¿Qué hacer? ¿Para quién?

¿Cómo se financia? Y muy importante: ¿Qué destruimos o dejamos de hacer?

- Creación de espacios destinados al encuentro y la potenciación del emprendimiento. Ejemplo de esto es la recién creada Fábrica Cultural Lekuona²⁵² (antigua fábrica de pan), la cual estará destinada a ser un centro municipal para impulsar espacios de creación y exhibición y un proyecto de biblioteca creativa, espacios de arte visual, digitalización, promoción, entretenimiento. Es importante resaltar y preguntarse ¿qué proyección dar a los distintos espacios como equipamiento de proximidad? los cuales pueden ser espacios idóneos para acoger estas políticas y servicios.
- Contemplar nuevas vías de acercamiento y colaboración público-privadas.

“La clave está en que no hay una confluencia de intereses públicos y privados; no se ha trabajado adecuadamente esa confluencia de intereses públicos y privados, de colectivos” (E35).

“Pienso que en este momento la gobernanza está en manos de entidades públicas y que no tienen demasiado en cuenta la opinión de las entidades y colectivos privados, porque se mueven sobre todo por criterios económicos y no de sostenibilidad y de dar servicios de calidad a la población y colectivos que viven en esta zona” (E8).

“Políticos, mediadores institucionales, técnicos-funcionarios públicos, empresas y agentes privados según cada caso o circunstancia, así como la ciudadanía en pleno” (E9).

- Estos espacios tienen que contar con servicios de orientación, asesoramiento, implementación y evaluación de los proyectos impulsados.

“No creo que hay que ceder, hay que ponerse de acuerdo sobre el tema fundamental que: el puerto ocupa una posición estratégica en el territorio tanto desde el punto de vista económico como desde el punto de vista territorial y social; entonces tienes que ponerte de acuerdo con eso, para que esos suelos tengan el tratamiento y la orientación a futuro y programación a futuro que responda a esa posición de estrategia” (E19).

“De momento en la gestión no hay participación ciudadana. Somos las instituciones las que estamos gestionando. En la evaluación de los resultados, está sin definir, los criterios” (E6).

- Divulgación por parte de la administración local de las buenas prácticas en los medios propios y en otros lugares.

“En la adecuada política medio ambiental, medidas anticontaminación eficaces, en la ampliación de buenas prácticas en la gestión portuaria y medioambiental” (E20).

²⁵² <https://www.diariovasco.com/culturas/errenteria-estrenara-2019-20180213091931-nt.html>, consultada el 12/01/2022.

- Open data como paso primordial en el impulso de la economía y la innovación social.
- Fomento de la toma de contacto entre emprendedores y empresas.

Otras ideas:

- Favorecer el emprendimiento mediante políticas de suelo que lo favorezcan.
- Aprovechar los espacios públicos ociosos y destinarlos a empresas y/o proyectos de emprendimiento.

“Si se transformase lo que es el itinerario del puerto de Pasaia y Gros, todo ese recorrido se podría realizar un aprovechamiento hacia arriba y generar un pasillo verde, entre el puerto de Pasaia y la ciudad, porque el problema del espacio dentro del puerto y el centro de Donostia o Gros, tiene que ver con que hay mucha vivienda de baja densidad, entonces sí que se convertiría o podría convertirse en el puerto deportivo de la ciudad y habría una conexión más en un entorno no urbanamente destrozado sino en un entorno urbano mucho más agradable” (E35).

“No hay una transformación real de un entorno degradado. No hay un aprovechamiento de la lámina del puerto para toda la población que esté alrededor; tiene una barrera que es esta lámina de agua, y no hay una posibilidad de tener un aprovechamiento de ese entorno natural de gran valor, con una actividad que genera un entorno degradado” (E35).

“Si estás planteando un puerto que compita a nivel cultural, a nivel formativo, a nivel de información, en una zona tan bonita que la puedes regenerar, es un puerto que probablemente sea, no voy a decir único, pero que tenga una fortaleza en una Europa global muy importante. Es como el ser humano en sí, cuando no estamos con nosotros mismos, y no aprovechamos nuestras capacidades y renegamos de ellas y buscamos capacidades externas, acabamos en un fracaso total” (E16).

“Depende al final de saber qué proyecto puedas hacer, desde el ámbito de los servicios, o por la vía productiva, por la vía que le dieres, lo que tienes que pensar es que medioambientalmente posibilite una mejora de eso, que permita crear puestos de trabajo, no solo Hi-tec, sino también para la gente que hay, la ciudadanía local se tiene que beneficiar, se tiene que aprovechar de la propuesta que hagan, no puede haber un desplazamiento de la población para hacer algo nuevo, no sería posible” (E14).

Al respecto en la entrevista a José Luis Polo²⁵³ comentaba lo siguiente:

“Los tiempos de desarrollo de la ciudad y del puerto son totalmente diferentes; mientras que el puerto es una instalación industrial que puede variar coyunturalmente, el asentamiento de la ciudad avanza y aunque el ritmo de la ciudad puede ser más lento y el puerto más dinámico, sin

253 Socio fundador y director de OKADOS Inmobiliaria. Presidente del C.O.A.P.I. de Gipuzkoa. Licenciado en Geografía. Técnico Urbanista y Máster de Gestión Medioambiental. Por sus conocimientos, ha sido una persona muy consultada en los Foros relacionados con el Puerto exterior.

embargo, la permanencia de la ciudad en el paisaje es superior a la del puerto” por ejemplo, el puerto puede hacer un polígono industrial y desaparecer en veinte años o tener un terreno baldío y utilizarlo para el año siguiente, mientras que la ciudad avanza, ese es terreno que ha conquistado, ya no puede volver hacia atrás; esa es la gran amenaza mutua entre el puerto y la ciudad; el puerto es capaz de liberar suelos pero la ciudad cada vez que capta un suelo no lo libera, son dos partes que no se mezclan bien, siempre hay un conflicto.

“Luego hay otro elemento que es importante en el puerto de Pasaia al ser un puerto natural, la capacidad de crecimiento la tiene sobre terrenos urbanizados, porque está urbanizado todo su contorno; francamente lo tiene muy difícil para desarrollarse teniendo en cuenta además que su terreno interior de puerto es muy limitado tanto en las características físicas de desarrollo portuario, porque los barcos están creciendo y el puerto no acepta ese tipo de barcos, como el calado o la propia necesidad de muelles”.

El puerto no puede crecer por sí mismo, no es como el abra de Bilbao porque está estrangulado por la ciudad. Por lo tanto están condenados a entenderse, pero también están condenados a no entenderse. Hasta el año 2000, los suelos que eran usados por el puerto podrían ser desafectados y pasaban a costas, sin embargo, hay un momento que por Ley los suelos pueden ser desafectados o ser utilizados económicamente por la Autoridad Portuaria, es decir: “los desafecto y los vendo”.

Continúa explicando que: *“Es transformar unos bienes que son de dominio público en activo económico; ¿eso qué ha hecho?, que buena parte del activo económico salga del ámbito estrictamente de la explotación portuaria, para pasar al ámbito del activo inmobiliario”*, es decir, que hasta que no consiga un precio favorable para venderlos no lo voy a hacer con lo cual estoy haciendo que parte de mis suelos vegeten, y como ejemplo, lo tenemos cuando la Autoridad Portuaria quería vender los suelos. Y ese mismo modelo hace que en este momento se estrangule, porque la ciudad tiene dentro de su ámbito un propietario mayoritario de suelo que es la propia Autoridad Portuaria. Si la Autoridad Portuaria decide desafectar y vender, el ayuntamiento va a tener que asumir un propietario del suelo en el centro del suelo que realmente le va a modificar toda su estructura urbana y está generando unos activos inmobiliarios que anteriormente no estaban, porque hasta entonces todo lo que no utilizaba el puerto pasaba a dominio público de costas, pero no pasaba a ser desafectado como activo económico. Lo que es importante en este tema es que lo que no es puerto, sigue siendo dominio público portuario. Pero ahora, ese salto no lo tenemos, porque la Autoridad Portuaria lo que ha provocado con su actitud y con la ley²⁵⁴ que le cobija es que lo que se desafecte en el puerto

254 Como hemos explicado en el capítulo IV, apartado 1. Se debe a la (Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante., 1992), que actualmente se encuentra derogada y está presente en la última (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante., 2011), en lo referido a Los aspectos relativos a la organización responsable del patrimonio: Artículo 19, 1ª.

pasa a ser un bien patrimonial y un activo económico; por lo tanto va a chocar con la ciudad que va a reclamar; *¿cómo se soluciona? que si el puerto no lo necesita no tiene que ir a un bien patrimonial, tiene que ir a: volver a ser ese terreno dominio público marítimo terrestre.*

- Buena transición entre la zona urbana y la zona rural del municipio, ver [Mapa 74](#).

“Lezo tiene un problema serio; según estos actores económicos está llamado a hacer el almacén logístico del territorio con grandes presiones urbanísticas sobre su entorno rural, la plataforma logística con los nudos de comunicación” (E29).

- Las zonas y espacios verdes son de calidad, no obstante, sería bueno mejorar su limpieza y mantenimiento (zona de Jaizkibel, Ulía, Parques rurales y periurbanos), ver [Mapa 64](#), [Mapa 71](#) y [Mapa 73](#).

“Ya no se hace un uso extensivo del monte, con lo cual el monte se argomaliza, aparecen unos helechales y desaparece ese manto verde tan típico de las lomas verdes del paisaje vasco y evoluciona con las acacias que son de crecimiento rápido que van colonizando claramente el paisaje, es decir, el paisaje rural como tal está en proceso de retroceso; ¿qué ocurre?, que sí que es cierto que está subvencionado; tenemos un paisaje subvencionado en el que buena parte de lo que tú estás viendo y la estancia o el mantenimiento rural está subvencionado por el Gobierno Vasco” (E19).

“Aiako Harria, Jaizkibel, zona rural de Lezo y zona rural de Oiartzun” (E8).

- Falta de protección del medio natural:

“Evidentemente, el hombre es la principal amenaza, en el momento que hay actividad económica los paisajes van a desaparecer, No hace mucho hubo un plan para generar de villas todo Jaizkibel, toda la parte que da hacia el mar, urbanizarlo; eso se pudo parar, hubo una fuerte oposición, tanto costas por un lado como Gobierno Vasco tuvieron una oposición bastante fuerte y el proyecto quedó en el olvido. En el momento que se ve una oportunidad el patrimonio natural pasa a segundo plano; aquí se mueve así” (E11).

Necesaria protección de la zona rural, el Fuerte de San Marcos o Txoritokieta y en la Zona de Ulía:

“Paisajes naturales en Errenteria, la parte de Landarbaso, la zona de San Marcos” (E11).

Necesidad de proteger el patrimonio natural presente en los montes y ríos del municipio, ver [Mapa 78](#) y [Mapa 79](#):

“Todos los paisajes naturales, singulares, depende del interés científico o didáctico, es importante categorizar el territorio en función de su interés. Partiendo de una categorización del territorio que valore la fragilidad, la originalidad, el interés científico, didáctico, accesibilidad,

etc.; pero habría que proteger aquello que es singular, único, que es muy frágil y difícilmente recuperable una vez alterado y permitir el paisaje en usos menos interesantes” (E11).

“Yo creo que hay que mantener el espacio natural de la bocana y el litoral” (E22).

“Regulación de todos esos espacios de sus usos, de la caza a la ganadería, hacer pequeñas reservas en que se mantengan los valores naturales para que sea protegido; las areniscas, la flora y fauna, sino se van a perder” (E26).

Desde el 2001, el objetivo de luchar contra la pérdida de biodiversidad de la Unión Europea para 2010 postula que las causas están vinculadas con la destrucción y fragmentación de hábitats debido a los cambios de usos del suelo, expansión de especies exóticas invasoras, contaminación y cambio climático; también pesa el crecimiento de la población, la escasa sensibilidad social y el hecho de que el valor de la biodiversidad no se refleja en los procesos de adopción de decisiones.

En este sentido, Errenteria ha creado una Estrategia Municipal para la mejora y conservación del Patrimonio Natural y la Biodiversidad (2013), principalmente en la conservación de ZEC, LIC, Natura 2000 y PN de Aiako Harria. Paralelamente, a nivel de la Comunidad Autónoma, existe un Programa Marco Ambiental de la CAPV (2020) y una estrategia de Biodiversidad (2030).

Por su parte en Lezo, desde el 2008 existen actuaciones para mejorar la biodiversidad en el Monte Jaizkibel y la creación de un corredor ecológico Jaizkibel-Aiako Harria (RedVert), ver [Mapa 79](#), parque rural interurbano de Usateguieta, que une estos espacios naturales, incluye actuaciones de eliminación de especies invasoras, reforestación con especies autóctonas, recogida de residuos,... así como de comunicación, divulgación y sensibilización ambiental. Por otra parte, hasta la fecha, Lezo viene realizando una importante labor de vigilancia medioambiental y en la limpieza y restauración de regatas. Asimismo, se acaba de aprobar el Plan de Mejora del Ambiente Sonoro y se propone configurar un catálogo de oportunidades de naturalización y transición verde para los polígonos industriales y un Plan de acción (Proyecto Lezo Eko-Parke Industrial).

En Pasaia, Azti evalúa la adecuación de áreas protegidas para especies de interés comunitario por medio de un proyecto EVALRENAT²⁵⁵, centrado en la Red Natura 2000, y se protegerá y estudiará a aves y mamíferos marinos de interés comunitario²⁵⁶.

255 Evaluación espacial de la red Natura 2000 para la conservación de especies de interés comunitario en la Demarcación Noratlántica. <https://www.azti.es/proyectos/evalrenat/> consultada el 12/01/2022.

256 Aves marinas y cetáceos: <https://www.azti.es/wp-content/uploads/2021/12/Infografia-final-a-un-cuarto-de-ta-mano-por-lado-scaled.jpg> consultada el 12/01/2022.

Campañas oceánicas: <https://www.azti.es/wp-content/uploads/2021/11/Campanas-oceanograficas-AZTI-medio-1-2-scaled.jpg> consultada el 12/01/2022.

Pero en cuanto a los espacios naturales, según los entrevistados, falta incidir en medidas de protección por ejemplo, en hábitats como los montes...

“Yo creo que lo que es la propia belleza natural de la bahía y lo que es su sustrato ecológico es algo que se tiene que proteger; evidentemente, si se va a este futuro, es una de las cosas fundamentales que hay que conservar, hacer de eso un lugar, así como alguien viene porque se le ha catalogado a la Concha como la sexta mejor playa del mundo y la primera de Europa. Pues que la bahía se convierta en un espacio natural como es la bahía de Urdaibai, que por su belleza y por sus características de limpieza y ecológicas sea algo importante, eso es lo que hay que hacer con esto, si lo industrial va a desaparecer porque va a ver otros puertos que se van a beneficiar de ello” (E23).

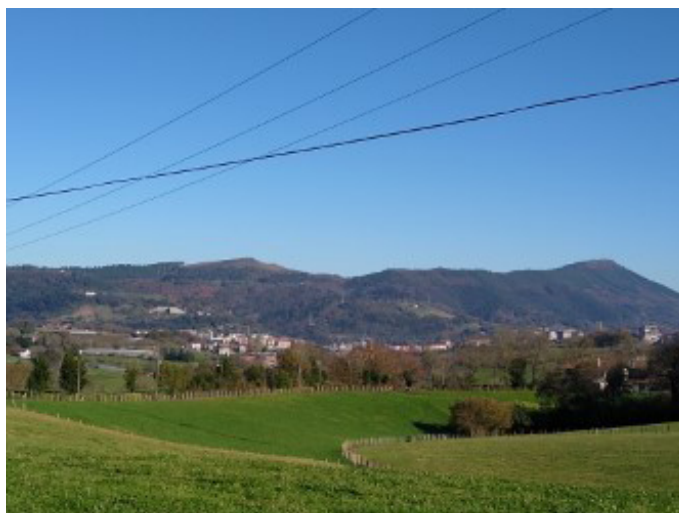
La Comisión Europea insta a renaturalizar las ciudades de más de 20.000 habitantes, por la cual se crea una hoja de ruta para “traer la naturaleza de nuevo a nuestras vidas”, se busca reverdecer las zonas urbanas. “Los espacios urbanos verdes, desde parques y jardines hasta techos verdes y granjas urbanas, ofrecen una amplia gama de beneficios para las personas. También ofrecen oportunidades para las empresas y un refugio para la naturaleza”, señala la Comisión en el documento *Estrategia de la UE para la Diversidad Biológica para 2030 Traer la naturaleza de vuelta a nuestras vidas*. Según el documento, estos cambios verdes “reducen la contaminación del aire, el agua y el ruido, proporcionan protección contra inundaciones, sequías y olas de calor, y mantienen una conexión entre los seres humanos y la naturaleza” (Gerlach, 2020).

Por su parte, se plantea un plan integral a largo plazo, la Estrategia de biodiversidad para 2030, también apoyará una recuperación ecológica después de la pandemia COVID-19: Tiene como objetivo fortalecer la resiliencia de nuestras sociedades ante amenazas futuras como: los impactos del cambio climático, los incendios forestales, la inseguridad alimentaria y brotes de enfermedad, incluso mediante la protección de la vida silvestre y la lucha contra el comercio ilegal de vida silvestre y aumentar la Red Natura 2000, entre otras medidas.

Estamos ante un hábitat rural agropecuario de gran valor en el conjunto de Donostia, [Ilustración 173](#), haciendo referencia a las campas de Auditz-Akular-Landarro²⁵⁷, o los montes cerca de San Marcos en Errenteria.

257 En las antiguas campas que iban a construir viviendas en 2006, ver [Mapa 16](#).

Ilustración 173. Paisaje actual desde San Sebastián.



El monte Jaizkibel y la bahía desde las campos en inmediaciones del Monte San Marcos. Fuente: Elaboración propia, 29/11/2020.

El suelo no urbanizable del término municipal tiene numerosas amenazas y riesgos. Por ejemplo:

“Amenazado puede estar Jaizkibel; hubo varios planes de construcción, la propia crisis económica paralizó aquello. Era un proyecto que tenía la propia caja Laboral, ahora Kutxa y era un plan de construir 2000 viviendas unifamiliares, pero yo creo que eso cayó por la crisis, sí que hubo un revuelo, pero todo ha sido por el puerto exterior. Fue una época que esto llegó al primer ayuntamiento democrático, estaba Herri Batasuna (HB) en la alcaldía y yo participaba en un grupo ecologista y ahí tuvimos información de eso” (E18).

“El establecimiento de zonas industriales y la construcción de nuevas zonas residenciales”, ver [Mapa 75](#) (E8).

“Supongo que lo que está pasando a los márgenes de la carretera nacional de Errenteria a Irún, se están construyendo pabellones, industrialdea o polígonos industriales como lambarren o Gaintxurizketa” (E23).

“Evidentemente, en unos ecosistemas tan complejos las profundas e imparable transformaciones y alteraciones implican riesgos y amenazas de diferente calado, sobre todo los mencionados procesos de industrialización, urbanización/urbanización” (E9).

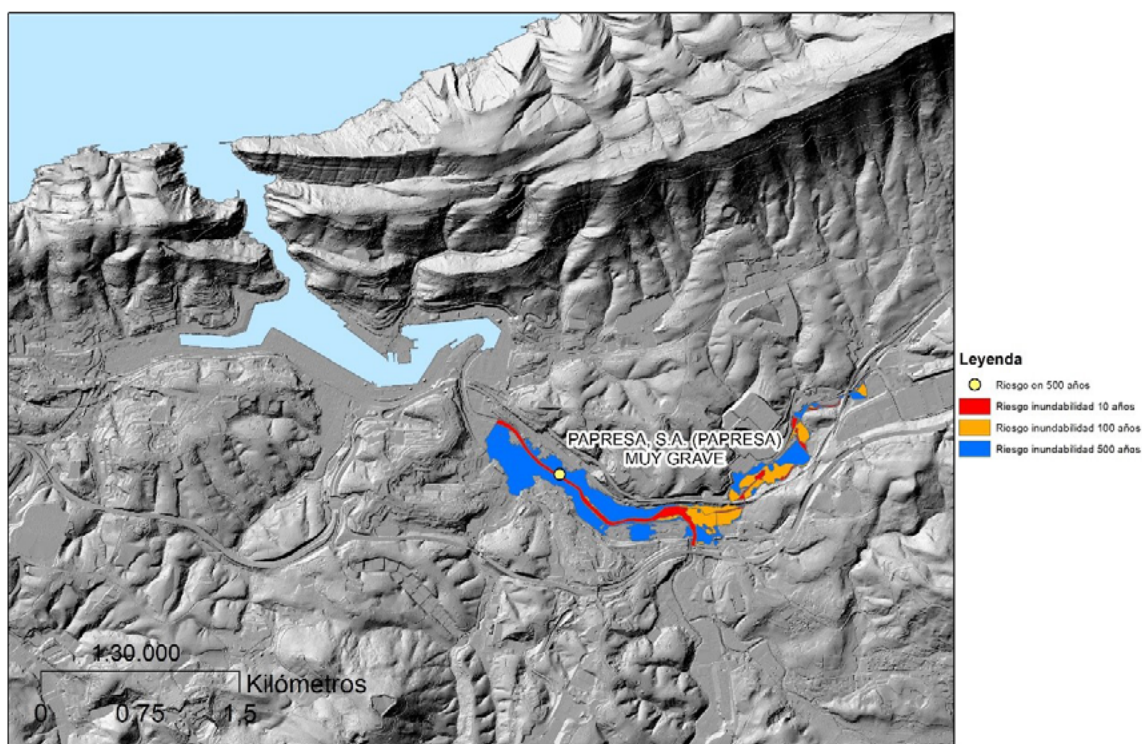
“Creo y espero que las zonas más preservadas y ahora mismo que están protegidas, la amenaza histórica que ha habido a todo eso ha sido el proyecto de puerto exterior, eso sí sería una amenaza clara desde el punto de vista paisajístico. En la medida en que se ha abandonado últimamente, esa sería la amenaza que se puede mencionar” (E5).

Si bien el proyecto “Auditz-Akular” se ha dado a conocer durante el período 1993-2011, con la construcción de 3.000 viviendas, ver [Mapa 16](#) (resaltado en verde), lo cierto es que tiene su origen en la dictadura franquista. En 2005, la asociación Altza XXI, solicitó a la asociación naturalista Haritzalde un informe acerca de los valores naturales de este espacio. Este informe mucho más preciso para algunas cuestiones que el Estudio de Impacto Ambiental realizado para el Ayuntamiento, detecta diversas especies protegidas por Ley a la vez que hace una revaloración agrícola potencial del espacio, un gran patrimonio cultural, una agro aldea, una campiña bucólica y otra como lugar de ocio y esparcimiento para una población circundante cercana a 100.000 habitantes que vive a menos de 1 km.

- Riesgo de inundación en la ciudad:

Como se puede observar en el mapa, existe un riesgo en períodos de recurrencia a 10, 100 y 500 años. Es importante tenerlos presentes principalmente con la subida del nivel del mar debido a la aceleración de este fenómeno en los últimos años y que puede llevar a graves inconvenientes a la papelera Papresa, por ubicarse en las inmediaciones del Oiartzun, [Mapa 22](#), como también a la población de Errenteria y Oiartzun en dichos periodos de retorno.

Mapa 22. Riesgo de inundación 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de Visor geoeuskadi.

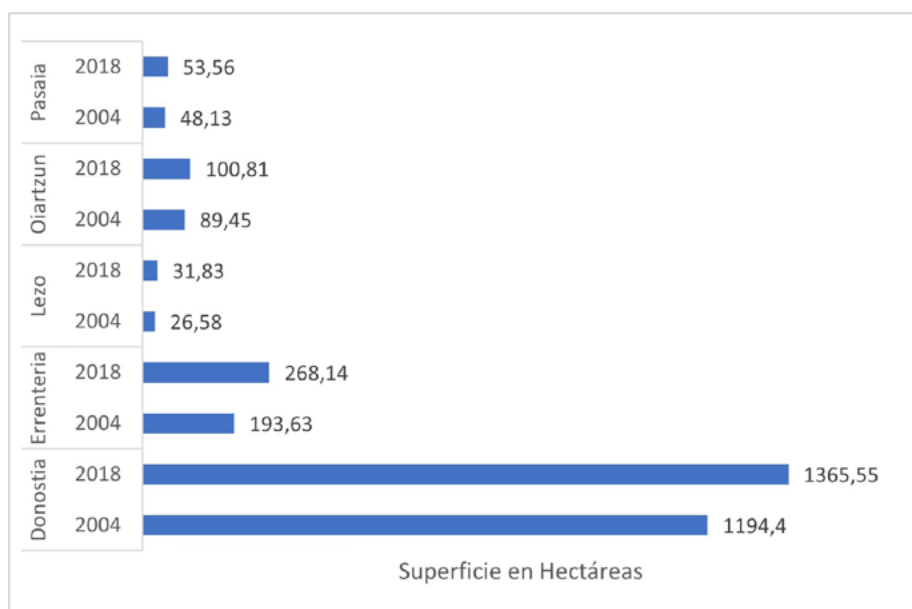
- Desarrollo y gestión

Crecimiento excesivo de la ciudad:

“Está claro que los años 50-60 marca un crecimiento fuertísimo, en Errenteria, Pasaia, Lezo en menor medida y poco o nada en Oiartzun. Como tema de la industrialización y de la urbanización del territorio. Tiene su lado positivo, y negativo, permitió un desarrollo económico, urbanístico, social, cultural, político; pero obviamente, por haber sido tan rápido y brutal tiene sus descompensaciones” (E23).

- La expansión de la ciudad ha sido excesiva en los barrios nuevos, como se puede observar en el [Gráfico 60](#).

Gráfico 60. Superficie total residencial en hectáreas 2004-2018 por municipios



Fuente: Udalplan. Cuadros resumen 2004 y 2018.

- Como consecuencia de ello, la fotografía actual es de barrios con escasos servicios o alejados de ellos como Molinao.

“El centro de Errenteria, es suelo artificializado, no hay zonas verdes, Agustinas, Galtzaraborda, se han quedado vacíos, porque se va a los hipermercados y se pierde la vida del barrio. Queda la gente en el núcleo del pueblo y los barrios se hacen barrios dormitorio. Gabierrota, Pontica y Beraun lo mantienen” (E23).

- La dimensión del urbanismo de la ciudad ha sido muy grande. Algunas iniciativas faraónicas que se han presentado no se pueden terminar o han quedado en el olvido, como la plataforma logística o el soterramiento o desmantelamiento de las vías de tren en Pasaia

Antxo, El nuevo trazado del Topo desde Altza a Galtzaraborda.

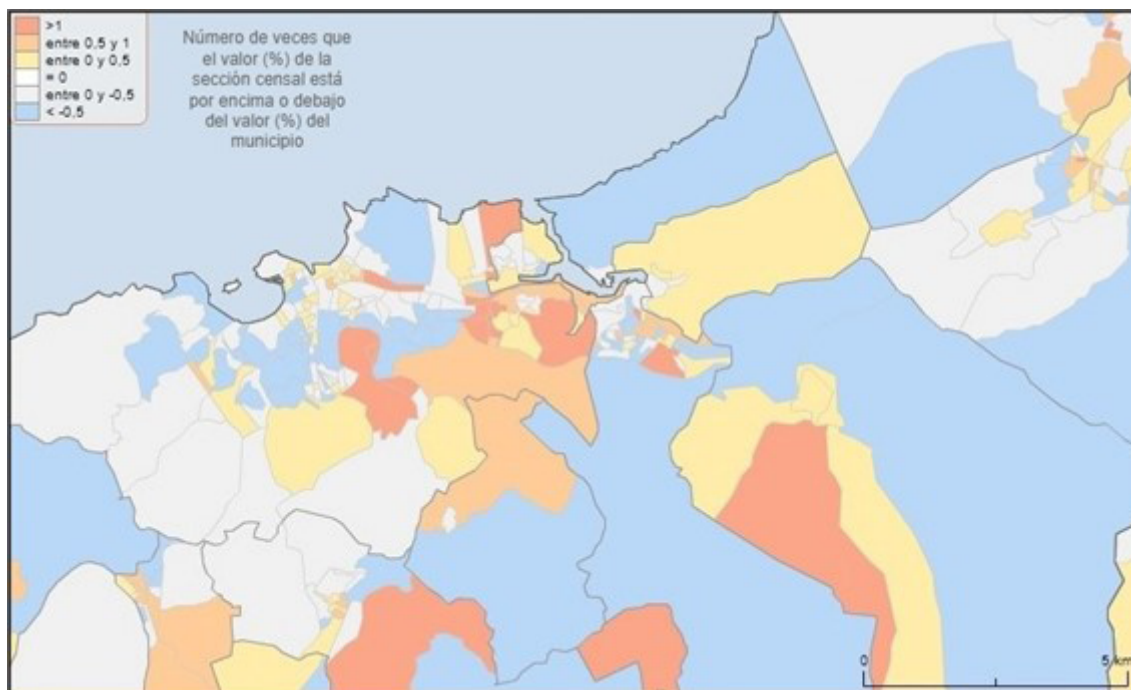
- Falta una participación ciudadana real en el diseño de la ciudad.
- No construir más; incluso paralizar la construcción de viviendas en las áreas planificadas.

“La mayoría de las industrias lo que ha habido es sacarla de las ciudades, porque como ha habido un rápido crecimiento urbano y entonces, dentro del tejido urbano, ha quedado el tejido industrial con molestias de accesibilidad, ruidos, camiones, falta de espacio para almacenamiento, y eso lo ha conseguido el polígono industrial, que ha sacado una gran cantidad de empresas, que se van en condiciones ventajosas a ocupar un polígono industrial donde tienen mayor accesibilidad” (E11).

- Falta de equipamientos públicos y de vida en los nuevos Barrios, como en la regeneración del actual polígono industrial de Jolastokieta, en Altza, en la cual torres y bloques residenciales completarán la parcela hasta llegar a la parte baja del paseo de Herrera.

“Cómo se cubren las necesidades de esa gente que vive alrededor de esos espacios. Que lo que quiere son espacios verdes, ver [Mapa 23](#), servicios culturales, deportivos y por otra las actividades portuarias que tienen una problemática de no renunciar a la actividad en el puerto pero ahora sin un proyecto alternativo; por tanto, no va a ceder suelo voluntariamente, con lo cual se bloquea esa posibilidad” (E35).

Mapa 23. Población con problemas de escasez de zonas verdes



Fuente: Elaboración propia a partir del Atlas de la vulnerabilidad urbana 2001-2011.

- Planteamiento equivocado:

Se ha construido una ciudad con unas proyecciones demográficas erróneas. Como se puede observar en los escenarios demográficos a medio y largo plazo en Euskadi, [Tabla 70](#), se caracteriza por un crecimiento natural negativo a largo plazo, a pesar de que en la provincia de Gipuzkoa la tendencia respecto a la comunidad autónoma sea de un crecimiento moderado²⁵⁸ junto a Araba, en contraposición de Bizkaia. La población de 65 y más años podría aumentar, en todos los escenarios se prevé que descienda la población por edades activas. No obstante, la población de 0 a 14 años disminuiría durante este período. Se incrementaría el índice de envejecimiento (22%), mientras que la tasa de dependencia se mantendría relativamente estable. Esta tendencia se vería influenciada por el descenso de la tasa de natalidad (10%) y el aumento de la mortalidad (4%). Por último, se prevé que el saldo migratorio en 2027 sea del 3,7‰.

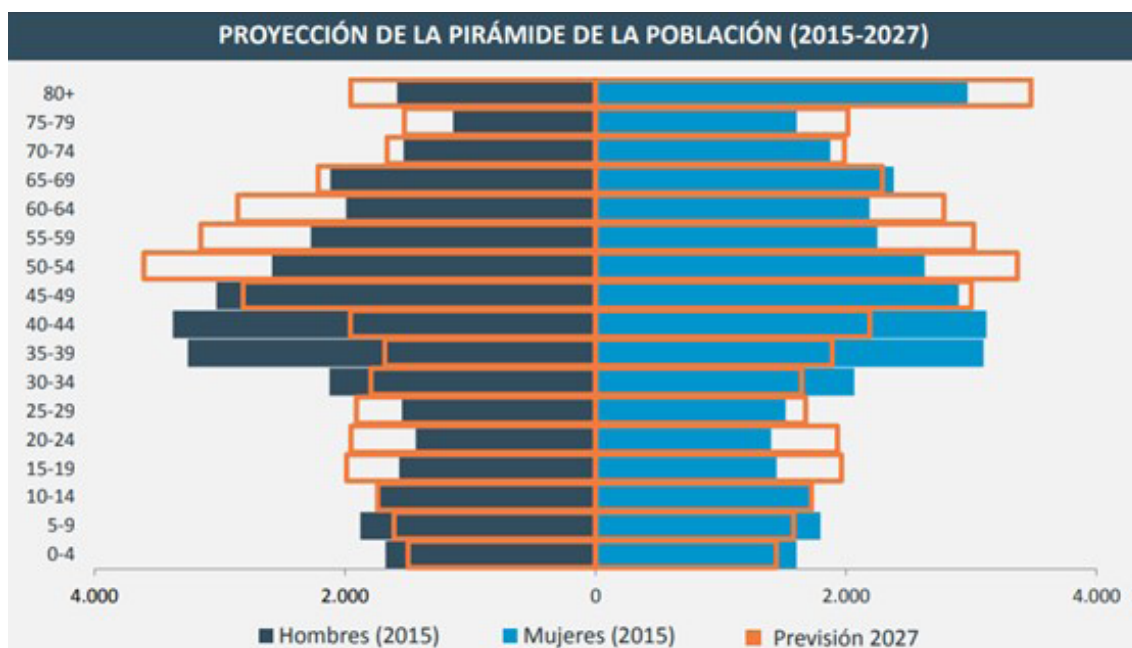
Tabla 70. Previsión de evolución de la población de Oarsoaldea 2015-2027

	2015	2027
Población total	71.426	73.901
Hombres	34.840	35.912
Mujeres	36.586	37.989
0-14 años	10.427	9.595
15-64 años	45.796	47.181
65 y más años	15.203	17.125
Densidad de población (hab./Km ²)	638,3	660,4
Índice de envejecimiento (% 65 y más sobre 0 a 14)	145,8	178,5
Tasa de dependencia (%<15 y >64 sobre 15 a 64)	56,0	56,6
Tasa bruta de natalidad (por 1.000 hab.)	8,8	7,9
Tasa bruta de mortalidad (por 1.000 hab.)	9,8	10,2
Saldo migratorio (por 1.000 hab.)	4,8	3,7

Fuente: SIIS Centro de Documentación y Estudios (2017, p. 25)

258 Escenarios demográficos 2061. Análisis de resultados (2018). https://www.eustat.eus/elementos/ele0015600/escenarios-demograficos-2061/inf0015635_c.pdf consultada el 12/01/2022.

Gráfico 61. Proyección de la pirámide de la población (2015-2027)



Fuente: (SIIS Centro de Documentación y Estudios, 2017, p. 31)

En cuanto a la vivienda, el tamaño inadecuado muestra una línea de incidencia estable, manteniéndose como el primer factor de cambio desde 2007, junto a viviendas con mejor accesibilidad no así la necesidad de rehabilitación que se sitúa en valores mínimos desde el 2005 y, se centran más en elementos privativos o de mejora interior de las viviendas, antes que en las partes comunes²⁵⁹.

Es de destacar que en un futuro debido al envejecimiento de la población, [Gráfico 61](#), las viviendas grandes, quedarán obsoletas; por lo cual, las personas mayores, y particularmente las que viven solas y ocupan una vivienda cuya superficie resulta desproporcionada para la necesidad familiar, solicitarán mejoras.

En el planeamiento y diseño de la ciudad no se ha contado hasta ahora con participación real y efectiva, lo que se expresa en las siguientes afirmaciones de los entrevistados:

“La razón del conflicto ha sido en muchos casos porque se ha diseñado desde arriba, sin tener en cuenta las necesidades cercanas, sin llevar a cabo un diálogo colectivo con la ciudadanía de Pasaia; ese ha sido un error que se ha cometido varias veces” (E35).

“El modelo de edificios de mucha altura –torres– tiene un impacto social, visual y sobre la seguridad.”

259 Encuesta De Necesidades y Demanda de Vivienda (ENDV) (2015). https://www.eustat.eus/elementos/ele0014200/encuesta-de-necesidades-y-demanda-de-vivienda-endv-informe-de-sintesis/inf0014246_c.pdf consultada el 12/01/2022.

Entonces sobre elementos a proteger, yo creo, más que proteger, no veo que haya elementos a proteger en concreto, yo creo que es más importante sus determinadas visuales o sus determinadas perspectivas, en elementos aislados, no lo sé” (E28).

“En los últimos 30 años, la población se ha mantenido en San Pedro y San Juan, Lezo, también, Trintxerpe ha crecido más, sobre todo con la inmigración”. “Existe un decrecimiento de pueblos o ciudades, en contraposición a la realizada entre los años del desarrollismo, por ejemplo, el ayuntamiento de Oiartzun ha tenido mucho cuidado de permitir un crecimiento incontrolado, fundamentalmente de las urbanizaciones” (E2).

- Existe cierta sensación de aislamiento social:

“Las zonas olvidadas” (E31).

“Yo no he visto cambios en absoluto, detecto que está todo en estado de abandono” (E22).

“El gran problema de la situación de la bahía es su absoluto abandono que tiene la ciudad. Un choque entre un modelo donde la prioridad la tiene el interés privado empresarial, frente a un modelo que pretende que prevalezcan los intereses de la ciudadanía, no de la ciudad, sino los intereses de la ciudadanía, incluidos también los intereses económicos, porque hoy demasiadas veces se contraponen o se ha querido contraponer los intereses de la ciudad con los intereses del puerto. Es absolutamente falso” (E29).

En este sentido, por parte del ayuntamiento de Donostia se está favoreciendo el *cohousing* o viviendas colaborativas; es un modelo de vivienda que ofrece una alternativa al modelo de vivienda actual en lo que se refiere al acceso a la vivienda, el modelo de convivencia y la flexibilidad en el ciclo vital de las personas. Se trata de una fórmula basada en el uso de la vivienda frente a la propiedad de la misma, que busca un proyecto de vida en comunidad, que está basado en un proyecto de vida compartido, inclusivo e intergeneracional, en el que las relaciones vecinales y la comunidad buscan ofrecer una salida a problemáticas del modelo de vida actual como el aislamiento (especialmente en la vejez o situaciones de vulnerabilidad), la crisis de cuidados, dificultades para conciliar la vida familiar y laboral, dificultades económicas, diferentes necesidades de espacios en cada situación concreta, diversidad de modelos de familia/idades convivenciales, etc. Son alternativas complementarias a la vivienda en propiedad privada o viviendas públicas actuales, que no buscan sustituirlas, sino situarse como una alternativa más que contribuya a generar valor público y social en cuanto que ponen el foco en las necesidades de las personas y en la construcción de comunidad (*Plan municipal de vivienda 2019, 2019*).

- Además, el modelo de edificación supone un impacto visual (no permite el paso de la luz a las viviendas cercanas), paisajístico y también de seguridad:

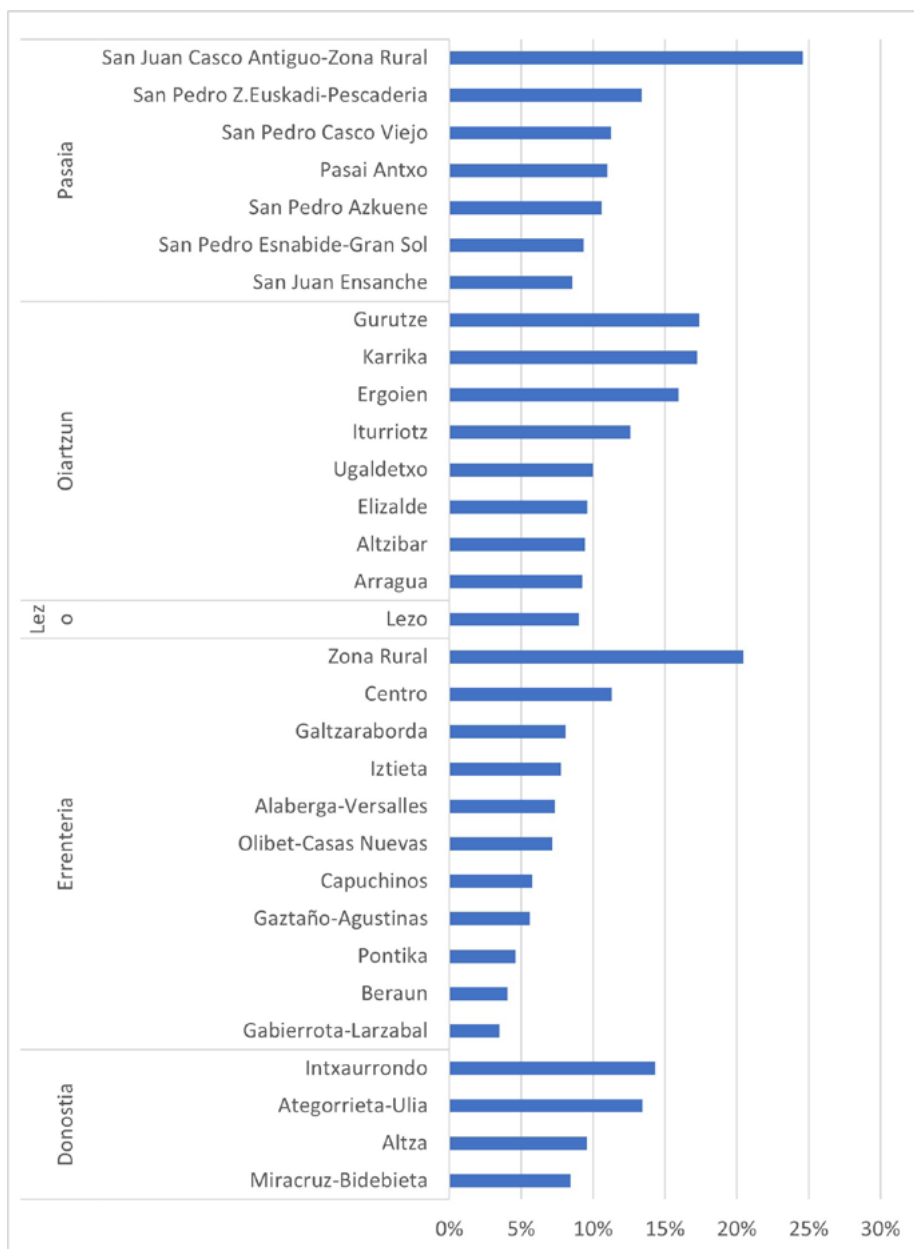
“La inclusión de estéticas actuales en zonas con una estética antigua. Los arquitectos dicen que estamos obligados a que cada tiempo tiene que legar la estética del momento. Pero difiero en el hecho de que monumentos del siglo XVI o XVIII, poner elementos actuales como el ascensor en el fuerte San Marcos, que lo han puesto por el interior. El impacto visual estético no sea tan tremendo. El añadido moderno de la casa Torre Cuba. Es interesante conservar estéticamente los impactos visuales” (E3).

En la ciudad hay mucha vivienda vacía, [Gráfico 62](#), locales comerciales, [Gráfico 64](#) y un patrimonio infrutilizado que no tiene un uso definido en la ciudad, como tenemos ocasión de ver en el área funcional de Donostialdea, alrededor de 8.969, un 4,7% y gestionables un 3,4%²⁶⁰. Barrios donde se supera el total del centenar de viviendas desocupadas, [Gráfico 63](#), que, por su importancia, se corresponden con la mayor proporción de viviendas y población; en Errenteria se han identificado un total de 1.264 viviendas vacías en el municipio, de las cuales Gaztaño-Agustinas, Alaberga-Versalles, Galtzaraborda, Iztieta y el Casco Histórico son los barrios más importantes. En Oiartzun, se han identificado 466, de ellas la mayoría se sitúan en Elizalde. En Donostia de un total de 4.752, los municipios de Altza presenta unas 882 y Miracruz-Bidebieta unas 341 viviendas desocupadas. Pasaia en conjunto tiene unas 922 viviendas vacías, y los barrios más importantes en cuanto a viviendas vacías son Pasai Antxo, San Pedro en Azkuene, Zona Euskadi-Pescadería y San Juan en el Casco Antiguo. En cambio Lezo en conjunto tiene unas 243 esparcidas por todo el municipio²⁶¹.

260 Plan de Vivienda 2018-2020 Informe Diagnóstico (2017): <https://etxebizitza.blog.euskadi.eus/wp-content/uploads/3430/PDV-Diagn%C3%B3stico-de-la-Vivienda-en-la-CAPV-CAS.pdf> consultada el 12/01/2022.

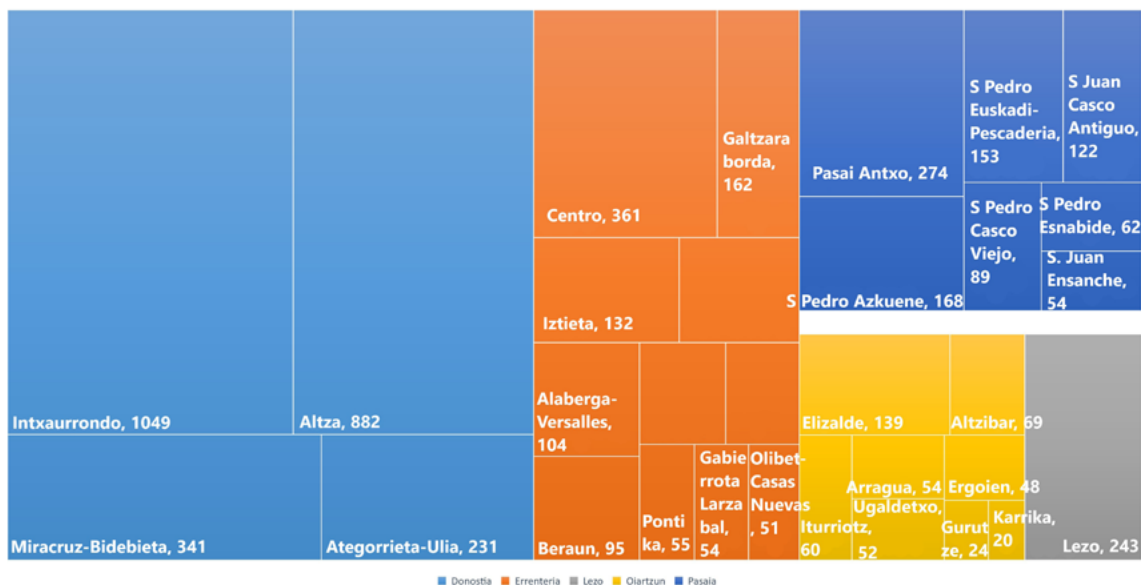
261 Según Eustat, por ser un municipio menor a 10.000 no puede ser clasificado por barrios.

Gráfico 62. Tasa de viviendas desocupadas por barrios 2019



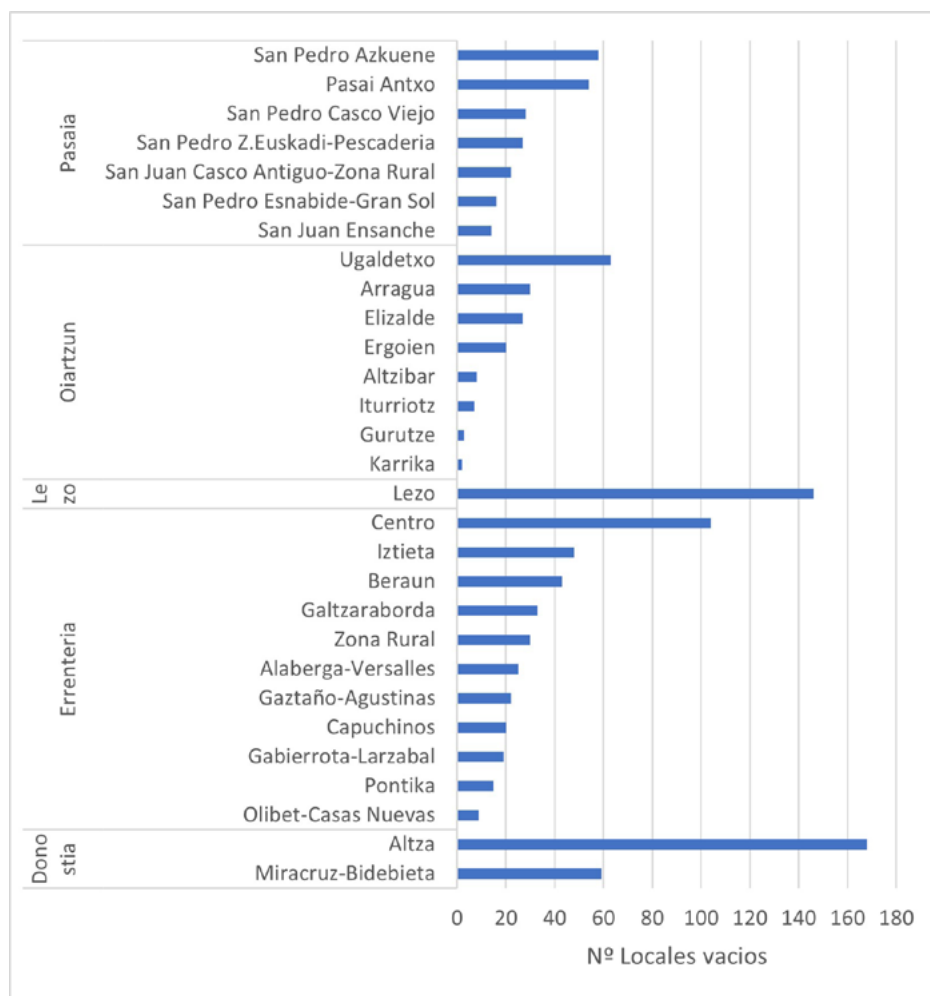
Fuente: Eustat. LurData. Estadística municipal de viviendas. Viviendas por tipo 2019.
 Nota: En 2019 las viviendas desocupadas también incluyen segundas residencias.

Gráfico 63. Viviendas desocupadas por barrios 2019



Fuente: Eustat. LurData. Estadística municipal de viviendas. Viviendas por tipo 2019.
 Nota: En 2019 las viviendas desocupadas también incluyen segundas residencias.

Gráfico 64. Locales vacíos por barrios 2018



Fuente: Eustat. Estadística municipal de viviendas. Euskal Estatistika Erakundea/Instituto Vasco de Estadística.

“La urbanización del pasaje con motivo de la construcción de viviendas sin ningún tipo de planificación y del establecimiento de industrias desde finales del siglo XIX. Es decir, es un paisaje fuertemente humanizado en los tres municipios” (E8).

“Conclusión, la gente no fue a Navalaldea, fue un fiasco. Se hacen zonas verdes, que la gente pueda andar por los techos y no hay ningún problema y aprovechar. Cuando se plantea algo aquí en La Herrera, los pabellones, si son imprescindibles, en la parte de arriba se hace una ciudad deportiva, lo que en otros municipios está funcionando, en Pasaia se cae” (E16).

“No hace falta otro puerto. Está infrautilizando el puerto en la propia comunidad. Pero porque no da más el mercado, se cierran acerías, esto es un puerto tercermundista y chatarrero, lo único que funciona son los coches” (E20).

“Ha habido un tejido que ha estado infrautilizado durante mucho tiempo, sobre todo gran parte de La Herrera, que ha transmitido una imagen muy negativa para el conjunto y que las cosas que ahora se puedan hacer probablemente se podían haber hecho hace 5 o 10 años. Y ese tiempo que ha transcurrido no ha ayudado para bien, probablemente incluso hace 10 años podía haber habido recursos que ahora no es fácil que los haya y por otro lado esa imagen de degradación no ha ayudado al conjunto del territorio a que tenga otro empuje, para decirlo de alguna manera” (E28).

Por esta razón, el Plan Territorial Parcial del área funcional de Donostialdea (Ikaur Arquitectos e Ingenieros, 2015) busca un desarrollo territorial equilibrado y sostenible, en concreto, el capítulo VIII se destina a la Ordenación del parque residencial de viviendas, que busca priorizar el aprovechamiento de los tejidos urbanos ya existentes, impulsando los procesos de reconversión y rehabilitación urbanística como alternativa a la ocupación de nuevos suelos en el horizonte 2016-2031 y se recomienda a los municipios con mayor disponibilidad de suelo, Lezo y, sobre todo, Oiartzun y Donostia, equilibren en su planificación la previsible falta de suelo para crecimiento residencial de Errenteria y sobre todo de Pasaia.

En cambio, en lo que respecta al suelo para actividades económicas se propone un incremento significativo hasta 420/470 ha del dimensionamiento del suelo para actividades económicas y logísticas a planificar en Oarsoaldea.

Planificación y previsión cuando se ejecutan las obras de urbanización o de mejora:

- Algunas zonas y calles de la ciudad están continuamente en obras. Existe falta de planificación de tal modo que cuando se abra la calle se realice una mejora integral teniendo en cuenta todas las necesidades.

“El problema es que las instalaciones ferroviarias son obsoletas, antiguas, no permiten convoyes de determinada longitud y los nuevos requisitos cada vez pasan por trenes más largos. Están haciendo unas obras en la estación Lezo-Errenteria” (E28).

“En la zona de Trintxerpe y Herrera hay que hacer algo porque hay un montón de pabellones abandonados. En Pasai Antxo, desde que se cerró la empresa de Luzuriaga, se tiraron los edificios; ahí ha habido una intervención urbanística entre espacios públicos pero todo el entramado urbano que se creó en los años 60-70 ahí está y eso no se puede cambiar, que las calles sean estrechas, que haya poca luz, que las casas son como son, como no se lleve una intervención brutal de derribar y volver a construir, cosa impensable, supongo, ejemplo de ello, que el Topo pase por entremedio de Pasaia Antxo” (E23).

“En Capuchinos, en Errenteria, y en Antxo, siguen todavía soportando la descarga de la chatarra, en las condiciones que implica a 150 metros de las viviendas, cuando hay espacios portuarios mucho más adecuados, pero eso es un ejemplo de muestra más que supone la posición y la actitud de la Autoridad Portuaria en la gestión de esos suelos públicos, porque son suelos públicos, no son los propietarios” (E29).

- Realidad social:

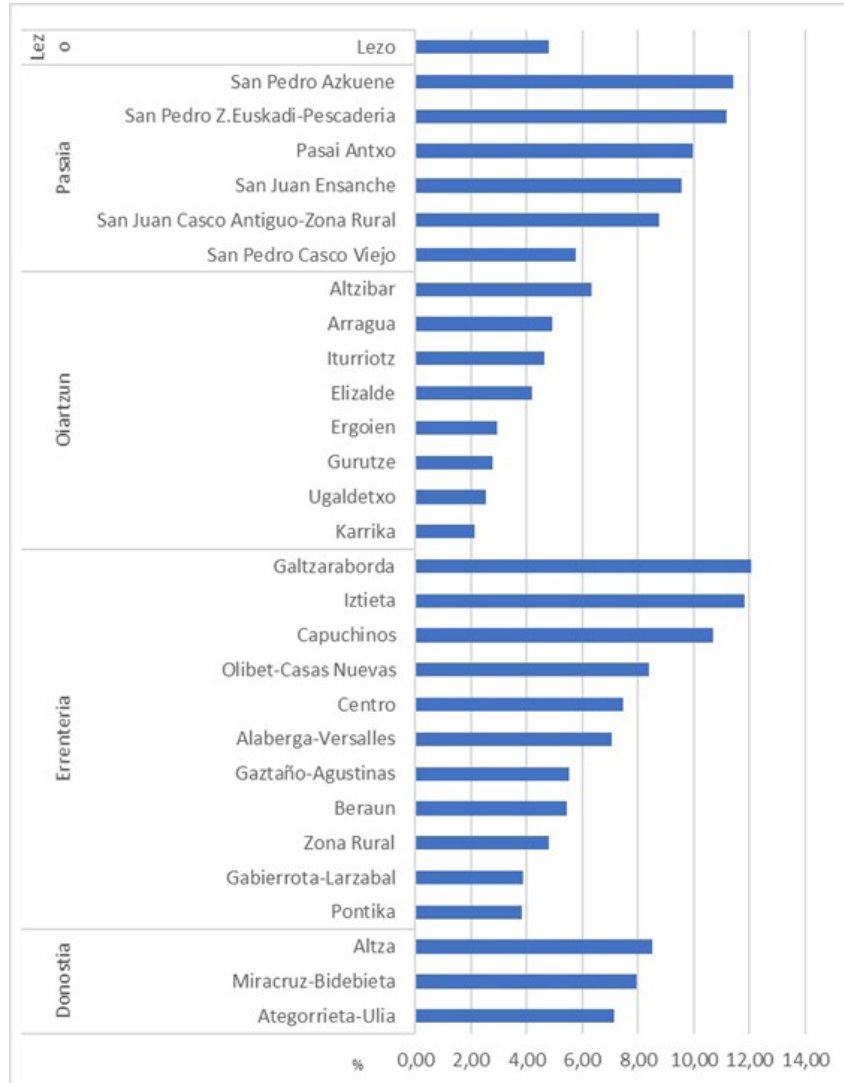
Es necesario recuperar una mirada social de la ciudad. Los municipios de la bahía están viviendo muchos cambios sociales que es preciso considerar y gestionar. Por ejemplo, como se ha podido observar en el [Mapa 14](#), sobre el Índice de Segregación Espacial Áreal (ISEA).

- El crecimiento de la ciudad ha conllevado la pérdida de diversidad poblacional en los barrios. Hay barrios con personas mayores, otros solo con jóvenes.
- La población joven vive en las afueras, en Donostia en el barrio de Altza, en P. San Pedro en la Zona de Euskadi-Pescadería, en Azkuene, en Errenteria en el barrio de Alaberga Versalles, y la zona centro de la ciudad está envejecida, como en P. Antxo, el Centro de Donostia, Miracruz-Bidebieta, en la zona centro de Errenteria, Arragua y Ugaldetxo en Oiartzun.

“En La Herrera, se realizará un proceso de desafección en las que ahora irán un centro de envejecimiento, una residencia, viviendas tuteladas, eso una vez que tengamos el plan aprobado empezará el proceso de desafección y, por lo tanto, podrán implantarse esos edificios” (E31).

- Las personas inmigrantes están concentradas en algunos barrios, [Gráfico 65](#) y zonas como los cascos antiguos de los diversos municipios, y en los barrios de Altza, Miracruz-Bidebeta, Galtzaraborda, Iztieta y Capuchinos o nuevos barrios (de viviendas de protección oficial).

Gráfico 65. Tasa de extranjería por barrios 2019



Fuente: Eustat. Estadística municipal de habitantes. Euskal Estatistika Erakundea/ Instituto Vasco de Estadística.

- Hoy en día, los municipios no pueden proveer de trabajo y de medios de vida a todos sus habitantes.
- La ciudad está a expensas del cortoplacismo político, como se ha puesto de manifiesto en las entrevistas y en la afirmación:

“Tienen diferentes intereses y diferentes visiones de lo que es un desarrollo social, un desarrollo económico, normal, sobre todo cuando tienen visiones antagónicas” (E23).

- Comercio local vs grandes superficies:

En teoría se protege al pequeño comercio. Sin embargo, la apertura de grandes hipermercados y grandes superficies es continua, a la cual nos se ha referido en los capítulos anteriores, en torno a los polígonos industriales y grandes centros comerciales como Garbera, Leroy Merlín, Mercadona, entre otros, ver [Mapa 79](#). Aparte, la ampliación de estos grandes centros comerciales genera un im-

portante impacto paisajístico. Como se puede demostrar con el indicador de empleo generado por las microempresas, [Tabla 71](#), presenta un descenso entre 2004 y 2017 principalmente con los municipios de mayor población. Es de remarcar cómo en Pasaia se ha mantenido la pequeña empresa. Por otra parte, la creación de nuevos establecimientos en los municipios de la bahía es baja [Tabla 72](#) y la densidad de establecimientos por cada mil habitantes así lo demuestra, [Tabla 73](#).

Tabla 71. Empleo generado por las microempresas, en %.

	2004	2010	2017
Donostia / San Sebastián	41,39	38,95	35,82
Errenteria	52,13	51,43	47,65
Lezo	38,34	37,97	32,56
Oiartzun	34,05	33,52	30,84
Pasaia	54,70	47,66	54,86

Fuente: Udalmap. Directorio de Actividades Económicas de Euskadi (DIRAE), Eustat.

Tabla 72. Tasa de creación de nuevos establecimientos (% habitantes)

	2004	2010	2018
Donostia / San Sebastián	9,79	7,96	8,31
Errenteria	7,16	4,63	4,87
Lezo	10,99	8,49	6,08
Oiartzun	12,70	9,22	7,29
Pasaia	7,89	5,39	5,45

Fuente: Udalmap. Padrón municipal, INE. Directorio de Actividades Económicas de Euskadi (DIRAE), Eustat.

Tabla 73. Densidad comercial minorista (% habitantes)

	2004	2010	2018
Donostia / San Sebastián	16,61	16,38	13,67
Errenteria	12,23	12,60	10,23
Lezo	7,61	6,32	5,42
Oiartzun	13,32	13,43	12,64
Pasaia	12,55	11,97	9,29

Fuente: Udalmap. Padrón municipal, INE. Directorio de Actividades Económicas de Euskadi (DIRAE), Eustat.

Mapa 24. Folleto de la oferta de la actividad física y deportiva en Oarsoaldea



Fuente: Ayuntamiento de Pasaia.

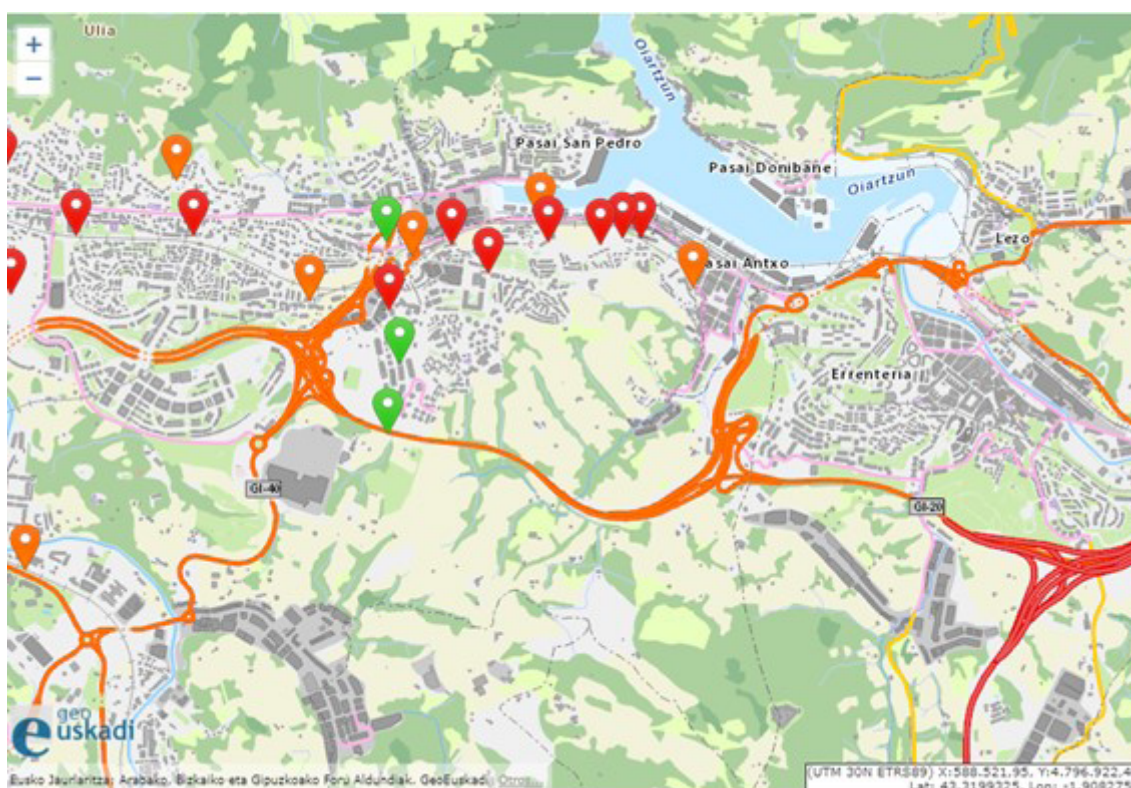
- Equipamientos y servicios:

Muy buena red de centros cívicos y equipamientos deportivos, ver [Mapa 24](#), aportan valor a la vida comunitaria de la ciudad, como se puede observar en el documento que recoge las diversas opciones y ofertas existentes en la comarca para la práctica de la actividad física y deportiva, para dar a conocer a la ciudadanía de cada municipio toda las ofertas y opciones a nivel comarcal.

- Hay muchos puntos negros en la ciudad, y están relacionados con el urbanismo que se ha realizado o la falta de iluminación de algunos parques y zonas vedes, que están recogidos en el documento Diagnostico Participativo de Puntos Oscuros de Oarsoaldea (Ayuntamiento de Lezo y Fondo Formación Euskadi, 2015). Asimismo, en Altza una serie de puntos críticos han sido detectados en noviembre del año 2018, en el segundo paseo

feminista organizado por los colectivos Plazandreok y Altzako Kulero Moreak, apoyado desde el Foro Mujer y Ciudad de Donostia. En estos paseos se incorpora la perspectiva feminista a las zonas de Altza que se visitan, como también se ha realizado un mapa de puntos críticos 2015-2017, [Mapa 25](#), en donde la mayoría de los puntos están relacionados al propio diseño de la calle, por ser pasos subterráneos, escaleras estrechas o lugares poco transitados, como el Bolatoki (juego de bolos), subestaciones eléctricas en medio del barrio o calzadas que unen barrios altos como Oleta. Como solución de mejora se colocan espejos, la mejora en el mantenimiento y poda de árboles o la iluminación nocturna como también un seguimiento de la Guardia Municipal.

Mapa 25. Puntos críticos del ayuntamiento de Donostia



Fuente: Visor del ayuntamiento de Donostia.

<https://www.donostia.eus/app/berdintasuna/PuntuKritiko.nsf/fwLugares?ReadForm&idioma=cas&i-d=A374066376363> consultada el 12/01/2022.

- Actividad económica:

En la zona rural, se trata de gestionar un Fondo de suelo agrario²⁶², instrumento fundamental para proteger y evitar la pérdida de superficie agraria útil, favoreciendo la puesta en marcha de nuevas explotaciones agrarias, y es la Diputación Foral de Gipuzkoa la institución pública que se encarga de su gestión y administración.

262 <https://www.gipuzkoa.eus/es/web/landagarapena/fondo-de-suelo-agrario> consultada el 12/01/2022.

Generar redes de colaboración entre empresas, funcionarios públicos y que toman decisiones, políticos.

Abordar los problemas institucionales y el conflicto.

Maximizar el potencial allí donde esté, desde una perspectiva económica pero también desde una perspectiva social y política.

Generar políticas más efectivas desde el territorio. Centrados en nuestras capacidades a desarrollar, impulsando los clústeres.

Colaboración entre empresas y ecosistemas industriales. Reinventarse y buscar relaciones con sectores dominantes generadores de conocimiento más aplicado. Poniendo el acento en la investigación y la empresa. Si no hay movilidad entre sectores, que se facilite un aprendizaje continuo, generar competitividad y que es bienestar para todos (*Informe de Competitividad del País Vasco 2021, 2021*).

- Transporte y movilidad:

En los diversos municipios se apuesta por la bicicleta; como, por ejemplo, se aprobó en 2016 el Plan de Movilidad Peatonal y ciclista de Errenteria²⁶³, con una vigencia hasta 2025, a su vez, pretende diseñar un programa de implantación del uso de la bicicleta.

Otras cuestiones señaladas como la integración de políticas de igualdad de género, se observan en el documento *Género y Planeamiento municipal en el Centro Histórico de Errenteria*; en la ordenación territorial y urbanística, en las cuales el País vasco ha sido pionero y ha creado una línea de financiación a los Ayuntamientos; así, se trata de promover un territorio sostenible, inclusivo, vivo, inteligente, equilibrado, interrelacionado y participativo (Leturiondo-Aranzamendi, 2020).

Por lo tanto, si queremos desarrollar procesos de urbanismo colaborativo, nos tenemos que armar de metodologías y herramientas que garanticen la implicación social en la toma de decisiones, así como que permitan vincular la perspectiva ciudadana con nuestras capacidades técnicas para el análisis y diseño urbanos. Y es que solamente desde la combinación entre la visión técnica del urbanismo y la participación ciudadana podremos lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean más inclusivos, justos y ecológicos. Escuchar y transformar la ciudad (Paisaje Transversal, 2018) plantea metodologías de innovación urbanas, propuestas desde el diseño colaborativo y desde una visión ecológica necesaria para afrontar los retos actuales.

Los conceptos de gestión adaptativa y resiliencia resultan aquí interesantes, pues permiten pensar el proceso de transformación urbana no como un hecho puntual, sino como un proceso a lo largo

263 <http://ingurumena.errenteria.eus/es/tematica-ambiental/movilidad-sostenible/160-plan-de-movilidad-ciclista-y-peatonal-de-errenteria> consultada el 12/01/2022.

del tiempo, a través del cual vamos alcanzando unos objetivos y revisando e incorporando otros.

Es importante un diseño colaborativo en donde la gestión de los espacios y equipamientos públicos pasa por la implicación de todos los colectivos vecinales, como lo hizo en su momento Aldo van Eyck, prestando atención al sentido del lugar y a las relaciones con el entorno, y poniendo a las personas en el centro del diseño.

Desde este planteamiento, entendemos que el diseño de los espacios públicos pasa necesariamente por incluir la perspectiva de aquellas personas que hacen usos de dichos espacios. La participación de la ciudadanía, los profesionales, los agentes públicos y privados constituye una fuente de información esencial para garantizar un diseño de calidad y, en última instancia, el éxito del proyecto; al mismo tiempo lo enriquece, ya que ofrece un análisis más cercano y cualitativo del espacio, lo cual permite conectar intereses comunes, detectar problemáticas o propuestas que, de modo aislado, como profesionales, podrían obviarse; y en última instancia, supone una oportunidad para alcanzar un mayor nivel de compromiso con la transformación de nuestras ciudades y con la mejora de nuestra vida cotidiana (Paisaje Transversal, 2018, p. 30).

Se comenzó a hablar en Europa de regeneración urbana integrada²⁶⁴, la cual realizó una apuesta desde hace años como estrategia central de las políticas urbanas a través de diversos documentos (La Carta de Aalborg, 1994, la Carta de Leipzig sobre Ciudades Europeas Sostenibles, 2007; Declaración de Toledo, 2010) y, especialmente, a través de las iniciativas comunitarias URBAN I y II, y las posteriores Iniciativas Urbanas y Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado. La regeneración urbana se concibe como un proceso planificado en el que confluyen políticas integradas en áreas menos favorecidas por el desarrollo urbano, con el objetivo de desarrollar plenamente y equilibrar las estructuras sociales, productivas y urbanas, e impulsar una mayor sostenibilidad ambiental. Los procesos de regeneración urbana requieren:

- La intervención sobre áreas urbanas concretas, principalmente aquellas más degradadas, desfavorecidas o vulnerables. Este tipo de intervención suele resultar más fructífero que la intervención en sujetos y objetos de forma aislada (vivienda a vivienda, o edificio a edificio, por ejemplo), ver [Ilustración 174](#).
- La aplicación de políticas integradas multidimensionales y que superen el tradicional enfoque sectorial, con marcos de gestión adecuados, coordinadas espacial y temporalmente y que permitan aprovechar los efectos sinérgicos y multiplicadores, o que al menos eviten aquellos contradictorios entre sí, y que permitan la articulación de un proyecto ciudadano inclusivo, de coexistencia y convivencia (Hernández Aja y Rodríguez Suárez, 2017, p. 11).

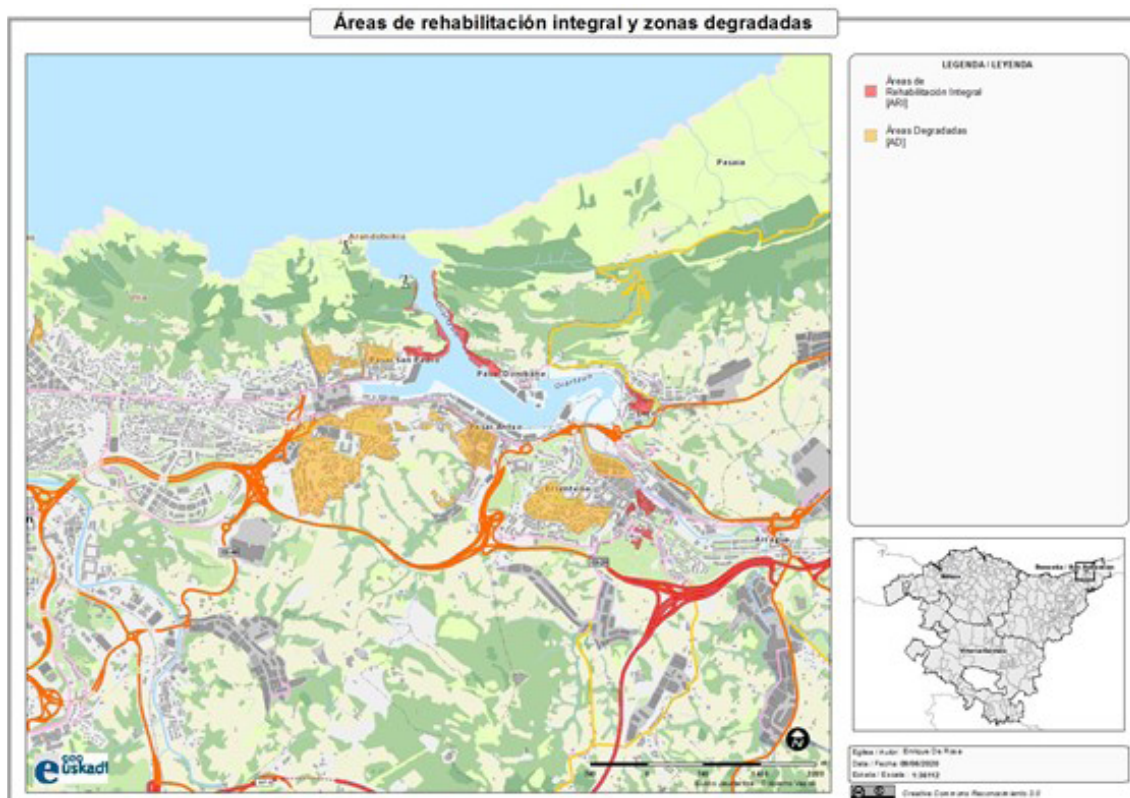
264 Estudio a nivel europeo: https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/C0DA6769-76CB-4F02-8937-F5CA-F2CCD016/111525/3_survey_on_integrated.pdf consultada el 12/01/2022.

Ilustración 174. Casco histórico de Donibane

Fuente: Elaboración propia.

Durante los años noventa, muchas ciudades emprendieron grandes proyectos de reforma urbana y de transformación de su economía que generaron modelos de crecimiento económico y poblacional. Las Áreas de Rehabilitación Integral (ARI), que se consolidaron a través de los sucesivos planes estatales de vivienda, sientan las bases de las políticas de rehabilitación urbana, que abarcan ahora tanto los centros históricos como los barrios de las periferias urbanas y en nuestro caso se observa en Pasaia, [Mapa 26](#) con la delimitación propuesta en el Plan Especial de Rehabilitación de los cascos antiguos de San Pedro y Donibane en Pasaia (1990), el Casco histórico de Errenteria (1999) y Elizalde en Oiartzun. Asimismo, se delimitan las Áreas Residenciales Degradadas (ARD), en los barrios de Trintxer-Azkuene, Antxo-Iparra y Pablo Enea en Pasaia; Galtzaraborda, Iztieta y Gaztaño en Errenteria. Otras Áreas pendientes o en vías de calificación son el Casco histórico de Lezo y Legarreko Malda en Oiartzun. Por otra parte, es de destacar que los municipios de Pasaia (Antxo, Andonaegui, Poblado de F. Franco, Pablo Enea, Trintxerpe y Lezo (Altamira y Perrene) son catalogados como de vulnerabilidad muy alta, por ser municipios con importante desarrollo industrial y altos índices de inmigración, un crecimiento acelerado de los municipios y de bajas calidades constructivas y presentan zonas compactas de núcleos urbanos además de zonas de menor densidad más diseminadas (Tecnalia, 2011, pp. 43-48).

Mapa 26. Áreas de rehabilitación integral y zonas degradadas según el planeamiento territorial.



Fuente: Elaboración propia a partir de Visor geoeskadi.

“Esta línea de trabajo, que podríamos definir como marco de ayudas a la rehabilitación, es la que se ha venido siguiendo en Oarsoaldea, con la declaración de áreas de especial valor arquitectónico, histórico-artístico y cultural. Lezo, que, habiendo realizado ya un esfuerzo muy importante en la rehabilitación de sus calles, plazas y parques, da un paso más para que también los habitantes del casco tengan el máximo respaldo de las ayudas existentes para las obras de rehabilitación que afronten en sus edificios o viviendas y conseguir la rehabilitación integral del casco histórico” Así lo informaron el alcalde de este municipio, Haritz Salaberria, y el presidente de la Agencia de Desarrollo Comarcal Oarsoaldea y concejal del Ayuntamiento de Pasaia, Ander Poza, junto a Xabier Sánchez, responsable del Servicio de Rehabilitación comarcal²⁶⁵.

Por medio del Plan Especial del Casco Histórico (PERCH) de Rehabilitación, se han procedido a derribos de edificación para la rehabilitación de espacios públicos, principalmente en el Casco Histórico, declarado como Área de Rehabilitación integrada (1999), la protección de bienes culturales como pueden ser ermitas o iglesias y zonas arqueológicas o conjuntos monumentales (como el Camino de Santiago), [Ilustración 175](#) o actuaciones al generar el desdoblamiento de la traza ferroviaria de Euskotren.

265 <https://www.diariovasco.com/v/20110504/pasaia-errenteria/declaracion-zona-permite-lezoarras-20110504.html> consultada el 12/01/2022.

Ilustración 175. Camino de Santiago por Ulía y acueducto



Fuente. Elaboración propia.

En Lezo por medio del Plan Especial de Rehabilitación del Casco Histórico de Lezo (2005) se procedió a una mejora de las condiciones de uso y habitabilidad del casco; en particular se procederá a la integración y recuperación de Markesane Zuhaistia (para lo que se potenciarán sus valores naturalísticos, paisajísticos y ambientales), así como de Goiko Plaza y Gurutze Santuaren Plaza, entendidos todos ellos como espacios urbanos representativos de la población. También se hacen mejoras de accesibilidad y movilidad.

En cuanto a Pasaia, muy pocos son los edificios históricos anteriores a 1930, como tuvimos ocasión de ver en el apartado de la vivienda del capítulo tercero; por el contrario buena parte de los edificios modernos no solo carecen de cualidades formales sino que también poseen deficiencias internas, con viviendas sin adecuadas condiciones de habitabilidad, por haberse construido en épocas con unos esquemas especulativos. En cuanto a las plazas de Santiago y en San Pedro, las plazas de Herriko y Morales Oliver, el entorno del frontón y la plaza del embarcadero, por su singularidad han sido rehabilitadas, y tienen como característica, la conversión en espacio público peatonal con la supresión de los vehículos. La adecuación de los paseos a Puntas, que prolongan la estructura lineal de los cascos históricos o el antiguo camino de Fuenterrabía a media ladera entre los edificios de la calle Donibane para mejorar las condiciones de seguridad y también para favorecer el disfrute de los paisajes que se divisan. La reconversión del antiguo Palacio Arizabalo en sede del Ayuntamiento.

En Oiartzun, se busca impulsar el alquiler de vivienda vacía.

La política de rehabilitación pretende frenar la despoblación y la segregación residencial, al tiempo que pone el acento sobre la conservación del entorno y la recuperación del parque residencial de los barrios antiguos, abandonado y despreciado durante muchos años y adquiere una dimen-

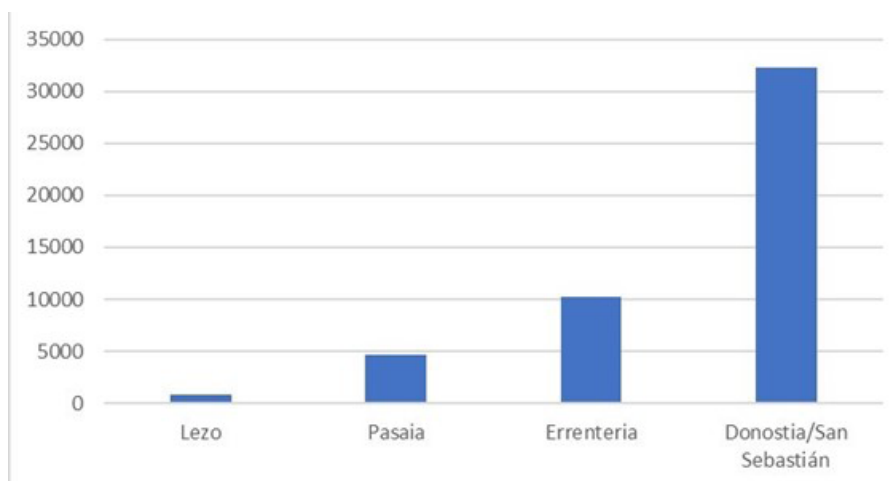
sión simbólica, política, ideológica y cultural, al interesarse por el mantenimiento del patrimonio arquitectónico como asunto de todos y no solo de unas élites o de unos cuantos. Además, la complejidad social de estas intervenciones, la variedad de intereses afectados y su elevado coste económico, hacen completamente necesario el diálogo y la colaboración entre los poderes públicos, vecinos y propietarios de las zonas afectadas (Zárate Martín, 2012a, p. 198).

La globalización, actuó como estímulo para que llegaran a las ciudades inversiones en los sectores más competitivos, afectando en ocasiones de forma indirecta y negativa a ciudadanos desfavorecidos. Un ejemplo lo constituye el capital financiero, que, penetrando en la ciudad, presiona para la transformación de barrios céntricos con viviendas de bajo coste en barrios gentrificados con desarrollos inmobiliarios y mercados especulativos de la vivienda. A estos dos procesos, se han añadido otros dos: la flexibilización del mercado de trabajo, que genera un mercado laboral inestable con nuevo empleo mal remunerado y aumento de trabajadores pobres, y la reestructuración del Estado, acompañada por la privatización de los servicios públicos, lo que genera nuevas dinámicas de exclusión y privación (García y Vicari Haddock, 2016, pp. 393-395). En los años previos a la crisis financiera de 2007, si bien se redujo la pobreza, esta no se eliminó. Al mismo tiempo, se registraron aumentos de la desigualdad social en las ciudades al dispararse la distancia entre las rentas bajas y las rentas altas, que crecieron desmesuradamente en los años previos a la crisis.

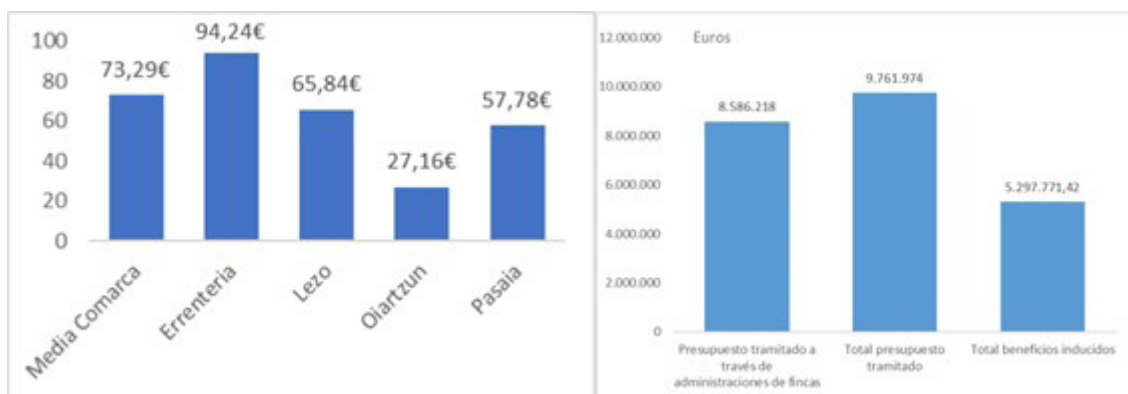
Sin embargo, después de más de cuarenta años de políticas de conservación, los resultados de la rehabilitación son desiguales; se sitúa por debajo de las previsiones en la mayoría de los casos con vistas a asegurar la perdurabilidad del patrimonio histórico artístico y a mantener la antigua mezcla social y funcional. La mayoría de los centros históricos han perdido excesiva población, los procesos de recuperación residencial benefician básicamente a los sectores de mayor calidad ambiental, el deterioro material y la degradación social de las zonas tradicionalmente de peor calidad ha aumentado y la terciarización es cada vez mayor, a pesar de observarse también una tendencia general a desplazar muchas de estas actividades a los nuevos centros direccionales de la periferia.

En nuestro caso, se hace patente la necesidad de intervención en el barrio obrero de Trintxerpe-puerto, principalmente en temas como el aislamiento térmico, arreglos de tejados, aportando valor añadido al confort y la estética de los edificios o la accesibilidad; no obstante, en los últimos años se ha observado un cambio importante puesto que se han colocado elementos mecánicos, rampas, barandillas, ascensores, etc. Al respecto se puede tener en cuenta el número de ayudas para rehabilitación en consonancia con el tamaño del municipio²⁶⁶. Por otra parte, existe un impacto económico de las actuaciones de rehabilitación como se puede observar en el siguiente [Gráfico 66](#) y [Gráfico 67](#).

266 A nivel de la CAPV, existe un Diagnóstico de las necesidades de intervención en la renovación del parque edificado de la CAPV (Tecnalia, 2011).

Gráfico 66. N.º de ayudas para rehabilitación 2020.

Fuente: Visor de Geoeskadi.

Gráfico 67. Beneficios inducidos por cada habitante 2018

Fuente: Memoria Anual de Oarsoaldea 2018 (Oarsoaldea, 2018b).

Por lo tanto, no hay que perder de vista el importante impacto económico generado por estas políticas de subvenciones, puesto que, a través del apoyo de las actividades de rehabilitación, el Departamento de Vivienda de Gobierno Vasco actúa como motor económico tractor de actividades de construcción, pero además de este efecto directo, es preciso tener en cuenta el efecto indirecto generado, esto es, el derivado de los consumos intermedios que tienen lugar como consecuencia del incremento de la demanda final y que se visualiza en el total de beneficios inducidos (Observatorio Vasco de la Vivienda, 2019). Por otra parte, también el documento síntesis de las actuaciones desarrolladas por la Diputación, comenta que las actuaciones desarrolladas son acciones puntuales vinculadas con proyectos de desarrollo comarcal y son la base sobre la que se construye la regeneración y, en este caso, supone unas inversiones que han dado empleo a 111 personas en Pasaialdea, principalmente del sector de la construcción, pero además tiene efectos positivos sobre otros aspectos vinculados a la calidad de vida de las personas residentes (Diputación Foral de Gipuzkoa, 2019, p. 6).

Con sus aciertos y errores, estas iniciativas han estado ayudando a fijar un modelo de intervención en la ciudad construida basada en tres principios esenciales: la sostenibilidad, entendiendo que las ciudades han de constituir un actor esencial a la hora de afrontar los retos globales vinculados a los efectos del cambio climático; la integralidad, promoviendo un enfoque transdisciplinar que incorpore medidas orientadas al desarrollo económico, la integración social y la mejora ambiental de los entornos urbanos; y por último, pero no menos importante, un enfoque participativo fundamentado en la implicación de los agentes locales, ciudadanía y agrupaciones en los procesos de toma de decisión y en las transformaciones por desarrollar (Paisaje Transversal, 2018). Estas medidas también se tienen en cuenta en el Marco estratégico y modelo territorial y urbano de la Agenda Urbana Española 2019.

Las reivindicaciones ciudadanas y los movimientos asociativos para intervenir en estos barrios (Herrera Herrira, Proisa, etc.) se hacen escuchar; piden dotarlos de unas condiciones mínimas de habitabilidad respecto al tamaño de las viviendas, un mayor confort e imagen, suplir la carencia de ascensores u otras infraestructuras, o que los camiones pasen por medio de la ciudad, [Ilustración 176](#).

Ilustración 176. Intersección puerto-ciudad



Fuente: Elaboración propia.

Claves: Entendida la Bahía de Pasaia, como el conjunto de municipios alrededor de la lámina de agua, no se trata de una nueva entidad jurídico-territorial, con competencias propias distintas de las corporaciones locales, sino de un marco territorial en el que los hábitats exigen que las administraciones que intervienen coordinen sus actuaciones con una estrategia consensuada, que tienda prioritariamente al desarrollo socioeconómico y territorial (Morquecho Ibáñez, 1999, p. 260). El ámbito supralocal ofrece, en efecto, un espacio muy privilegiado para la acción participativa, voluntaria y gradual. En consecuencia, la comarca es el marco territorial adecuado para un conjunto de acciones, entre las que se pueden destacar:

- la coordinación administrativa,
- la coordinación de las inversiones en el territorio,
- la búsqueda de ventajas competitivas y la capacidad de innovación para competir en un mercado abierto,
- la creación de organizaciones intermedias de dinamización interna,
- la implantación de un modelo de desarrollo sostenido es decir, que establezca un equilibrio básico entre el proceso productivo y el medio ambiente, entendiendo este como un recurso básico para el desarrollo,
- la puesta en marcha de un modelo de desarrollo local descentralizado, capaz de detectar e impulsar las alternativas posibles al modelo económico tradicional,
- la corrección de los desequilibrios existentes entre el área industrial, los municipios dormitorio, las redes de equipamientos y los suburbios degradados,
- la fijación de la población, para contrapesar el modelo de concentración actual y paliar, en lo posible, las consecuencias de los movimientos demográficos vascos,
- el acercamiento a la población de los servicios que los estándares de calidad de vida de nuestro contexto demandan, los de la propia administración y las nuevas tecnologías para el desarrollo económico.

El objetivo fundamental de la intervención global sobre entornos territorialmente en declive consiste en facilitar la comprensión de la pluralidad de relaciones y actores que interactúan sobre una misma área, así como identificar eventuales mejoras en la gestión de las políticas sociales. Una de estas mejoras suele venir condicionada por la aplicación de herramientas avanzadas de planificación, gestión y evaluación²⁶⁷.

Por otra parte, entender el puerto como una herramienta. Hasta los años 90, los puertos eran equipamientos, herramientas de logística y transporte cuyos componentes eran las grúas. A partir de los 90 los puertos se transforman en territorios económicos, los nodos de valorización cambian; antes eran mercancías ahora son instrumentos de logística, territorial y patrimonial. Ahora se alquilan. Hoy no son herramientas, son territorios económicos con vistas al mar y un elemento clave entre la ciudad y el mar.

El devenir del modelo portuario queda en la especialización y el tráfico a la carta. La demanda de un actor y el puerto que se adapta. Hoy existe una diferencia entre la eficacia y la eficiencia. La eficacia es la capacidad de contestar a una demanda. La eficiencia es generar performance económica y financiera en sus actividades. Lo que se denomina superestructura (grúas, redes)

²⁶⁷ Muchas entidades que trabajan en este ámbito han comenzado ya a incorporar indicadores sintéticos de revitalización, destinados a evaluar las variables estratégicas del proceso de recuperación de los tejidos social, económico y cultural (principalmente capital humano, internacionalización, desarrollo sostenible, cultura humanística, cultura tecnológica y sociedad de la información).

forma parte de la eficacia, es la capacidad de realizar un efecto deseado, esperado o anhelado. En cambio, eficiencia es la capacidad de lograr ese efecto en cuestión con el mínimo de recursos posibles o en el menor tiempo posible (por medio de la informática y la optimización, rapidez, fiabilidad, disminución de los recursos humanos que necesita la operación).

Ilustración 177. Muelles posteriores a la destrucción de Iberdrola a la espera de inversiones privadas.



Fuente: Elaboración propia.

Hacen falta nuevos instrumentos ágiles y eficaces, capaces de dar respuesta integrada a los retos ambientales, económicos y sociales y estructurarlos a través de nuevos modelos de gobernabilidad que permitan definir y dar seguimiento a unos objetivos a largo plazo. Por medio de una optimización patrimonial: Los baldíos no sirven más, en cambio, pueden ser eficientes, generando una riqueza financiera al puerto. A menudo el desarrollo urbano, ha tratado de realizar esta función a través del planeamiento general, pero los instrumentos existentes han dado claras muestras de incapacidad para afrontar la complejidad de los retos urbanos y, sobre todo, para prever la evolución futura. Unos procedimientos excesivamente rígidos y unos plazos de elaboración que hacen que, en muchas ocasiones y en momentos de cambio, los planes queden obsoletos antes incluso de su aprobación.

3. Paisaje o naturaleza como proyecto global compartido para la puesta en valor del paisaje cultural de la bahía y su regeneración urbana

Desde la segunda mitad del siglo XX, existen numerosos estudios que se esfuerzan en dotar al análisis del paisaje de mayor objetividad, entendida esta como “Ciencia del paisaje”, adquiriendo cada vez más los rasgos del modelo científico abstracto, (paisaje-objeto) que se aleja progresivamente de la dimensión sensible (paisaje-sujeto) o cultural. No obstante, una contradicción se oculta en el centro mismo de la noción, que es a la vez objeto de la realidad espacial y sujeto de la percepción. Esta dualidad va a dar lugar, en el siglo XX, a continuas discusiones entre los geógrafos sobre su definición, sobre la morfología de su estructura y sobre sus métodos de estudio. En las últimas décadas del siglo XX, se intenta aproximar el paisaje-objeto al paisaje-sujeto (Frolova y Bertrand, 2006, p. 261) llegando al significado del concepto entendido en el Convenio Europeo del Paisaje (2000), que lo define como “cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos”, empleando diferentes esquemas metodológicos, variables y escalas.

El interés no ha sido meramente científico, sino también artístico, ha estimulado a pintores, especialmente en los tiempos modernos. La sensibilidad perceptiva que despiertan las formas y los colores, así como también la variabilidad temporal, llena de matices, de sus elementos naturales (estaciones del año y períodos a lo largo del día) no han quedado desapercibidas para el mundo del arte, ver [Mapa 63](#).

En un mundo dominado por la globalización, los paisajes culturales dan seguridad emocional a la sociedad por el excepcional valor que presentan, la acumulación de monumentos, las referencias literarias, las imágenes plásticas y la especial belleza de los lugares con características arquitectónicas o significado de interés cultural. Por esa razón, las imágenes como dispositivos adicionales de análisis en la producción de conocimiento científico se han vuelto imprescindibles: como una herramienta de registro de observaciones, una representación de hipótesis y teorías, como instrumentos de razonamiento o como visualización de resultados (Zárate Martín, 1992, p. 43). El artículo 1º de las “Directrices para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural” de 1992, define a su vez los paisajes culturales “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 asocia un elemento natural a un hecho religioso, artístico o cultural”, en todos los casos, los paisajes culturales son el resultado de las interrelaciones múltiples que se tejen entre naturaleza, cultura y sociedad (Zárate Martín, 2011, p. 176).

El concepto contiene, intrínsecamente, una componente visual. En primera instancia tiene una dimensión perceptiva (González Bernáldez, 1981), la descripción de lo que se ve, integrado por un conjunto de fenómenos naturales y culturales que se dan en una extensión de terreno. La visión directa sobre el terreno, desde un plano horizontal y panorámico o puntual, aporta unas notas de generalidad, en unos casos, y de detalle, en otros, de una situación momentánea y actual. En relación con este último aspecto, se hace alusión a los elementos visuales que lo definen: la vegetación, el relieve, el agua, los cultivos y la arquitectura ligada a la vivienda rural (en pueblos o en casas aisladas) o en un paisaje portuario, barcos, grúas, muelles y sus elementos auxiliares, que pueden ser anexos o aislados, como también la intervención desde la perspectiva de la planificación, ordenación, la protección, la gestión y, finalmente, la proyección.

Forman parte, además, saberes más técnicos, con una finalidad clara de intervención y de evaluación de impactos sobre los “valores visuales” del paisaje; que entiende lo visual como un conjunto de rasgos morfológicos objetivables que le da un carácter, son visibles desde un determinado punto (la cuenca visual) y además son valorables en términos de su propia caracterización morfológica y de su “fragilidad” ante intervenciones externas o procesos endógenos de los propios componentes paisajísticos.

Se orienta a objetivar las escenas paisajísticas en términos de formas, líneas, texturas y colores, y a medir su “fragilidad”; es decir, “la capacidad de absorción visual del territorio”, a saber, la mayor o menor “aptitud para admitir cambios sin notable quebranto de los aspectos visuales” (Mata Olmo, 2002, p. 38). Por otro lado, a partir de los aspectos no visibles, se atenderá a otras cuestiones de detalle, de relación, coyunturales y otras, cuya manifestación visual sobre el espacio es menos aparente o requiere un conocimiento mucho más elaborado de la realidad. Los aspectos para tratar serán variados: físicos, demográficos, económicos, políticos, sociales, culturales, etc. Según Calvo Iglesias et al. (2001) el análisis se realiza a tres niveles:

- Análisis visual: estudio del paisaje perceptual y de las pautas de visibilidad
- Análisis espacial: estudio del hábitat natural y del espacio urbanizado
- Análisis de condicionantes antrópicos y físicos: la influencia humana, el patrimonio cultural, las viviendas y planificación urbanística y el medio físico

Una propuesta sería, repensar los itinerarios, las zonas de encuentro y las actividades de descanso, ocio y juego inclusivas. Aumentando la biodiversidad, trabajando con el agua y el valor de la naturaleza local y el paisaje. Desde otro ángulo, como espacio de identidad e histórico, rehabilitando el patrimonio existente, repensando los iconos y el diseño singular, así como el equipamiento y las actividades culturales. Proponemos una metodología adoptada por George Bertrand, basada en el concepto de paisaje-territorio y el de sistema paisajístico territorializado (SPT), adaptado a los interrogantes del medio ambiente y la ordenación territorial (G. Bertrand, 2008, pp. 19-26) entendiendo las interrelaciones entre lo físico y humano para poder describir el paisaje que observamos.

La Bahía de Pasaia y el río Oiartzun a lo largo de su recorrido han sido testigo de la dinámica del paisaje por parte de la población y lo justifico por medio de “Explicar el desarrollo industrial desde el río”. Entender el eje fluvial como aglutinador de iniciativas dispersas sobre el territorio. Se toma como unidad de análisis la cuenca del Oiartzun y su desembocadura en la bahía, por medio de 8 secciones o unidades de paisaje (UP), y se aborda en 8 episodios que se puedan explicar geográfica e históricamente. Mi objetivo ha sido poder definir una estructura interpretativa y articular las iniciativas para consolidarlas; en este caso lo más importante es hacer referencia a cómo desde la geología se explica el paisaje y, a partir de ello, surgen las distintas actividades industriales, el puerto o la minería, que han sido pequeñas o medianas como cualquier lugar en el mundo, pero lo singular es poder resaltar su importancia dentro del Arco Atlántico.

Así por medio de la descripción de un itinerario cultural, cuyos ejes son:

1. La minería, las minas de Arditurri (Oiartzun), explotadas desde la época de los romanos hasta el siglo XX, cuando la Real Compañía Asturiana de Minas, con Fábrica en Lezo, aumenta su explotación.
2. La construcción naval: Errenteria, Lezo, San Juan y la Construcción naval. La deforestación de Jaizkibel, Viveros en Oiartzun y Errenteria, hasta el proyecto actual de ALBAOLA: factoría del Patrimonio Marítimo Vasco.
3. Los míticos balleneros con base en San Pedro. El comercio internacional atlántico en el que se inserta Pasaia hasta finales del XVI.
4. La Compañía Guipuzcoana de Caracas y el comercio ultramarino en el siglo XVIII. La bahía como base de sus actividades.
5. El puerto industrial desde 1860. Con la llegada del Ferrocarril. Actividades pesadas: Asturiana de Minas, Petróleos, Viuda de Londaiz, Fundiciones en Molinao, etc. Un mundo del pasado.
6. El puerto pesquero tras la aplicación del vapor a la pesca y el surgimiento de Trintxerpe y el agotamiento de las pesquerías que provocó la crisis de los 70 en el siglo XX.
7. El problema de las barreras y de los cierres de espacios por las funciones portuarias, incompatibilidad con un desarrollo a futuro: Ancho, La Herrera, Altza.
8. La apertura de esas barreras de la mano de un nuevo urbanismo integrador y de las nuevas necesidades ciudadanas, económicas, de ocio y medio ambiente.

Cuestiones que he abordado en estas 8 unidades del paisaje a las que me refiero; lo he estudiado, lo he interiorizado al área para entender cuál fue el punto de inflexión del cambio y la decadencia del complejo portuario y de la sociedad que lo asiste y ahora concluyo que estas serían a modo de temas o etapas del Itinerario que cuentan su influencia sobre el paisaje, y que vienen a justificar la difusión del valor del paisaje del A. F. de Donostialdea, [Mapa 76](#), como vehículo para su conser-

vación y mejora, y como motor de desarrollo económico, que facilita a la ciudadanía el acceso y disfrute del paisaje, art. 4 y 5 de las determinaciones de carácter general para el conjunto del Área Funcional (Departamento de Medioambiente, planificación territorial y vivienda, 2019, pp. 16-19).

3.1. La calidad y fragilidad del paisaje, cuestión previa para la mejora del paisaje²⁶⁸

Se ha hablado hasta ahora de varios indicadores para realizar un análisis y evaluación del paisaje en torno a la Bahía de Pasaia. En este punto tendremos especial incidencia desde un punto de vista objetivo. Para ello, se recurre al uso de *Arc Gis 10* como herramienta para la consulta, edición y análisis espacial. En parte, se trata de una revisión o aplicación de métodos ya existentes como MCE (Evaluación Multicriterio) y la suma lineal ponderada. Como aportación, se destaca la importancia del patrimonio cultural como una variable a utilizar que justifica la calificación de ciertos entornos urbanos como “paisajes culturales”. Este estudio de caso nos ha permitido determinar el valor de calidad intrínseca, el valor de calidad extrínseca y la fragilidad paisajística patrimonial del mismo mediante la aplicación de una metodología de análisis objetiva, debido a la ambivalencia del concepto en cuestión, que es estudiado con diferentes enfoques, artístico, estético, ecológico o cultural. Consiste en ahondar, por medio del análisis geográfico, ahondar en el desarrollo de metodologías de evaluación del paisaje que permitan integrar la calidad y fragilidad mediante un Sistema de Información Geográfica (SIG).

El enfoque que estudiaremos es por medio de la suma lineal ponderada, enriquecido con la inclusión de la variable patrimonio como elemento para definir la calidad del paisaje. Este modelo tiene un interés en sí mismo, ya que permite introducir múltiples variables. Metodología que se ha utilizado en las consideraciones del paisaje, en estudios de impacto ambiental y en el contexto de la Ordenación del Territorio.

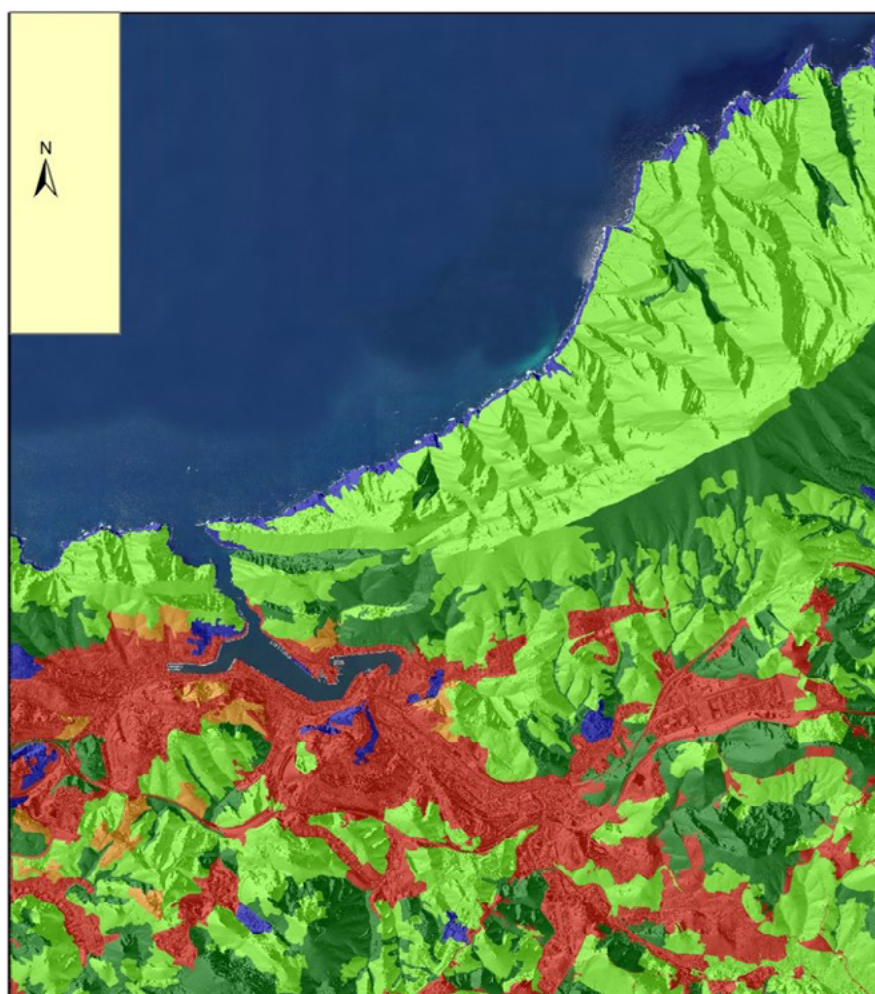
El propósito es estimar la calidad y fragilidad visual mediante un SIG, permitiendo realizar un análisis y evaluación relacionado con la elaboración de la cartografía del paisaje, de gran interés en el contexto de la Convención Europea del Paisaje (Naciones Unidas, 2015) y como herramienta de ayuda en la planificación de forma general. A su vez, sirve para integrar esta valoración en procesos como la planificación física y Ordenación del Territorio. Para ellos se intenta evitar la subjetividad propia de un concepto tan abstracto. En este trabajo se incorporan las cuencas visuales ponderadas para ganar objetividad en el análisis de calidad.

268 Trabajo revisado por pares y publicado en Actas de congreso Aplicaciones de las Tecnologías de la Información Geográfica (TIG) para el desarrollo económico sostenible. XVII Congreso Nacional de Tecnologías de Información Geográfica, Málaga, 29, 30 de junio y 1 de julio 2016. Valoración de la calidad y fragilidad del paisaje en la bahía de Pasaia, Gipuzkoa. Un análisis con técnicas SIG., pp. 62-72. Enrique R. De Rosa-Giolito, Yves Meyer.

La calidad del paisaje es un concepto un tanto subjetivo, en cambio el concepto de fragilidad es menos subjetivo porque tiene en cuenta la cantidad de observadores potenciales de la zona de estudio.

A continuación se muestran, en una serie de mapas, las distintas variables y grupos de variables. Si se observan, de izquierda a derecha, se puede advertir en una valoración de 1 a 5, los resultados de la suma ponderada de cada uno de ellos, como se ha explicado anteriormente en la metodología.

Mapa 27. Naturalidad



Leyenda

Naturalidad

Segun Corine Land Cover

- Zonas Urbanas, de extracción minera, vertederos y de construcción, Autopistas, Pol. Industriales
- Tierras de labor y cultivos
- Bosques de coníferas, landas y matorrales, Pastizales, prados y praderas
- Matorral boscoso, espacios abiertos, Zonas verdes no agrícolas
- Bosques mixtos de caducifólias, frondosas y zonas húmedas litorales

0 0,5 1 2 Kilómetros
1:50.000

Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

En este mapa se puede observar la importancia de la presencia de formas de naturaleza, más o menos originales y en mejor o peor estado de conservación, la cual corresponde al medioambiente material que ordena y compartimenta, cuyo exponente de más valor corresponde a la vegetación de bosques de frondosas o mixto, y por lo tanto tenemos que proteger, y que en nuestro caso le otorgamos un valor de 5; con un valor de 4 se encuentran las tierras de labor, cultivos permanentes, plantaciones de coníferas, pastizales, landas y matorrales, zonas húmedas litorales, que por su singularidad adquiere gran valor; con un valor de 3, los prados y praderas propias del carácter oceánico dentro de los usos rurales eminentemente ganaderos y perdiendo importancia por presentar elementos artificiales; con valor de 2, las zonas urbanas, zonas verdes artificiales no agrícolas, espacios abiertos con poca vegetación, principalmente concentradas en las zonas bajas de los valles y con una mayor presión sobre el suelo y con valor 1, las zonas de extracción minera, vertederos y de construcción, así como zonas de transportes, puertos y carreteras, elementos que van a incidir menos si queremos construir algo artificial nuevo, porque ya se encuentra alterado por la presión industrial a lo largo de los años por lo tanto presentan un alto impacto visual.

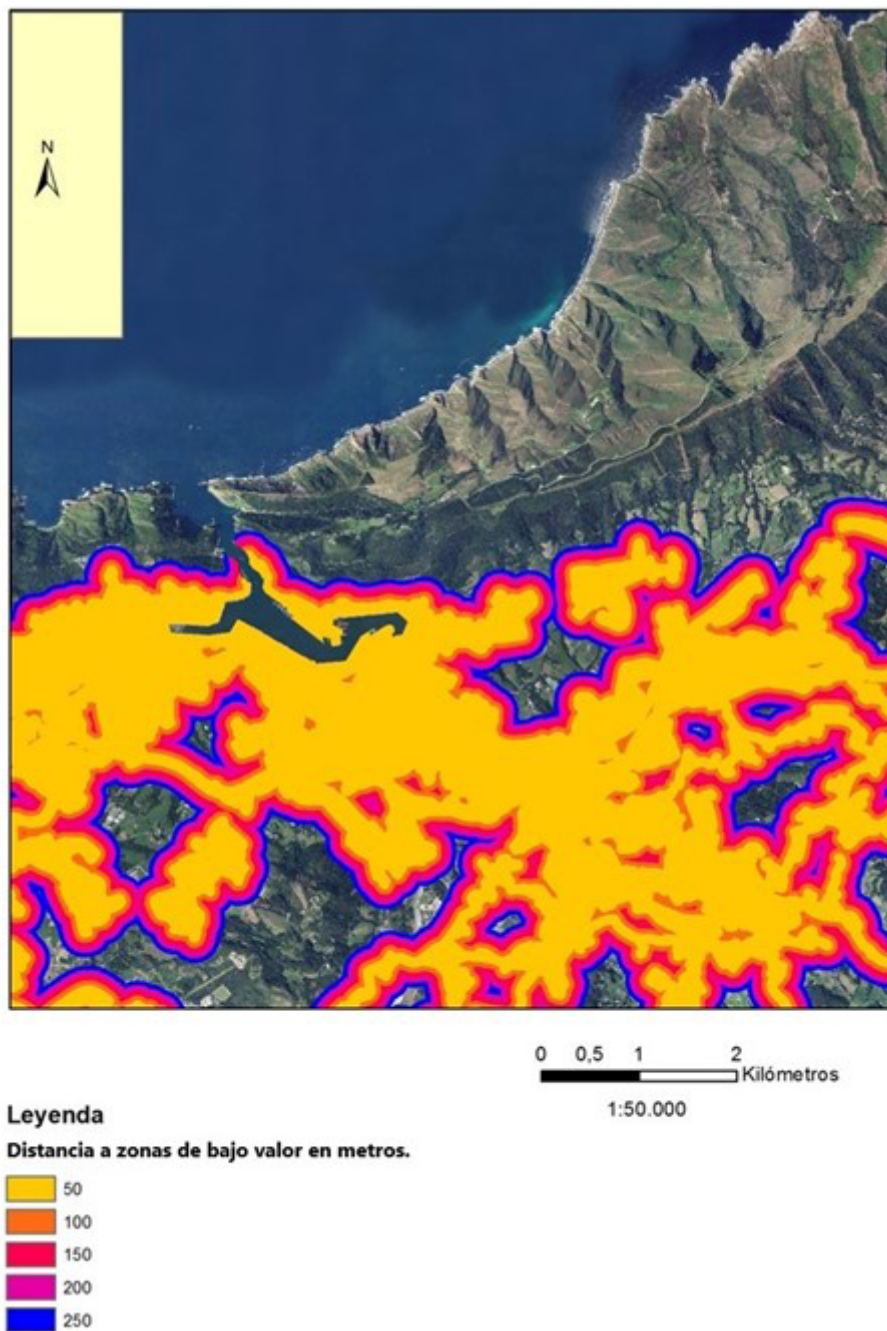
Mapa 28. Distancia a elementos de interés patrimonial



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Los elementos patrimoniales se tienen en cuenta por su valor histórico y cultural, por lo tanto, son vertebradores del paisaje y tienen que ser protegidos. Por esta razón se aplica una distancia de 50 metros, para que futuras alteraciones no tengan en cuenta estos elementos y evitar que se destruya.

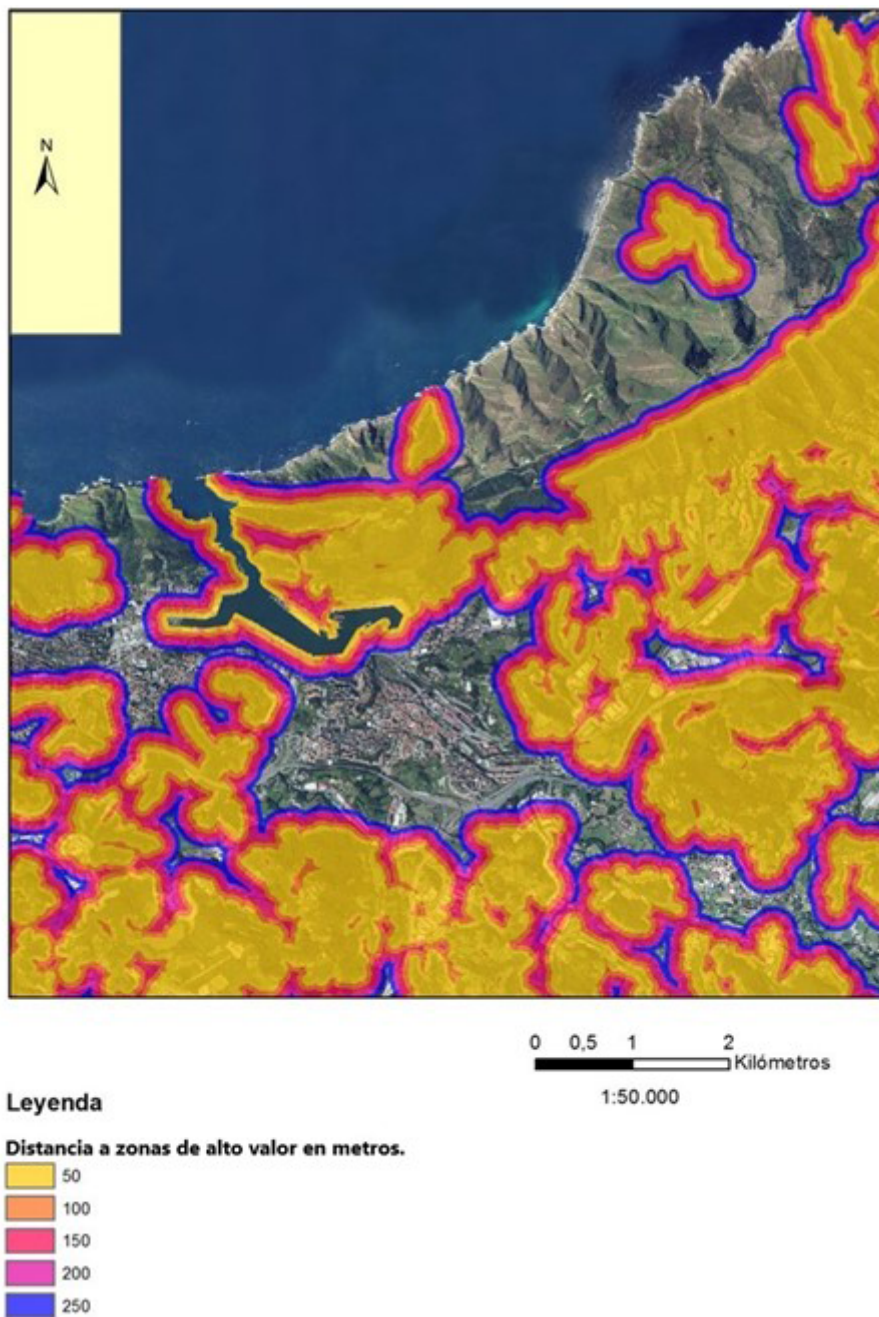
Mapa 29. Distancias a zonas de bajo valor



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Este factor está relacionado con la primera variable, de elementos naturales, por lo tanto entendemos que si resaltamos con un punto más, los elementos que se encuentran en zonas artificiales, evitaremos alterar los elementos de mayor calidad natural, en otras palabras se entiende que se aplican restricciones a la construcción de elementos artificiales en zonas naturales porque altera y perjudica su valor.

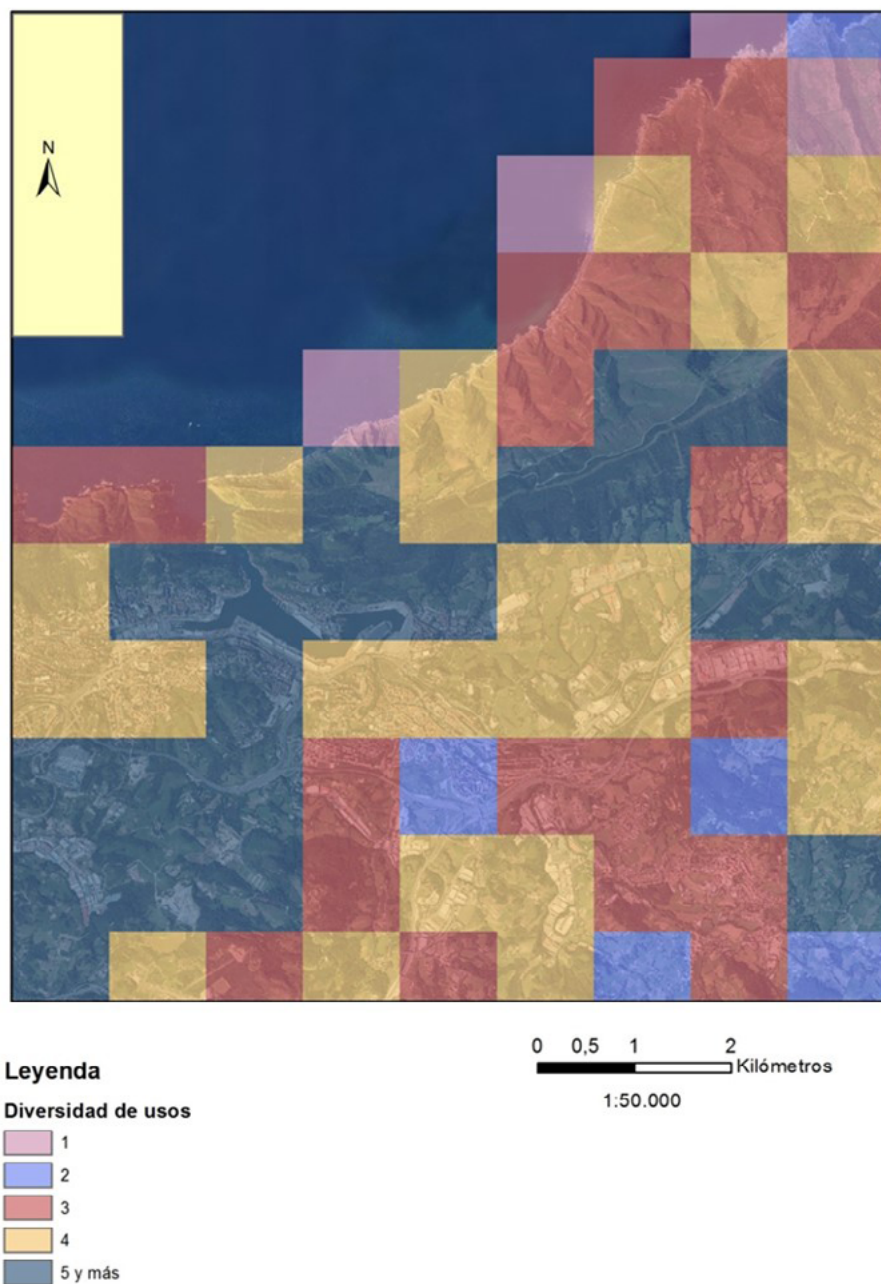
Mapa 30. Distancia a zonas de alto valor



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

En conjunción con la variable anterior, esta variable viene a reforzar una vez más los elementos de mayor valor ecológico natural influenciados por el relieve, la vegetación, su interés botánico, geológico y paisajístico; por lo tanto se ponen de manifiesto los elementos naturales y se genera un área de protección a las zonas boscosas.

Mapa 31. Diversidad de usos



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Este mapa pone de manifiesto la diversidad o variedad de usos; por lo tanto con menores valores, se encuentran las parcelas de 1 km² que presentan un solo uso, como puede ser el mar, y por el contrario las áreas urbanas próximas a la naturaleza, posee diversidad de ambientes, aumentando su valor, debido a que van a generar paisajes variopintos, como se pone de manifiesto en la zona portuaria.

Mapa 32. Contraste cromático

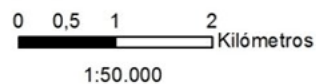


Leyenda

Contraste cromático

Según Usos del suelo

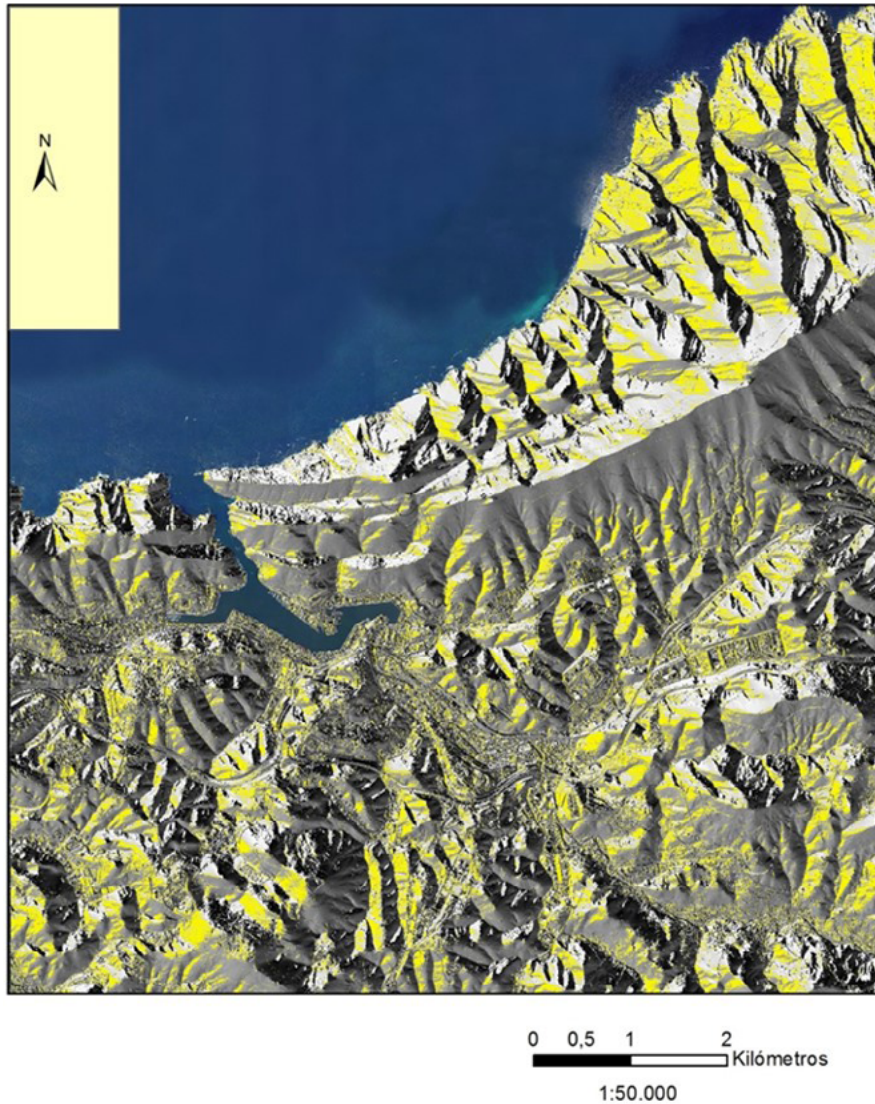
- Bosques de frondosas/Bosque mixto
- Prados y praderas/Landas y matorrales mesófilos
- Zonas de transportes/Zonas de extracción minera, vertederos y de construcción
- Zonas urbanas/Espacios abiertos con poca o sin vegetación/Bosques de coníferas/Pastizales naturales
- Zonas verdes artificiales, no agrícolas/Tierras de labor/Cultivos /Zonas húmedas litorales/Matorral




Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Esta variable está en relación con el cambio de colores según la estación del año, por lo tanto genera un mayor contraste. Por esa razón, los bosques caducifolios, o frondosas tendrán mayor valor, y en sentido opuesto, las áreas artificiales, zonas urbanas y de transporte, al no tener vida, no cambian de color y presentan el menor valor.

Mapa 33. Orientación Oeste



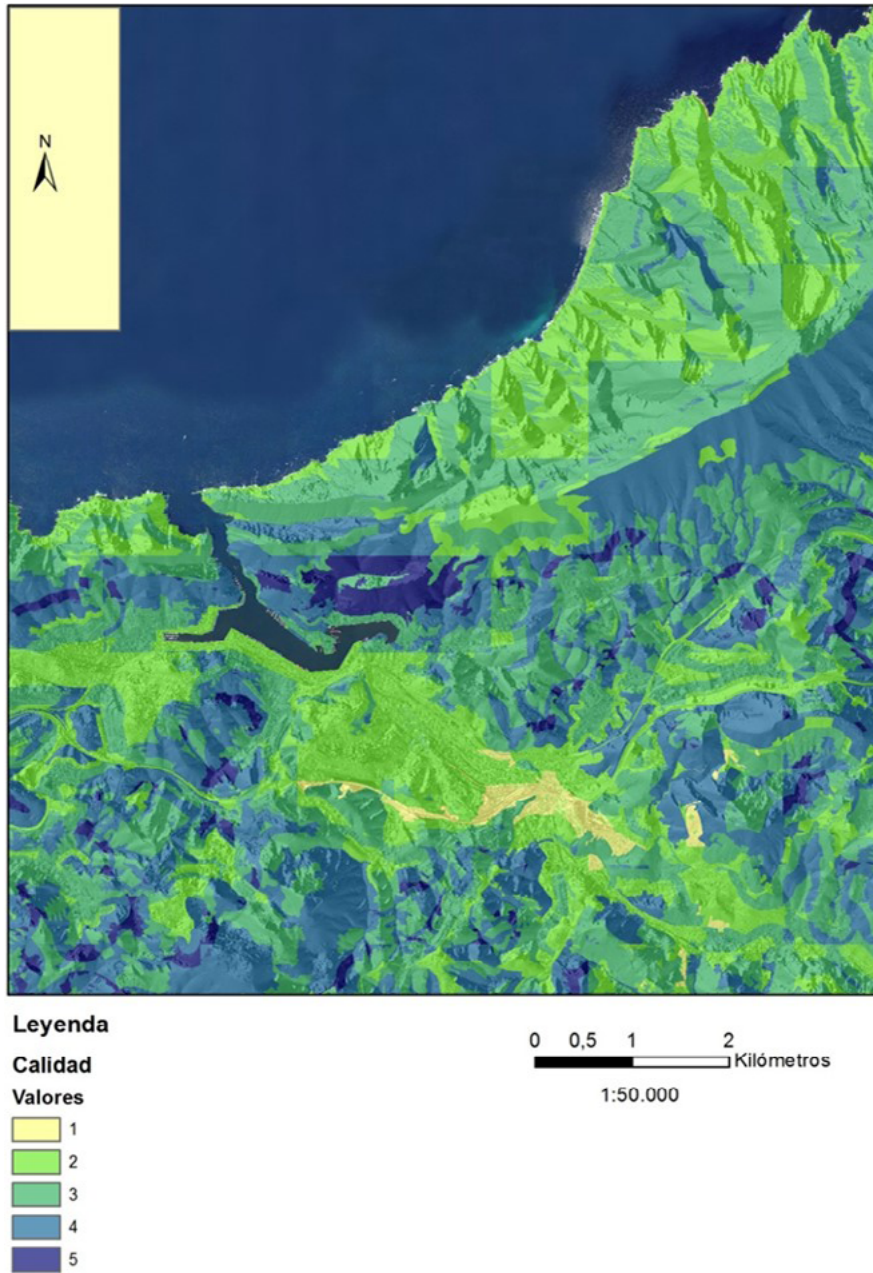
Leyenda

 (247,5 - 292,5) Orientación a poniente

Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Este factor es un elemento que tiene importancia para sacar fotos o realizar películas, porque los colores se aprecian mejor al tener luz natural, en contraposición con la fachada de enfrente que se encuentra en sombra. Como ejemplo se observa en las fotos que se hacen por la tarde a las casitas de colores de Pasajes San Juan, ver [Ilustración 174](#), las cuales tienen más encanto.

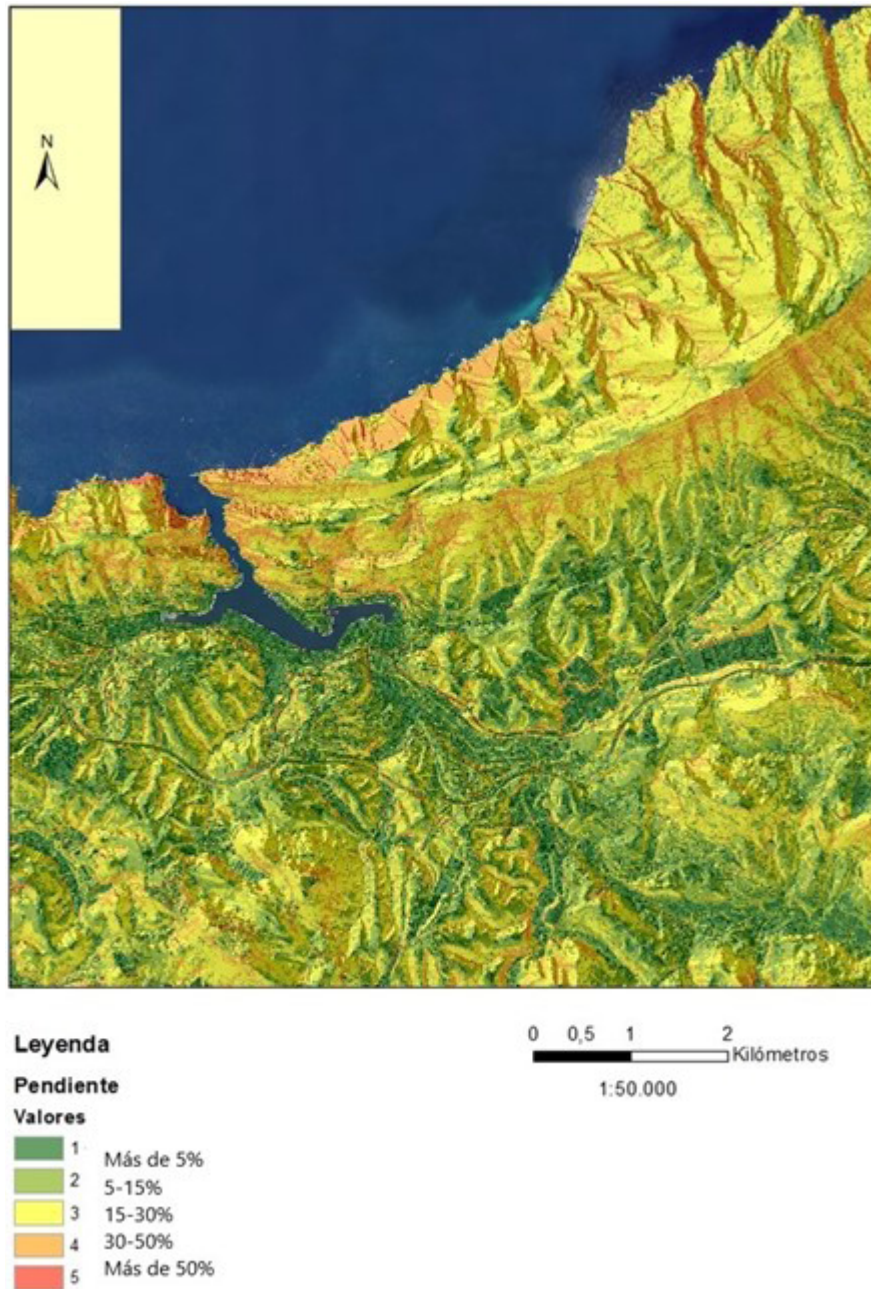
Mapa 34. Calidad



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Como sumatoria de las variables anteriores, obtenemos el mapa de calidad visual, que hará especial hincapié en la variable de Naturalidad y Diversidad paisajística, presentando mayor valor, los bosques de caducifolias o mixtos con orientación a poniente y resta la importancia al conjunto urbano y portuario, principalmente a los polígonos industriales y zonas de infraestructuras que, por su alteración del paisaje, cualquier actuación que se realice verá disminuida la calidad del paisaje.

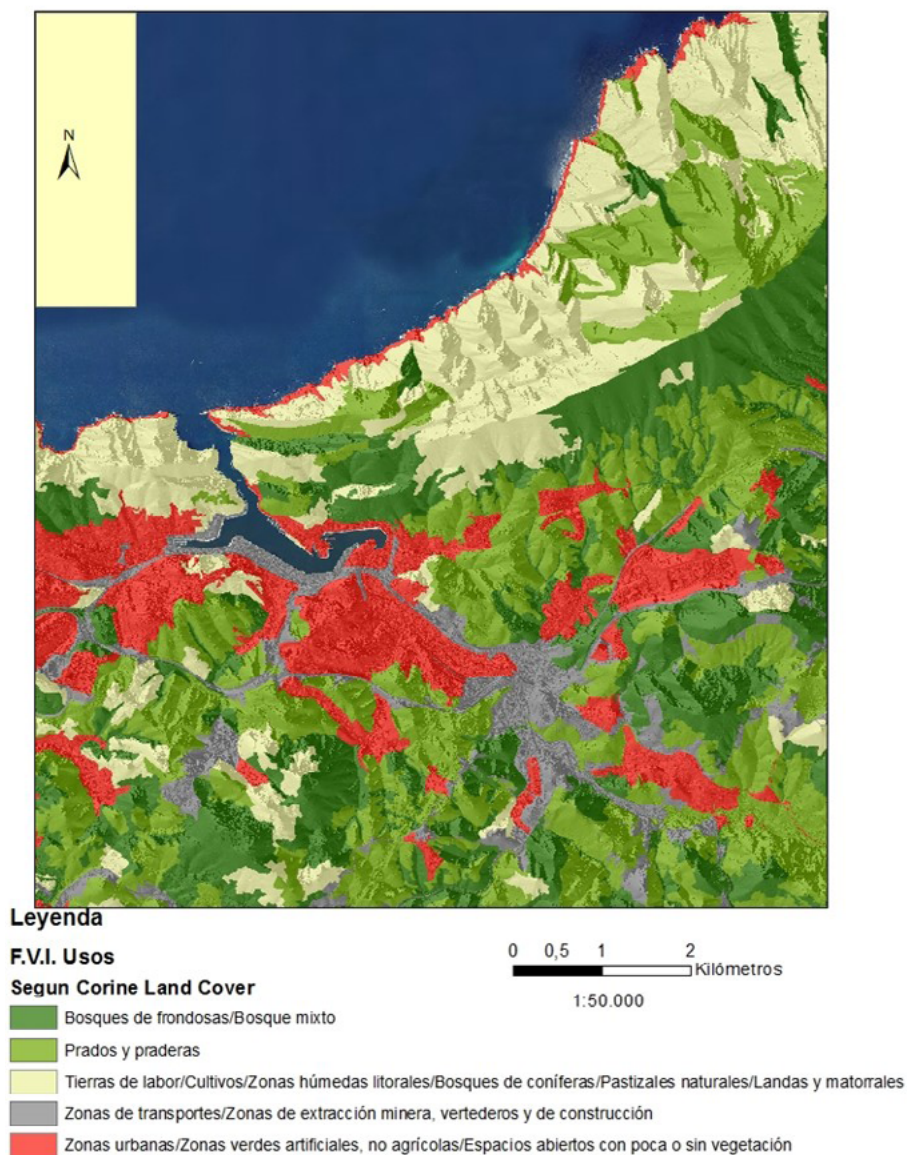
Mapa 35. Pendiente



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa

En este mapa, la pendiente está relacionada con la fragilidad que tienen esos paisajes para ser deteriorados, a mayor pendiente, mayor el deterioro, Por esa razón que, las zonas llanas, urbanizadas o con presencia de infraestructuras son menos frágiles en contraposición con las zonas de cumbreras de los montes, en las cuales cualquier intervención se puede notar a una mayor distancia.

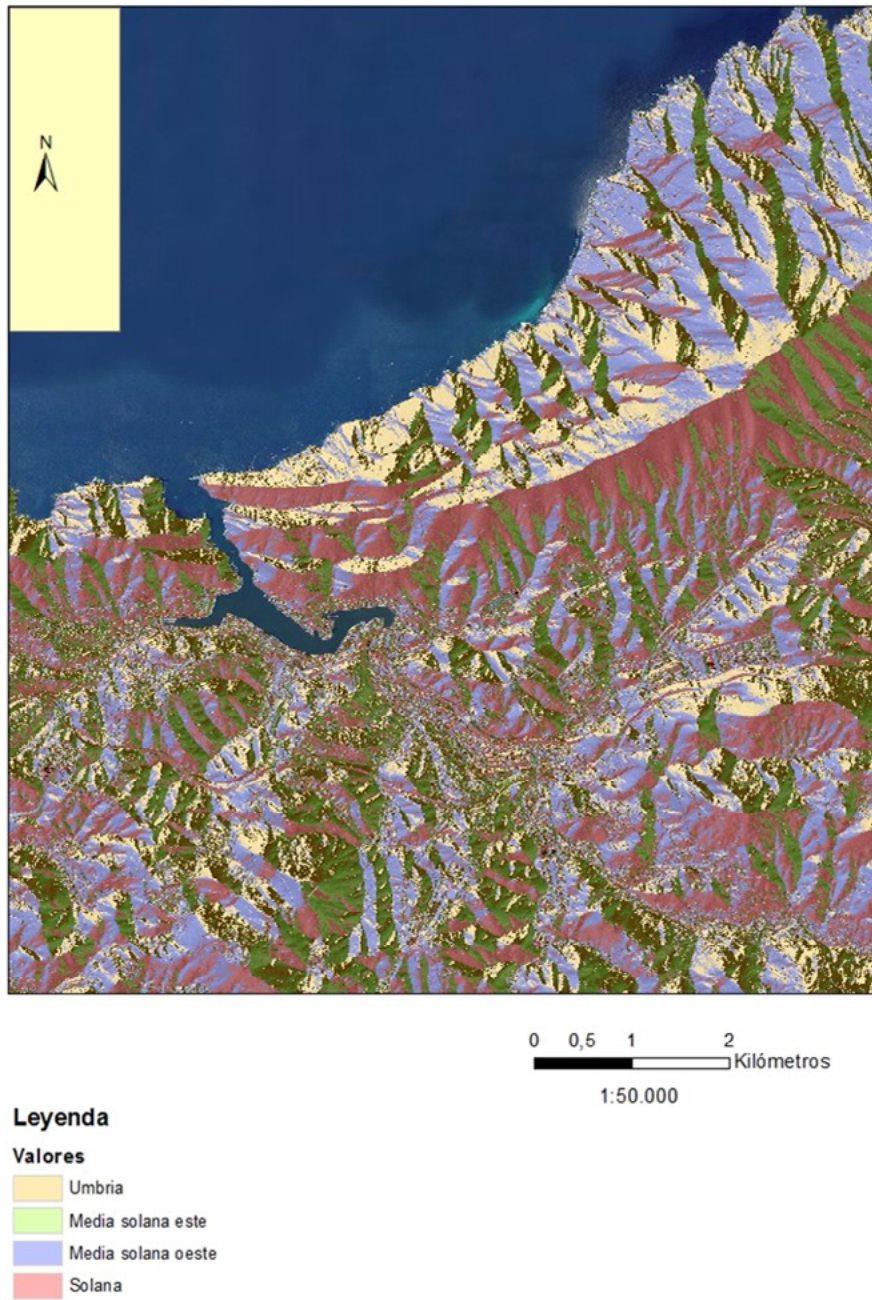
Mapa 36. Fragilidad visual intrínseca de los usos del suelo



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Otra variable para tener en cuenta es la fragilidad visual intrínseca de los usos del suelo, que considera que cada uso del suelo, al tener un carácter más natural, tendrá mayor fragilidad y que, por lo tanto, hay que proteger.

Mapa 37. Exposición



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

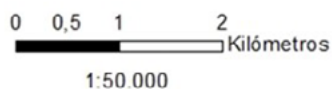
La variable de exposición al sol incide en el paisaje, como anteriormente, lo consideramos como la variable contraste cromático; por lo tanto mayor valor adquiere las zonas con orientación sur que se encuentran a solana y cuya fragilidad visual es más alta; por el contrario las zonas con orientación Norte se encuentran en umbría restándole valor.

Mapa 38. Fragilidad visual intrínseca



Leyenda

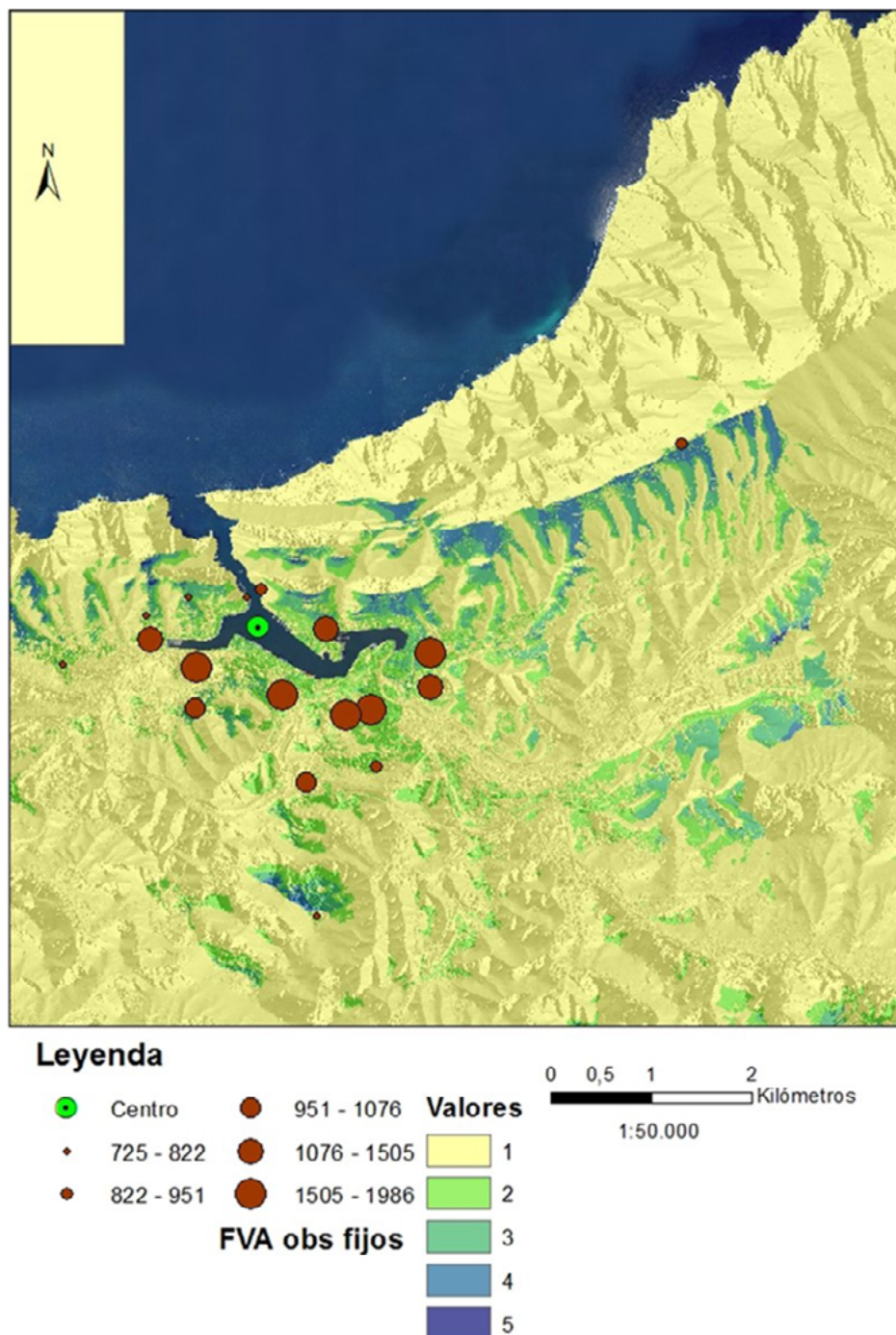
Valores



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

El mapa de fragilidad visual intrínseca pone de relieve las zonas más altas como la cumbre de los montes con orientación Sur, las cuales por su pendiente y orientación se ven desde muchos puntos, y cualquier alteración que se realice en ello sin tener en cuenta consideraciones paisajísticas incidirá negativamente. Por el contrario, en las zonas llanas y de infraestructuras, la alteración que se realice incidirá menos, por ser zonas ya alteradas.

Mapa 39. Fragilidad visual adquirida a observadores fijos

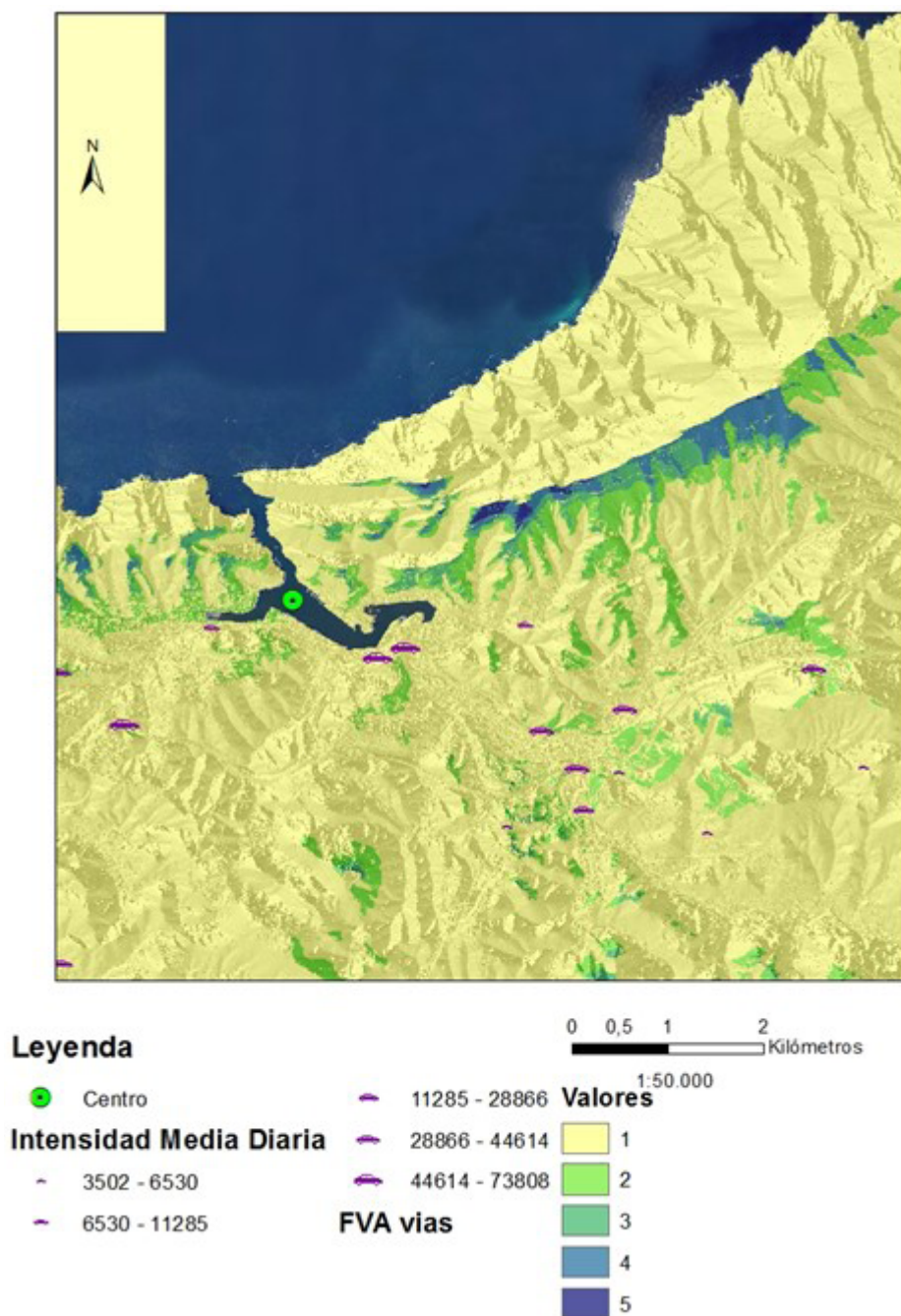


Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Este mapa da relevancia a la cantidad de observadores que se encuentren fijos y que observen el centro de la lámina de agua en el mismo momento; para ello tuvimos en cuenta observadores que se encuentren en diversos puntos de la bahía, como pueden ser los núcleos de población, por lo cual se ha realizado una muestra estadística de acuerdo a las secciones censales y que, a su vez, todos miren hacia el centro de la lámina, como punto más importante, por su relevancia de atracción visual, como se ha tenido oportunidad de observar en el capítulo segundo en relación

a la mirada de los artistas por medio de las pinturas y el cine. El resultado es la sumatoria de lugares que son observados poniendo de manifiesto, la cumbre de los montes, como el Jaizkibel en mayor medida; le sigue Ulía y el monte San Marcos y también Peñas de Aia. Por lo tanto, son lugares que tienen que ser protegidos, por tener mayor fragilidad visual por ser observados por la población de manera cotidiana.

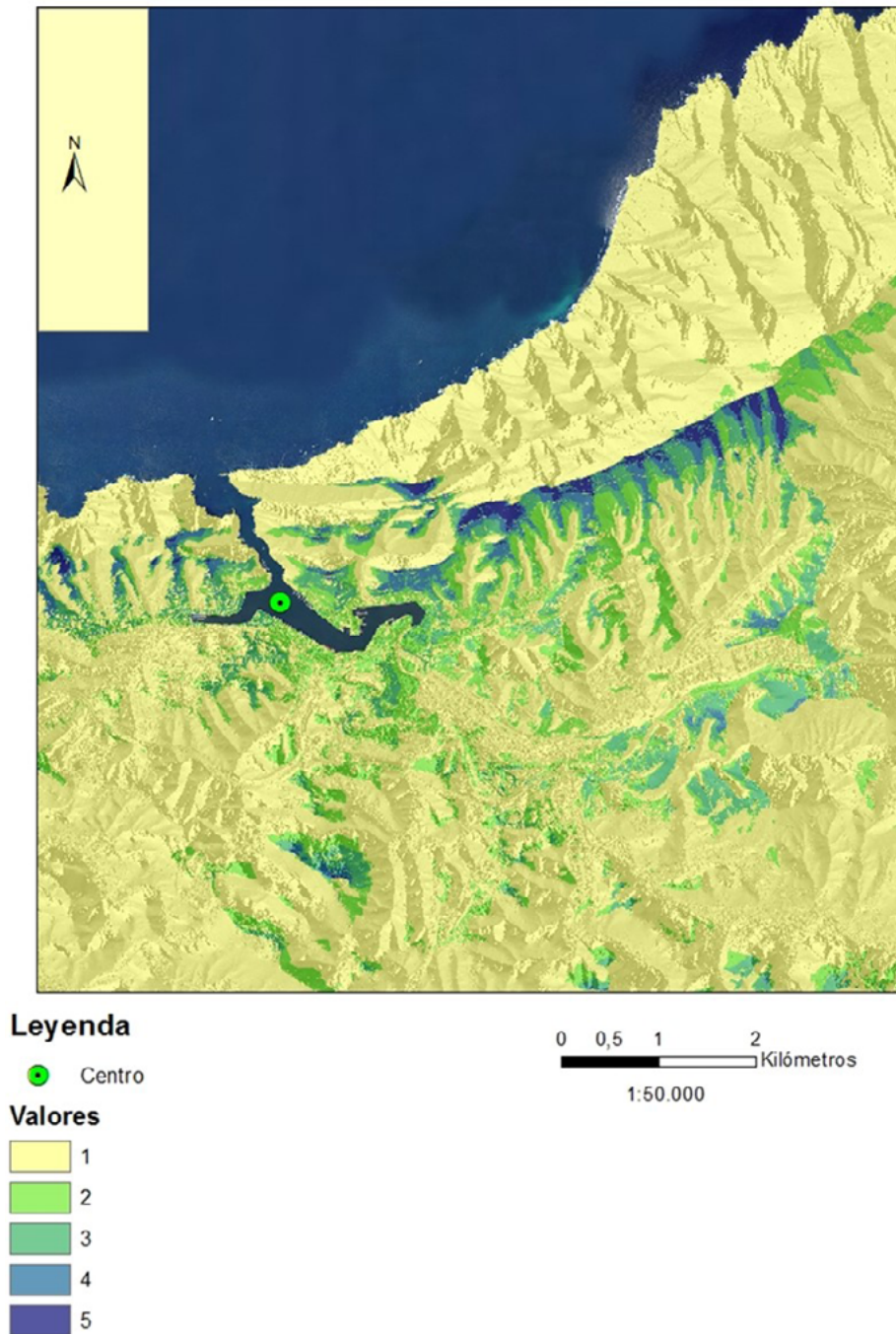
Mapa 40. Fragilidad visual adquirida a observadores móviles



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Parecido al mapa anterior, en este caso se toman los observadores que se desplazan por las principales arterias con una intensidad media diaria y que su mirada se enfoca hacia la lámina de agua. En este caso el conjunto de población estadístico ha sido suministrado por el departamento de tráfico de Diputación, a partir de una muestra de población que pasa por dichos puntos.

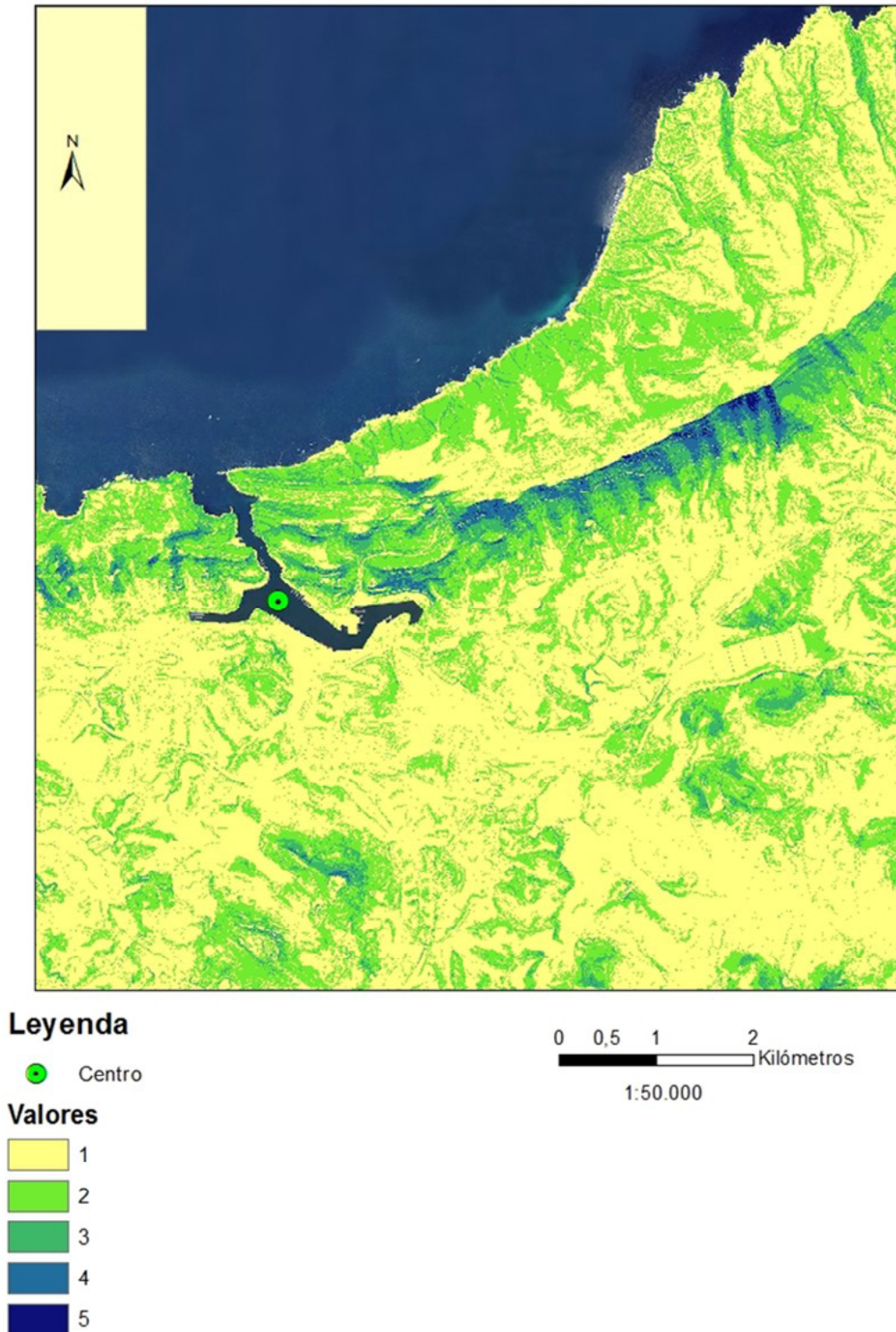
Mapa 41. Fragilidad visual adquirida



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

La fragilidad visual adquirida, es la sumatoria de las variables anteriores, de observadores fijos o móviles que en el mismo tiempo observan la lámina de agua y cuya cuenca visual abarca, principalmente las mayores pendientes. Por lo tanto, estas tendrán que ser protegidas.

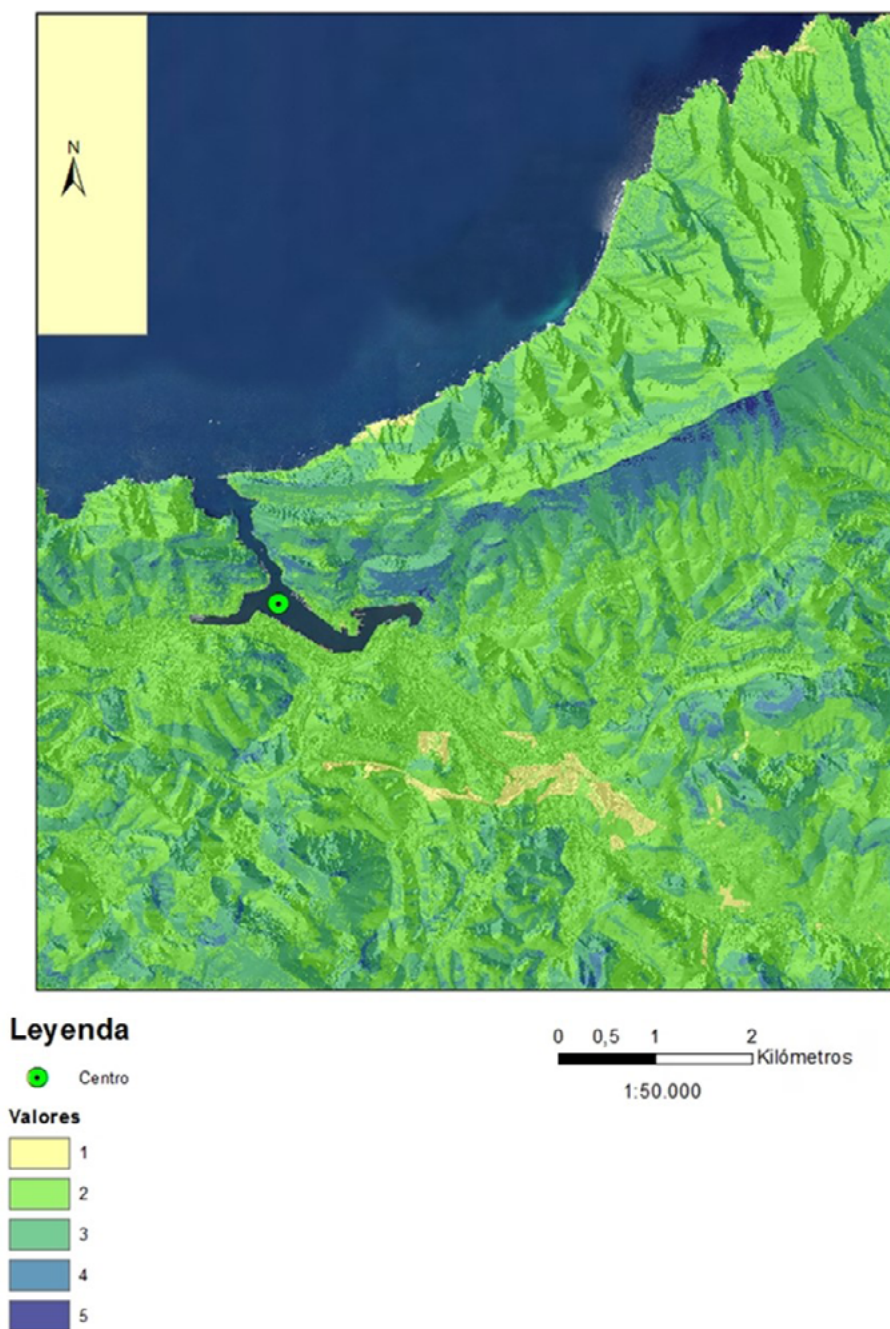
Mapa 42. Fragilidad visual



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

En este mapa se observan las condiciones de visibilidad de ciertos puntos (también llamados puntos de control) influidos principalmente por el relieve o la población estadística, tanto fija en sus casas o lugares como plazas o espacios abiertos, como también móviles, que en ese momento pasan por las principales carreteras. Pero teniendo presente que el punto al que todos observan es el centro de la lámina de agua, por la importancia que este adquiere. Y como resultado, los lugares con mayor valor, por lo cual tiene mayor fragilidad y tienen que ser protegidos, son las situaciones de ladera o puntos panorámicos.

Mapa 43. Zonificación



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía a 1:5000 de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Mapa final, teniendo en cuenta, los resultados anteriores, compuesta por la fragilidad y la calidad visual, obteniendo como resultado las zonas cuya alteración será mucho mayor en lugares con valores de 5, debido a que presentan una mayor fragilidad y calidad, y por lo tanto tienen que ser protegidas.

Como puede apreciarse en la [Tabla 74](#), el resultado final, la suma de la calidad y de la fragilidad da una estimación del valor del paisaje, expresado en % de hectáreas por cada categoría correspondientes entre 1 y 5, llamado Zonificación.

En definitiva, se puede visualizar a grandes rasgos cómo la divisoria de aguas permite zonas de elevada calidad, en la cumbre del monte Jaizkibel y de valores medios que dan hacia el golfo de Bizkaia que, a pesar de poseer calidad, se encuentran menos expuestos a ser observados por la población circundante. En contraposición, los valores más bajos corresponden a las zonas Industriales, de infraestructura y núcleos de población y el puerto en torno a la bahía. Por otro lado, también como los observadores se asientan en los núcleos urbanos, tienen una mayor consideración a los elementos más prominentes y naturales.

Tabla 74 Tabla de resultados. Superficies relativas de cada categoría en cada variable.

Valor	FVI	FVA vías	FVA Núcleos	FVA	FV	Calidad	Zonificación
1	55.36%	90.20%	86.84%	92.15%	75.11%	1.19%	60.92%
2	7.85%	6.72%	8.12%	5.62%	21.08%	24.56%	20.40%
3	27.31%	1.69%	3.82%	0.98%	3.15%	41.74%	17.65%
4	9.14%	1.25%	1.19%	1.14%	0.65%	28.60%	0.92%
5	0.34%	0.14%	0.03%	0.11%	0.02%	3.91%	0.11%

Fuente: Elaboración propia.

Se puede observar cómo los valores mayores se encuentran en la variable de Fragilidad Visual Adquirida (FVA), se dan principalmente en la primera categoría, de menor calidad, en función de los observadores, tanto móviles como fijos.

En nuestro caso se tuvieron en cuenta unos 463.154 observadores móviles, en 16 puntos diferentes y 22.560 personas estimadas fijas en 18 puntos diferentes de los alrededores de la bahía. En cambio, el resto de los valores no presenta grandes cambios.

La utilidad de esta matriz calidad-fragilidad, nos muestra, a la hora de tener en cuenta la conservación y protección del paisaje, zonas de alta calidad y de fragilidad (valor 5), cuya conservación resulta prioritaria y, por el contrario, las zonas de baja calidad-fragilidad (valor 1), serán aptas desde el punto de vista paisajístico para la localización de actividades poco gratas o que causen impactos muy fuertes.

Como nota, según el modelo propuesto por Estévez González et al. (2012), al hacer una comparación entre el estudio de caso propuesto por el autor y el que se ha realizado, estos municipios se asemejan al municipio de Sanxenxo (Galicia), como era de esperar por sus parecidas características.

A modo de balance global, se puede considerar que la metodología propuesta cumple las siguientes condiciones: La ventaja de este modelo, por una parte, es eliminar al máximo el factor subjetivo. El tener en cuenta la importancia de poder cumplir con el objetivo propuesto por la investigación con el indicador propuesto (elemento patrimonial) nos ayuda a comprender lo que tiene de específico el territorio en que se trabaja. Como es un modelo que se ha replicado en varios municipios, puede formar parte de una metodología estandarizada para valorar el paisaje de cualquier zona. Una vez conocida la herramienta, es un modelo sencillo de comprender, medible y actualizable y construido a partir de una información accesible o fácil de adquirir. Como una desventaja es la consideración de la distancia de los puntos de observación (tanto fijos como móviles) a un centroide de la zona de estudio, cuestión que nosotros se ha considerado errónea en nuestro caso, porque la base del punto de centroide es aleatoria y consideramos al centro de la bahía como distancia de observación, (se toma este punto porque es el centro paisajístico más valioso de la bahía en sí, pero es un punto arbitrario), parámetro que puede llegar a ser discutido, pudiendo ser un factor subjetivo muy grande.

Como se puede observar con el [Mapa 77](#), nuestra investigación, se desarrolla en los mismos lineamientos que las determinaciones de carácter general para el conjunto del Área funcional de Donostialdea; por lo tanto, pone de manifiesto la necesidad de integrar el recurso de paisaje para la localización de nuevos desarrollos y actividades que puedan incidir en el mismo. La incorporación de zonas residenciales como industriales o terciarias, infraestructuras o actividades extractivas, vertederos y plantas de tratamiento de residuos se tendrán que hacer en las zonas de menor calidad del paisaje o mediante alternativas que minimicen la pérdida de valores paisajísticos y de otros recursos territoriales, de acuerdo al artículo 5 del PTP del Área Funcional de Donostialdea, en lo relativo a las determinaciones del Paisaje (Departamento de Medioambiente, planificación territorial y vivienda, 2019, p. 12); por ello se pretende establecer escalas acordes, respetando y poniendo en valor los elementos naturales y patrimoniales existentes así como también respetando las visuales.

3.2. Análisis del sentido del lugar desde un punto de vista subjetivo

Los sentimientos que experimentan las personas respecto al espacio vivido resultan decisivos a la hora de tomar una decisión o de comportarse de una u otra forma. De ahí que los aspectos valorativos o apreciativos de las imágenes mentales sean tan importantes como sus aspectos estructurales o descriptivos. Los comportamientos de las personas dependen no solo de la percep-

ción y localización referencial de los diferentes elementos del paisaje sino de cómo son sentidos e interpretados. Los espacios provocan sentimientos de atracción, repulsión, calma o inquietud, que mueven a comportamientos distintos.

3.2.1. El enfoque estructural o descriptivo

Según la aportación de Kevin Lynch hacia 1960 quien considera que las imágenes mentales que determinan el comportamiento de los individuos en la ciudad y consecuentemente sus mapas mentales se organizan a partir de 5 elementos visuales del paisaje, los cuales los define como:

Sendas. Son las vías o caminos que sigue cualquier observador normal, ocasional o potencialmente; pueden ser calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Para muchas personas, las sendas son los elementos principales de la ciudad y entorno a ellas estructuran sus representaciones mentales.

Nodos. Son puntos estratégicos: lugares de confluencia de circulación o de ruptura de transporte, como plazas o estaciones de ferrocarril. En los nodos, predominan los usos intensivos del suelo, se concentran las actividades centrales y, a menudo, encierran un valor simbólico que representa la personalidad de la ciudad o del barrio.

Barrios. Constituyen espacios urbanos bien diferenciados mentalmente por el observador gracias a la existencia de rasgos particulares dentro del conjunto de la ciudad. Bien identificados desde el interior por las personas que residen en ellos, también son utilizados como elementos de referencia desde el exterior por el resto de los ciudadanos.

Hitos. Son elementos del paisaje fácilmente visibles, que la mayoría de los habitantes utilizan como puntos de referencia y guía: La torre de una iglesia, el edificio del ayuntamiento, un monumento, un accidente del relieve. En general, los hitos son claves de identidad que el observador utiliza selectivamente entre una multitud de posibilidades.

Bordes. Son elementos lineales no utilizados como sendas que separan espacios diferenciados morfológica o socialmente. En unos casos, son límites físicos, como líneas de ferrocarril, mura-las, ríos, frentes de costa, zonas de contacto de suelos de usos urbanos y rurales; en otros, son límites percibidos, como áreas residenciales de características sociales concretas.

Todos ellos son puntos de referencia para la organización de las actividades, facilitan la movilidad dentro de la ciudad y proporcionan seguridad emocional a sus habitantes, pero además son la base de la organización cognitiva del espacio y son necesarios para que el ciudadano pueda orientarse dentro del entorno urbano. Por eso, la claridad o “legibilidad” de las ciudades varía de

unas a otras según la facilidad con que se reconocen en ellas estos elementos, ver [Mapa 78](#). La planificación y el diseño urbano pueden transformar la imagen de la ciudad, añadiendo o modificando elementos que le sirven de base²⁶⁹. Estos temas, se tratan muy bien al analizar los diferentes proyectos arquitectónicos y de regeneración urbana que se ha analizado en el capítulo tercero.

En cuanto a la intensidad y al número de elementos que son percibidos por unos y otros individuos. En general, esas diferencias son el resultado de factores que permiten hablar de distintos mundos urbanos dentro de la ciudad:

- **Características morfológicas.** En las aglomeraciones urbanas, el peso de la historia y del pasado artístico hace que se reconozcan e identifiquen con más facilidad los elementos paisajísticos de los espacios centrales que los de las periferias, como tuvimos ocasión de observar en el capítulo segundo con el análisis de las imágenes, las cuales primaban en su elección las pertenecientes al centro de la lámina de agua, y ambos pueblos históricos de Pasaia.
- **Circunstancias personales.** Entre ellos sobresalen: el grado de conocimiento de la ciudad, el tiempo de residencia, la distancia de la vivienda al lugar de trabajo, las formas de desplazamiento utilizadas habitualmente, el nivel de rentas y estado dentro del ciclo familiar y de vida, el sentido del lugar y la familiaridad con el medio en que se vive la existencia de estereotipos mentales. En definitiva, cada persona estructura y organiza la ciudad de forma diferente, según su propia visión, estilo de vida y sentimientos, que reflejan características y circunstancias personales.

3.2.2. El enfoque apreciativo

El sistema jerárquico en cuanto a dominios y dependencia de flujos y funciones del territorio se basa en la población de los municipios, por lo que se deben tener en cuenta las extensiones urbanas, los puntos fuertes del territorio en relación con los servicios y los ejes más importantes de comunicación. De esa manera, el grado de centralidad de Donostia se hace evidente por la razón de ser de una ciudad capital, con mayor proporción de productos y servicios. Errenteria como ciudad de tamaño medio, aglutina los servicios principales de la bahía que sirven a los otros municipios que son de menor tamaño. Es de destacar las diversas conexiones por transporte público que

269 Una tesis doctoral en torno a estos temas, que vale la pena consultar por su aportación (Cano Suñen, 2011), la cual analiza los paisajes del valle de Carranza (en la provincia de Bizkaia) a partir del siglo XX desde una perspectiva sociocultural dando cuenta de los cambios, pues estos son reflejo y memoria de transformaciones en las relaciones económicas, sociales y emocionales de las gentes con su entorno, su tierra y su territorio. La tesis se sirve de tres conceptos conductores para hilvanar la práctica etnográfica y su análisis: la tensión, el hito y la mirada paisajística. Los tres vertebrarán el análisis de un paisaje quebrado, dominado en las zonas altas por montañas circundantes y envolventes, y en las zonas bajas y medias por unas praderas y campiñas que forman parte de la idiosincrasia del valle. El eje de la tensión es crucial en el trabajo, girando en torno a la definición del paisaje basada en cuatro tensiones: proximidad/lejanía, habitar/observar, territorio/manera de mirar y naturaleza/cultura. La distinción de diferentes miradas paisajísticas también se erige como estructuradora del trabajo. Así se definen cuatro: la cotidiana, la arquitectónica, la institucional, la connotativa y la multisensorial.

está muy bien desarrollado pero, debido a la centralidad del puerto y la barrera que produce, se encuentran más alejados en tiempo P. San Juan (50 min.) que Oiartzun (48 min.) o Lezo (33 min.).

Este mapa, [Gráfico 68](#), de carácter esquemático, en el que se plasma mediante palabras significativas la localización de todos aquellos elementos o rasgos que mejor definen, desde un punto de vista morfológico, funcional o vivencial, cada uno de los barrios de la ciudad. Además, mediante flechas, se ponen de relieve las relaciones funcionales marcadas por los principios de competencia e intercambio desigual que se establecen entre las distintas áreas del interior de la aglomeración, y entre el conjunto de la ciudad y otras urbes. De esta forma se obtiene un esquema explicativo del funcionamiento de la ciudad en particular y del territorio en general. A través de él se muestra la heterogeneidad del espacio geográfico, los diferentes agentes que intervienen en la organización del territorio, las relaciones de dominio, dependencia y complementariedad entre espacios que se especializan en determinadas funciones, las coincidencias con otros asentamientos en cuanto a modelos tradicionales de estructura urbana.

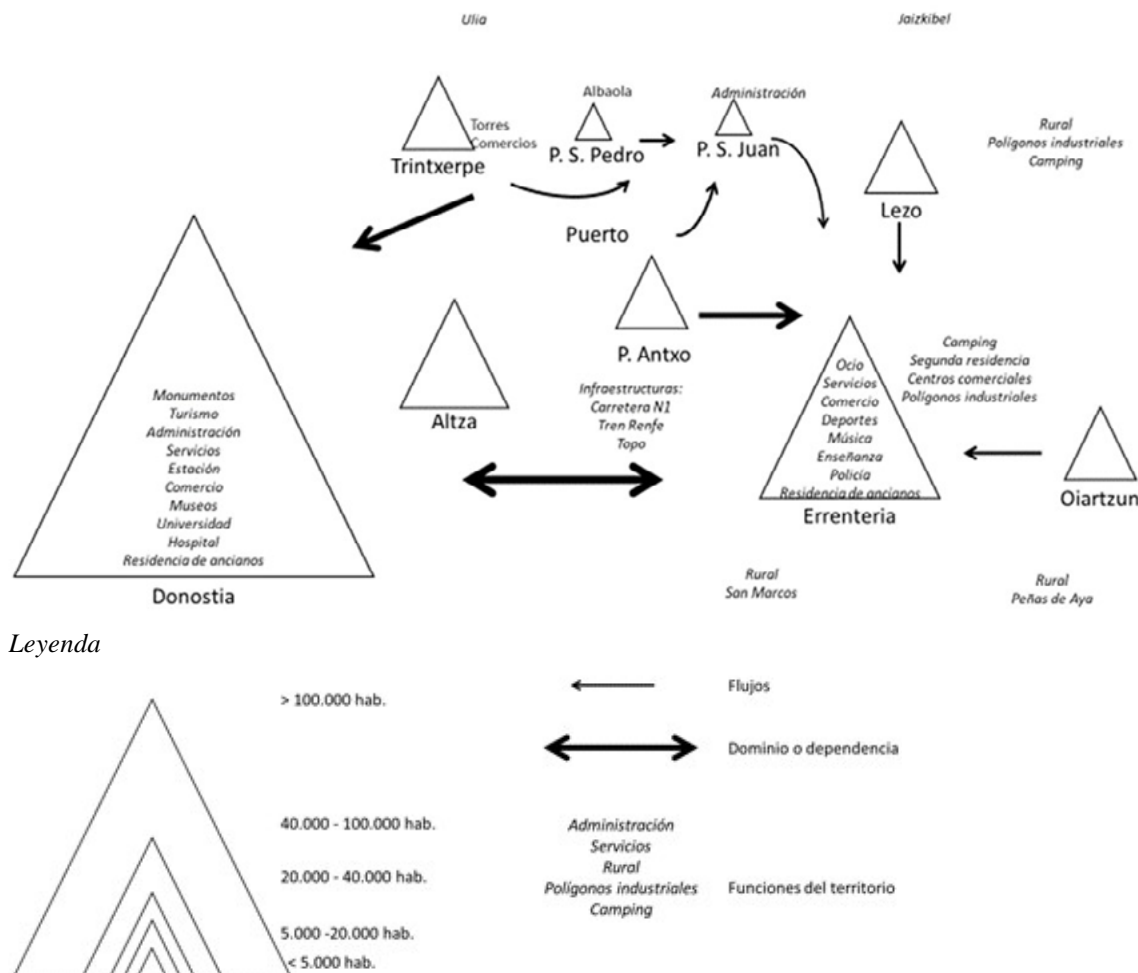
Ilustración 178. A bordo del Matter



Fuente: Elaboración propia.

Es así como, por sus particularidades ya tratadas en capítulos anteriores, se puede señalar lugares de atracción como son el Casco antiguo de P. San Juan y P. San Pedro, la zona del Paseo hasta Puntas donde está el faro, el camino de Santiago, el monte Jaizkibel y Ulía, el museo de Víctor Hugo, también los otros museos de la comarca de Oarsoaldea (Albaola, Matter, Luberri, Musikene, entre otros), los parques, las zonas verdes con carácter popular y las minas de Arditurri.

Gráfico 68. Esquema del sistema de funciones de la Bahía de Pasaia



Fuente: Elaboración propia.

Principales centros dotacionales y comerciales ya existentes, ver [Mapa 79](#); el Centro Comercial Garbera, la plaza Zumardi en la Alameda Gabón (que tiene un mercado), Alcampo, Mercadona, Carrefour, Leroy o Bricodepot en Oiartzun. Lugares de ocio la zona de la Alameda en Errenteria y el Ayuntamiento, la zona del frontón en los diversos municipios, el Centro Comercial Garbera, en el barrio de Larzabal el polideportivo y las piscinas municipales. En la zona de Lezo, el barrio de Altamira, el frontón, el ayuntamiento y la plaza. Unidos por una red básica de itinerarios peatonales y ciclistas. Todo el turismo que utiliza el camino de Santiago o la ruta cultural Talaia bidea.

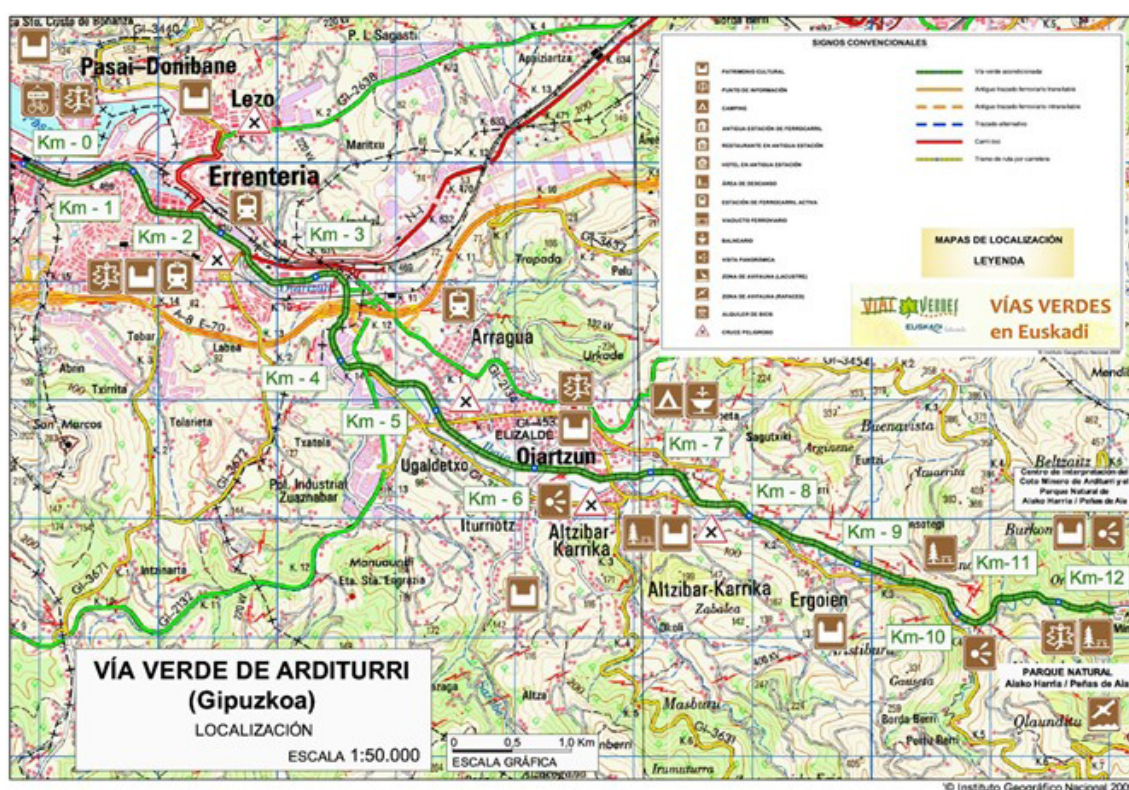
Zonas de enseñanza Instituto Don Bosco, el IFP Náutica en Pasaia y la Escuela de enfermería en Hospitales (Donostia). Es de destacar la característica que presenta la población, a la hora de trabajar o estudiar, cómo se puede observar en la [Tabla 75](#), la necesidad de trasladarse como es lógico a la capital.

Tabla 75. Población ocupada de 16 y más años que trabaja y que estudia fuera del municipio de residencia (%)

Población	Trabaja		Estudia	
	2001	2011	2001	2011
Donostia / San Sebastián	31,90	34,60	20,01	33,68
Errenteria	77,74	78,22	58,40	74,01
Lezo	79,05	81,24	91,10	96,82
Oiartzun	61,64	67,55	95,25	97,51
Pasaia	72,29	82,11	82,52	94,82

Fuente: Udalmap. Censo de Población y Vivienda Eustat.

Mapa 44. Bidegorris de Donostia a Arditurri y elementos puntuales que ponen en valor el paisaje.



Fuente: <https://www.viasverdes.com/itinerarios/itinerario.asp?id=58> consultada el 12/01/2022.

La zona del faro de la Plata, los montes Ulía y Jaizkibel y la zona verde, [Mapa 44](#), por sus características naturales de Gaztarro-Arramendi, son considerados lugares de calma, a pesar de que no se pueda acampar, pero que existen lugares para camping desde muy antiguo en la zona de Mercadona, en La rosaleda (La roza hostal) y en Oliden cerca del actual Leroy Merlín.

Edificios importantes como centros de salud principales se localizan en Iztieta y Larzabal; es de destacar que, a pesar de varios años intentando conseguir una mejora de estos, los reclamos y

denuncias por los trabajadores y usuarios, manifestaban el precario estado de las instalaciones situadas en la calle Gelasio Aramburu del ambulatorio de Antxo, recién en 2012 pueden tener un nuevo equipamiento sanitario-asistencial (Viñas, 2012), los cuales son centros de atención con guardia, pero no poseen un gran hospital. Otro edificio importante por su tamaño es el Cuartel General de la Ertxaina y el Zinealdea en Oiartzun.

Un reciente estudio sociológico de la empresa Aztiker²⁷⁰, ha realizado una encuesta entre los habitantes; el objetivo era valorar el grado de satisfacción en las diferentes políticas municipales, y en Errenteria dio un valor de 8,1. Entre los aspectos positivos del municipio, las conexiones que tienen los transportes públicos, el ambiente popular, la vida tranquila, son puntos fuertes. Por el contrario, la falta de seguridad y la necesidad de aparcamiento. Tanto sobre el equipo de gobierno, como sobre la gestión, un 87 % de los encuestados cree que están arreglando los problemas o que saben cómo arreglarlos y que necesitan tiempo. Con relación a la oposición, un 59% cree que no ayuda, pero tampoco entorpece (Aztiker Ikergunea, 2020).

En relación con los barrios, la valoración más positiva la ha recibido el ayuntamiento en el centro Olibet-Casas nuevas, porque reciben una atención adecuada; por el contrario en Galtzaraborda e Iztieta han hecho una valoración más negativa.

Continuando con nuestra entrevista, lugares que alteran como pueden ser las zonas industriales, Masti Loidi, la zona portuaria, Iturritxo y Sagasti. También en la antigua cantera donde se encuentra la ruina de la fábrica OTIS, en Herrera, es una zona degradada. En la actualidad están edificando y poniendo bloques de vivienda, por la parte baja de la antigua cantera y por los antiguos pabellones industriales de Oxigraf, Rutilita, Pescafría y Vista Alegre (casa y garaje de motos Landa). O en la zona de trenes de Renfe de lado a lado donde, debido al problema de competencias con Adif, los municipios no pueden hacer nada. Es así como tenemos barrios como Buena vista, Herrera y Oleta, separadas por el ferrocarril, que son una verdadera trinchera. Oleta presenta un paso degradado subterráneo y otro aéreo. Pasai Donibane en la zona del astillero y Navalaldea es inaccesible. Existe una carretera estrecha y es un lugar de paso.

Debido a la relación puerto-ciudad, se encuentra la problemática de que el puerto quiere espacio y por tanto, condiciona la vida cotidiana de los pueblos y de la administración. En los años 80 era una zona de barricadas y conflictos entre los políticos, como se ha podido analizar en el capítulo tercero. Hasta 2015 había un punto negro, en la pasarela de paso entre Trintxerpe y Herrera, [Ilustración 179](#). En ese sentido surgen zonas descalificadas desde el punto de vista residencial y social por estereotipos mentales y, como consecuencia de ello, la capacidad de competencia de

270 <https://errenteria.eus/es/el-ayuntamiento-ha-dado-a-conocer-los-resultados-de-la-encuesta-de-satisfaccion-y-necesidades-de-la-ciudadania/>.consultada el 12/01/2022.

estos espacios en el libre mercado de la vivienda disminuye y sus habitantes son más considerados por el resto de los ciudadanos al identificarlos con comportamientos sociales desviados o simplemente con malas reputaciones. La imagen mental de estos barrios llega a ser tan negativa que sus habitantes pueden tener dificultades a la hora de encontrar empleo.

Ilustración 179. La Herrera antes de la intervención



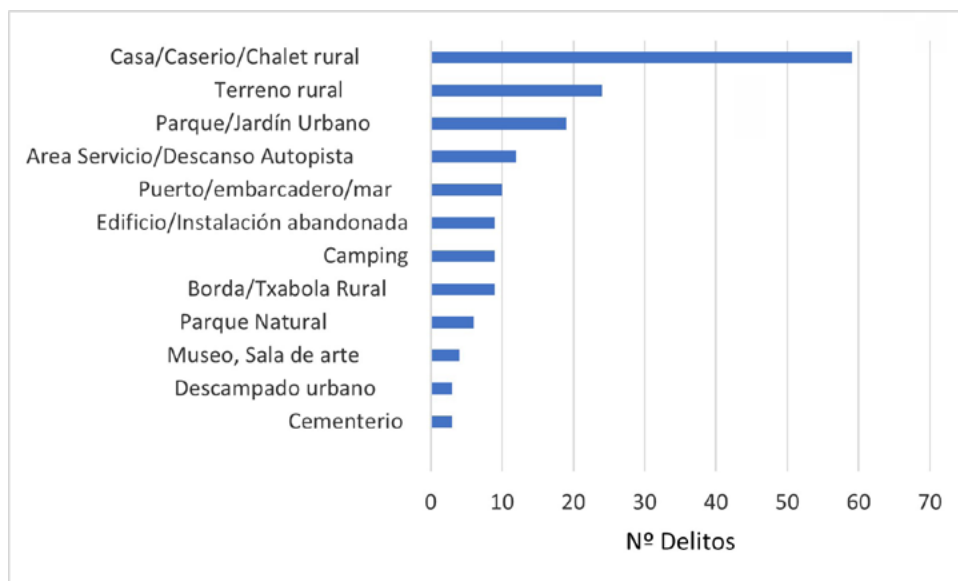
Fuente: Elaboración propia.

El aspecto de obsolescencia que ofrecen las ruinas industriales ha de ser uno de los objetivos primordiales en la regeneración de la bahía. Deben eliminarse para dar lugar a usos de ocio y esparcimiento o reutilizarse, si su estado lo permitiera, para nuevas actividades. Un correcto ejemplo de esta reutilización del patrimonio industrial es el edificio BITA, de corte racionalista, construido en 1946 por Fausto Gaiztarro en la calle Euskadi Etorbidea N.º 53, que tuvo tres usos: mercado, almacenes industriales y limpieza, teñido y secado de redes antes de su rehabilitación hacia 1990.

3.3. Los costos sociales del deterioro urbano

La inacción frente al deterioro y abandono de vastos terrenos centrales tiene múltiples costes sociales, ver [Gráfico 69](#). El más visible es la infrautilización o desaparición de los bienes públicos urbanos de estas áreas, entre los que figuran parques, espacios de recreación, áreas patrimoniales y, a veces, áreas escénicas como frentes marítimos, fluviales o lacustres (Rojas, 2004).

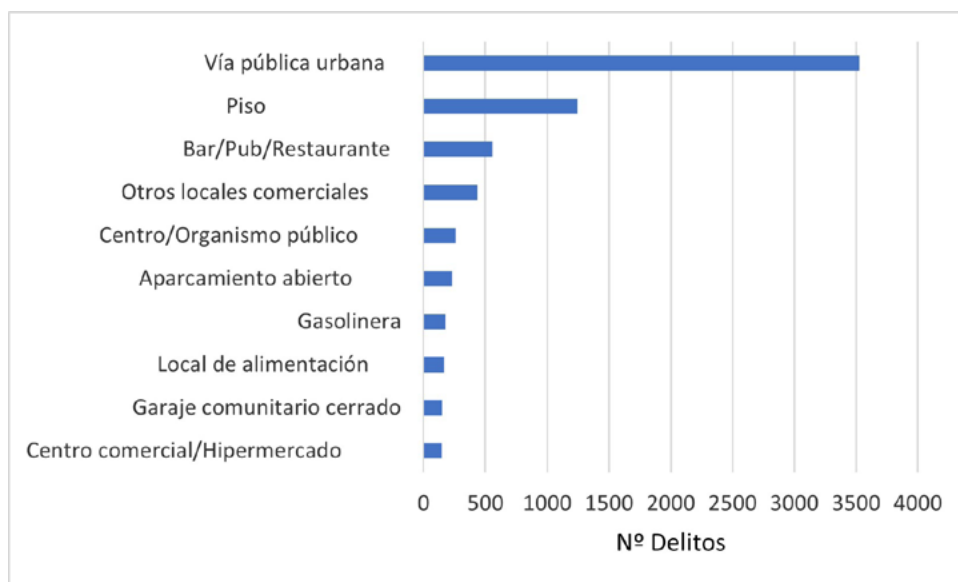
Gráfico 69. Delitos en escenario rural 2019



Fuente: Gabinete de la Viceconsejería de Seguridad del Departamento de Interior del Gobierno Vasco.

Cabe destacar también los costos que el abandono de estas áreas impone a la comunidad residente, ya que la espiral de decadencia se vincula con una creciente incidencia de delitos y el deterioro de los equipamientos, que afecta a la calidad de los servicios, por ejemplo, los de salud y educación, ver [Gráfico 70](#).

Gráfico 70. Delitos en escenario urbano 2019



Fuente: Gabinete de la Viceconsejería de Seguridad del Departamento de Interior del Gobierno Vasco.

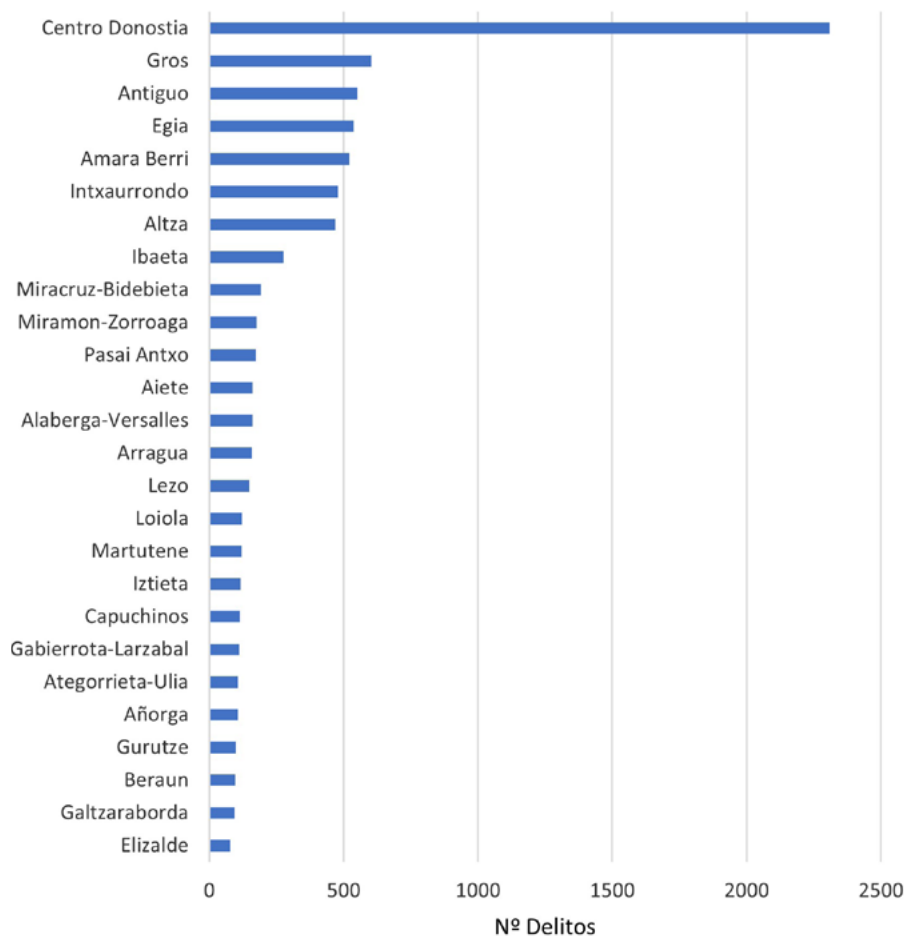
En las áreas deterioradas o semiabandonadas de las ciudades se observa generalmente una incidencia mayor de patologías sociales, ver [Mapa 80](#), como la violencia callejera y el tráfico de drogas, que en el resto de la ciudad. Esto es el resultado de complejos procesos sociales y espaciales, entre los que tiene una alta incidencia la mayor impunidad (real o percibida por los perpetradores), porque estas acciones mayormente se producen en áreas donde hay escaso control social por parte de los residentes o poca presencia del gobierno. Esta situación estigmatiza tales áreas enfrentándolas a dos tipos de segregación respecto al resto de la ciudad: espacial, porque son áreas a donde no se puede ir, y temporal, porque son áreas a donde es peligroso ir a ciertas horas. Además, el deterioro urbano conlleva como costo social adicional la pérdida gradual del disfrute de los beneficios públicos de visitar un barrio o parque público bien mantenidos y que funcionan adecuadamente. A pesar de que el índice de delitos es más elevado en Oiartzun y en menor medida en Pasaia, ver [Tabla 76](#), si hacemos la comparación por barrio, se puede observar un mejor detalle, ver [Gráfico 71](#).

Tabla 76. Índice de delitos (% habitantes)

	2004	2010	2018
Donostia / San Sebastián	26,34	32,95	35,82
Errenteria	21,71	30,55	36,32
Lezo	27,72	30,96	27,84
Oiartzun	46,99	60,24	65,93
Pasaia	15,10	18,92	25,76

Fuente: Udalmap Padrón municipal, INE. Gabinete de la Viceconsejería de Seguridad del Departamento de Interior del Gobierno Vasco.

Gráfico 71. Principales delitos por barrio en la comarca de Donostialdea 2019



Fuente: Gabinete de la Viceconsejería de Seguridad del Departamento de Interior del Gobierno Vasco.

Es así como los entrevistados pusieron en valor zonas degradadas en el barrio de Iztieta haciendo referencia al antiguo edificio Matadero o la zona de Campsa, que actualmente se encuentra desmantelada, [Ilustración 168](#) y los edificios abandonados en general.

Se da la paradoja que donde había más iglesias en Errenteria hay más cantidad de personas que compran o consumen droga por la noche, como es el barrio de Iztieta o en la plaza Zumardi. Otros barrios, como Beraun, en la zona del parvulario o en el centro extremeño-andaluz, presentan gran cantidad de personas inmigrantes además de tener el inconveniente de ser un relieve con tres cuevas de difícil acceso. Otras zonas degradadas donde venden droga se puede encontrarlas en la plaza de Pasajes San Pedro o en el municipio de Oiartzun en el polígono industrial de Lintxirin en la antigua discoteca Erne-Itxala. El paso de peatones en Herrera, [Ilustración 179](#) es un lugar oscuro y sucio; se encuentran los pabellones abandonados de Oxigraf, en donde lo coches aparcan y para subir por el ascensor hay que salir a la carretera. Los pasos de peatones de Oleta y Herrera son lugares degradados y abandonados. El club de remo de Trintxerpe, es un guardarraíl y tiene unas farolas plantadas en medio de la acera, que dan a la casa del puerto, por la cual impiden el tránsito con sillas de ruedas, por ejemplo.

En Oiartzun, en la zona de Ugaldecho y Aranguren, el polígono Lintxirin y Zaiga, los cuales son zona de tráfico pesado, o en Lezo, el centro intermodal.

Es de remarcar la importancia que tienen las zonas de bloques de viviendas propias de una época, como ser en Altza, en el paseo Larratxo, en Capuchinos y en Bidebieta.

Lugares que se producen robos o prostitución, en el antiguo bar “El puerto”, [Ilustración 180](#), o el “Billona” en el Alto de Buenavista en Antxo. En el barrio de Altza-Bidebieta cerca de la gasolinera y el polideportivo, en la zona de Herrera, cerca de la plaza, en Larratxo, en Erroteta Aguiberrri en el que había 7 locales puticlub y en el casco alrededor de la plaza, igualmente en la actualidad ha cambiado mucho, pero los locales se encuentran cerrados y abandonados.

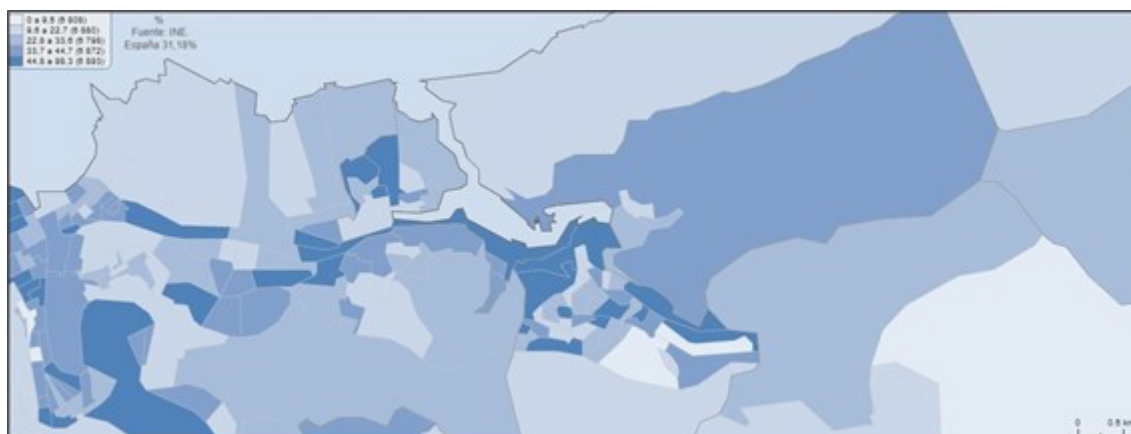
Ilustración 180. Club de alterne. Lugares con historia



Fuente: Elaboración propia.

Zonas ruidosas, chatarra, ruido y polvo se encuentran en paralelo a las vías del tren desde Lezo a Herrera, ver [Mapa 45](#). En Buenavista en P. Antxo, el polvo en suspensión de la chatarra, debido a los vientos dominantes del O, trae polvareda que perjudica a la zona de Capuchinos y Lezo. También en las rampas Ro-Ro en la zona de vehículos, importaciones y exportaciones.

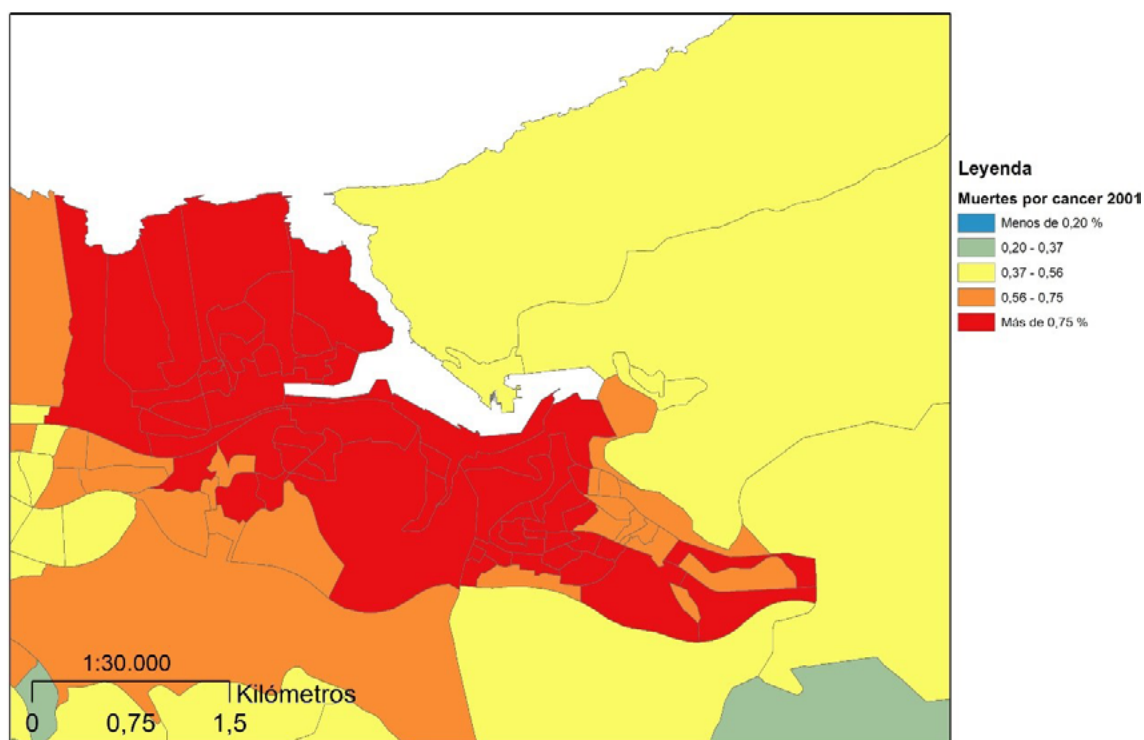
Mapa 45. Población con problemas de ruidos exteriores 2001



Fuente: Atlas de la Vulnerabilidad de España 2001-2011.

Malos olores desde Istieta hasta la Alameda Gamón, debido a la Papelera Española y por la contaminación del río Oiartzun. También en los antiguos vertederos, en la zona de Beraun, que están tapados, y ahora son utilizados para empaquetar la basura, además existe un importante tráfico de camiones y malos olores. En las antiguas canteras, y en el arroyo hay olores y aguas de mala calidad. Antiguamente la central térmica y la Real compañía de Minas, contaminaban el aire, con un elevado índice de cáncer, ver [Mapa 46](#) en la zona Este de Donostia y Errenteria, principalmente en hombres (Esnaola et al., 2010, p. 67) que ha sido estudiado recientemente en el Atlas de Mortalidad 1996-2003, por el departamento de Sanidad de Gobierno Vasco.

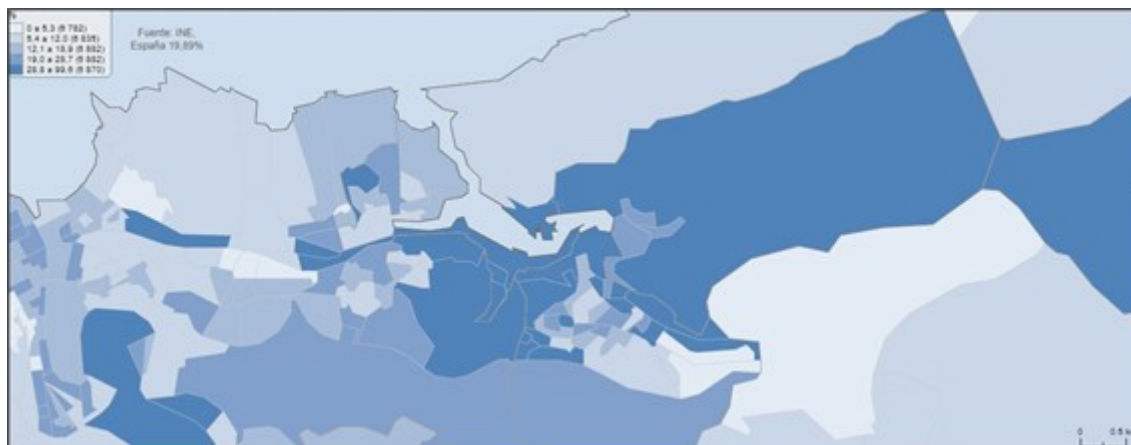
Mapa 46. Muertes por cáncer antes de 2001



Fuente: Elaboración propia a partir del Visor geoeskadi.

Por otra parte, según la ley, esta no reconoce límites municipales y la solución del tema de saneamiento exige la máxima rentabilidad sobre la administración de recursos tan escasos como los económicos y del suelo para la ubicación de vertederos, depósitos o plantas de depuración, [Mapa 47](#). Desde el planeamiento y gestión urbanística municipal se entiende que las valoraciones y aportación de soluciones han de referirse a un ámbito comarcal y, por otra parte, el control reside más en los agentes de contaminación. Materia en la que queda todavía mucho por hacer.

Mapa 47. Población con problemas de contaminación en su entorno 2001



Fuente: Atlas de la Vulnerabilidad de España 2001-2011.

Lugares oscuros en la antigua estación de La Herrera hacia Larratxo, la zona de Beraun o Capuchinos e Iztieta en la zona del Matadero.

Lugares tristes en la zona de Trintxerpe, en la zona cercana al puerto, donde antiguamente estaban los astilleros Lasa-Azcorreta y ahora es un aparcamiento. También en la zona de barrios dormitorio como Capuchinos, Altza-Larratxo, Beraun, Bidebieta, Trintxerpe y P. Antxo, zonas que no tienen vida.

La experiencia recogida en los casos analizados indica que, para lograr los objetivos de recuperación social, económica y física de áreas urbanas centrales, se requiere la acción concertada de actores públicos y privados en torno a un proyecto urbano integral de transformación y desarrollo a largo plazo capaz de modificar la imagen de deterioro del área y atraer nuevos usuarios. Estos procesos por lo general benefician a las áreas urbanas que, por su grado de deterioro, abandono o concentración de problemas sociales, suscitan el interés de la opinión pública y reclaman acciones coordinadas por parte de los poderes públicos y de los sectores privados interesados.

La obtención de un amplio consenso de todos los actores involucrados sobre el futuro del área es una condición necesaria para el éxito de las operaciones de recuperación y para conseguir que se

sostengan en el tiempo. La correcta asignación de responsabilidades entre los actores es otro factor necesario para el éxito de estas operaciones; el sector público debe abocarse al mejoramiento de la infraestructura y los espacios públicos; mientras que el sector privado, al desarrollo de proyectos rentables. Sin embargo, el lanzamiento y la durabilidad del proceso requieren el liderazgo público y la participación activa de todos los actores interesados para mitigar los impactos negativos del proceso sobre la población de ingresos bajos y otros grupos vulnerables que usan estas áreas. El hacerse cargo de estas responsabilidades constituye un complejo problema de política pública. La planificación y ejecución de programas de recuperación urbana representan un difícil desafío institucional y financiero que solo puede resolverse con la participación activa de todos los actores interesados: el gobierno de la ciudad, la comunidad organizada, los propietarios, inversores inmobiliarios, empresas y familias, así como su apoyo activo a un proyecto urbano común (Rojas, 2004, p. 22).

Ilustración 181. Ruinas de Victorio Luzuriaga



Fuente: Elaboración propia.

Como estudio de caso, tomemos la zona del barrio de Molinao, área que se encuentra entre Altza y Pasaia Antxo en mitad del monte, entorno a una veintena de casas, antiguas y nuevas al estilo de una aldea y encima se localiza el polígono industrial Papin-Molinao, que es gestionado por la Asociación General de Empresarios y Propietarios de Molinao (AGEMAP), formada por varias empresas (talleres mecánicos, caldererías, diseño gráfico, suministros textiles e higiene industrial, industrias Cianco, entre otros) principalmente en la calle Artxipi, que fueron en su momento importantes empresas que servían a Victorio Luzuriaga, [Ilustración 181](#) y prolongación física de esta, hoy desaparecido del paisaje²⁷¹. Junto a la cuenca de río Molinao, se encuentra un área de reciente creación por el Gobierno Vasco de recuperar el cauce y las márgenes del río a su aspecto

271 <https://www.diariovasco.com/oarsoaldea/pasaia/cierre-luzuriaga-en-pasai-antxo-20191123013818-ntvo.html> consultada el 12/01/2022.

natural con la plantación de más de 130 árboles, los cuales son especies propias de la antigua marisma y la ampliación de su área de desbordamiento, con una inversión de 850.000 euros, con una doble función, reducir los riesgos de inundación, como el ocurrido en 2007²⁷² y dotar de un espacio natural para el esparcimiento y el ocio. Es de destacar la zona de seguridad creada por la Dirección de agricultura y Medio Ambiente de la Diputación Foral de Gipuzkoa, cuya presencia en una placa, junto a un pequeño puente de madera, muestra su autoría y gestión. Actualmente la zona se encuentra en estado de abandono y tristemente cuidado, con pintadas en los bancos, zapatillas sin dueño y papeleras repletas de residuos, demostrando un gran abandono.

Pero es de tener en cuenta que, debido al mejoramiento de la regata, hay grupos de personas que se bañan en épocas de verano, cuestión que era impensable en épocas anteriores cuando todo el espacio era un entorno absolutamente contaminado. Asimismo, un parque con un espacio para jugar al fútbol, solitario y desatendido que no cumple función alguna. Al preguntarle a una vecina del lugar que trabajaba en su huerta, sobre la importancia de este espacio, contesta de manera contradictoria a mi entender, que los jóvenes, prefieren alquilar las oficinas abandonadas para utilizarlos como lonjas donde poder arreglar sus vehículos, o realizar encuentros con sus amigos, ocio y sociabilizar. Un claro exponente de cambio en las formas de ocio, de consumo y la particularidad cultural que supone la existencia de la institución social de la cuadrilla en los jóvenes; por otra parte, los propios empresarios se sienten beneficiados al poder alquilar estos establecimientos. Por lo tanto, se observa un proceso de reconfiguración urbana e industrial que está indisolublemente unido a un cambio del modelo productivo y de consumo acaecido en estos últimos años. Concluye la entrevistada con la siguiente pregunta: ¿Para qué vamos a arreglar el parque si no se utiliza?

En los casi cuarenta años que van desde el retorno a un marco democrático hasta la actualidad, las ciudades españolas han desarrollado modelos de gobernanza que combinan políticas orientadas a la integración social y a la competitividad económica, siguiendo el modelo de ciudades europeas. Este modelo se caracteriza por preservar la cohesión social en las ciudades al tiempo que estimulan una orientación que favorezca cierta competitividad. De hecho, se considera que se pueden reforzar mutuamente. Sin embargo, ante la reestructuración económica que se inicia en las últimas décadas del siglo XX, las ciudades se han visto forzadas a adaptar este modelo, con nuevas estrategias de competitividad e intentos de adaptar los sistemas locales de bienestar que han sufrido tensiones y transformaciones.

En España, han desarrollado sus modelos de gobernanza existentes incorporando nuevas políticas. Para afrontar los efectos de la desindustrialización (en las últimas décadas del siglo XX)

272 <https://www.diariovasco.com/20070927/san-sebastian/barrio-molinao-lleva-dias-20070927.html> consultada el 12/01/2022.

y el cambio de modelo productivo (en el presente siglo), han introducido nuevos programas de carácter inclusivo para impulsar procesos de inclusión social. Tanto los ayuntamientos como las instituciones económicas metropolitanas se embarcaron en procesos de regeneración urbanística profunda con los que dotarse de las infraestructuras necesarias para un nuevo modelo económico. Se apostó por la industria avanzada y la economía de conocimiento a través de planes estratégicos (Pareja-Eastaway y Miquel, 2015).

Se han realizado estos esfuerzos en un contexto de gobernanza multinivel que ha reforzado el peso de los gobiernos autonómicos por delante de los gobiernos locales, especialmente en materia de políticas sociales y desarrollo económico. Aunque las ciudades han recibido autonomía para desarrollar políticas locales en numerosos ámbitos –incluidas las políticas sociales y el desarrollo económico – bajo la competencia genérica de “desarrollo local” (Pradel Miquel y García Cabeza, 2018), no han dispuesto de una asignación de recursos para desarrollarlas de forma efectiva. La limitada capacidad de financiación de los ayuntamientos para lanzar programas enteramente públicos para la cohesión social ha favorecido que el despliegue de sistemas locales de bienestar haya incorporado, en gran medida, la participación de los actores de la sociedad civil (actores de la economía social), que han contribuido al desarrollo de políticas para la integración social.

El papel combinado de la sociedad civil y la Administración en el fomento de la cohesión social se ha reforzado con la integración de España en la Unión Europea en 1986 y con la incorporación de nuestro país a los circuitos económicos globales en 1994 (Unión monetaria y económica). Esto ha facilitado a las ciudades abrirse a competir por recursos públicos y privados y ganar una cierta autonomía respecto al Estado central. Así en buena medida, la insuficiente transferencia financiera autonómica y nacional a los ayuntamientos ha sido compensada con la financiación de la Unión Europea, que ha permitido tanto a la Administración local como a los actores de la sociedad civil poner en marcha iniciativas innovadoras para la cohesión social, y nuevas formas de relacionarse entre actores organizados de la ciudadanía y la Administración. Los programas de la Comisión Europea vinculados a la Estrategia Europea de Empleo o programas de regeneración urbana como URBAN han sido de gran importancia para el desarrollo de nuevas iniciativas.

La financiación europea, además, ha servido para reforzar estrategias competitivas de las ciudades y regiones, a través, por ejemplo, de la financiación de nuevas infraestructuras o el impulso de megaproyectos e instalaciones culturales, como museos, diseñados por arquitectos de prestigio internacional, como se ha podido observar en nuestro capítulo quinto, con la gráfica de inversiones por municipios y partidos políticos, [Gráfico 51](#). Sin embargo, la reconversión económica conllevó tensiones crecientes entre la competitividad y cohesión social, de forma que la correlación positiva que se daba entre los dos en la era industrial se debilita. La nueva economía basada en la flexibilidad, en apariencia no requiere de altas cuotas de cohesión social, razón por

la cual se puede dar crecimiento económico sin integración social. Desde una perspectiva de la gobernanza, la reestructuración económica que se impuso en los años noventa del siglo pasado y la consolidación de las ciudades en los circuitos globales implica que muchos ayuntamientos tengan que adaptar sus modelos de crecimiento. Esto ha priorizado la captación de recursos, dejando en un segundo plano o en manos del mercado o del tercer sector la provisión de servicios que refuerzan la cohesión social.

Ejemplo de ello, la *Iniciativa Ciudadana Altza XXI* se constituye en el año 2000 para hacer frente al macroproyecto del PSOE de construir otra vez en Altza más de 3.200 viviendas en la única zona verde de Auditz-Akular²⁷³. Si miramos cómo ha sido el desarrollo de Altza y sus barrios, nos encontramos con lo que unánimemente se ha venido reconociendo como urbanismo improvisado, desequilibrado y desestructurado, caótico, en una palabra, como se ha puesto de manifiesto en el capítulo tercero, y cuyos hitos se manifiestan en Larratxo con viviendas por encima de lo previsto, junto a Herrera, Txingurri y Peruene Berri, sin importar las pendientes, que fueron desmanteladas o rellenas con escaleras de hormigón. Obras también que fueron realizadas por los propios vecinos en calles como Roteta. Ahora se busca un urbanismo de reparación, que busca mejorar la ciudad existente, reordenarla de manera que se corrijan los desequilibrios de la época expansionista, volver a dotarla de servicios, esponjar el territorio para que acoja las dotaciones y equipamientos que requiere.

Ilustración 182. El paisaje como imagen del espacio tensionado



Fuente: Elaboración propia. Vista de la iglesia de Trintxerpe al fondo, terreno portuario y ferroviario.

273 Ver [Mapa 16](#) (resaltado en verde).

Con la orientación (neo)liberal predominante en las décadas finales del siglo XX, los objetivos de justicia social fueron sustituidos en los discursos europeos y urbanos por las prioridades de cohesión social y competitividad. Se ha vuelto a percibir el barrio como un lugar cambiante, abierto y contingente en lugar de delimitado, permanente y estático; como un lugar constituido por un conjunto particular de relaciones sociales que interactúan en un lugar determinado, por movimientos y contactos que pueden ser locales, pero también se extienden más allá de él: *“en realidad todo proceso global tiene su origen en localizaciones concretas. Por eso creo que es importante construir una política del lugar para enfrentarse a estos fenómenos; por ello hablo de la necesidad de desarrollar una política de la responsabilidad del lugar. Es decir, deberíamos entender nuestros lugares locales, nuestras ciudades, nuestros barrios, no —o no solo— como víctimas de los procesos de globalización, sino enfrentándonos políticamente al papel que nuestros lugares desempeñan en dichos procesos”* (Massey, 2012, p. 8).

En este resurgir del barrio se entremezclan gobernanzas formales e informales a través de la diversidad de actores implicados

Nos preguntamos, en qué medida los enfoques que proponen los ciudadanos organizados (sociedad civil, movimientos sociales) suponen una transformación de las relaciones sociales entre unos seres humanos que experimentan necesidades y otros que les proporcionan instrumentos para cubrir-las. Cuando se proclama insistentemente que “no queremos una nueva concentración de viviendas cuando las carencias y déficit de calidad de vida en los barrios actuales de Altza están sin resolver” y la insistente necesidad de espacios libres y más zonas verdes. Ejemplo de ello, en la zona de Auditx Akular²⁷⁴ se prevé acondicionar seis huertas profesionales y en la zona de Tomasene y Eguzkitza-gaina, se ha plantado árboles por los vecinos y niños, en colaboración con las escuelas del barrio.

Las iniciativas que parten de la sociedad civil difícilmente pueden hacer efectiva la provisión universal de un recurso o servicio si no es con la acción del Gobierno local que dé apoyo, y permita darlo, al desarrollo de iniciativas similares ahí donde no hay un tejido social fuerte capaz de organizarse. Cuestión que se ha podido percibir al conocer a Herrera Herrera y su proyecto, que, como se ha explicado en el capítulo cuarto, en una primera instancia ha tenido el apoyo del ayuntamiento, pero al cambiar la legislatura lo perdió, o también los proyectos de Altza XXI, que han realizado trabajos de auzolan, en el parque de Tomasene, para conseguir una zona de ocio para la ciudadanía, con la creación del polideportivo, se perdieron parte de lo realizado, no todo; por lo tanto la ciudadanía se encuentra conforme. O el nuevo parque de Larres como un nuevo lugar para el paseo y esparcimiento. Terreno en el que se había detectado amianto y que se rellenó con tierra como aislante, a la espera de mobiliario y elementos vegetales para rematar la intervención.

274 <https://www.noticiasdegipuzkoa.eus/gipuzkoa/donostia/2019/03/07/excluyen-campa-eguzkitza-proyecto-huertas/601366.html> consultada el 12/01/2022.

El proyecto Auditz-Akular-Landarro²⁷⁵: Parque de Altza, formado por las suaves lomas y vaguadas que se sitúan entre el barrio de Altza urbano actual y la autopista, incluyendo la loma bautizada como Landarro, comprende una superficie de unos 800.000 m², hoy libre prácticamente de urbanización, lo cual constituye un verdadero pulmón verde, área de paseo, esparcimiento y conexión con el cercano monte de San Marcos, pero se encuentra también con la espada de Damocles amenazado al ser considerado sector de suelo urbanizable²⁷⁶ por otra parte, también la obsolescencia en los planes territoriales, como es este caso, debido al paso del tiempo, o la crisis, ponen de manifiesto que se vuelvan a formular las ideas de edificaciones, que se dejaron sin concluir debido al elevado coste de urbanización para los promotores, por ser vaguadas que hay que aplanar y rellenar de hormigón, o continuación de infraestructuras, como la proyectada para la salida de camiones, que no pasen por Antxo y que une el barrio de Las Mercedes con la AP8 (ramal Ilumbe).

La toma de conciencia social respecto a los retos de desarrollo territorial deberá funcionar necesariamente a múltiples escalas. Las consecuencias globales de nuestros hábitos de vida deberán asumirse desde lo local, y nuestra concienciación respecto a los valores de lo local será la que posibilite el desarrollo endógeno de los territorios como palanca de transformación de esta cultura territorial renovada. La propia Agenda Territorial 2020 reconoce la necesidad de aprovechar el potencial de los territorios a través de “estrategias de desarrollo basadas en el conocimiento local y regional de las necesidades y aprovechar los puntos fuertes y factores específicos que contribuyan a la competitividad de los territorios” (Comisión Europea, 2011, p. 4). Afirmar, además, que “la diversidad de territorios representa un potencial para el desarrollo y las distintas identidades de las comunidades locales y regionales adquieren una importancia particular”. Este planteamiento del desarrollo local es, en un contexto global, una resultante directa de la capacidad de los actores y de la sociedad local para estructurarse y movilizarse en base a sus potencialidades. Y, en este contexto, el patrimonio y el paisaje constituyen activos, capaces además de resolver las disyuntivas entre competitividad y sostenibilidad, poniendo en el debate modelos alternativos de desarrollo económico y social que aprovechen sus activos naturales y culturales no solo como bienes que proteger, sino como motores del desarrollo endógeno (Paisaje Transversal 2018, pp. 89-90).

275 En las antiguas campas que iban a construir viviendas en 2006, ver [Mapa 16](#).

276 https://www.donostia.eus/info/ciudadano/urbanismo_planos.nsf/voWebContenidosId/NT0000AF2?OpenDocument&idioma=cas&id=A423010377686&cat=Plan%20Parcial%20Landarro&doc=D consultada el 12/01/2022.

4. El patrimonio cultural, eje de una propuesta compartida

4.1. A modo de introducción

Un enfoque resiliente y regenerativo para planificar la bahía, se puede proponer, analizando diversos estudios de caso que, pongan de manifiesto, la caracterización del patrimonio industrial y marítimo portuario de estos últimos 25 años; estos espacios presentan las mismas problemáticas producto de la crisis de la identidad industrial, debido a la fuerte desindustrialización del espacio geográfico y de la entidad social. La poca estructura industrial que queda y las empresas de ocio y servicios que llegan, no cumplen de la misma manera con este cometido de dar empleo a la población. En estas condiciones hay espacio para los enigmas, la nostalgia y la melancolía. La industria no volverá, esa posibilidad parece cerrada, hay que fijarse en respuestas parciales que penetran con las industrias emergentes pero que ya no son lo que fueron.

El escenario social que estamos atravesando, a nivel global o local, en este caso del País Vasco, dibuja sociedades desordenadas y desbordadas que anuncian que las relaciones generacionales plantean algunos problemas, como se ha tratado en la margen izquierda del Nervión (Gurrutxaga Abad, 2021). El autor nos muestra de manera general las características sociales que hay que solventar en esta época de crisis: 1) hay que definirse como generación, 2) cuidarse y cuidar, 3) coser los vínculos necesarios intra e inter generacionales, 4) las buenas prácticas deben inundar las relaciones sociales, la emergencia de nuevos trabajos, tratamientos del empleo, los nuevos papeles de la educación, la relación con las fuentes de la tecnología, 5) la búsqueda de las formas de participación pública donde las voces jóvenes encuentren salida a las demandas, lo que conlleva abordar el papel del mundo institucional público, las relaciones con el universo de lo privado, las condiciones y los condicionamientos de la política institucional y del mundo socio productivo (Gurrutxaga Abad, 2021, p. 3). Y nos cuestiona de manera generalizada: ¿cómo crear trabajo para la mayoría de los que se quedan fuera y para los que no pueden o no saben engancharse a las redes de reclutamiento que se extienden a lo largo del planeta, es decir, a la digitalización y la robotización?

“La Margen Izquierda es tierra de contrastes y fragmentos, donde nuevas empresas, solares industriales abandonados, fábricas antiguas y actuales, desorden urbano, desarrollos avanzados y nostalgias del pasado conviven con la extraña mezcla donde todo es lo que parece a la vez que todo niega las apariencias en las tinieblas del futuro” (Gurrutxaga Abad, 2021, p. 15).

4.2. Maritimidad. Patrimonio portuario

El concepto de “maritimidad” tiene como primera referencia el trabajo editado por los geógrafos F. Péron y J. Rieucan al final de una conferencia celebrada en 1993 en Brest. Explícitamente, se refiere a la “maritimidad” contemporánea inducida en particular por nuevas actividades vinculadas a los campos del ocio y el turismo, así como al establecimiento de nuevas relaciones con el patrimonio de las sociedades costeras: *“Una reflexión sobre la maritimidad invita, por tanto, a meditar, no a las actividades humanas directamente inducidas por el medio marítimo (producciones marinas, transporte marítimo, actividades de ocio junto al mar), en el sentido en que el geógrafo André Vigarié habla de la “maritimación” de las economías costeras”. Sino sobre la diversidad de las formas de sensibilidad al medio costero y marítimo y sobre la evolución de las formas de percibir el mar, la playa, la costa que condicionan las actividades marítimas de los distintos grupos sociales considerados”* (Péron y Rieucan, 1996, p. 14).

Por lo tanto, significa una variedad de formas de apropiación del mar, insistiendo en las que encajan en el registro de representaciones colectivas. Hablar de maritimidad es invitar a la reflexión sobre lo social y las construcciones culturales que han sido construidas por grupos humanos para organizar sus relaciones con el mar, para protegerse de él, para socializarlo, para delimitarlo, para amarlo. Estas construcciones, por supuesto, están ancladas en la profundidad histórica, pero al mismo tiempo, están evolucionando. Cuestionar la maritimidad contemporánea es reflexionar sobre la relación entre el presente y el pasado, con miras a comprender las reconversiones actuales del sector marítimo, relacionadas con las aspiraciones y necesidades profundas de nuestra sociedad (Péron y Rieucan, 1996, p. 14). Los aspectos navales de las ciudades portuarias y las relaciones culturales con el interior se han pasado por alto de alguna manera (Beaven et al., 2016, pp. 1-10).

Estas representaciones, siguiendo a (Laubé, 2021, p. 297) conciernen a: 1) la imagen que esta población se forma de estos entornos, 2) la idea que tiene de los recursos que pueden ofrecer o los placeres que pueden brindar y 3) los conocimientos y técnicas que les permiten integrarse, utilizarlos o disfrutarlos. Pero se trata de la relación entre el mar y la tierra, un tema central en lo que respecta a la arqueología marítima y los paisajes culturales marítimos. Por tanto, la maritimidad debe entenderse como una categoría de comprensión y no como algo con cualidades empíricas.

Desde nuestro punto de vista, este concepto de “maritimidad”, por sus aspectos cognitivos y sus lugares de conocimiento, se articula luego con el de “paisaje cultural marítimo” propuesto por C. Westerdahl en el campo de la arqueología marítima.

El enfoque “holístico” que se recomienda para que exista un verdadero paisaje marítimo, se puede resumir en esta fórmula:

paisaje físico +intervención humana sobre el territorio = paisaje cultural

Se pueden destacar los siguientes aspectos del paisaje cultural marítimo, según (Westerdahl, 2007, p. 215):

- a. Paisaje topográfico. El prerrequisito eterno, pero no inmutable. Determina el acercamiento humano a la costa en un sentido literal, y es un factor importante la localización de puertos.
- b. Paisaje económico / de subsistencia (especialmente para la pesca), en particular cuando se trata a pequeña escala de todos los días. El concepto es aplicable al paisaje industrial.
- c. Transporte / paisaje comunicativo, incluidos los caminos terrestres y su relación con las rutas marítimas.
- d. Paisajes de poder / resistencia (interno), territorial (externo) (agresión / guerra y defensa).
- e. Paisaje de recursos externos (por ejemplo, para suministrar astilleros).
- f. Paisaje de recursos internos (especialmente para el mantenimiento del transporte marítimo). Este es un paisaje de suministros y agricultura. Definitivamente un aspecto que el investigador debe poder tratar desde las diversas perspectivas de poder, riqueza, tierra y mar. No creo que esta combinación aún haya sido lograda.
- g. Paisaje cognitivo (toponímico, “el mapa mental”).
- h. Paisaje ritual / de culto.

Ilustración 183. Procesión marinera con Pasai Donibane al fondo



Fuente: GONZALEZ GALARZA, Gregorio (Zegama, Gipuzkoa 1869 - Donostia / San Sebastián, Gipuzkoa 1948). Museo San Telmo. N.º inventario: F-006699.

La sociedad que vive allí debe estar influida de una forma u otra por el mar, y constituir este una preocupación importante de la sociedad; el paisaje incorpora una combinación de referentes, construcciones físicas o fenómenos susceptibles de ser percibidos, y significantes, es decir el significado y el reconocimiento / descripción / interpretación del referente. Estos referentes producidos por la actividad intencional del ser humano serán denominados “artefactos” de (...). Los referentes comunes en los paisajes marítimos pueden incluir infraestructura costera o portuaria como muelles, almacenes, etc., pero también condiciones naturales potencialmente variables (como topografía, viento, marea, corrientes) y / o sensoriales (olor a mar). aire, etc.); Los significantes comunes que se encuentran en los paisajes identificados también abarcan lo inmaterial, como mitos, folclore, historia oral y fenómenos codificados como el desarrollo de topónimos o estándares cartográficos.

Cuando los componentes del referente y del significante persisten en el tiempo y el espacio, un discurso cultural se transmite y puede evolucionar a lo largo de generaciones sucesivas; estos patrones vinculados a paisajes también pueden ser transportados a lugares distintos de aquellos en los que fueron creados. En otras palabras, la formación y negociación de un nuevo paisaje está informada por las experiencias pasadas de sus participantes en un precedente u otro paisaje. Y es de comprender que, la actividad humana implica un entorno material y sensorial (incluidos los artefactos), unos actores (grupos o individuos) y el conocimiento generado (junto con lugares de conocimiento).

De este cruce de conceptos de Geografía y Patrimonio marítimo, se destacan especialmente dos aspectos, (Laubé, 2021, p. 301):

tomando de nuevo la “ecuación” inicial de Westerdahl, se puede ahora plantear una segunda más completa y referida a nuestro concepto de la maritimidad:

paisaje físico + marítimo + lugares de conocimiento = paisaje cultural marítimo

4.3. Nuevas dimensiones para tratar el patrimonio

Teniendo en cuenta la teoría precedente y debido a la importancia de conocer qué herramientas existen para tratar el patrimonio marítimo y la relación puerto-ciudad, pondré de manifiesto algunos estudios de caso, que permiten mostrar características parecidas a lo ocurrido hasta ahora en la Bahía de Pasaia o nuevas propuestas que pueden servir de referencia o como ejemplos ilustrativos de lo expuesto en apartados anteriores. No obstante, los casos que se exponen no se deben tomar como soluciones literalmente extrapolables a otros contextos, sino que su interés reside en el proceso de diseño y en cómo incorporan los criterios de planificación, integralidad y participación.

De entre todos los ejemplos analizados, se han seleccionado aquellos que más relación guardan con la realidad de la Bahía de Pasaia, descritas anteriormente, con municipios pequeños de fuerte acento industrial, por la presencia del puerto hoy en declive.

El espacio, los edificios e incluso las herramientas del puerto son, desde hace varias décadas, objeto de apuestas y negociaciones entre la autoridad gestora del puerto y los órganos responsables de la localidad o localidades colindantes. Iniciada la regeneración de puertos y ciudades hace más de cincuenta años con la reconversión de Baltimore y Boston (Molina Costa, 2015), la rehabilitación y reconversión del área portuaria ha sido objeto de estrategias cada vez más urgentes en varios países. Debido a tres fenómenos, vinculados a diferentes campos y lógicas. El primero de ellos, es el de la obsolescencia de los equipos, la organización del espacio y los edificios heredados del siglo XIX. Debido a la incorporación de la maquinaria, como se ha tratado en capítulos anteriores. El espacio y los edificios del siglo XIX se encuentran ahora infrautilizados, inadecuados y, a menudo, se dejan en un estado de abandono.

El segundo fenómeno es el de la política urbana implementada por los municipios, debido a que las ciudades tuvieron un “crecimiento cero”, o incluso de declive y que les plantean graves problemas económicos. En el ámbito de la política urbana, esta situación marca el final del urbanismo expansivo. En muchos casos, el urbanismo cuantitativo da paso al urbanismo cualitativo, el de la ciudad que se rehace, y que pone en primer plano la mejora del marco existente y la puesta en valor de los espacios renovados. En este contexto, el espacio portuario cercano se convierte en un tema importante, de desarrollo y oportunidad de regeneración en el centro de la ciudad. Esta política urbana se observa fácilmente en ciudades como Dunkerque, Saint-Nazaire, La Rochelle, Sète o Marsella (Prelorenzo, 1996, p. 373).

El tercer fenómeno se debe a los nuevos valores culturales, como la importancia del paisaje, la vista al mar y distintas cualidades muy valoradas por los ciudadanos que frecuentan los espacios públicos.

Tabla 77. Distintas experiencias en patrimonio marítimo

Año	Ejemplo	Experiencia	Artefacto	Estrategia	Valor económico local	Bibliografía
2014	Komiža e islas de Dalmacia, Croacia	Aportar conocimiento a través de prácticas pedagógicas interpretativas por parte de los pescadores	Falkuša: Embarcaciones de vela latina y artes marítimas asociadas	Regatas y Festivales	Artesanía y patrimonio inmaterial	(Bender, 2014)
1990	Kingston-Upon-Hull, Yorkshire, Inglaterra	Márquetin de lugares-memoria	Edificios emblemáticos pesqueros infrautilizados (Lord Line)	Incentivos comerciales	Capital cultural y valor a lugares históricos	Atkinson et al., 2002
2009	Brest, Bretaña, Francia	Investigación sobre la preservación digital del patrimonio marítimo y el impacto de la tecnología en el desarrollo portuario.	Arsenal y diversos elementos (Grúas, Muelles, silos, edificios)	Any-artefact. Historia de la ciencia y de la técnica. Festivales	Periodización, Modelado en 3D y web semántica	(Abiven, 2019; Laubé, 2021; Rohou, 2018)
1994	Nápoles, Italia	Reorganización del paseo marítimo. Proyecto URBAN. Relación conflictiva	Abrir el recinto aduanero, seleccionar puntos simbólicos. Creación de un museo de arte moderno	Reconstruir la identidad del patrimonio portuario	Reutilización respetuosa del tejido existente. Reactivar social y económicamente una parte de la ciudad	(Donaggio, 2005; Parisi, 2011; Rodrigues Malta, 2001) (Castigliano et al., 2018, 2020)
	Puerto Belgrano, Punta Alta, Argentina	Consolidación holística de bienes patrimoniales	Base Naval Puerto Belgrano y Puerto Rosales	Plan integral de manejo responsable y sostenible del patrimonio	Archivo Histórico de Punta Alta	(Chalier, 2019)

Fuente: Elaboración propia.

Es en este contexto dónde se desarrolla una especie de ideología o fantasía del patrimonio portuario. Por supuesto, no se trata de las políticas de conservación del patrimonio industrial de las que conocemos, sino de los enfoques más amplios que están en proceso de multiplicarse, aquí y allá, a partir de un análisis más o menos exhaustivo. Es una nueva forma de interpretar el patrimonio portuario en sus nuevas dimensiones. Como se ha tratado en capítulos anteriores, surgen ciertas propuestas que se repiten continuamente, como han sido las propuestas que serán juzgadas por un jurado internacional, presentadas por equipos de arquitectura o estudiantes de Erasmus, como también una selección basada en un concurso de ideas. Propuestas que hablan de un patrimonio imaginario, rayando en la ilusión, compuesto por imágenes simplificadas de lo que era el puerto industrial y vagos estereotipos de una “película” casi universal del puerto (Prelorenzo, 1996, p. 374), cuyas grúas son un elemento que recuerda el trabajo a modo de una expresión nostálgica.

Además, ¿era realmente pensable que fuera de otro modo? La organización de la zona portuaria, especialmente la del siglo XIX, no fue pensada para caminantes, sino solo para profesionales, y la peligrosidad que reina en estos lugares ya no cumple con las normas y expectativas de seguridad que dominan en la actualidad. El cierre de los muelles por barreras y barandillas que, protegiendo a los caminantes, niegan al mismo tiempo su propia verdad, porque la propia característica del espacio portuario es suprimir en la medida de lo posible el obstáculo en el movimiento hacia el agua. Ahora es cuando se valora la lámina de agua, y se esconden los edificios con árboles. Por tanto, se propone ampliar los muelles hasta que queden a ras de la carretera, crear bulevares perpendiculares a la carretera principal para abrir esa mirada a la población como resultado de una reconquista cultural del patrimonio portuario que se desarrolló íntegramente en la imaginación. La representación del puerto está, pues, poblada de tópicos, viejos recuerdos literarios y pictóricos, cinematográficos, de interpretación tanto más descontrolada cuanto que los puertos, al abrigo de su condición y de la inversión pública, apenas han hecho ningún esfuerzo durante estos últimos cuarenta años por darse a conocer.

El objetivo es lograr que la referencia simbólica arraigue en la complejidad, y de ahí la importancia que tienen los archivos históricos municipales para contribuir con sus fuentes y conocimiento reflexionado. Más que imágenes o información específica, se suministran referencias que sirven para una mejor apreciación de la compleja lógica de los fenómenos.

4.3.1. Islas de Dalmacia, reinterpretando las embarcaciones artesanalmente

Como primer ejemplo, debido al parecido con Albaola, tenemos a Croacia, que aporta un valor diferencial en el conocimiento local y el patrimonio inmaterial en el ámbito marino; por medio de embarcaciones autóctonas de vela latina, se conserva y se transforma, el patrimonio, a través de prácticas pedagógicas interpretativas por parte de los pescadores (Bender, 2014). La artesanía se conserva como una reliquia o un artefacto de una época anterior con un valor intrínseco e incluye la transferencia de ese valor a las generaciones más jóvenes, custodias de un legado intangible.

Hacia el 2003, la UNESCO creó la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, cambiando las ideas de preservación material y cultural, en su Art. 2 (UNESCO, 2003), cambió las prioridades tradicionales de los objetos a las ideas, y de la preservación proveniente de fuera de la cultura de la embarcación en la que la artesanía tenía un papel, hacia dentro de ella, incluyendo así prácticas asociadas. Busca reutilizar el “cómo” de la preservación por medio de la retención de habilidades y conocimientos. Enfatiza la participación activa, especialmente la educación intergeneracional y los programas de preservación comunitaria, por medio de prácticas dentro de la embarcación, su cuidado, diseño y mantenimiento, a cargo del artesano o

una persona que conozca los aspectos funcionales de la embarcación. Muchas comunidades han formado programas con el objetivo de preservar las embarcaciones locales y las artes marítimas asociadas. El barco sirve como un ícono funcional de la comunidad, representando su lugar de origen en varios festivales marítimos, o en regatas, ver [Ilustración 184](#), [Ilustración 195](#) e [Ilustración 196](#). Se configura en una acción, y con la participación de embarcaciones en funcionamiento en condiciones de navegar en la región donde se usaban tradicionalmente. Una vez más, el lugar y la función están alineados para dar estructura a la transmisión intangible.

Por medio de esta experiencia, surge un conocimiento tácito y un aprendizaje intrínseco entre los marineros, los pescadores y la tripulación en la mar.

“A medida que se comprende la embarcación abandonada como proyecto de restauración o modelo, se convierte en una réplica de trabajo, se da nueva vida al grupo participante a través de actos de recreación. El objeto patrimonial surge a medida que las historias, las costumbres y los rituales que lo acompañan se utilizan para el renacimiento de la embarcación en la comunidad. Por el contrario, cuando un barco envejecido se vuelve inactivo, o la embarcación patrimonial se retira de su entorno local, se pierden oportunidades de utilizar el barco para la educación u otros programas. La preservación de la función y el lugar también es un proceso dinámico y puede progresar o declinar” (Bender, 2014, p. 20).

Los recursos económicos y humanos para construir un barco local son inmensos, luego están los costos de preservación, mantenimiento, conservación, almacenamiento, capacitación de operadores calificados y la creación de oportunidades para que los jóvenes aprendan habilidades de navegación y mantenimiento de embarcaciones. Por lo tanto, las habilidades conservacionistas incluyen el establecimiento de organizaciones sin fines de lucro, la redacción de subvenciones y el desarrollo de los jóvenes y personas que hablen por el proyecto y cómo este sirve a la preservación cultural.

Este proceso no es fácil de desarrollar o mantener. Conservar una gran flota de embarcaciones patrimoniales requiere una gran cantidad de capital social y económico. Por otra parte se necesita de la comunidad en la participación activa de las actividades en el agua que involucra a los jóvenes y a su vez facilita la transmisión de conocimientos culturales y ambientales.

Además, necesita buscar apoyo político, razón por la cual, se puede definir tales actividades como desarrollo industrial y explicar la comercialización del patrimonio inmaterial como una industria cultural emergente.

El patrimonio náutico de Croacia sigue siendo una parte inmensamente rica de la vida costera. Historias, cantos, costumbres y rituales, así como la ética del trabajo y la personificación de la

identidad cultural acompañan a menudo a las embarcaciones que históricamente se han utilizado a lo largo de la costa. En Croacia, como en muchas otras partes del mundo, las tradiciones culturales y los objetos históricos están en peligro de perderse o de olvidarse. Esto ocurre por muchas razones, incluida la falta de recursos, el desinterés de la generación más joven y los cambios en la tecnología y las economías locales.

Para crear programas que preserven el patrimonio inmaterial, deben ocurrir varios cambios sutiles. Primero, es necesario reconocer el valor de estos objetos; no solo por el valor simbólico de la embarcación, sino por el valor intrínseco del medio de educación sobre el agua y otras formas activas de preservación cultural en las comunidades costeras. En segundo lugar, la preservación de estas embarcaciones debe ser una prioridad, que cuenten con apoyo a las partes interesadas locales, para acceder a fondos económicos que ayuden a conservarlas, posiblemente de manera cómo, la preservación de edificios históricos que reciben fondos las familias que viven en esas casas tradicionales. Existen también, programas similares para la restauración de algunos monumentos históricos. El riesgo actual para el patrimonio marítimo es que cada día, muchas embarcaciones construidas localmente caen en desuso, y con la ociosidad viene una pérdida de patrimonio que, como la embarcación material, no se puede reconstruir a partir de maderas podridas.

4.3.2. Kingston-Upon-Hull, conversión del puerto pesquero, ejemplo de márquetin de lugar

Un segundo ejemplo, en consonancia con el gran modelo de regeneración puerto-ciudad abordado por Inglaterra, con casos de éxito cuya bibliografía es ampliamente citada, que tratan sobre el márquetin de lugares y la mejora de la imagen. Elementos comunes en la política urbana, difíciles para negociar en las condiciones de contextos locales, la memoria y el patrimonio heredado (Atkinson et al., 2002). Nos encontramos con el puerto de Kingston-Upon-Hull, en el condado de Yorkshire, Inglaterra²⁷⁷, el cual tiene una historia y unas características similares al puerto de Pasaia, debido a que ha sido un principal puerto pesquero de Gran Bretaña en 1960. Sin embargo, el aumento de los costos de combustible y el exceso de capacidad comenzaron a afectar a los pescadores de Hull en este período. Sobre todo, su exclusión de las aguas islandesas y la restricción de los caladeros de pesca limitados de la Unión Europea (UE). El número de arrastreros se redujo de alrededor de 160, a la mitad, en menos de una década y, a medida que disminuyeron las cifras de desembarques, la disminución se reflejó en importantes pérdidas de puestos de trabajo, entre pescadores y los sectores de empleo asociados. Estos problemas se vieron agravados por el declive y por la desindustrialización que afecta a la economía británica en las décadas de 1970 y 1980.

277 Hull funciona como el puerto exterior de York, una ciudad importante, tanto administrativa como económica, que se beneficia de la presencia de una compañía de comerciantes aventureros (Saupin, 2016).

El márquetin de lugares y el fomento urbano se han convertido en características básicas de la política urbana contemporánea. Según Short, tomado de Atkinson et al. (2002, p. 27) hay dos aspectos distintivos para un discurso sobre el fomento y el márquetin de lugares: El primero se refiere a los aspectos positivos: la promoción de la ciudad cuyos aspectos de lugar son considerados atractivos para identificar y movilizar inversores, consumidores y turistas para acciones promocionales. La ciudad moderna se comercializa como un lugar de limpieza, ocio y consumo, pero marcado por edificios o barrios históricos distintivos, notables instalaciones recreativas o deportivas, elementos naturales o paisajes. El segundo elemento es la necesidad de identificar la “sombra”, los aspectos oscuros y poco atractivos de la ciudad. Para atraer a los inversores, residentes y turistas que gravitarán hacia la ciudad postindustrial, los elementos “sombra” han de ser contenidos, controlados y disfrazados. Esta estrategia funciona mediante el silencio.

A partir de la década de 1980, la transformación de los antiguos distritos industriales ha jugado un papel central en las estrategias de regeneración de numerosas ciudades de Europa y América del Norte. Estas estrategias se basan en el “carácter” histórico percibido de los edificios industriales y su capacidad para albergar nuevas funciones residenciales, comerciales o de ocio. Por ejemplo, desde Bristol a Liverpool y Boston a Baltimore, el tema del patrimonio marítimo ha sido particularmente seductor y ampliamente explotado.

La conversión de puertos, dársenas, almacenes y muelles en empresas, ocio, comercio minorista y alojamiento residencial evidencia no solo la celebración de un pasado marítimo, sino también los esfuerzos para movilizar esta historia y mercantilizar los recuerdos para la economía contemporánea. Además, estas prácticas tienen consecuencias geográficas pronunciadas.

Las antiguas características industriales se convierten en nodos dentro de nuevos paisajes de ocio: espacios de consumo contruidos por “miradas turísticas”. El patrimonio selecciona y aclara con frecuencia ciertos pasados y los infunde con propósitos presentes. Aporta capital cultural y valor a lugares históricos que pueden haber perdido su valor de otra manera, y ofrece una herencia que se reproduce estable, crea identidades, permitiendo que los lugares realcen su distinción e identidad en un mundo globalizado. Por supuesto, estos se construyen y negocian socialmente.

El concepto de lugar-memoria y un nuevo sentido de identidad en el paisaje urbano debe ser reelaborado fundamentalmente para abordar temas más amplios como la migración, la diáspora y los flujos de pueblos y culturas. Existe un potencial de conflicto entre los roles de los paisajes urbanos como repositorios de memorias sociales, y las necesidades de los promotores del lugar de rehacer y reimaginar la ciudad. Y a pesar de la gran controversia, estas estrategias son cada vez más omnipresentes, como elemento de nuestro mundo moderno.

Volviendo al caso de Hull, se ha comercializado como “la ciudad pionera”, basándose en individuos y empresarios pioneros del pasado cuyo liderazgo, desafiando, descubriendo, creando e innovando es recordado. Esta “marca de la ciudad” intenta “acentuar lo positivo” y definir a Hull como una distintiva y vibrante localidad. A pesar de su importancia económica y social para la historia de la ciudad, se han olvidado de los pescadores que están excluidos de la lista de pioneros y no tienen lugar en la identidad distintiva propuesta por la marca Hull.

La comunidad pesquera siempre estuvo fuertemente localizada en West Hull, aunque comenzó a dispersarse a través de esquemas de reurbanización urbana desde la década de 1950. Sin embargo, aunque los comerciantes de lugares marginan la pesca en sus esfuerzos por forjar una nueva imagen oficial para Hull, las voces dentro de esta comunidad han levantado cuestiones en torno a la memoria, conmemoración, historia y patrimonio sobre la industria pesquera, sus trabajadores y los lugares donde trabajaban. Innumerables conflictos, de rechazo y oposición a la planificación de rehabilitación de los edificios del muelle de San Andrés, que era lo único que quedaba de la industria pesquera, se sucedieron junto a las disputas sobre el sitio y su remodelación. Las formas en que se negociaron las cuestiones de lugar, patrimonio e identidad en este contexto particular, se analizan como criterios importantes. La investigación consideró dos cuestiones principales: primero, si la propuesta era aceptable en términos de uso de la tierra con respecto a la política de planificación local; y, en segundo lugar, el impacto del desarrollo propuesto en el área de conservación del muelle (Atkinson et al., 2002, p. 33).

Hacían referencia frecuente a la importancia histórica “única” del sitio y su papel como lugar particular de memoria. Sus planes incluían la restauración de la sección Este de la cuenca como un área decorativa de agua abierta rodeada por restaurantes, y diversas instalaciones de entretenimiento. Pero dejaban edificios emblemáticos históricos como un generador importante para el esquema que es esencialmente derivado de mirar al pasado en busca de inspiración y estructura de desarrollo del futuro. Las propuestas buscaban “recrear la masa, forma, textura, escala y atmósfera de los edificios existentes para proporcionar una base y una capa de contexto histórico para el desarrollo”. Además, la “singularidad” del sitio se mercantilizó como un beneficio potencial, un recurso del pasado para ser utilizado dentro del nuevo paisaje, por su característica atractiva, interesante, utilizable y catalizadora de lo que podría ser un lugar único junto a elementos conmemorativos como componentes integrales del diseño. Una vez más, la historia específica del muelle impulsó llamados para su preservación, en lugar de una reurbanización que amenazaba con diluir su carácter distintivo.

También se dio el caso que el párroco de la parroquia junto al muelle, que empleó y subvirtió los intentos de cambiar la marca de Hull como una ciudad “pionera” para argumentar que:

Los pescadores de la ciudad fueron los pioneros de su tiempo: construyeron una industria y una comunidad en Hull, prosperando gracias a sus habilidades, su esfuerzo y su sacrificio. Asimismo argumentó: ¿La ciudad (o el concejo) han contribuido a todo nuestro pasado? ¿Dónde están los memoriales, museos, parques temáticos, recreaciones y celebración de un orgullo y rico patrimonio?

Y a pesar de centrarse menos en las estructuras materiales del muelle que en “algo más intangible, sobre quiénes son las personas, los valores espirituales que dan forma y definen ellos, y cómo respetamos y honramos sus vidas” sin embargo, el párroco, reconoció la importancia del entorno construido como depósito de memoria de lugar.

Para el párroco, la falta de un paisaje patrimonial en Hull simbolizaba el tratamiento de la comunidad de pescadores de Hessle Road: “abandonada, descuidada, desatendida, no valorada por esta ciudad y sus servidores públicos”. La pérdida del edificio Lord Line dañaría irreparablemente el aspecto histórico del muelle y sería un desperdicio de construcción potencialmente útil. El conjunto podría ser el núcleo de un desarrollo de alta calidad que mezcla elementos de oficina, comercio y ocio mejorado y “alimentado” del aspecto patrimonial del sitio (Atkinson et al., 2002, p. 36). La pesca sigue estando muy presente en los corazones y las mentes de la gente de Hull por encima de todos los demás. aspectos del gran patrimonio marítimo del puerto, y es lo que la mayoría de la gente sabe y puede señalar que algún miembro de la familia ha estado involucrado. Sería trágico perder la oportunidad de preservar y revitalizar el edificio Lord Line, un elemento importante en el último grupo restante de estructuras que, en conjunto, comprenden el último gran fragmento del patrimonio pesquero de Hull.

Otro corresponsal, un ex pescador, expresó su ansiedad por la falta de influencia de la comunidad sobre la transformación del muelle en un paisaje patrimonial. Él argumentó que la demolición del edificio Lord Line comprometería la capacidad del sitio para comunicar los recuerdos de la comunidad pesquera de Hull a las generaciones futuras, y su pérdida sería un símbolo del borrado más amplio de este patrimonio: Si nos sentamos y esperamos, no quedará nada.

En opinión de Atkinson, no es una estructura atractiva ni un edificio de mérito arquitectónico. Utilitario en apariencia y con un estilo algo anticuado para cuando fue construido hacia 1949. La remodelación giró en torno a diferentes concepciones del valor del sitio, edificios particulares y su papel en la memoria del lugar. El “patrimonio”, el valor de conservación y el desarrollo económico superaron el valor que la comunidad local colocó en el sitio como un lugar de memoria colectiva y luto.

Dejando de lado la experiencia de Hull, encontramos parecidos, en la Bahía de Pasaia, con los edificios de alrededor de la iglesia de Trintxerpe y Casa Ciriza. En una entrevista con su párroco y observando el salón en el que me atendió, he visto multitud de objetos de una época pesquera colocados a modo de un pequeño museo que se puede observar. Mientras mostraba los objetos y describía su utilidad, recalcó que, en su tiempo, cuando dejó de funcionar la Casa Ciriza, esos elementos fueron tirados a la basura y recogidos ese mismo día por el antiguo párroco de esa época. Por suerte, en la actualidad, gracias a las inversiones del plan Urban, se mantiene el edificio de Casa Ciriza, cedida por la Autoridad Portuaria durante años, pero que en una noticia periodística en 2019, esta solicitó al ayuntamiento las tasas atrasadas, motivo de un conflicto más que recurrió a tribunales²⁷⁸. Sería demasiado simplista leer este conflicto del caso de Hull y también extrapolado a Pasaia como una lucha directa entre los intentos de los políticos y planificadores urbanos de borrar la memoria local y la resistencia de una comunidad. Más bien, como en todos estos casos, las nociones controvertidas de autenticidad, la singularidad, la memoria y el lugar deben ser analizados una vez que se han fundamentado y contextualizado. Este estudio de caso ha puesto de relieve los problemas que surgen cuando el “patrimonio” local no se ajusta a las exigencias del márketing local moderno. Por un tiempo los promotores de lugares celebran los “lugares únicos” y los venden como seguros espacios de ocio controlados y mercantilizados y cuya función es la de atraer turistas, también corren el riesgo de perder de vista las especificidades del lugar, al no contar con las asociaciones patrimoniales de vecinos y comunidades locales.

Mientras que hoy, se busca retrotraerse a una era lejana y romántica, los barcos a vela son invocados por una serie de “espectáculos marítimos” y festivales, la industria pesquera se ha perdido en gran medida porque sus connotaciones se consideran inútiles para la nueva versión de la imagen de Hull como una ciudad “pionera” postindustrial. Por lo tanto, se observa en la “sombra” de la imagen de ciudad por parte de los gestores, al no reconocer en su regeneración física llevada a cabo en la década de 1990, la ciudad no tiene un lugar para un importante memorial o museo de la industria pesquera. En pronunciamientos oficiales y en la mayoría de las iniciativas políticas, Hull parece reacio a abordar la pesca como un aspecto significativo de su herencia. El “patrimonio” que atrae a inversores, empresarios y turistas postindustriales no es el mismo “patrimonio” que veneran las comunidades locales. Pero negociando esta tensión, y tratando de materializar un sentido apropiado, más aceptable y plural de patrimonio en el paisaje resulta una tarea contenciosa y continua.

278 <https://www.noticiasdegipuzkoa.eus/gipuzkoa/oarsoaldea/2019/11/01/trintxerpe-reclama-casa-ciriza-actividades/1000124.html> consultada el 12/01/2022.

4.3.3. El arsenal de Brest, como modelo de conocimiento y cuna de Festivales marítimos

Brest es una ciudad con un equipo de científicos que han impulsado proyectos muy importantes, además de tener un Instituto Universitario Europeo del Mar (IUEM), correspondiente a la Universidad de Bretaña Occidental (UBO). Recientemente un grupo de investigadores crea un modelo de conocimiento sobre la historia de la actividad humana en paisajes industriales culturales y su restitución en entornos virtuales. Este marco teórico general aplicado a estudios de casos concretos (por ejemplo, el arsenal de Brest), ver [Ilustración 195](#), [Ilustración 197](#) e [Ilustración 198](#), implica desarrollar modelos para examinar situaciones en detalle de fuentes históricas o arqueológicas, para recolectar datos que permitan especificar los elementos constitutivos de un paisaje cultural (referentes y significantes). La hipótesis de que el conocimiento se materializa en individuos o grupos sociales, como la hipótesis de que se materializa en artefactos y actividades humanas. Un sistema de artefactos dispuestos intencionalmente es un artefacto. Un puerto, un arsenal (y por extensión un “paisaje cultural marítimo”) se considera un macrosistema tecnológico y como un artefacto (compuesto a su vez por artefactos organizados en un sistema).

Considerado el paisaje cultural marítimo como un macrosistema complejo, “*Any-artefact*” permite periodizar el puerto con base en indicadores (referentes) considerados relevantes. En el caso de puertos o astilleros, varios aspectos parecen ser esenciales: 1) estructuras marítimas (muelle, dique, faro, etc.), 2) lugares de movilidad (grúa, puente, etc.), 3) lugares de almacenamiento (silos elevadores, etc.) y 4) plantas de producción industrial (forjas, fábricas de cuerdas, etc.) (Abiven, 2019). El modelo *Any-artefact* se basa en el modelado de las actividades humanas y las relaciones que mantienen con los actores que las desarrollan, los artefactos y los conocimientos utilizados para realizar estas actividades. En la historia de la ciencia y la tecnología, se busca la naturaleza de las relaciones que existen entre los actores, los artefactos y el conocimiento para realizar una actividad. Esta actividad se lleva a cabo durante un cierto período de tiempo que dure el artefacto (ciclo de vida). Por tanto se abordan escalas espaciales y temporales que se relacionan con la dinámica de un paisaje cultural industrial.

Por otra parte, las celebraciones del patrimonio marítimo, ejemplo de reconstrucción de zonas marítimas a lo largo de la costa bretona. El *Fête Maritime Internationale de Brest* fue la inspiración para otros festivales, incluido Pasaia. Desde la década de los ochenta²⁷⁹, esta forma de abordar el patrimonio se reproduce en la costa bretona y en otras costas francesas y europeas. Estos eventos son principalmente el resultado de acciones voluntarias, ancladas en los territorios, donde por un lado marineros aficionados y practicantes apasionados por el patrimonio marítimo, junto con el público, expresan cuestiones identitarias y el apego a la recepción de las fiestas como una lógica

279 Denominado Pors Beac’h en la década de 1980 y Festival marítimo internacional de Brest desde 1992.

de identificación territorial (Gontier et al., 2021). Da sentido a lugares sacudidos por los cambios recientes en las economías y los estilos de vida. Los barcos marítimos y antiguos se convirtieron en un verdadero fenómeno social. Este punto de inflexión producto en un momento de fuerte ruptura histórica en las actividades costeras y marítimas, fue una reacción a la repentina desaparición de las actividades de pesca, cabotaje y construcción naval de manera artesanal que hasta entonces caracterizaban en gran medida las economías y sociedades costeras (Marie y Péron, 2009).

4.3.4. Nápoles, conflicto, memoria y valorización.

Otro estudio de caso es la ciudad y el puerto de Nápoles, que han puesto en valor un espacio portuario abandonado sin mediación entre la necesidad de preservar la memoria histórica y la autenticidad. Logrando instancias de renovación económica y social. Principalmente abordando la reorganización del paseo marítimo, se ocupa del problema de la renovación del puerto como una oportunidad para el desarrollo socioeconómico, considerando las infraestructuras como parte de un sistema portuario napolitano más complejo, que incluye el puerto militar y comercial en el centro de la ciudad, el puerto siderúrgico al Oeste de Nápoles (Bagnoli), el puerto industrial y petroquímico en el Este, hasta el astillero ubicado en la ciudad de Castellammare di Stabia, antiguamente Real Arsenal. Quizás por primera vez, la cuestión más general de la reconversión funcional y espacial de zonas urbano-industriales abandonadas está directamente ligada al diseño urbano de la ciudad portuaria, donde la memoria y la valorización constituyen dos aspectos de un mismo problema al percibir la resistencia tanto cultural como socioeconómica al abordar la cuestión ciudad-puerto desde una perspectiva menos conservadora y estática. Sin embargo, los proyectos en los que se creía posible reconocer un deseo más concreto de iniciar un proceso de transformación urbana, resultaban ser planes estratégicamente desarrollados para llevar a cabo un programa de especulación inmobiliaria (Parisi, 2011, p. 26).

Esta zona se caracteriza no solo por una gran fábrica como la de Bagnoli, sino por muchas pequeñas y grandes industrias que han sido abandonadas y que, según el nuevo plan de desarrollo, deben reconvertirse en actividades para la producción de bienes y servicios. Se identificaron 90 sitios de interés histórico destinados a la conservación y reutilización funcional, compatibles con la historia del edificio. Sin embargo, la cuestión de la reconversión de terrenos baldíos y áreas portuarias abandonadas requiere necesariamente una mediación entre los problemas de conservación y los cuerpos de renovación y recalificación del frente costero. En 2001, en el artículo “Naples-Marseille: waterfront attitude” publicado en la revista *Méditerranée*, Rachel Rodrigues-Malta proporcionó un relato detallado y actualizado de todo lo que se implementó entonces sobre el destino del puerto de Nápoles (Rodrigues Malta, 2001). Por otro lado, la búsqueda de la identidad histórica del patrimonio corría el riesgo de cristalizar las representaciones nostálgicas

de la ciudad portuaria que habían contribuido a la construcción de un imaginario colectivo. Por tanto, se trataba de reconocer y reconstruir la identidad histórica del patrimonio portuario según estrategias capaces a la vez de reactivar la economía y la sociabilidad urbana. Sin embargo, mejorar el patrimonio urbano y arquitectónico de un área abandonada no solo significa designar un edificio para un nuevo uso, significa también recomponer las identidades históricas de los lugares, encontrar –o reconstruir– la memoria colectiva y rehabilitar social y económicamente una parte de la ciudad. Sin embargo, lo más llamativo entre las propuestas planteadas hasta el momento es la absoluta indiferencia hacia la memoria histórica de los lugares, el poco interés mostrado por encontrar una solución basada en la reutilización respetuosa del tejido existente que permita una configuración arquitectónica más sensible a las demandas reales de mejora social y ambiental (Parisi, 2011, p. 29). Cabe señalar, en primer lugar, que del puerto medieval y moderno de Nápoles queda muy poco: de hecho, la historia del puerto de Nápoles está hecha sobre todo de destrucción. No obstante, las reflexiones sobre el destino del patrimonio portuario también se basaron en la observación directa del territorio y en el examen de archivos, lo que permitió redescubrir los principales elementos arquitectónicos de la historia de la ciudad portuaria, conservados y en ocasiones reutilizados espontáneamente, sin un proyecto de remodelación urbana preestablecido.

A estas intervenciones puntuales de demolición o reposición arquitectónica, se suman numerosos proyectos de transformación urbana nunca realizados. Las grandes conserveras, como Cirio, y la antigua instalación metalúrgica Corradini, instaladas a lo largo de la costa, fueron adquiridas por el Ayuntamiento para instalar una nueva universidad y equipamiento para un nuevo puerto deportivo, con el objetivo de “atraer a la población estudiantil a la zona y desarrollo del turismo costero”. Se demolerá la termoeléctrica, según el proyecto elaborado por la Autoridad Portuaria, para realizar un parque y, en la denominada “parte monumental” del puerto, se destruirá la antigua fábrica eléctrica y los comercios de Marcello Canino. Sin embargo, al mismo tiempo, a unas decenas de metros de distancia, la antigüedad y la modernidad están llamadas a coexistir: se erigirá una nueva estación del metro de Nápoles sobre los restos del antiguo puerto romano desenterrado en 2004 y sobre los restos de los baluartes de Castel Nuovo.

En la actualidad, se puede decir que la memoria y la puesta en valor, en los casos concretos que se ha abordado, aún no pertenecen a un solo proyecto estratégico para el desarrollo del puerto y la ciudad. Las ciudades y los territorios portuarios metropolitanos están experimentando una profunda transición como consecuencia de cambios radicales en el espacio y la gobernanza liderados principalmente por la dinámica de la logística. Los espacios contemporáneos entre puertos y ciudades se han convertido a menudo en un collage de paisajes baldíos: territorios marginales resultantes del actual crecimiento desigual de las ciudades portuarias. Y son estos territorios los que hay que saber gestionar, con políticas patrimoniales de regeneración circulares y resilientes

de las ciudades portuarias a través de procesos de transformación metabólica. El caso de Nápoles trata sobre los paisajes baldíos del puerto como una red de recursos que permite a los responsables de la toma de decisiones y los planificadores urbanos combinar las estrategias logísticas y la mejora del patrimonio cultural portuario a través de intervenciones sinérgicas (Castigliano et al., 2020, p. 261).

El cambio de paisajes de producción a paisajes de consumo se pone de manifiesto en estos últimos años, pero al incorporarse a las redes de turismo, genera otros problemas como masificación de lugares, y las consecuencias son negativas. Eso es lo que se denomina turismo fobia, principalmente en ciudades españolas de Baleares, Cataluña, Alicante y País Vasco (Huete Nieves y Mantecón Terán, 2018; Rodríguez-Barcón et al., 2021).

Si queremos hablar de vocación turística, tenemos que saber a qué turismo nos referimos: ¿una industria turística que contribuye al crecimiento cultural de una ciudad o, por el contrario, al turismo especulativo? de hecho, se organiza en torno a varios puertos deportivos, en el caso de Nápoles: Bagnoli, Mergellina, Dársena Acton, Vigliena, Pozzuoli, etc. funcionando como un sistema de conexión a lo largo de la costa histórica. Reducir el turismo y el desarrollo económico de la ciudad portuaria a una cuestión de amarres para barcos es el proyecto de una élite de empresarios napolitanos de la Europa mediterránea. Sin embargo, este es un proyecto que no tiene en cuenta la investigación y los numerosos programas de desarrollo cultural para las zonas portuarias desarrollados hasta ahora. En nuestra opinión, los dos mundos, el de los expertos en patrimonio portuario y el de los tomadores de decisiones, deben buscar constantemente una “contaminación” del conocimiento. La transformación del Este de Nápoles parece destinada adaptarse a la inevitable trayectoria de desarrollo comercial del puerto, por otro lado, al Oeste, los espacios del llamado puerto histórico monumental, tienden a limitar su carácter sectorial, buscando una apertura a la ciudad.

La reforma de las autoridades portuarias y la recuperación del control político y estratégico en la gobernanza de las zonas portuarias de Nápoles y del sistema de Campania, representan las condiciones básicas para volver a invertir colectivamente sobre una idea de integración entre puerto y ciudad, dentro de una visión que puede relanzar el papel de Nápoles como ciudad puerto. Este proceso se detiene en la etapa “catálogo de buenas intenciones”, en ausencia de una reflexión rigurosa y operativa sobre condiciones concretas de integración entre el puerto, sus mecanismos operativos de la producción y la ciudad, en sus posibles transformaciones de infraestructura y funcional. Con particular referencia a las áreas urbanas contiguas, es decir, al área en declive por la transformación industrial y la potencial, área urbana de mezcla funcional, con una nueva presencia consistente de funciones residencial, instalaciones públicas, en un orden vinculado a la recuperación ecológica de espacios abiertos, residuales e intersticiales.

La integración entre la nueva ciudad habitable y su costa solo puede tener lugar si se enmarca en una vista multiescalar referida al tamaño de la ciudad metropolitana de Nápoles. El sistema territorial de las áreas portuarias, en una lógica de cooperación y no de competencia, podría permitirle reubicarse las áreas comerciales y de contenedores fuera del cuerpo de la ciudad histórica, evitando una elección que eventualmente se consolidará, a través del aumento de la plataforma logística, y con la consecuente eliminación de las preciosas fábricas históricas de Corradini que inevitablemente serán demolidas parcialmente para hacer un espacio para la línea ferroviaria desde el Este (conformándose una barrera dura e impermeable entre ciudades y la línea de costa). Estas son elecciones estratégicas sobre el futuro de la ciudad y la región que no se les puede dejar a la responsabilidad de la Autoridad Portuaria. Es decir que la Ordenación del Territorio a escala metropolitana es tarea específica de la Autoridad Metropolitana: la ausencia de una visión global y de normas institucionales para la coordinación de planes sectoriales, inevitablemente representa un diseño vacío que debilita a Nápoles en todas las perspectivas de integración entre la ciudad y su puerto (Castigliano et al., 2018, pp. 44-45).

La propuesta en la que trabajan los autores es poner en valor los espacios baldíos de las ciudades portuarias, y en consonancia con otras asociaciones pueden interpretarse como un recurso para desencadenar objetivos más amplios en una regeneración sostenible de ciudades portuarias. Esta perspectiva puede conducir a la mejora de la calidad de vida de las personas que viven en los alrededores de los puertos (AIVP, 2018, p. 21) desarrollando todo tipo de paseos, espacios públicos y culturales, utilizando otros espacios abiertos para promover una mejor comprensión del puerto y de las actividades logísticas. Este sistema de espacios puede jugar un papel clave como “laboratorios urbanos”, para probar soluciones innovadoras y resilientes (Castigliano et al., 2020, p. 264). Creación de un clúster de conocimiento e innovación, espacio para empresas manufactureras, firmas y *start-up* para establecer sus actividades, precisamente en edificios obsoletos, abandonados o vacíos. Para ello, el tema no resuelto de las áreas industriales contaminadas y abandonadas se enfrenta a la reintroducción de los paisajes baldíos en los procesos de metabolismo urbano (Broto et al., 2012) aportando significados novedosos, valores agregados y funciones diversas. Por lo tanto, varias organizaciones internacionales, como RETE (Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades)²⁸⁰, ESPO (Organización Portuaria Europea)²⁸¹, AIVP (la red mundial de ciudades portuarias)²⁸² y LDE-*portcityfutures*²⁸³ están comprometidas en la transición espacial, social y económica de puertos, promoviendo relaciones más sostenibles social y económicamente entre puertos, ciudades y sus regiones.

280 <http://retedigital.com/> consultada el 12/01/2022.

281 <https://www.espo.be/> consultada el 12/01/2022.

282 <https://www.aivp.org/es/> consultada el 12/01/2022.

283 <https://www.portcityfutures.nl/home> consultada el 12/01/2022.

Para ello, los autores plantean algunas estrategias posibles (Castigliano et al., 2020, p. 273): En primer lugar, el puerto debe enmarcarse en un enfoque multiescalar por parte de los tomadores de decisiones. Como se ha apuntado en el capítulo cuarto, las políticas portuarias buscan maneras de trabajar en la unión de puertos a nivel regional, esto permite pensar nuevas lógicas y formas de integración entre diferentes flujos y entre producción y logística, poniendo en juego áreas operativas.

Otras estrategias pasan por repensar la naturaleza de los espacios baldíos, capitalizar su pasado histórico y reciente y actualizar el enfoque cultural y ecológico en las estrategias de regeneración centrándose en sistemas de recursos en red. Este es uno de los objetivos que buscan poner en valor los distintos estudios de caso y podría lograrse mediante la remodelación de espacios intermedios, reintroduciéndolos en el sistema de valores que caracterizan el paisaje portuario. Hoy, los ciudadanos de zonas marginales reclaman nuevos espacios públicos que se pueden diseñar en el marco de medidas de compensación ambiental, teniendo en cuenta la accesibilidad. Por otra parte, influye en relación con la gobernanza, debido a que pertenece a un nivel de planificación más amplio y colaborativo. Este enfoque también ayudaría en la definición de un plan portuario regional eficaz que no debería resultar de la suma de planes portuarios individuales, como lo es hoy.

Por el contrario, al mirar la relación sistémica con los demás nodos de la región y, de acuerdo con esto, un plan portuario a escala regional debe implementar también decisiones valientes para la distribución de las actividades logísticas en los varios nodos –también tierra adentro– de la red logística. Por otra parte, las regiones pueden intercambiar estrategias y enfoques para validar, preservar, reutilizar, rehabilitar y reurbanizar este tipo de patrimonio tan característico del litoral. Incluso a nivel de formulación de políticas, estos intercambios podrían ser invaluable: una ciudad podría transmitir información sobre cómo mejorar las políticas de patrimonio; otro podría transmitir cómo crear un proceso de toma de decisiones cuidadoso (Egberts, 2020, p. 331). Iniciativa que se ha propuesto en relación con la fachada marítima Vasca, en el capítulo cuarto, subapartado 1.5.; temas planteados por: (Cerbán Jiménez y Ortí Llatas, 2015, p. 100; López-Bermúdez et al., 2020).

4.3.5. Puerto Belgrano, iniciativas del Archivo Histórico de Punta Alta

Como último estudio de caso, mostramos el de Puerto Belgrano, en Argentina. Constituye un área patrimonial de gran importancia, compuesta de entornos naturales, instalaciones e infraestructuras singulares que conjugan lo técnico, lo histórico, lo medioambiental y lo urbanístico. Comprende desde Villa del Mar; La Base Naval Puerto Belgrano y Puerto Rosales. Sin embargo y a pesar de estar íntimamente unido el conjunto, debido a su geografía y pasado en común, nunca se han considerado de manera holística todos los bienes patrimoniales que la componen. Desde el Archivo Histórico de Punta Alta se busca dar a conocer y revalorizar Puerto Belgrano, ayudar

a la conservación y brindar elementos para fortalecer el sentido de pertenencia de la comunidad. Pero sin caer en la fosilización del museo fetiche que quede sacralizado, intocable y que no pueda ser vivido o usado por los habitantes. Para ello se lleva a cabo una serie de acciones tendientes a dar a conocer el conjunto patrimonial por medio de la “democratización de la información”, como política pública a través de múltiples formatos y productos culturales generados por el mismo Archivo: publicaciones, folletería, micros radiales y televisivos, conferencias, cursos de capacitación docente, visitas a y desde las instituciones escolares, concursos comunitarios (Chalier, 2019, p. 19).

Además existe una gran relación con los medios locales y una presencia constante en las redes sociales. Como también con los museos produciendo guiones o muestras museológicas. Asimismo, la Base Naval Puerto Belgrano o Puerto Rosales son artefactos en uso y se compatibiliza la función y la utilidad del sitio con su valor cultural, lo que no siempre es fácil de lograr. A través de un Plan integral de manejo responsable y sostenible del patrimonio. Sin embargo, los beneficios económicos que redundan en un patrimonio no deben ser sino aspectos subsidiarios en la valoración del patrimonio, que, en términos sociales y económicos, debe considerarse como un complemento de su valor, un componente del entorno histórico (Firth, 2015, p. 53).

4.4. Albaola, componente patrimonial de Pasaia

La Factoría Marítima Vasca Albaola como componente patrimonial de Pasaia, ha recibido un reconocimiento especial en 2015, otorgado por la UNESCO, en el patrocinio del proyecto de construcción de la nao San Juan, cuyo logo es precisamente la silueta del pecio de la nao, emblema de la Convención del Patrimonio Cultural Subacuático de 2001 (UNESCO, 2001). Generador de valor patrimonial, cultural y paisajístico, debido a que su construcción envuelve un proceso de revitalización y dinamización del patrimonio cultural y el universo marítimo, en el cual puertos y barcos tradicionales son movilizados como un recurso para el turismo y las actividades culturales, principalmente como una iniciativa de abajo hacia arriba, por parte de los ciudadanos (Egberts, 2020, p. 330). Con ella se colabora en la recuperación de oficios del pasado, saberes de un patrimonio inmaterial y se prepara a los adolescentes en conocimientos de marinería.

La Factoría Marítima Albaola es mucho más que un museo: es un centro de investigación, centro de construcción naval, y también centro de formación y residencia para las personas que se están formando en la carpintería de ribera. Las unidades estratégicas de negocio son: una Escuela Internacional Carpintería de Ribera; Escuela de Navegación Tradicional de Pasaia; Muelle patrimonio marítimo; Ozentziyo²⁸⁴, nuevo referente de la cultura marítima vasca que ayude a desarrollar a su alrededor dife-

284 Es el último barco pesquero del puerto de San Sebastián. <https://www.diariovasco.com/culturas/ozentziyo-re-gresara-simbolo-20171230003355-ntvo.html> consultada el 12/01/2022.

rentes iniciativas que permitan la preservación y mantenimiento del patrimonio, así como su dinamización, en actuaciones de interés social y cultural; Astillero profesional para alquileres y reparaciones; Organización de eventos, consultoría y producciones; Desarrollos pedagógicos y oferta formativa.

Con la finalidad de poder proceder a la construcción de la nao San Juan ante el público, se ha generado un espacio científico y turístico, único y atractivo, en el que se socializa y promociona la historia y tecnología marítima. Por otra parte, se pone de manifiesto la relación histórica entre Burgos y la Costa Vasca, donde comerciantes burgaleses aseguraban los viajes a Terranova y los astilleros se surtían de grandes cantidades de la pez y el alquitrán de pino procedente de los extensos pinares de la zona oriental de Quintanar de la Sierra (Burgos) o con los bosques de Navarra²⁸⁵. Programas de acción investigadora. Participación y colaboración en proyectos de investigación y documentación. Colaboración con museos, universidades e instituciones nivel nacional/internacional. Presencia en congresos y jornadas internacionales relacionadas con la investigación.

Los datos de la [Tabla 78](#), muestran el impacto económico muy alto que la factoría está llevando a cabo. Esto supone, por lo tanto, un retorno de la inversión realizada tanto en valores económicos como desde la perspectiva social y cultural, pilares sobre los que se asienta el proyecto de Albaola. Más allá de ser un equipamiento económicamente viable, pivota en la dinamización, socialización y puesta en valor del patrimonio marítimo vasco.

Tabla 78. Impacto socioeconómico²⁸⁶ Albaola 2014-2019 en euros

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Impacto directo ^a	2.454.732,30	837.601,50	556.095,00	725.000	837.338,00	831.205,59
Impacto indirecto potencial ^b	1.098.418,08	1.780.234,03	2.533.867,00	7.339.820	6.308.522,88	8.032.802,16
Impacto económico total ^c	3.553.150,38	2.617.835,53	3.089.962,00	8.064.820	7.145.860,88	8.846.010,75
Tasa de retorno total de financiación pública ^d			5,20	22,99	24,09	26,28

Fuente: Elaboración propia a partir de los Estudios Impacto Socioeconómico de Albaola realizados por Oarsoaldea de 2014 a 2019.

a: Generados por la propia actividad de la factoría, gastos e inversiones, los cuales han revertido en el territorio guipuzcoano.

b: Valoraciones económicas de aquellas actividades que se propician total o parcialmente a causa de la ubicación y que se generan físicamente fuera de la Factoría Albaola. Los gastos en la zona que realizan los visitantes fuera de la CAPV, considerados turistas.

c: Directo e indirecto potencial.

d: Relación del impacto directo y las subvenciones recibidas.

285 Recientemente RTVE, ha mostrado un documental: “Crónicas – Mercaderes y balleneros, una historia de ultramar” (2016), donde ponen de manifiesto la réplica del galeón ballenero San Juan y muestran escenas del gremio de carreteros en Quintanar de la Sierra, en Burgos hacia el siglo XVI. Elementos de un patrimonio cultural marítimo: <https://www.rtve.es/alacarta/videos/cronicas/cronicas-mercaderes-balleneros-historia-ultramar/3643938/>, consultada el 12/01/2022.

286 Cuantificación según el modelo de demanda ampliado.

Uno de los motivos es que el barco que se está construyendo es réplica y a su vez autenticidad, principio básico de actuación en las políticas de patrimonio cultural. Debido a que es una reproducción exacta, a escala real, de la nao original (Oarsoaldea, 2016), que ha sido encontrada, en aguas de Terranova²⁸⁷ y que se está llevando a cabo en base a los planos elaborados a partir de la información obtenida de la investigación arqueológica realizada por Parks Canadá²⁸⁸ (Grenier, 1998). Estos objetos hacen referencia al pasado reciente, se han restaurado o reconstruido, mediante una agregación de sus funciones iniciales, buscando la satisfacción de nuevas prácticas. Para la construcción de su réplica se ha recreado una red colaborativa formada por equipamientos culturales y agentes sociales relacionados con el patrimonio, la historia, la construcción naval, la educación y el medio ambiente. Además, la construcción es uno de los proyectos más singulares de la Capital Europea de la Cultura Donostia-San Sebastián 2016.

Tabla 79. Impacto cultural en visitantes y voluntarios

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Visitantes	11.404	38.157	49.289	53.055	63.197	57.137
Capacidad de movilización social		308	353	401	472	502

Fuente: Elaboración propia a partir de los Estudios Impacto Socioeconómico de Albaola realizados por Oarsoaldea.

El impacto social es muy elevado, y en constante crecimiento debido a que se ha concebido a la factoría, como un lugar de intercambio y de encuentro de agentes sociales, siendo el papel de Albaola de activación. Se desarrollan diversos programas que permiten establecer líneas permeables a diferentes agentes y colectivos sociales, por medios de programas:

- Inserción socio/laboral: Prácticas con centros formativos.
- Acción social: Programa de voluntariado, ver [Tabla 79](#), colaboración con asociaciones de ámbito social. Participación en proyectos de carácter social y colaborativos.
- Apoyo Social: Reconocimiento internacional. Respaldo social: personalidades e instituciones de investigación y el patrimonio marítimo, instituciones internacionales, nacionales y locales, ámbito empresarial, cultural y social.
- Acción educativa: Formación a escolares. Puesta en marcha de programas específicos para estudiantes de diversificación.
- Acción divulgativa: Presencia en medios de comunicación, ver [Tabla 80](#).

287 Gracias a la investigación pionera del siglo XVI y XVII realizada por la Historiadora Selma Huxley en diversos archivos de Canadá y España de puertos balleneros en Terranova, principalmente Red Bay. Ha sido galardonada por la Real Sociedad Geográfica Canadiense en 1980. Falleció en 2020.

288 Robert Grenier y su equipo de arqueólogos submarinos en 1978, sacan el pecio pieza por pieza, lo estudian y fotografían, crean planos y lo devuelven a su emplazamiento original.

La función museística admite recibir visitas en el centro de interpretación y que sean participes del proceso de construcción, permitiendo su integración en proyectos de desarrollo local, desde los trabajos de carpintería de ribera en la elaboración de las piezas, junto a embarcaciones menores, hasta el ensamblaje de estas en el gran cobertizo de madera donde se está alzando la nao. Además, el proyecto de desarrollo municipal se basa en la valoración de los activos y, en particular, los navegantes. Esto dio lugar a una restauración del puerto, financiado en parte por la Diputación o Oarsoaldea, que combina el respeto por la arquitectura antigua y responde a las nuevas expectativas relacionadas con las actividades del agua (de navegación, de la asociación local, resultados propuestos en el barco tradicional).

Tabla 80. Impacto social. Presencia en medios de comunicación

Medio Comunicación	Valor económico				
	2015	2016	2017	2018	2019
Periódico impreso		400.348,13	312.775,30	391.152,19	321.291,37
Periódico online		748.786,08	687.700,63	292.177,95	400.498,68
Revista		37.168,50	29.664,63	564.912,77	354.658,56
Medios online		230.738,45	98.690,75	62.832,27	367.421,04
Radio		5.637,25	33.963,85	272.459,78	268.972,06
Televisión		90.131,55	120.976,85	599.859,92	293.617,65
Otros		27.957,40	31.104,63	18.240,75	21.509,50
Total	386.186,70€	1.540.767,36 €	1.314.876,64 €	2.201.635,63 €	2.027.968,86 €

Fuente: Elaboración propia a partir de los Estudios Impacto Socioeconómico de Albaola realizados por Oarsoaldea.

Una oferta local original, más completa aumentando el valor de la conservación. La obtención de los recursos para su construcción se asienta en diversos parajes que antiguamente eran utilizados, como los robles trasmochos de la Sakana (Navarra), los abetos del valle de Salazar en la selva de Irati (Navarra); la pez o el alquitrán de los pinos de Quintanar de la Sierra (Burgos), el cultivo del cáñamo e incluso la sidra guipuzcoana como principal bebida de aquellas travesías marítimas que se proveen del caserío, todo ello como un patrimonio local que constituye un recurso territorial específico. La medición del impacto cultural se ha realizado tomando en cuenta los programas culturales, de investigación y pedagógicos puestos en marcha por Albaola y la difusión de todas las actividades culturales llevadas a cabo:

- Programa de investigación y conocimiento: Participación en campañas de prospección y sondeos arqueológicos. Labores de investigación y colaboración con otras entidades.
- Programa de divulgación científica. Conferencias, organización de congresos y seminarios. Organización y participación de eventos culturales, entre otros.

Se pretende realizar una recuperación del patrimonio marítimo y la navegación tradicional, con el objeto de modificar los lugares turísticos, a través del patrimonio material, con fines prácticos o expositivos y el patrimonio inmaterial (Apraiz Zallo, 2007). A falta de una transformación del territorio en la decoración, se pasa a la “recreación turística de un pasado idealizado” (Brunel, 2007). Este movimiento implicó la individualización y la diferenciación de los territorios en una lógica de desarrollo. El proyecto se construye a continuación, en torno a acciones con un consenso, el patrimonio como recurso territorial (Landel y Senil, 2009) que implica lógicas competitivas y complementarias que se articulan entre múltiples actores, con un objetivo común. Esto se traduce en un conjunto de valores que se pueden llamar bienes patrimoniales propios del territorio, que constituye el producto vendido, combinación interdependiente de productos y servicios (Pecqueur, 2006, p. 27).

Es interesante considerar la diversidad del cambio en el uso, ligado a los procesos de herencia: Las instalaciones portuarias y los barcos constituyen una oferta turística original. Generan un vínculo de actividades culturales, desde el museo, viajes temáticos en el barco o festivales marítimos. Además de esta experiencia, también demuestra cómo los barcos se pueden utilizar indirectamente en la construcción de la imagen de la ciudad. Esto refuerza el carácter de recurso, centrándose en su contribución al paisaje local, que es de naturaleza similar al caserío o a las Torres o molinos.

A partir del análisis de los ejemplos anteriores, se muestra como tendencia que el patrimonio asociado a las instalaciones portuarias es objeto de restauraciones puntuales. Ofrecen un potencial real para el turismo integrado con proyectos de desarrollo local y se multiplica dentro de los festivales marítimos, como han sido puesto de manifiesto en Bretaña (Gontier et al., 2021).

4.5. Complemento turístico de la comarca

La Bahía de Pasaia, un lugar con encanto y tradición. Reconocimiento del lugar como símbolo compuesto por cinco municipios alrededor de la gran plaza de agua, cuyo puerto llena de historia y recuerdos a sus pobladores.

Aquí se rodaron las primeras películas desde 1902, escenario de películas de cine o documentales por sus condiciones naturales, la bocana, los bosques, el carácter moderno e industrial de su puerto, los pueblos pintorescos y sus plazas. Rodeado por Casas Palacio, Casas Torre (en Oiartzun) y las casas familiares de notable entidad. Vida o recuerdos de personajes famosos, que aumentan la consideración y el valor del lugar, como la destacada casa donde se hospedó el escritor Víctor Hugo. Oriundos de estas tierras han sido el pintor Elías Salaverria, nacido en Lezo, el militar Blas de Lezo originario de San Pedro, el marqués de Lafayette, que partió del puerto en 1777 para participar en la Guerra de la Independencia Americana, la casa de los Ferrer en San Pedro, Koldo Michelena o el versolari Xempelar, en Errenteria, entre otros.

Después de haber pasado por épocas doradas y tiempos difíciles, siendo pensada como lugar estratégico por su puerto y el comercio, la bahía hoy forma un referente en el patrimonio marítimo.

También es el centro de una comarca que enfrenta grandes retos económicos, sociales y de sostenibilidad. Punto de encuentro que facilita la inmigración. La creatividad ha jugado un papel transversal, desde la creación de barcos, porcelanas, la fábrica electrotécnica “Niessen”, o la “Ibérica de galletas Olibet”, “Papelería Vasco-Belga”, “Fabrill Lanera”, “Fábrica de Achicorias”, “Fábrica de Yute” ubicadas en la pequeña Manchester (en Errenteria) así como otras muchas pequeñas empresas manufactureras en el interior de la bahía.

Ilustración 184. Visita de la Fragata L’Hermione a su paso por Pasaia y Le Biche (último atunero conservado a vela tradicional del Atlántico)



Fuente: Elaboración propia.

La cultura se vive en la Bahía de Pasaia por medio de su festival marítimo, ver imagen en el [Mapa 61](#), punto de encuentro de embarcaciones tradicionales de distintos lugares del continente, junto a otro festival en Errenteria, Atlantikaldia, encuentro entre cultura y música, una cita para quienes aman los sonidos enraizados en la tierra que nació en el año 2014 bajo tres ejes principales: recuperar la memoria marítima de Errenteria, impulsar que la localidad mirara al mundo y el mundo mirara a la localidad. Además, la bahía está llena de actividades culturales, gastronómicas y musicales, festivales de cine, danza y el teatro.

Una oferta cultural amplia y de calidad que es, en su mayoría, gratuita y financiada por los distintos ayuntamientos, manifestaciones que enriquecen el alma y traen felicidad. Innumerables espectáculos populares, destaca por encima de todo el campeonato de traineras, en las cuales San Pedro y San Juan son sus favoritas, las Jornadas de Teatro de Humor de Pasaia que cumplen 40 años en 2021 o el festival de artes escénicas Eztena junto a los conocidos bailes de la Alameda de Gamón o el festival de cortos. O el reciente festival internacional de danza oriental en Errenteria.

Ilustración 185. Traineras a su paso por San Juan



Fuente: Elaboración propia.

Los siguientes recursos de la Bahía de Pasaia son fundamentales para el impulso del turismo en la zona, tomando como referentes principales los elementos naturales y los derivados de su condición de enclave marítimo²⁸⁹:

- Visita del Casco histórico de Lezo, de calles empedradas y casas blasonadas, junto al Santo Cristo.
- Ruta de los caseríos, a lo largo del monte Jaizkibel.
- Conocer la gastronomía, estrechamente vinculada al mar y los productos de pesca.
- Una visita al velero clásico Lucretia desde Donostia a Pasaia o en el Barco Museo Ecoactivo Mater.
- Recorrido por la vía verde de Arditurri y adentrarnos en las minas romanas.
- Escucha, toca, canta y danza en Soinunea (Centro de la Música Popular).
- Cata de cervezas artesanales en Pagoa.
- Visita guiada de Sagardoetxea Museo de la Sidra Vasca y degustación.
- El restaurante Ziaboga en San Juan.
- Recorrido por los valores naturales de la comarca: Monte Ulía, Jaizkibel, San Marcos y el Parque Natural de Aiako Harria.
- El camino de Santiago por la costa, la Senda de los contrabandistas del Bidasoa, Rutas prehistóricas.
- Torres y defensas en una ruta de interés estratégico, catalogados como conjunto monumental.

Barracones Iparraguirre (nombre del antiguo depósito de aguas y las ruinas del caserío) de los esclavos de Franco (Sáez García, 2005), donde albergaban más de 800 ciudadanos represaliados de la guerra civil, obligados a realizar trabajos forzados como la construcción de carreteras (actualmente la GI-3440) han sido recientemente recuperados por la Asociación de la memoria histórica de Lezo.

289 Realizado en base a las propuestas por Turismo de Oarsoaldea: <http://www.oarsoaldeaturismoa.eus/es/> consultada el 12/01/2022.

Los Fuertes liberales de Urkabe y Arkale (Oiartzun), puestos en un lugar estratégico desde la Edad Media, que albergó el castillo de Beloaga (o Feloaga) (Sáez García, 2011), de los cuales ya no quedan rastros, constituyeron el campamento atrincherado de Oiartzun en el contexto de la defensa pirenaica, junto al fuerte de San Marcos, el fuerte de Txoritokieta o el fuerte de Arramendi, y hoy visitado por senderistas.

En Lezo, terminada la Guerra civil, en 1939 el Ejército comenzó la construcción de una fortificación para la defensa del Pirineo basada en búnkeres (o nidos) de hormigón en la zona de Gaintxurizketa, que recibió la denominación Fortificación “Vallespín”, por ser este el apellido del ingeniero militar, formando parte de la fortificación “Organización defensiva del Pirineo” (Sáez García, 2018, p. 19).

Elementos que deben ser protegidos en los procesos de ordenación sectorial y planeamiento municipal, así como en los proyectos de infraestructuras y en aquellos en los que deba estar presente la protección del patrimonio histórico, la preservación y puesta en valor del patrimonio urbano heredado, son el testimonio más visible de nuestra historia e identidad como sociedad, elementos que mejoran el paisaje y la escena urbana, aun hoy se encuentran en el recuerdo de la población.

4.6. Beneficios económicos del turismo y el patrimonio

El turismo sostenible puede significar muchas cosas: un aspecto es hacer coincidir la demanda con las ofertas en los destinos turísticos, de modo que los destinos puedan gestionarse de forma más sostenible (Egberts, 2020, p. 334). Y el turismo sostenible y la preservación tienen varios valores en común. Ambos tienen como objetivo mantener la integridad y autenticidad de los lugares para las generaciones futuras, aumentar la comprensión y el respeto intercultural, involucrar a las partes interesadas, proteger el medio ambiente y estimular una gestión integral que tenga en cuenta el largo plazo (Brantom, 2015, p. 241). La importancia que tiene el patrimonio costero crece en consonancia con el tiempo, cuando se observa una sensación de pérdida. La industrialización y mecanización de la pesca, el transporte marítimo, la navegación y las actividades portuarias han puesto fin a patrones de trabajo, vivienda y uso espacial de larga data, lo que contribuye directamente a un sentido general de querer aferrarse a las culturas costeras que están a punto de perderse para siempre (Egberts, 2020, p. 337). Estas tendencias se interconectan al mismo tiempo con el turismo costero emergente, que puede entenderse como la recreación del litoral: el cambio del uso del litoral para la producción (pesca, comercio) a una concepción del litoral por sus valores simbólicos como el patrimonio, ocio y naturaleza²⁹⁰.

290 Una polémica entre la defensa del Patrimonio Industrial, la naturaleza y la animación turística creativa como modelos de atención a los equipamientos industriales en desuso existentes se observa en las principales ciudades de la costa atlántica, ver (Llinares y Saupin, 2020; Saupin, 2021).

Se busca alinear aquellas competencias (planeamiento, cultura, turismo, etc.) en una estrategia local de desarrollo económico que permita garantizar riqueza y hacer más competitivos nuestros territorios.

A ese respecto la Agencia de Desarrollo Comarcal Oarsoaldea, busca convertir la comarca en un destino turístico de calidad, fomentando el crecimiento sostenible del tejido empresarial turístico de la comarca, como se puede observar en los indicadores de la [Tabla 81](#). Un factor clave en el desarrollo socioeconómico de la Bahía de Pasaia es la conservación, puesta en valor y difusión del patrimonio marítimo; muestra de ello son algunos de los proyectos que se están desarrollando en el entorno. Para ello, se puede observar una mejora en los siguientes indicadores: Incremento del número de visitantes del museo Albaola, de un total de 11.404 visitantes hacia 2014 a un total en 2018 de 63.197 personas. El museo Mater, por medio de un barco atunero construido en madera, salvado del desguace y convertido en un Barco museo Ecoactivo, referente en la divulgación y puesta en valor del patrimonio pesquero y medioambiental, recibió 15.128 visitantes en 2018, las Minas de Arditurri recibe unos 12.025 visitantes en 2018, como también los distintos circuitos, incluido un tren verde que los lleva por el Bidegorri de Arditurri hasta las propias minas, pasando primero por el museo Luberri (Centro de Interpretación Geológica) o Soinuenea Herri Musikaren Txoko (Centro de la Música Popular). Además, estos museos reciben la colaboración público-privada y la implicación tanto de las administraciones públicas como de los agentes culturales del territorio.

Tabla 81. Creación de empresas y servicios turísticos por Oarsoaldea 2018-1997

Creación de empresas y servicios	2018	1997
Oficinas de turismo	35.181	257
Alojamientos	25	8
Empresas de servicios turísticos	12	-
Nuevos servicios turísticos	4	-

Fuente: Elaboración propia en base a Oarsoaldea (2018b, 2018a)

El astillero de Ondartxo, antiguo Astillero Aizcorreta, es el eje fundamental del proyecto del ballenero San Juan. Este lugar ha vivido a lo largo de 2013 y 2014 un profundo proceso de adaptación para poder aprovechar al máximo todo su potencial. La restauración del astillero anterior abandonado; asimismo, la Autoridad Portuaria de Pasaia ha instalado en 2014 un pantalán que resuelve parcialmente el problema de acceso, y a lo largo también de este año se ha desarrollado un acuerdo de trabajo con la empresa local Itxas Zerbi para establecer un servicio de transporte en barco entre la Factoría y el muelle del hospitalillo de Trintxerpe. Junto a ello, la Agencia de desarrollo comarcal Oarsoaldea ha realizado una mejora de la señalización de carretera y peatonal que mejora el acceso a los dos museos de Pasai San Pedro (Albaola y Mater), [Ilustración 186](#). Concretamente, se ha dirigido el tráfico al aparcamiento de Trintxerpe, dirigiendo a los visitantes bien al pantalán donde se puede coger el servicio marítimo hasta la factoría o bien caminando hasta ambos museos.

Ilustración 186. Factoría Albaola y draga Jaizkibel

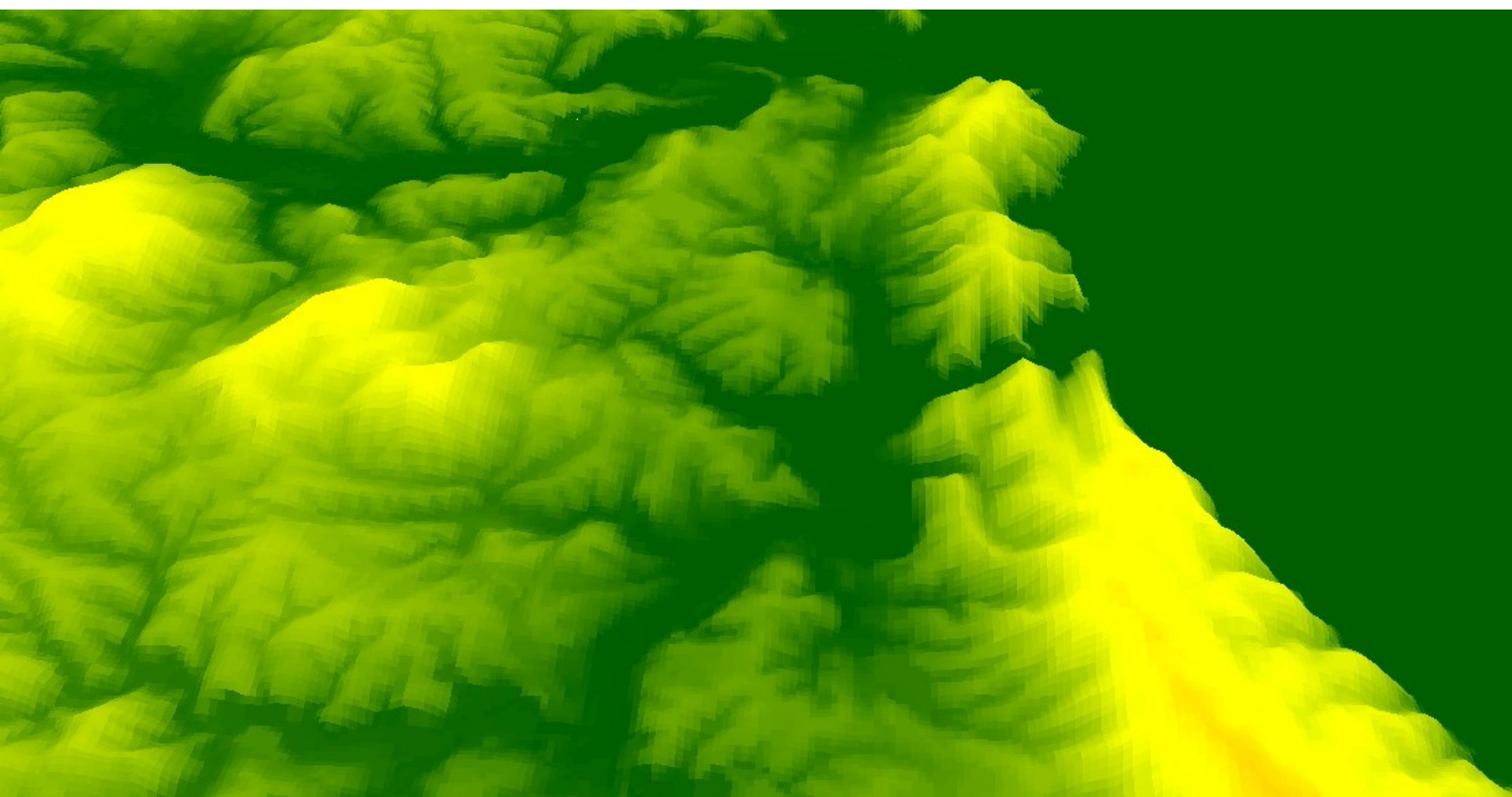


Fuente. Elaboración propia

Las políticas llevadas a cabo en Europa sobre los beneficios económicos que aporta el patrimonio marítimo ponen de manifiesto que da un sentido de lugar, bienestar e identidad cultural. Mejora la marca de ciudad y la región. Forja conexiones entre las personas y los lugares donde viven y visitan y se convierte en un recurso: cultural, educativo, económico y social. Se convierte en un activo, crucial para el sector turístico, la regeneración urbana y la industria de construcción.



VII. LA OPINIÓN DE LOS EXPERTOS: ANÁLISIS EN PROFUNDIDAD DE LAS ENTREVISTAS REALIZADAS



Consideraciones técnicas

En cualquier caso, para contrastar nuestra hipótesis y demostrar su validez, se ha recurrido a la realización de una serie de entrevistas, que han sido elaboradas por medio de preguntas abiertas ya preparadas cuyo guion se encuentra en el adjunto. El total corresponde a treinta y ocho participantes, profesionales del tema y la ciudadanía que, de un modo directo o indirecto, tienen que ver con la actividad del puerto, el patrimonio cultural, la relación puerto-ciudad y la gobernanza. Partimos con la idea de que todos contestaran a las preguntas, por su temática, por lo tanto son consideradas entrevistas semiestructuradas a partir de un guion, en las cuales, por sus conocimientos, se profundizaba más en ciertos aspectos de manera independiente, tras un riguroso examen y seguimiento de las necesidades basadas para la hipótesis de la tesis doctoral.

La mayoría de las entrevistas han tenido una duración de entre sesenta y noventa minutos y han sido grabadas y transcritas con el fin de poder hacer una lectura de interpretación lo más ajustada posible a los objetivos. Posteriormente han sido codificadas para su análisis de manera cualitativa para estudiar la percepción, los argumentos de las entrevistas y encontrar nexos, como también mayor riqueza al encontrar casos contradictorios en el discurso, dando lugar a un mapa cognitivo. En este proceso, teníamos que contrastar con los conceptos teóricos que se ha desarrollado, por tanto, ello nos lleva a la necesidad de realizar una triangulación, constante reflexión y consulta a colegas para su confirmación.

Después se detectaron los temas habituales o una codificación de temas emergentes comunes a todos los entrevistados, utilizando el software *Atlas ti*. Se hizo un análisis global, cuyos resultados y conclusiones ofrecemos a continuación en forma de gráficos de frecuencia de manera cuantitativa para sintetizar la información. En ellas se tienen en cuenta elementos naturales y patrimoniales del paisaje.

Se observa una tendencia generalizada de que ha habido cambios en el paisaje, pero al preguntar por el tipo de cambios observados se ha visto diversos elementos visuales, emocionales o naturales puestos en común en un porcentaje alto. En cambio, los elementos culturales y sociales se dan en un menor porcentaje.

1. Cambios en el paisaje

Gráfico 72. Principales elementos que vertebran el paisaje según los entrevistados



Fuente: Elaboración propia.

Desde los años ochenta a la actualidad, los cambios en el paisaje no han sido muchos, entre otros motivos porque el crecimiento de población ha sido lento e inexistente en los municipios de Pasaia y Lezo, porque la población se ha mantenido. Oiartzun ha sabido controlar el crecimiento en superficie de las urbanizaciones evitando utilizar suelos no urbanizables. Caso contrario es que en el ámbito portuario las instalaciones han sido modificadas desapareciendo los antiguos secaderos de la PYSBE y la Meipi, surge lo que es Navalaldea y el parquin de San Juan o campas en la zona de Lezo y Erreterria con el sistema de mercancías Ro-Ro para carga y descarga de vehículos o almacenes para graneles o la chatarra y está modificándose la zona de La Herrera que eran antiguos polígonos portuarios, carbonerías, astilleros, talleres de servicios hoy ya derribados. En Erreterria y Oiartzun se construyeron polígonos industriales, comerciales, de transporte y de servicios con una gran artificialización del territorio. Aparecieron vías de comunicación como la autopista y su ampliación con un impacto visual muy grande y difícil de atravesar. El espacio agrícola, basado en un uso extensivo de la ganadería ha desaparecido a excepción de Lezo y Oiartzun.

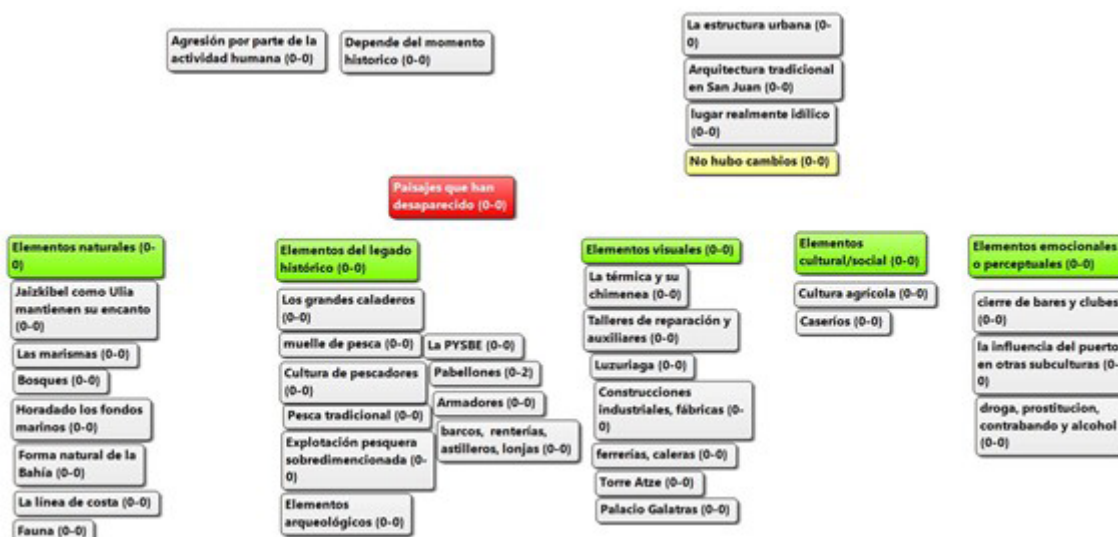
Existencia de parques naturales con buena conservación. Puntuales intervenciones en el patrimonio histórico: la casa torre de Iturrioz o en algunos caseríos, pero el resto prácticamente se ha olvidado por no ser de alta calidad (Torres jaizkibel); lo mismo sucede con el patrimonio industrial ligado al puerto.

La conservación de cauces y riberas de los arroyos recuperados en la actualidad, a pesar de que muchos se han soterrado y canalizado, ver [Mapa 78](#). En cambio, hay una gran contaminación de los suelos, principalmente en Lezo²⁹¹, por estar al lado de una zona de producción industrial muy intensiva, y se encuentra con la contradicción de impulsar zonas agrícolas con alimentos de proximidad en el municipio. Pero en líneas generales el sentir de los entrevistados es que se da un estado de abandono por parte de las instituciones.

Una propuesta puede ser que en la zona de La Herrera, por su importancia geoestratégica, es importante que se localicen actividades de gran peso social. Al ser un nudo donde confluyen trayectorias provenientes de Irún o de Tolosa, por medio del transporte público en medio de un corredor metropolitano.

1.1. Análisis de las tendencias

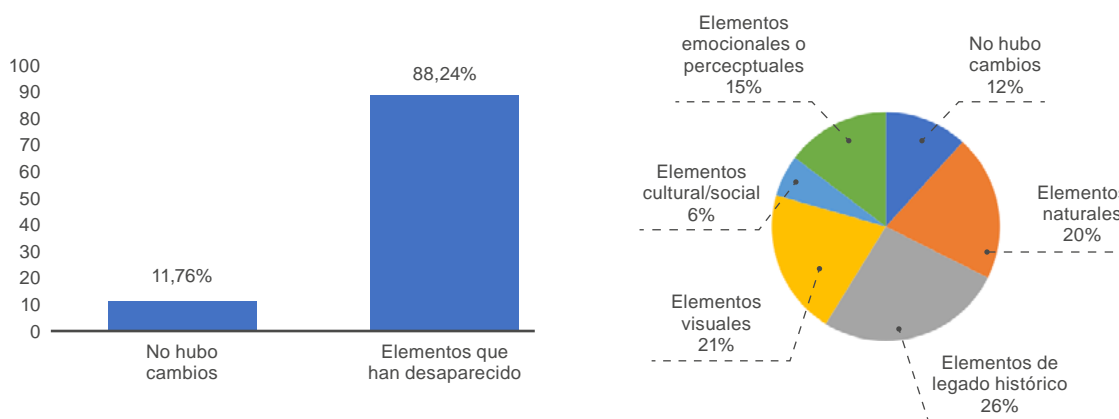
Gráfico 73. ¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que han desaparecido? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

291 <https://www.diariovasco.com/20070806/al-dia-local/veinte-huertas-invernadero-naceran-20070806.html> consultada el 12/01/2022. (Alberdi Collantes, 2005).

Gráfico 74. ¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que han desaparecido? Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

La mayoría de entrevistados observan cambios, ya que el paisaje no es una cosa estática, y que se encuentra en constante transformación. Importante es el hecho que no se ve a Pasaia como un puerto pesquero, lo cual, condiciona el paisaje resultante. Debido a que la pesca viene por camión o desde el aeropuerto de Vitoria, produciendo un cambio cultural importante, que interviene en la manera de vivir de la gente.

Por otra parte, las condiciones orográficas le aportan un valor singular. A pesar de que las agresiones por la actividad humana han modificado la bahía, con la consiguiente desaparición de las marismas o la línea de costa.

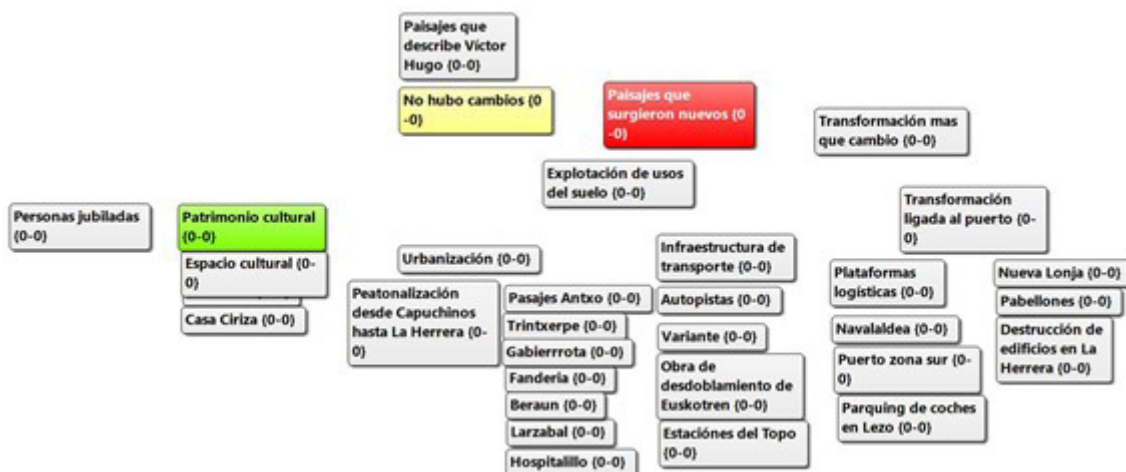
Elementos como las ferrerías, caleras o restos arqueológicos, han desaparecido porque, al estar rodeado por la lámina de agua o el monte, ello ha supuesto limitaciones para expandirse. Otro valor lo aporta la arquitectura tradicional, sobre todo en San Juan. Otros elementos como la Torre Atze, la fábrica PYSBE y el patrimonio industrial ya desaparecidos (Victorio Luzuriaga o los astilleros), permanecen en el imaginario de la población y producen cambios en el paisaje urbano. Recientemente el mayor cambio se produjo con el derrumbe de la chimenea procedente de la central térmica de Iberdrola, un elemento testigo que debería haberse mantenido. Por el contrario, debido a los cambios producidos en los modelos económicos, la vida del valle estaba más unida a la tierra; en cambio ahora en los montes privados las zarzas se apoderan del bosque produciendo un desequilibrio automático.

Otras modificaciones, como la lonja de pescadores, que está sin terminar, producirán cambios a futuro, o el siempre presente trasiego de camiones que pasan por el medio de la población²⁹². Un hecho que me parece relevante, es la presencia cultural de la vida nocturna que existía alrededor del

292 Referencia con el estudio de salud.

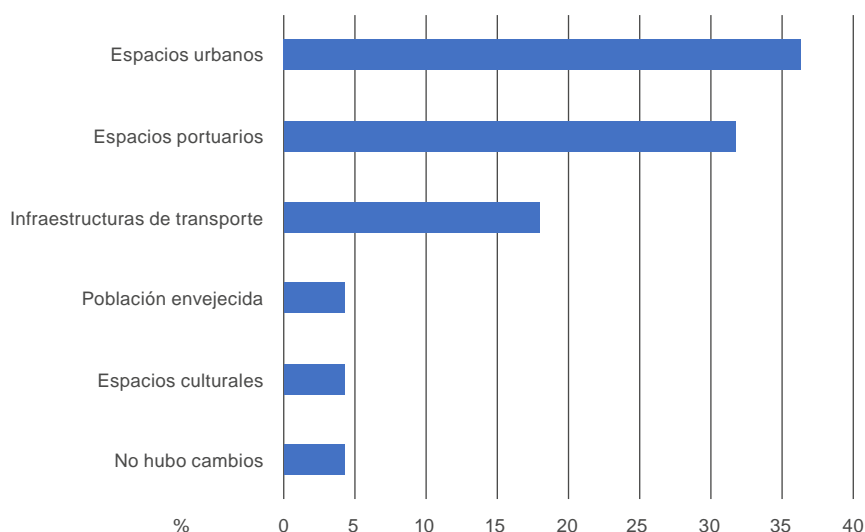
puerto, (zona de bares, droga, prostitución), que ya no se encuentra y que forma parte de las percepciones de las personas que viven ahí, o en la medida que se va produciendo un paisaje más amable, por un lado, a partir de que las industrias van desapareciendo hacia la periferia, o que se derriban, lo cual supone una recuperación de espacios urbanos en pleno centro, como el Centro cultural Nies-sen o en el barrio de Iztieta-Ondartxo, que antiguamente tenía huertas y el agua entraba hasta ahí, hoy urbanizado. Al final no dejan de ser conflictos entre usos, urbano, industrial y paisajísticos que corresponden a un modelo productivo dominante, y vemos un conflicto que no se va a resolver, más cuando es diseñado con grandes infraestructuras como el tren de alta velocidad. Es de resaltar que siempre aparecen entrevistados más ésepticos que opinan que no hubo cambios (un 12%).

Gráfico 75. ¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que han surgido nuevos? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 76. ¿Crees que han surgido nuevos paisajes, elementos o atributos? Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

A pesar de estar muy ligada con la respuesta anterior, se puede observar algunos comentarios relevantes en cuanto a las transformaciones ligadas al puerto; en la zona del aparcamiento de coches en Lezo o donde estaba la chimenea de Iberdrola, antiguamente era zona de marismas con huertas, como llegó a tener un abuelo de una entrevistada. Otros hacen alusión a los incendios en Jaizkibel, o a ese tráfico de vehículos que antes no existía. Hacia el 2004, hubo una bienal de arte contemporáneo MANIFESTA²⁹³, la cual supuso un cambio de uso y un proceso también influenciado por la Capital Cultural de 2016, eventos que han puesto de manifiesto el patrimonio cultural y marítimo de Albaola o también la Casa Ciriza, que eran antiguos edificios de gran valor industrial y que estaban en desuso. Otros se han destruido en la zona de La Herrera y otros surgieron nuevos como la lonja de pescadores que condiciona el muelle Trintxerpe-San Pedro.

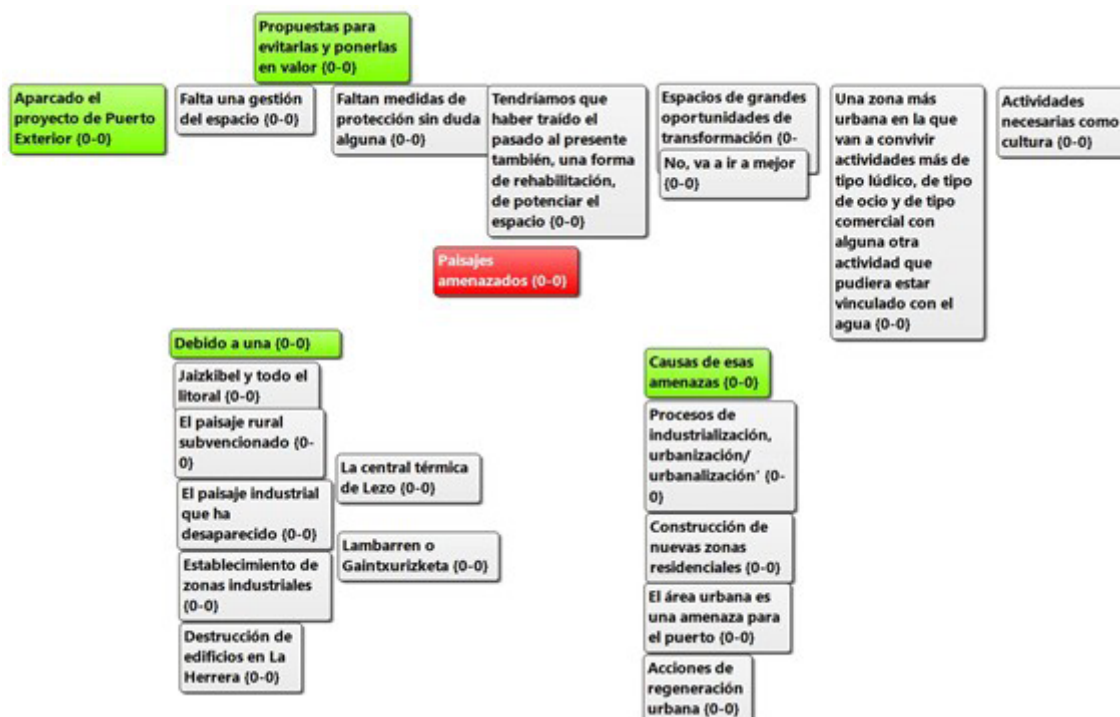
“Claro, evidentemente, cuando desaparece uno, aparece otro” exclaman, cambian los atributos, pero el elemento tractor del paisaje permanece, hasta que deja de permanecer un día. En cambio, otros entrevistados teorizan que “no es un paisaje visual, es un pasaje vivo que tiene actividad”. Hay un paisaje urbano, vinculado a viviendas sin ningún tipo de planificación y de establecimiento de industrias desde finales del siglo XIX, es decir, es un paisaje fuertemente humanizado. La variante de Pasaia o la peatonalización que va desde Capuchinos hasta Herrera antes iba por arriba y por abajo, ahora solo esta última. La construcción de pabellones en Errenteria, o la estación del Topo en La Herrera, la recuperación del trazado de vías del tranvía (arrokitxulo) que llevaba a Intxaurreondo.

293 <https://manifesta.org/manifesta-5/> consultada el 12/01/2022.

Siguiendo con esta idea de los cambios, se observa que el espacio urbano impera sobre los paisajes portuarios y las infraestructuras de transporte, pero es de reconocer la aportación más antropológica o social que pone de manifiesto a una población envejecida y a unos espacios culturales como Casa Ciriza para el disfrute de la población. Interesante también es la influencia del puerto, o el cambio de modelo económico, dependiendo siempre de muchas variables como un sistema. En contraposición, siempre hay detractores que justifican que no hubo cambios como el carácter de P. San Juan con su calle principal, la plaza y las viviendas que describió Víctor Hugo.

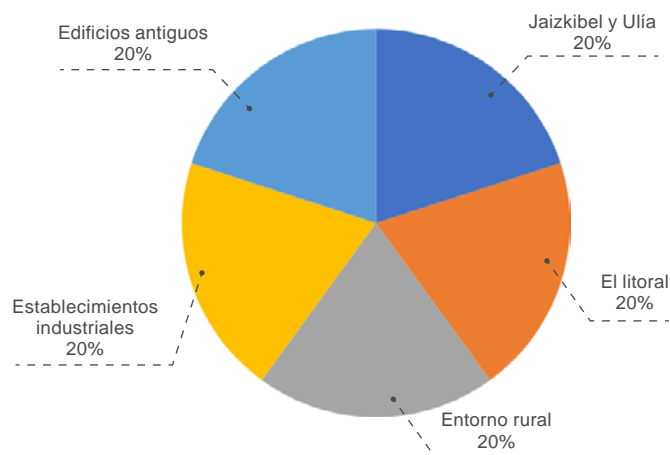
Pero resaltan que la plaza del pueblo, que viene a ser el núcleo urbano central, forma una unidad donde las fachadas de San Pedro, San Juan, Errearteria, Lezo, o Trintxerpe se mantienen inalterables desde hace años. Y ahora dominado por personas jubiladas y jóvenes que viven fuera del puerto. “A medida que se han rehabilitado han surgido nuevos espacios, todo lo que tiene que ver en Errearteria del centro a Oiartzun, Gabierrota, Fandería, Lartzabal” (E23). Una zona con una densidad de población muy congestionada y en constante tensión entre el desarrollo sostenible y un modelo productivo dominante, la cual por medio tanto de la resiliencia como de la capacidad de adaptación busca salir adelante.

Gráfico 77. ¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que estén amenazados? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 78. ¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que estén amenazados? Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

Una de las principales amenazas ha sido el “Proyecto de puerto exterior”, que ahora se encuentra aparcado por la falta de gestión del espacio, tema que permite, relacionado con la ecología, que vaya a mejor, como es el caso del Jaizkibel y todo el litoral, que en su momento recibió una gran contestación por parte de la ciudadanía, debido a que hubo varios planes de construcción de viviendas por parte de Caja Laboral, ahora Kutxa. Igualmente, Jaizkibel es el que se encuentra amenazado con un impacto brutal que afecta a una de las zonas más interesantes desde el punto de vista científico de Europa, son los chevrones, relieves del paisaje únicos en el mundo y ahí tenemos un yacimiento de paramoudras, tafonis, y alveolos de areniscas.

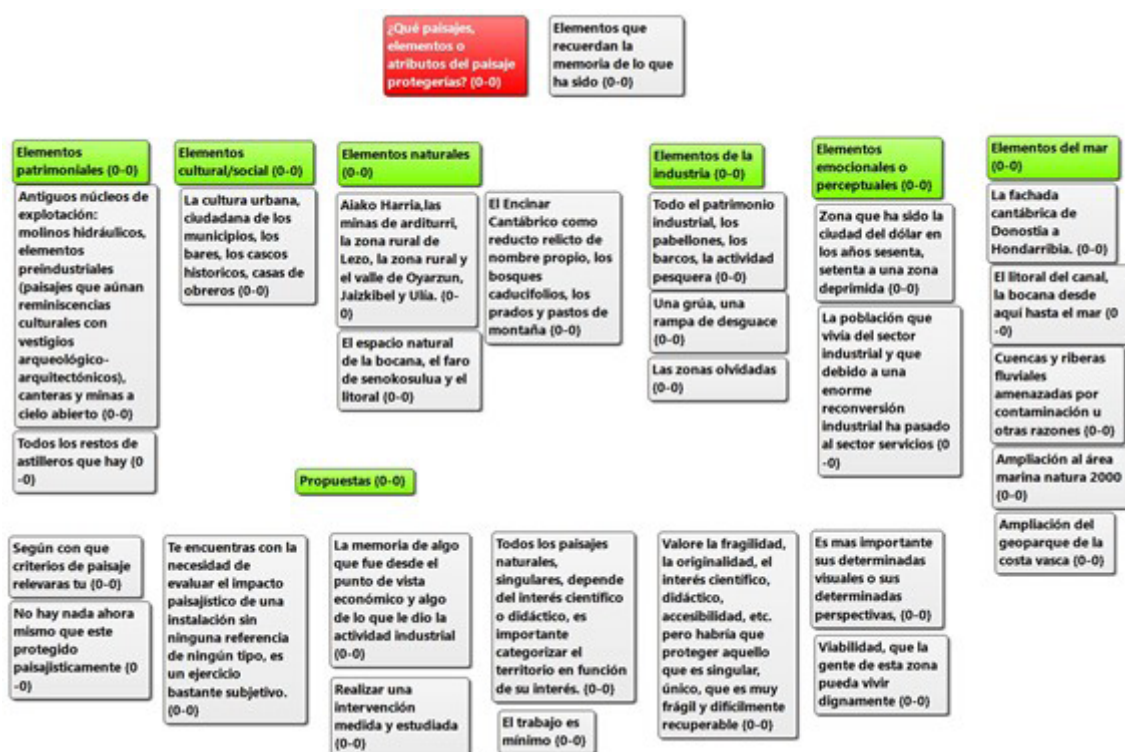
Como propuesta, los entrevistados comentan lo siguiente: “Está amenazado evidentemente todo el paisaje que había industrial, que se podría haber revitalizado, tendríamos que haber traído el pasado al presente también, una forma de rehabilitación, de potenciar el espacio que han hecho por ejemplo en Grimsby, (Reino Unido)” (E17), o “Sin duda, Pasaia no está protegido, no es catalogado este espacio como lugar de interés arqueológico; esto es gravísimo cuando este espacio ha sido uno de los puertos más importantes de todo el Golfo de Bizkaia” (E22), en cambio otras posturas comentan que: “No creo, en la configuración actual de la bahía, no hablaría de amenazas, sí de espacios de grandes oportunidades de transformación. La Herrera, por ejemplo, es un espacio que tiene una vocación de una transformación profunda, amenaza no” (E5). Otros hablan de que el área urbana es una amenaza para el puerto.

En relación con el super puerto, los entrevistados comentan que: “Se trataba de una cuestión fiscal, al ser Gipuzkoa y Bizkaia territorios fiscales autónomos, parte de los ingresos potenciales que puede generar el puerto de Bilbao se queda ahí. Cuando se crea el super puerto se cuenta con que los Ingresos fiscales van a quedarse en Gipuzkoa por medio de actividades de refino, de gas, de petróleo; tributarían a partir de ese momento en Gipuzkoa y no en otras partes”. Era un planteamiento desarrollista, con una perspectiva de generar ingresos a las instituciones gui-

puzcoanas que de otra forma estaban viendo que se orientaban hacia Bilbao. “A Bizkaia le están llegando negocios incluso fiscales a las industrias que tenía de transformación y las instalaciones anejas a instalaciones petrolíferas como PETRONOR y que aquí no” (E34). Otros más escépticos, pero con una visión territorial comentan que: “La capacidad de transformación actual es muy pequeña; lo que puede permitir estas transformaciones pequeñas es que se pueda pensar en algo de mayor dimensión, pero creo que en estos momentos no estamos en ello. Por tanto, el paisaje se queda ahí, no se modifica el entorno, la actividad portuaria continúa, el proyecto de puerto exterior no está, porque lo que sustituiría eso tiene poco espacio, aunque es un espacio de dimensión enorme La Herrera. Pero una parte se irá manteniendo con industrias relacionadas con la actividad portuaria, con lo cual la capacidad de transformación de ese paisaje tampoco es grande” (E35).

1.2. Preferencias y aspiraciones del paisaje por parte de los entrevistados

Gráfico 79. ¿Qué paisajes, elementos o atributos del paisaje protegerías? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Como síntesis de las respuestas, se observan claramente en este gráfico los elementos que forman parte del paisaje, lo que le dio fundamento durante muchos años; es algo que hay que mantener evidentemente, la actividad industrial seduce. Las propuestas por parte de los entrevistados, a pesar de que exista una falta de leyes de protección del impacto paisajístico que todavía no están aprobadas, incluye ciertos edificios urbanos sin catalogar que son fachadas importantes a mantener. Es de remarcar también el interés científico o didáctico que categorice al territorio, que valore la fragilidad, la originalidad o la accesibilidad. Otros aspectos, como la viabilidad económica para que la población pueda vivir dignamente, son temas fundamentales que hay que tener en cuenta; se ha pasado de una zona que ha sido la ciudad del dólar en los años sesenta o setenta a una zona deprimida. El trabajo es mínimo, en el sector de servicios y los salarios son muy bajos y esto repercute en toda la bahía.

Gráfico 80. ¿Qué paisajes, elementos o atributos del paisaje crees que hay que gestionar y administrar mejor de cómo se está haciendo ahora? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Existen muchas tentaciones de eliminar construcciones y hacer otras. Se tiene que parar, hay muchos elementos que hay que mantener. Se puede cambiar la distribución de las casas obreras, o los materiales, pero no por eso hay que tirar todas las casas. La clave está en adecuar o acomodarlas a la nueva situación y a las nuevas necesidades, pero no destruir el paisaje. Otro tanto, habría que hacer con las zonas verdes y espacios rurales de los municipios.

En cuanto a la gestión, no puede ser solamente reducida a cuatro años, que es el calendario electoral. La gestión tiene que pasar por manos de entidades sin ánimo de lucro y sin carga política y que tengan personal con formación científica suficiente para que puedan solucionar los problemas que los paisajes plantean. Por una parte, hay que tener especial dedicación en la zona del puerto, no puede haber una lonja de pescadores, a medio hacer, cuando estaba diseñada para tener una doble función de trabajo y a la vez de ocio. Hay que rehabilitar por medio del Turismo de Oarsoaldea, y a su vez seguir trabajando con la gente de La Herrera, que está abandonada. La gestión pasa por estar en manos de los vecinos o del Gobierno Vasco desde una visión más amplia o general.

Por otra parte, existe un elocuente silencio público que mantienen todas las administraciones, la Cámara de Comercio de Gipuzkoa, las empresas usuarias, consignatarias, estibadores, clientes, transportistas, los sindicatos, que son perfectamente conocedores de esta situación y no han tomado ninguna decisión para poner fin a este estado de cosas. Por parte del Estado se observa también una inacción. Se hace patente la sensación de que para nuestras instituciones, el puerto guipuzcoano no parece que esté en su agenda de preocupaciones. La captación de tráfico de contenedores sigue siendo una apuesta estratégica que no termina de materializarse. La competencia con otros puertos y las circunstancias orográficas de Pasaia hacen que la puesta en marcha de líneas regulares de transporte de contenedores, que suplan la desaparición de otros tráficos en el pasado, sea misión complicada. Para ello, se debería realizar una labor comercial muy intensa, ya que de las 600.000 toneladas que mueve Bilbao, una quinta parte tienen su origen en el hinterland de Pasaia, es decir, Navarra y Aragón. Tampoco se está planteando la creación de suelo público de gran superficie en el entorno del puerto que permita la instalación de empresas industriales y logísticas ofreciendo accesibilidad al transporte marítimo y terrestre, como ocurre en otros puertos.

“Hay que pensar qué pasaría si volviera a haber un boom urbano o industrial o de necesidad de pabellones, ¿hacia dónde se podría construir?” (E23), puesto que estamos en un territorio pequeño y que tiene su orografía. Otros entrevistados son más críticos con la gestión y su propuesta es la siguiente: *“Siempre he pensado que cuando tu integras las variables medioambientales en el proyecto, o sea cuando empiezas a acostumbrarte a integrar esas variables cabe pensar que el resultado sea mejor. Tiene que haber una manera en la que se integre el paisaje en el quehacer cotidiano, y que esa sensibilidad esté más arraigada, pero estamos lejísimos de conseguirlo, y aparte cuando el tema de la subjetividad es muy grande”* (E28). Por otra parte, otros comentan que tiene que haber voluntad política.

Otra vez se pone en cuestión la idea de gobernanza, porque por una parte es un territorio que tiene muchas instituciones, por lo tanto, lo convierte en algo complicado de gestionar, más cuando la actividad económica no le revierte al conjunto del municipio: *“Lo ideal sería que hubiese un marco conjunto más allá del consejo de administración del puerto. Se necesita un marco conjunto que pueda gestionar esa transformación”* (E35). El problema es que el puerto no se atreve porque ve que le va quedando menos territorio, pero, por otra, es una situación complicada porque es imposible mantener un entorno urbano con esa densidad, unido al tipo de actividad, la contaminación que genera y que son poco compatibles con una actividad más ambientada al ocio o al conocimiento.

Gráfico 81. ¿Qué medidas o mecanismos de gestión aplicarías para mejorar el estado de dichos paisajes y elementos? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

A través de las respuestas se supone que identificamos problemas como una falta de concertación institucional, carencia de unidad de gestión, fragmentación de las tomas de decisión: pluralidad de actores políticos, desde el Estado al Ayuntamiento pasando por el Gobierno Vasco. Se pone de manifiesto una insuficiencia de recursos económicos para gestionar el territorio y resolver, siempre la dialéctica puerto-ciudad y paisaje: la necesaria adaptación del puerto a la realidad actual económica y social. La regeneración del puerto y de sus funciones: entre el modelo logístico, la Innovación y la importancia de la gestión mixta: público-privada, como alternativa a la situación actual.

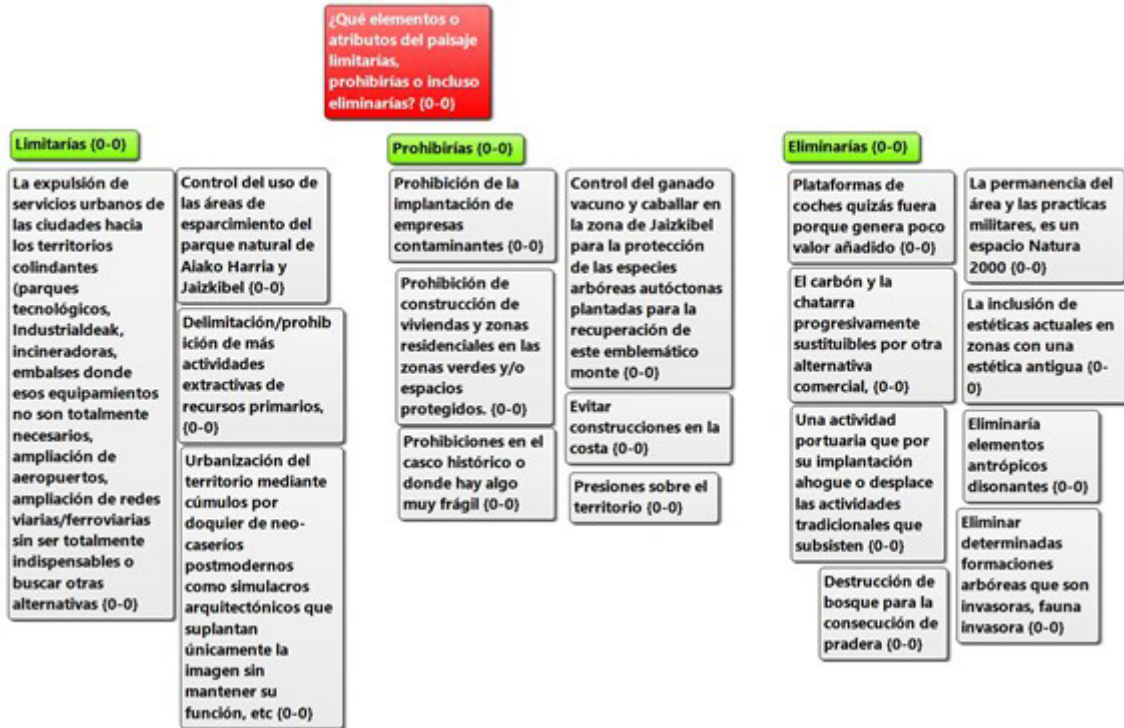
Por otra parte, se plantean propuestas para la superación del conflicto y la gestión del territorio: Concertación de actores políticos, económicos y sociales; por lo tanto, también institucionales. Creación de un grupo de encuentro multidisciplinar, necesidad de visión global e integrada, superar la sectorialización, integrar una gestión de niveles administrativos. Consenso de todas las fuerzas políticas y actores sociales. Y una vez más, sale a relucir la Transparencia, aplicar lo acordado y comprometido, una gestión adecuada y una ampliación y defensa del área marina. Integrar la escala local en la regional, esta en la estatal y la supraestatal (asumir la realidad de nuestro mundo: lo glocal (Benko): Superar el estricto marco administrativo de Pasaia. Más protagonismo a la comarca de Oarsoaldea. Integración en un marco dentro del área metropolitana de San Sebastián o de la Conurbación San Sebastián-Irún-Fuenterrabía.

Nuestro objetivo es una recuperación medioambiental y de calidad del paisaje. Conservación y recuperación de biodiversidad con atención a flora y fauna. Control de talas y regeneración de formaciones vegetales. Atención a los bordes de agua. Mejorar la calidad del aire y la atmósfera. Regular la movilidad. Conservación y recuperación del patrimonio monumental y cultural. Definición de zonas de protección de paisaje. Se hace patente por parte de los entrevistados que *“aborden de una vez cuestiones verdaderamente vinculantes para la gestión prudente y la protección del territorio, y no únicamente meras declaraciones de intenciones sujetas a textos tecnocráticos”* (E9), y, por otro lado, hacer más participe a la población de esas herramientas de ordenación. Hay que entrar en profundidad. El problema es que la situación actual es la peor de todas, es un puerto que no tiene capacidad para aumentar, con graves riesgos de crisis y existe mucho espacio público utilizado para una actividad logística que genera pocos puestos de trabajo cualificado.

Y también deducimos como conclusión: una necesidad de consensuar la estrategia de desarrollo local a partir de los valores medioambientales y del paisaje por medio de la importancia de la labor educativa, con valores de calidad medioambiental y del paisaje, teniendo siempre presente el pasado como soporte de identidad colectiva y de proyección, el principio de sostenibilidad. Facilitar la información a residentes y visitantes por medio de la señalética, generando seminarios, conferencias, cursos, mesas redondas. Identificar y definir unidades de paisaje a la escala

de la Bahía de Pasaia. Necesidad de una complicidad ciudadana, sin ella no hay desarrollo local y menos sostenibilidad ambiental, e integrar la planificación urbana, del puerto y del paisaje para la superación definitiva del conflicto y garantizar el desarrollo sostenible.

Gráfico 82. ¿Qué elementos o atributos del paisaje limitarías, prohibirías o incluso eliminarías? Análisis cualitativo

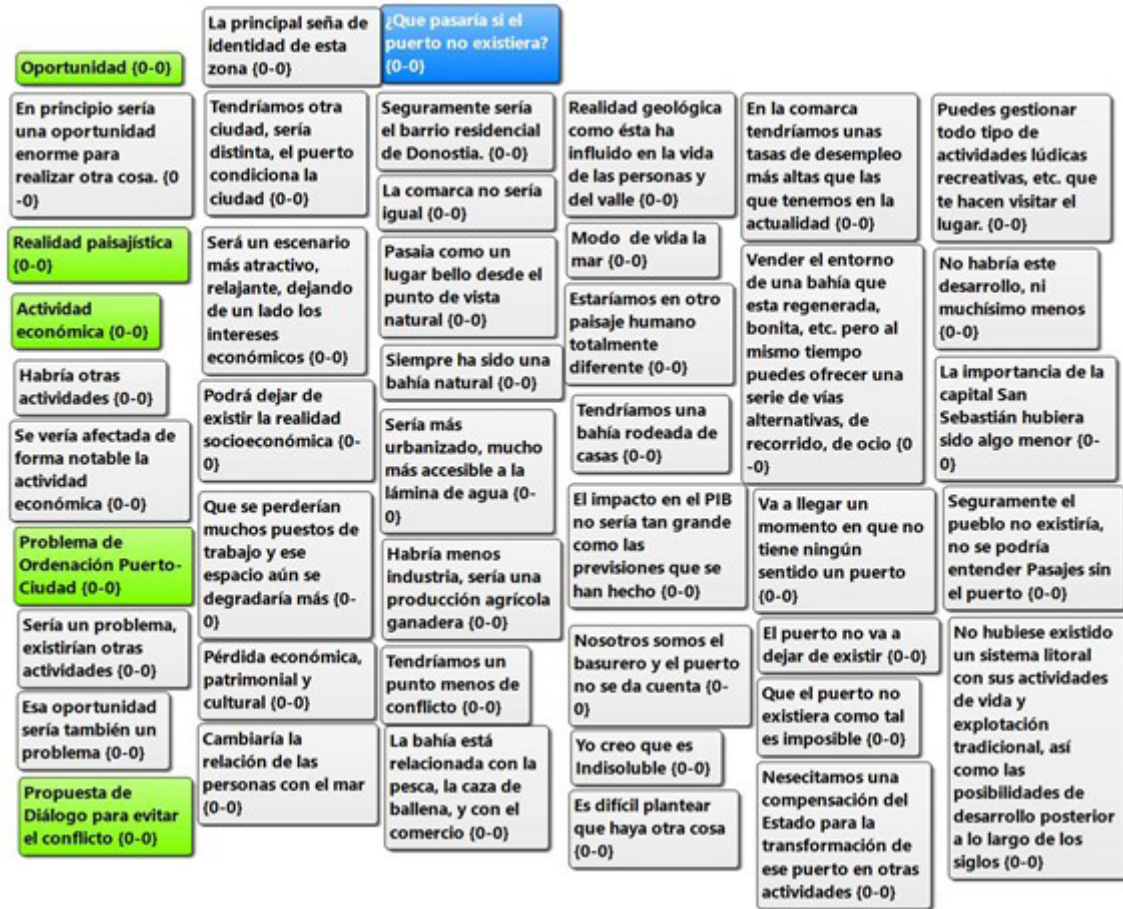


Fuente: Elaboración propia.

Lo que hay que proteger es el espacio; la presión sobre el territorio genera daños. Mejorar la comunicación entre los municipios, los barrios, mejorar la estética, los impactos visuales. Buscar otras alternativas, evitar construir si no se hace necesario. En cuanto al tráfico del puerto, sustituirlo por tráficos menos contaminantes. Proponer medidas correctoras. Inventariar dónde están los valores del paisaje, sus características, generar una sensibilidad, crear guías metodológicas y tener en cuenta la participación ciudadana.

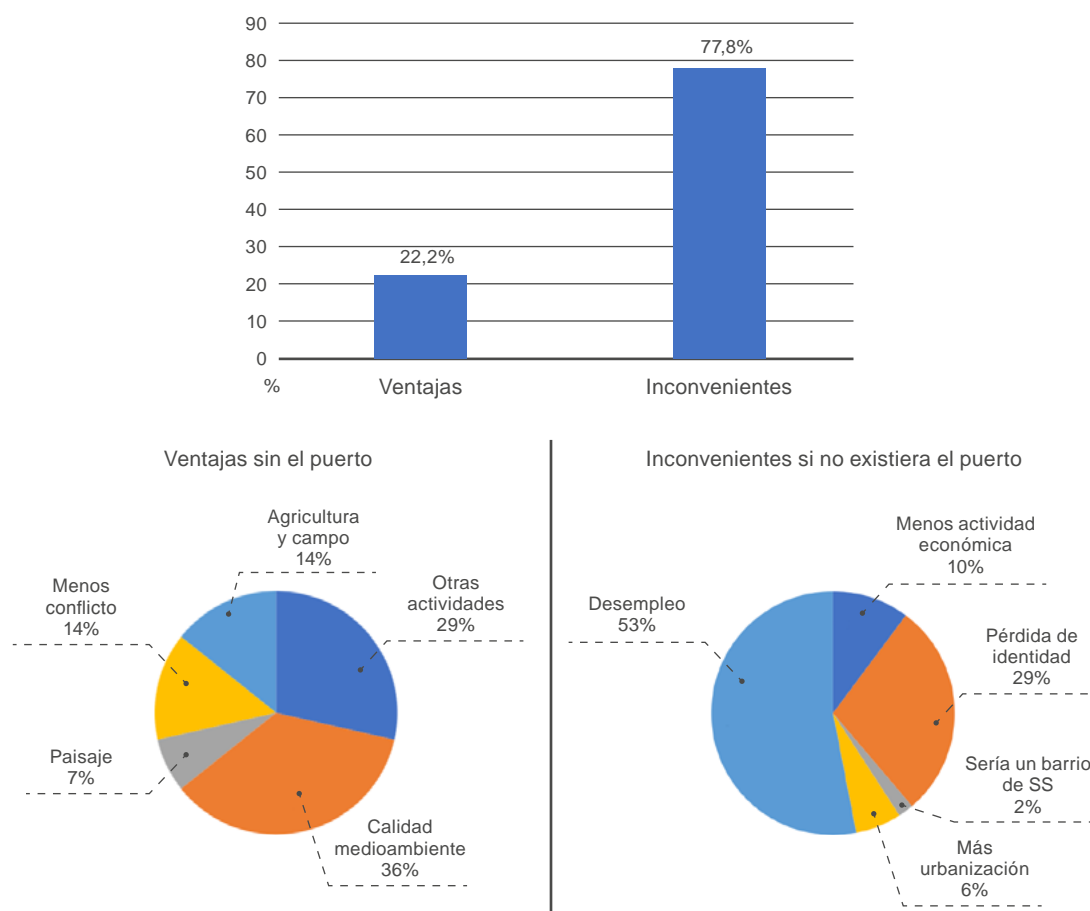
1.1. Relación Puerto-Ciudad

Gráfico 83. ¿Qué pasaría si el puerto no existiera? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 84. ¿Qué pasaría si el puerto no existiera? Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

Analizando estos gráficos, en relación con la valoración que realizan los encuestados, se pone de manifiesto que el puerto es consustancial con la ciudad, es una actividad importante, que aporta más inconvenientes que ventajas, es una realidad paisajística. Si no hubiera existido, no hubiese habido una relación con la mar como existe ahora, pero la población ahora no es tan dependiente del puerto, a pesar de que sea una importante carga o volumen de negocio para la provincia, a nivel laboral no es tanta la gente que trabaja. A nivel paisajístico, cultural, claro por supuesto que cambiaría la relación de las personas con el mar, está en el fondo, que imprime su propio carácter. Por lo tanto se vería afectada de forma notable la actividad económica de la comarca y de la provincia.

Otros entrevistados consideran que es una pregunta trampa, en cuanto que siempre ha sido una bahía natural cerrada, siempre ha sido un puerto y un foco de disputas. Otra cosa es que el puerto dejará de existir como tal, sería un puerto para otros usos. Por lo tanto siempre va a ver un puerto y todo el ámbito alrededor del puerto tendría que reinventarse. Al final, se trata todo de una gran ciudad, debido a que es una situación fronteriza. Y es por ello por lo que se traduce en un desarrollo desmesurado de la población que sin el puerto no se hubiera dado.

Por lo tanto, “*si no existiera ahora el puerto, habría perdido una oportunidad, pero el conjunto de la actividad económica no se vería tan afectado, porque depende secundariamente*” (E14). Aparte, según entrevistados que trabajaron en el astillero del puerto, había mil personas trabajando en los talleres, se cerraron y... no paso nada, porque todas esas personas no eran de aquí, eran de otras provincias, y el pueblo sigue viviendo. Podrá dejar de existir la realidad socioeconómica que en este momento vemos, pero el puerto nunca va a dejar de existir.

Como propuestas por los entrevistados se observa que: debería evolucionar a transformarse en el gran puerto de referencia a nivel deportivo, que no sea únicamente el puerto de donde atraquen sino donde se construyan embarcaciones deportivas, donde se almacenen embarcaciones, podría ser el gran puerto deportivo del Norte de la cornisa cantábrica. Porque tiene todos los ingredientes para hacerlo, sin embargo tiene muy pocos ingredientes para ser un puerto industrial, ¿qué ocurre?, que vivimos en un estado de las autonomías con un estado de tres estados, es decir, Bizkaia, Araba y Gipuzkoa, pero aquí tenemos Navarra, Aragón con todo el eje del Ebro, entonces claro, jamás, va a dejar de tener un puerto, porque vivimos en una economía subvencionada, este es un puerto subvencionado, por el Estado.

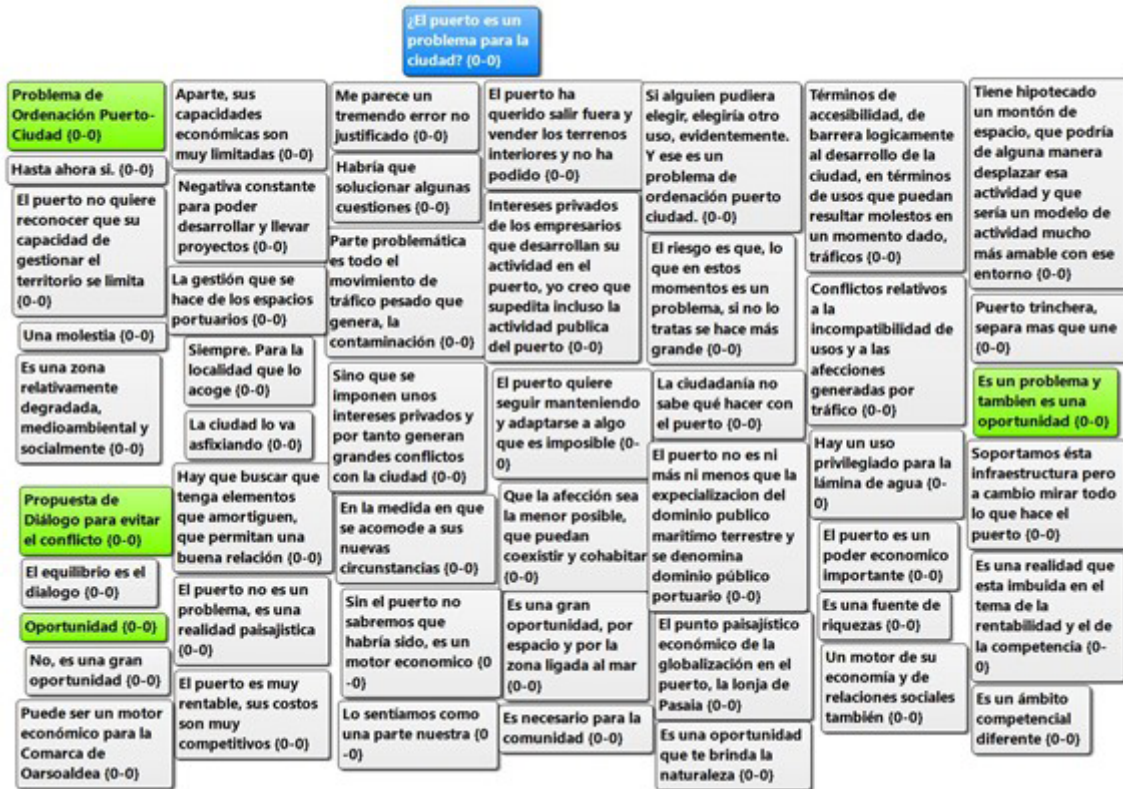
Hay casi una conclusión unánime de los entrevistados: La viabilidad del puerto es muy escasa frente a Bilbao y Bayona, pero ¿por qué se mantiene?, porque existen intereses económicos, la entrada y la salida de la chatarra se produce por el puerto guipuzcoano, pero la siderurgia en este momento, cuando la siderurgia de Beasain y la zona interior de Gipuzkoa flojea, es decir no necesita chatarra ni tiene salida de mercancía semielaborada, el puerto se resiente, porque depende mucho de esa mercancía y si en este momento le quitáramos los tráfico de coches, se quedaría en cuadro, pero, sin embargo a toda la burguesía económica guipuzcoana ni se le pasa por la cabeza prescindir del puerto.

Luego hay otra realidad, es que no tiene ni calado, ni capacidad de maniobra para los barcos, ni tiene la operativa para mantener esa actividad. Estas en un pequeño fiordo, de paredes muy inclinadas donde no tienes espacio laborable, los únicos espacios operativos se los han ganado al mar, no existe explanada. La única explanada es una desecación, La Herrera es una desecación de la propia bahía, no existe espacio para la propia manipulación; entonces, si en este momento pasamos primero con que los barcos de más de 200 metros no pueden maniobrar porque no son capaces de girar, si no tenemos capacidad operativa para las mercancías, si además no tenemos capacidad de carga y descarga, no tenemos el gran mito en este momento de los container, de los grandes barcos de contenedores, no tenemos zonas de almacenamiento de contenedores, estamos, subvencionando un puerto mini, micro; es lo que estamos subvencionando.

Los entrevistados afirman con rotundidad: *“Hay que tratar de gestionar algo que mantenga sus características actuales, ecológicas, limpieza y al mismo tiempo permita una determinada actividad, deportiva, cultural, etc.”* (E23). Hay que buscar alternativas a lo que es la explotación de ahora, pero si esto desaparece hay que buscar otra vía alternativa para la gente de alrededor. La sociedad se ha dado cuenta que pueden explotar todo eso desde el punto de vista paisajístico: *“¿Cómo? Estableciendo agroturismos, estableciendo pequeños hoteles y haciendo que la gente que vive en entornos urbanos acuda a esos lugares porque produce paz, sosiego y relajó; entonces ¿qué están haciendo? Están vendiendo un paisaje natural, que lo de natural siempre es sospechoso, porque el paisaje natural prácticamente ya no existe, casi todo está tocado por la mano del hombre. Y a mí me parecen muy bien todas esas gestiones, entonces ahora están vendiendo el entorno, también están vendiendo queso y lechugas. Eso es algo que se puede hacer también en Pasaia, tú puedes vender el entorno de una bahía que está regenerada, bonita, etc.; pero al mismo tiempo puedes ofrecer una serie de vías alternativas, de recorrido, de ocio, etc., pero alrededor, puedes gestionar todo tipo de actividades lúdicas recreativas, etc. que te hacen visitar el lugar. Para mí lo que menos impacto tendría es tratar a esta bahía con una explotación deportiva. Igual desde el punto de vista económico no es rentable, no lo sé”* (E23).

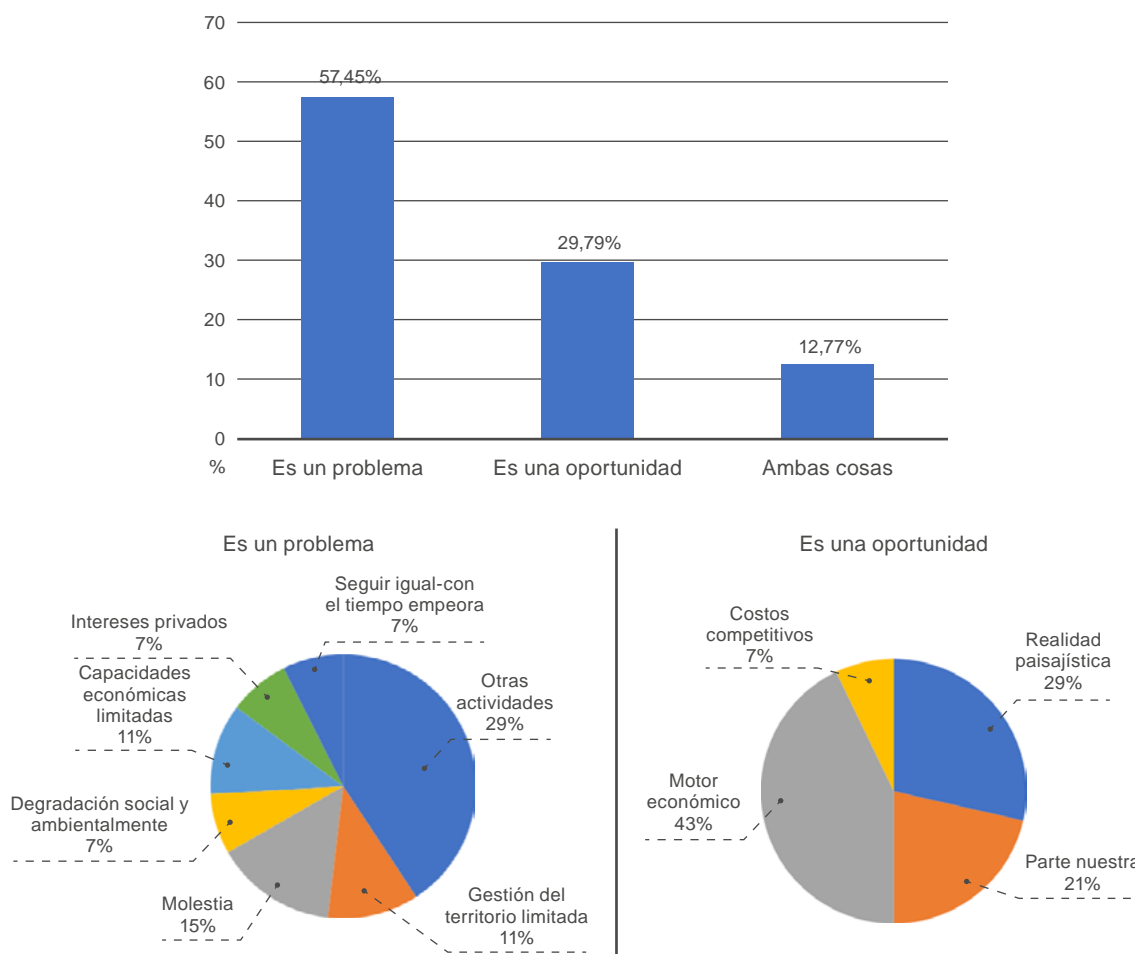
Por lo tanto concluimos que hay que pensar en regenerar la bahía, con nuevas actividades, junto al puerto, que articulen todo el conjunto de la bahía y que ayuden a mejorar la calidad del entorno, además cuando la bahía tiene un espacio privilegiado. Pero por otra parte presenta una realidad característica: *“es el municipio de Pasaia el que soporta las descargas, los tráfico, los ruidos y, a cambio, el municipio de Pasaia no se lleva absolutamente nada; es para nosotros una situación injusta y entendemos, que la economía guipuzcoana debería compensar al municipio de Pasaia por ser el municipio que soporta esa infraestructura”* (E31).

Gráfico 85. ¿El puerto es un problema para la ciudad? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 86. ¿El puerto es un problema para la ciudad? Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

Como todas las cosas, es un problema y un beneficio, debido a la contaminación, la incompatibilidad de usos, y las afecciones generadas por el tráfico, el ruido, los camiones. “Hay que buscar que tenga elementos que amortigüen, que permitan una buena relación” (E6), por lo tanto se pone de manifiesto que “Si se gestiona bien y responde a las necesidades del momento, no es un problema” (E8). Se vuelve una gran oportunidad. En estos momentos el puerto es una zona relativamente degradada, medioambiental y socialmente. Si lo ves en ese sentido es un problema. “El riesgo es que lo que en estos momentos es un problema, si no lo tratas se hace más grande” (E14).

Puede ser un motor económico para la Comarca de Oarsoaldea. “En el puerto de Pasaia, la pesca ha dejado de entrar por barco a entrar por camión, evidentemente. Tienen toda su logística partiendo de la lonja, vienen desde fuera no por el mar, vienen de otros puertos de Europa incluso o del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, que vienen pescados de Chile, Argentina, de todas partes y de allí se distribuye para toda España. Eso es la globalización, ahí tenemos el punto paisajístico económico de la globalización en el puerto, la lonja de Pasaia es un ejemplo claro de globalización. Es una realidad que está imbuida en el tema de la rentabilidad y al tema evidentemente de

la competencia, esos temas, cuando estamos trabajando el paisaje humano o económico, tenemos que interrelacionar todos estos aspectos. Es así, es una evidencia” (E17).

Como propuesta, encontramos un conjunto de entrevistados que dice que, el puerto tiene que saber acomodarse a la realidad actual, pero en cambio el puerto quiere seguir manteniéndose y adaptarse a algo que es imposible porque hay muchos puertos mejor preparados.

Otra cuestión, es que el tipo de terrenos es de dominio público marítimo terrestre; por lo tanto no se puede vender para sacar dinero.

“Es un problema evidente, por el hecho de que, para empezar, es un ámbito competencial diferente; solamente el no poder planificar ni decidir lo que ocurre en ese territorio, para la ciudad es un problema. Y por otro lado hay un uso privilegiado para la lámina de agua, que, si alguien pudiera elegir, elegiría otro uso, evidentemente. Y ese es un problema de ordenación puerto-ciudad” (E28).

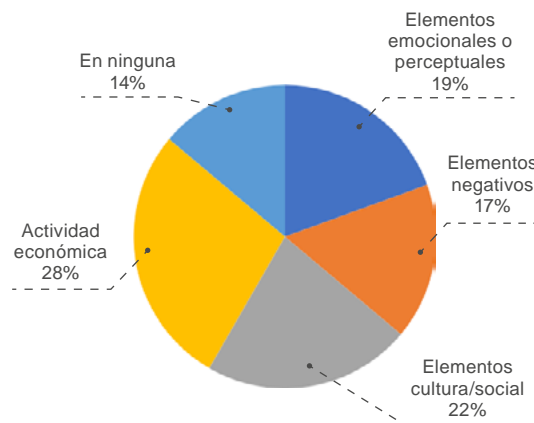
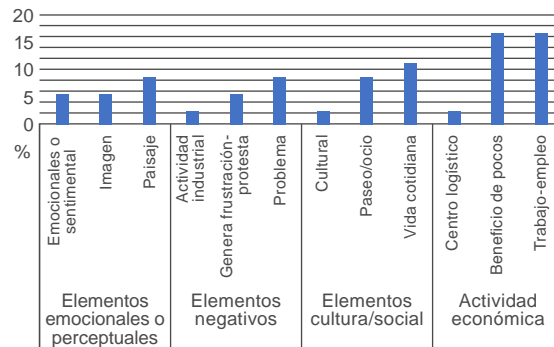
“Si nosotros fuéramos capaces de vender a nuestros ciudadanos que soportamos esta infraestructura, pero a cambio mirar todo lo que hace el puerto, que nos da un dinero para hacer actividades culturales, o para hacer actividades turísticas o mirar qué espacio se nos cede, o mirar qué bibliotecas nos mantiene, igual la gente lo vería de otra forma, diría yo, estamos soportando esa infraestructura, pero a cambio estamos viendo esta prestación” (E31).

Gráfico 87. ¿En qué medida la vida de la gente está ligada al puerto? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 88. ¿En qué medida la vida de la gente está ligada al puerto? Análisis cuantitativo

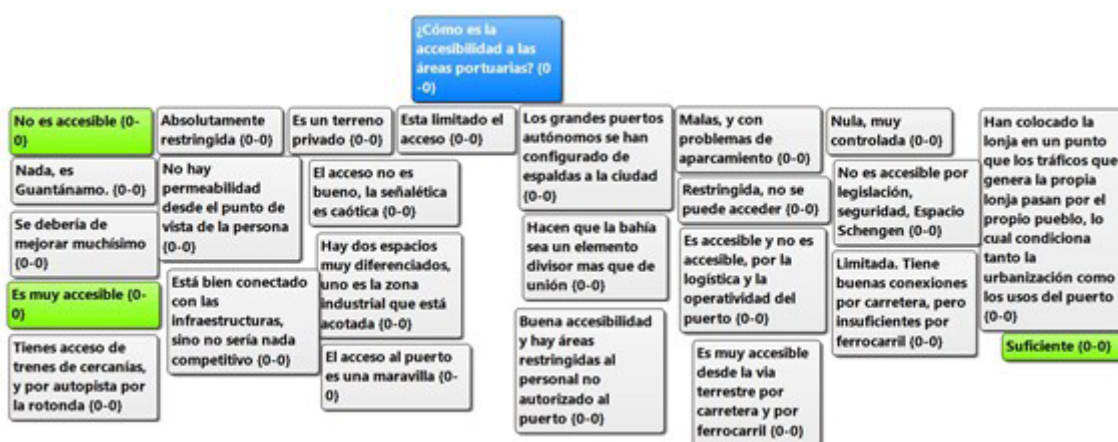


Fuente: Elaboración propia.

Temática que aborda parte de las preguntas anteriores y que se puede resumir en los cuadros siguientes que ponen de manifiesto bastantes contradicciones. Siempre se ha visto al puerto como un ente ajeno a la realidad del pueblo. “A mi entender, por razones laborales, de accesibilidad, de paisaje e incluso por razones emocionales o sentimentales” (E2). “En la medida que le afecta a su vida cotidiana. Es decir, a las personas que viven en su entorno y a las personas que trabajan directa o indirectamente en él” (E8), o “En la medida en que constituye el propio germen de las poblaciones, sustrato sociocultural y medio de vida tanto histórico como actual” (E9).

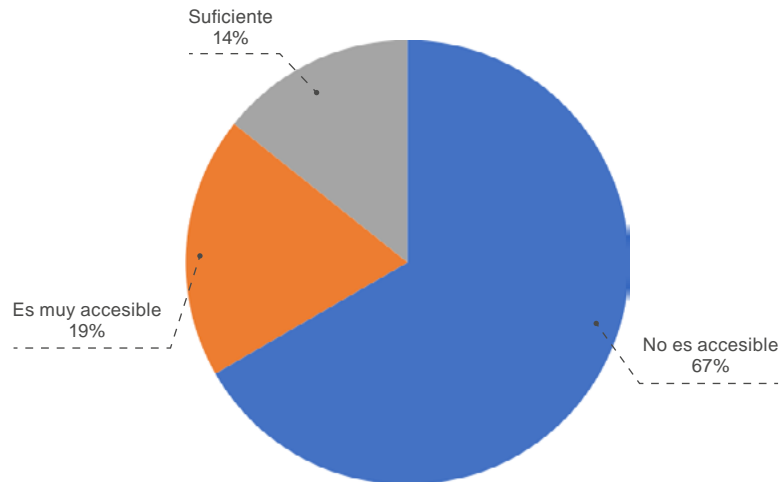
“Según los grupos de edad, las personas mayores tienen una ligazón con el puerto en el sentido de que ha sido su lugar de trabajo, para las nuevas generaciones, es un lugar de paseo, de ocio y de encuentro social” (E17). Por lo tanto ligada como paisaje, fundamentalmente, como condicionante del paisaje además con el agravante de que “el puerto, al ser de interés general y ser una industria radicada en ese punto, la contribución económica directa vía impositiva o vía recursos fiscales es muy baja, con lo cual el puerto y la ciudad son otros puntos de encuentro, o sea, los que están interesados en el que el puerto siga son las instituciones, la ciudadanía lo ve como paisaje pero no existe una contribución directa” (E19). “Yo creo que ha habido una quiebra, en la medida en que se ha desmoronado todo eso, la gente que está alrededor, también se han tenido que buscar otras ocupaciones” (E23). Por lo tanto, por un lado “es la imagen que uno se encuentra cuando se levanta por la mañana pero a la vez se ve como un espacio inaccesible entonces de alguna manera es una especie de un deseo que no se puede satisfacer y que genera frustración y a la vez genera un rechazo por esto, si es un elemento central en toda la vida de la ciudad” (E5).

Gráfico 89. ¿Cómo es la accesibilidad a las áreas portuarias? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 90. ¿Cómo es la accesibilidad a las áreas portuarias? Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

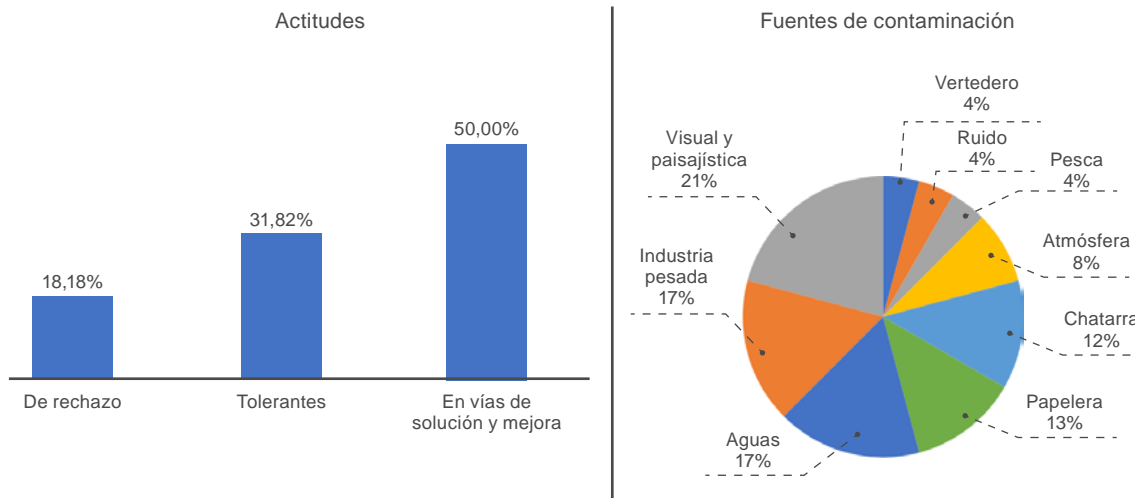
Se observa que la accesibilidad al puerto se hace inviable a partir de las restricciones por la Unión Europea “*En principio en la mayor parte del área que soporta usos portuarios no es accesible por legislación, seguridad, Espacio Schengen, que hacen que no sea accesible; antes no ocurría, es por ello por lo que ahora el acceso esté vallado y controlado*” (E28). Respecto de las infraestructuras “*El espacio portuario tiene que estar bien conectado con las infraestructuras, si no, no sería nada competitivo; por lo tanto la suple con una buena conexión rodada y ferroviaria. El problema es que las instalaciones ferroviarias son obsoletas, antiguas, no permiten convoyes de determinada longitud*” (E28).

Gráfico 91. ¿Cómo son las cuestiones ligadas al ambiente, tanto del área portuaria como del espejo marítimo? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

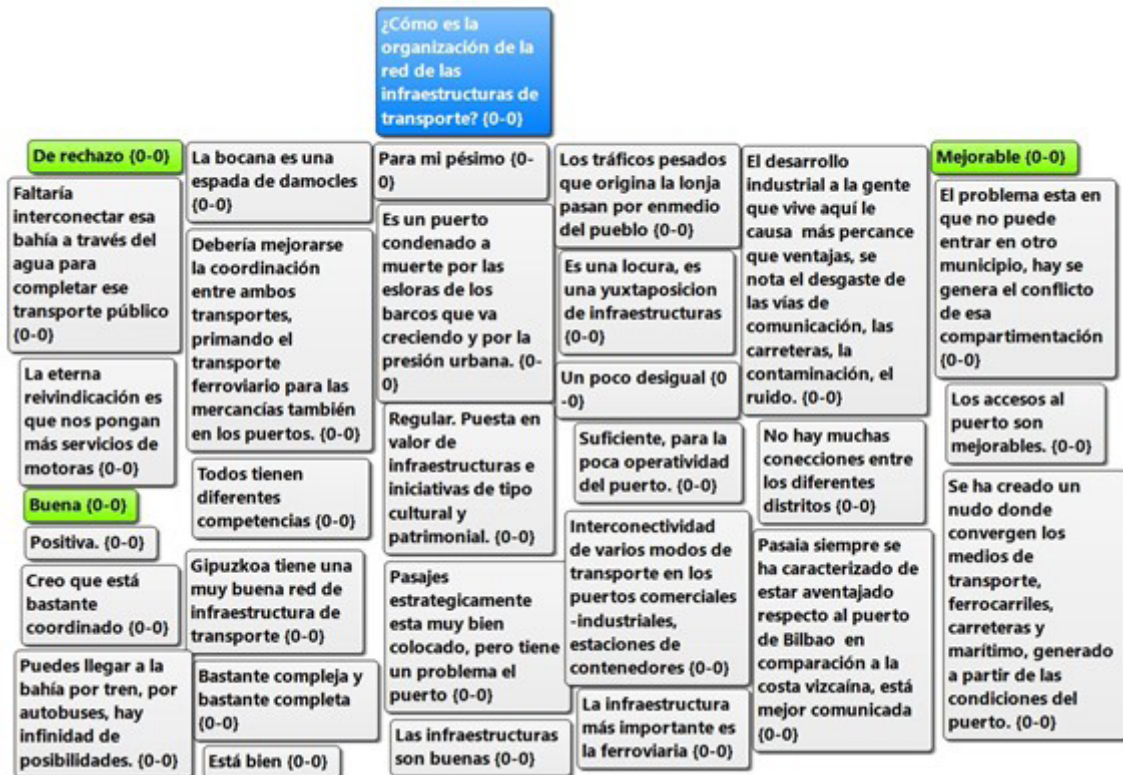
Gráfico 92. ¿Cómo son las cuestiones ligadas al ambiente, tanto del área portuaria como del espejo marítimo? Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

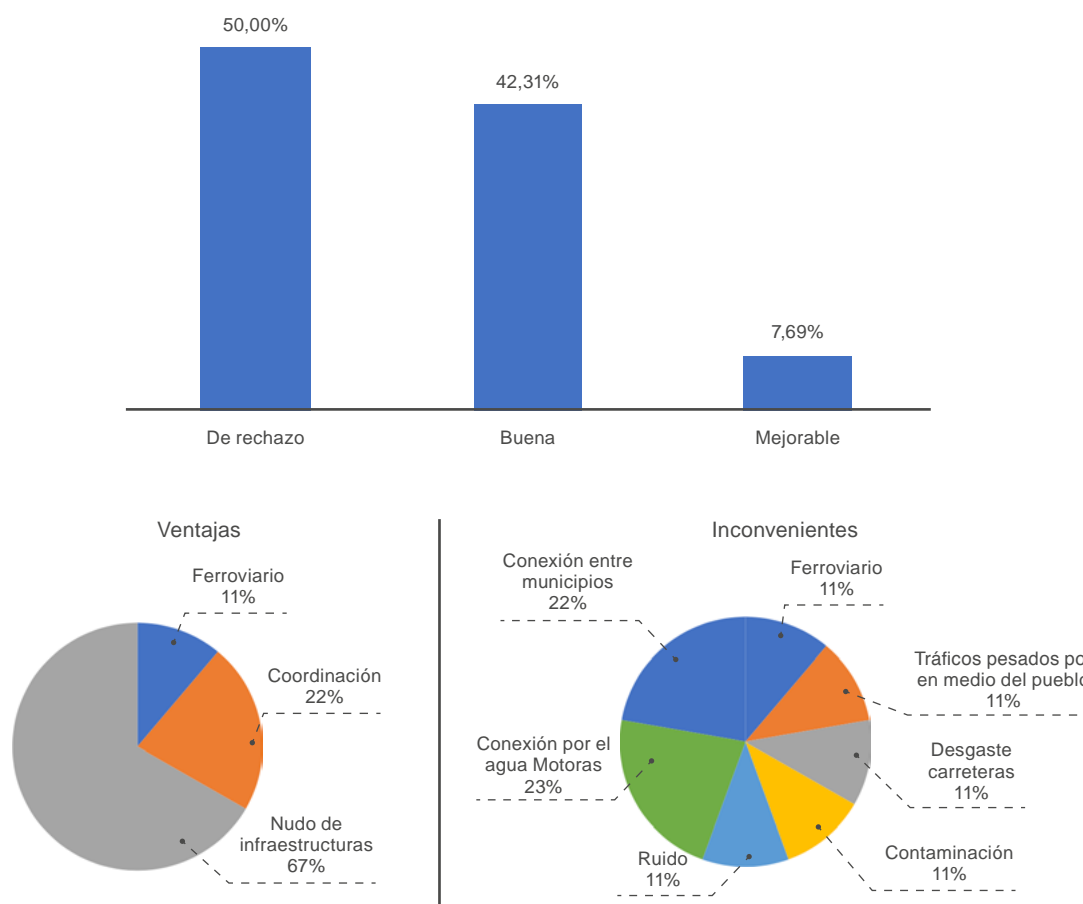
Se puede resaltar en la lectura de los entrevistados que todo es conflicto e incidencia en el paisaje y de calidad de vida. La lectura, se realiza pudiendo medir las actitudes de rechazo (18,18%), tolerantes (31,82%) y en vías de solución y mejora (50%). Y de acuerdo con el gráfico sobre las fuentes de contaminación, se observa la gran incidencia que genera en el paisaje (21%). Desde planteamientos que cuestionan a la mayor empresa de Gipuzkoa que tenga problemas e infringen en una serie de cantidad de normas, que a otras empresas más pequeñas no se lo permiten. Por otro lado, otras posturas ponen de manifiesto el esfuerzo de estos últimos años para evitar dichos problemas y que repercuten en el paisaje, como el poder ver salmones en el río Oiartzun, que antes era impensable, debido a que: *“Ha sido una zona con una actividad contaminante y esas actividades se han ido cayendo, no que se han transformado a cosas mejores, dejaron de ser competitivas y el deterioro medioambiental se ha reducido, pero sin darle una salida a la zona”* (E14).

**Gráfico 93. ¿Cómo es la organización de la red de las infraestructuras de transporte?
Análisis cualitativo**



Fuente: Elaboración propia.

**Gráfico 94. ¿Cómo es la organización de la red de las infraestructuras de transporte?
Análisis cuantitativo**

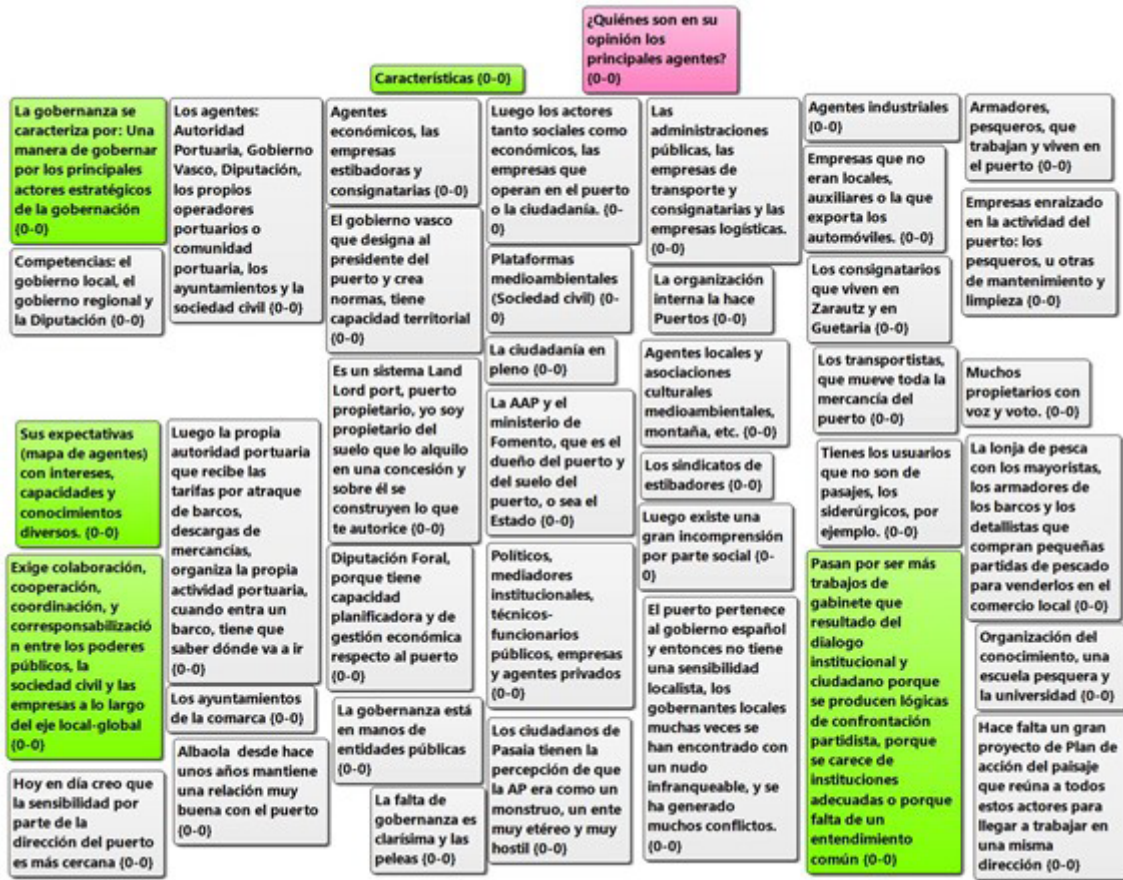


Fuente: Elaboración propia.

La importancia que tiene este puerto como nudo de infraestructuras es una ventaja competitiva que no tienen otros puertos. El hecho de que lleguen hasta el mismo puerto, el tren y las carreteras nacionales. Por otra parte, se reivindica una mayor presencia de motoras, porque es un transporte, que da valor al paisaje, vida al puerto y sirve de nexo fluvial entre los pueblos, de lo contrario, para la comunicación entre los pueblos, la vuelta se hace grande. Por otra parte: *“el puerto está condenado a muerte, como si de una espada de Damocles se tratase, por las esloras de los barcos que van creciendo y por la presión urbana”* (E7). Otra cosa es que la presión del tráfico es muy elevada y en ocasiones se crean accidentes y colapsa, pero es una red muy completa. En cambio hay otro elemento que tiene más importancia, *“han colocado la lonja en un punto en el que los tráfico pesados que genera la propia lonja pasan por el propio pueblo, lo cual condiciona tanto la urbanización como los usos del puerto”* (E19).

2. Gobernanza

Gráfico 95. ¿Quiénes son en su opinión los principales agentes?
Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 82. Principales agentes por sectores ponderado por los entrevistados

Sector público	Gobierno local	Ayuntamientos	7
	Gobierno provincial	Diputación	6
	Gobierno regional	Gobierno Vasco	5
	Estado	Autoridad Portuaria	8
Ministerio de fomento		1	
Sector privado	Actores económicos	Operadores portuarios	1
		Estibadores	2
		Consignatarios	2
		Empresas de transporte	2
		Logísticas	2
		Industriales	2
		Siderúrgicos	1
		Armadores	2
		Pesqueros (Mayoristas/detallistas)	2
		Mantenimiento o limpieza	1
Sociedad civil	Ciudadanía	Sindicatos	1
		Plataformas medioambientales	1
Academia		Escuela pesquera	1
		Albaola	1
		Universidad	1

Fuente: Elaboración propia.

En esta [Tabla 82](#), se puede observar la manera de gobernar por los principales actores, en relación al grado de participación en este conflicto, pero se resalta que por parte de los entrevistados, no se tienen en cuenta ciertos agentes, como los actores económicos, la ciudadanía o la academia que apenas han sido nombrados; por el contrario, todos hacen especial hincapié en describir sus expectativas, intereses, capacidades y el conflicto de intereses en el sector público, como venimos demostrando a lo largo de nuestra tesis; en el cual es menester corregir las lógicas de confrontación partidistas por medio de una negociación. Se puede observar cómo los entrevistados exigen colaboración, cooperación, coordinación y corresponsabilidad entre los poderes públicos, la sociedad civil y las empresas a lo largo del eje local-global.

Pronunciamientos como que: *“siempre se ha tenido la percepción de que la Autoridad Portuaria era como un monstruo”* (E1), o *“El puerto pertenece al gobierno español y entonces no tiene una sensibilidad localista, los gobernantes locales muchas veces se han encontrado con un nudo infranqueable, y se ha generado muchos conflictos”* (E3). *“Para mí es el ejemplo clarísimo de que hace falta un gran proyecto de Plan de acción del paisaje que reúna a todos estos actores para llegar a trabajar en una misma dirección; para mí lo que decías tú, la falta de gobernanza*

es clarísima” (E11). Igualmente, es de remarcar que el tipo de empresas que existe no es un tipo local enraizado en la actividad del puerto, salvo los pesqueros u otras de mantenimiento.

“Yo creo que hay problemas de competencia política en el sentido de que hay unos partidos contra otros, tenían horizontes y perspectivas que no cuadraban y luego aquí, como tenemos encima ayuntamientos, Diputación, gobierno y gobierno central, poner de acuerdo todo eso, ha sido problemático sobre todo si encima añadimos que llevar a cabo determinadas prácticas supondría un desembolso económico y de infraestructuras enorme; entonces eso ha sido, sin duda la crisis y todo lo que desencadenó” (E23).

Por otro lado también, los entrevistados remarcan que: *“el color político generaba conflicto”* ¿Sabes dónde está el problema? Comentaron: *Que, según las leyes de Puertos, o según la jurisprudencia que aclara la Ley de Puertos, la Autoridad Portuaria no tiene que pedir licencias al ayuntamiento; entonces eso genera un malestar muy grande porque eso supone, por un lado, pasar por encima del ayuntamiento a efectos administrativos y, por el otro lado, supone no pagar al ayuntamiento la parte correspondiente a licencias, lo cual supone que el ayuntamiento deja de percibir una cantidad muy importante de dinero. Y eso ha dado lugar a toda una serie de conflictos y de recursos” (E28).*

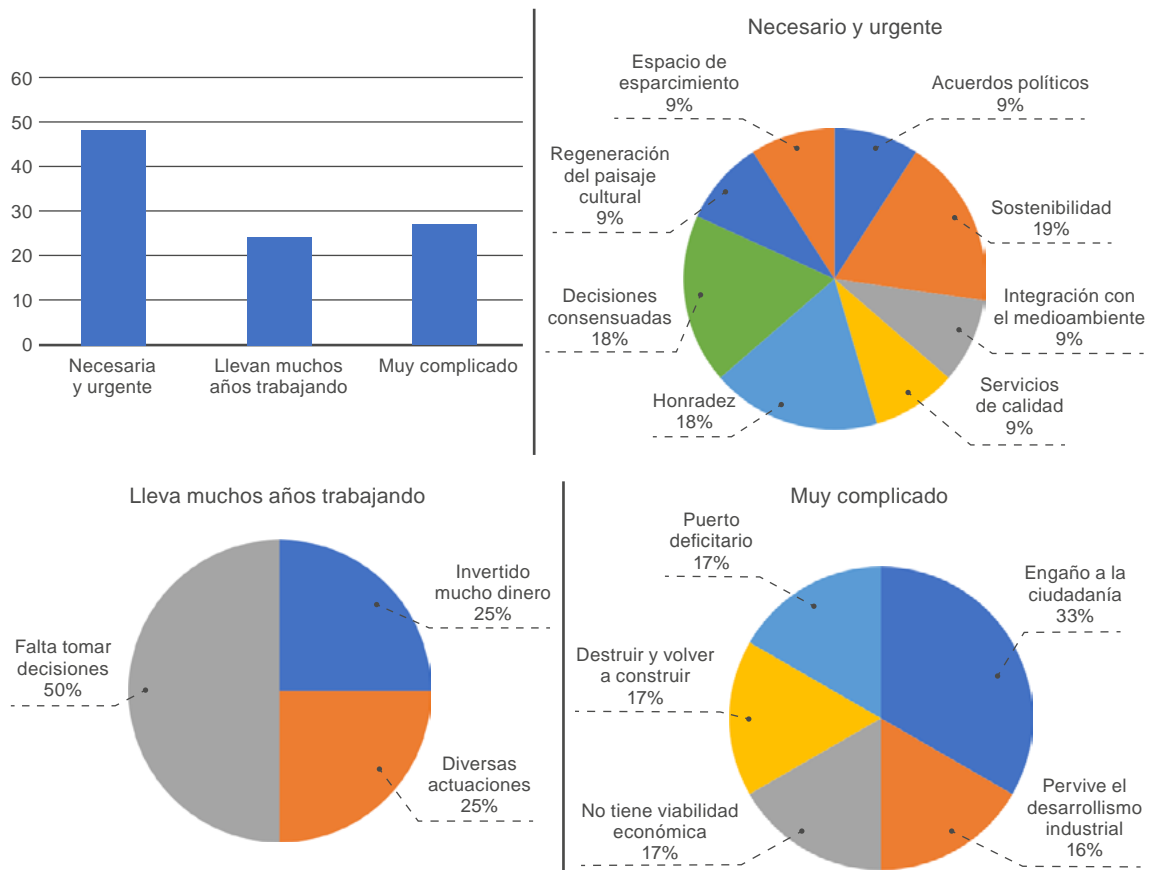
La respuesta es que *“no se ha querido anteponer un modelo de desarrollo local, de desarrollo ciudadano, porque se suponía que de esa manera se lesionaban los intereses de los actores privados de los empresarios, y de ahí que hayamos pasado más de quince años si el puerto exterior sí y el puerto exterior no, cuando todos sabíamos que era un disparate y que no hacía falta” (E29). Por lo tanto, “hace falta mucha capacidad de negociación y consenso o búsqueda de un mediador, mano izquierda posible” (E34).*

Gráfico 96. ¿Qué opinas sobre el cambio posible de una regeneración urbana?
Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 97. ¿Qué opinas sobre el cambio posible de una regeneración urbana?
Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

La mayoría se posiciona en favor de la idea de que la regeneración es necesaria y urgente (48%), pero reniegan de que se haga a costa de un puerto exterior; por lo tanto, hay que modificar todos los documentos legales como el plan urbanístico a esa nueva realidad y es aconsejable también re-adaptar la cantidad de proyectos que se llevaron a cabo, pero que se encuentran guardados en un cajón, con el gasto que ello supone. *“Ahora es adecuado porque los ayuntamientos, puertos, instituciones están en una buena entente, se entienden bien, y creo que están llegando a acuerdos, el puerto cede lo que puede ceder y la Diputación se encarga de la regeneración urbana, todo el paso a La Herrera, que está ya con ello, lo veo en un buen momento, además lo apoyaría”* (E7).

Asimismo, hay quienes perciben que: *“es necesaria y urgente, pero que tendría que fundamentarse en criterios de sostenibilidad e integración con el medio ambiente y de proporcionar a la población unos servicios de calidad y acordes a las necesidades reales”* (E8). Han de ser responsables y respetuosas con la historia de las tramas, tejidos y texturas urbanas y en relación con el paisaje cultural de la bahía. *“Un auditorio, una biblioteca, pero yo creo que tiene que ser un espacio de esparcimiento, no eliminar lo que hoy en día hay para hacer hileras de edificios, no ganaría nada la ciudadanía. Incluso en algunas zonas donde la calidad paisajística urbana está bastante deteriorada, como en Trintxerpe o en San Pedro, habría que sustituir el paisaje urbano”*

por otro más amable, mejorar de alguna manera esos espacios” (E11). “Cuando digo la honradez de la palabra, si fuéramos claros y tuviéramos un concepto, no engañaríamos a la ciudadanía, entonces el puerto todo lo que sea beneficio que no provenga de la chatarra, no va a reconocer, porque tiene miedo. Lo que queremos es que se reconduzca el puerto, de ser industrial y que esté muy limitado; le das la vuelta y hacer un puerto turístico, se quita tanto cemento y tanto hierro, se hace una construcción más lógica y tienes un puerto que es una maravilla y daría mucho más dinero que lo que da la chatarra; más que dinero da problemas y sigue siendo deficitario” (E16). La regeneración urbana significa “nuevos tejidos sociales, nuevas personas, revitalizar la actividad económica, rentabilizar la actividad social, la actividad educativa, necesitas meter usos que sean acordes con la posición estratégica que ocupan estos suelos” (E19), pero, claro, lo que importa es saber qué hacemos con ello. “Una vez que sabes y llevas a la práctica eso, entonces todo cambia de acuerdo con la dinámica misma del proyecto, pero hay que decidir” (E23). La regeneración urbana puede ser compatible con los usos portuarios. “Los puertos históricos tienen zonas donde la eficiencia logística es menor porque no se adaptan a los usos del transporte. En estos casos puede ser factible recuperarlos” (E24). Pero también se hace patente la gran cantidad de “ideas que en cuanto empezabas a escarbar un poquito te dabas cuenta de que no había nada atrás, porque no había nadie que fuera a ejecutarlo, no tenía viabilidad económica” (E28).

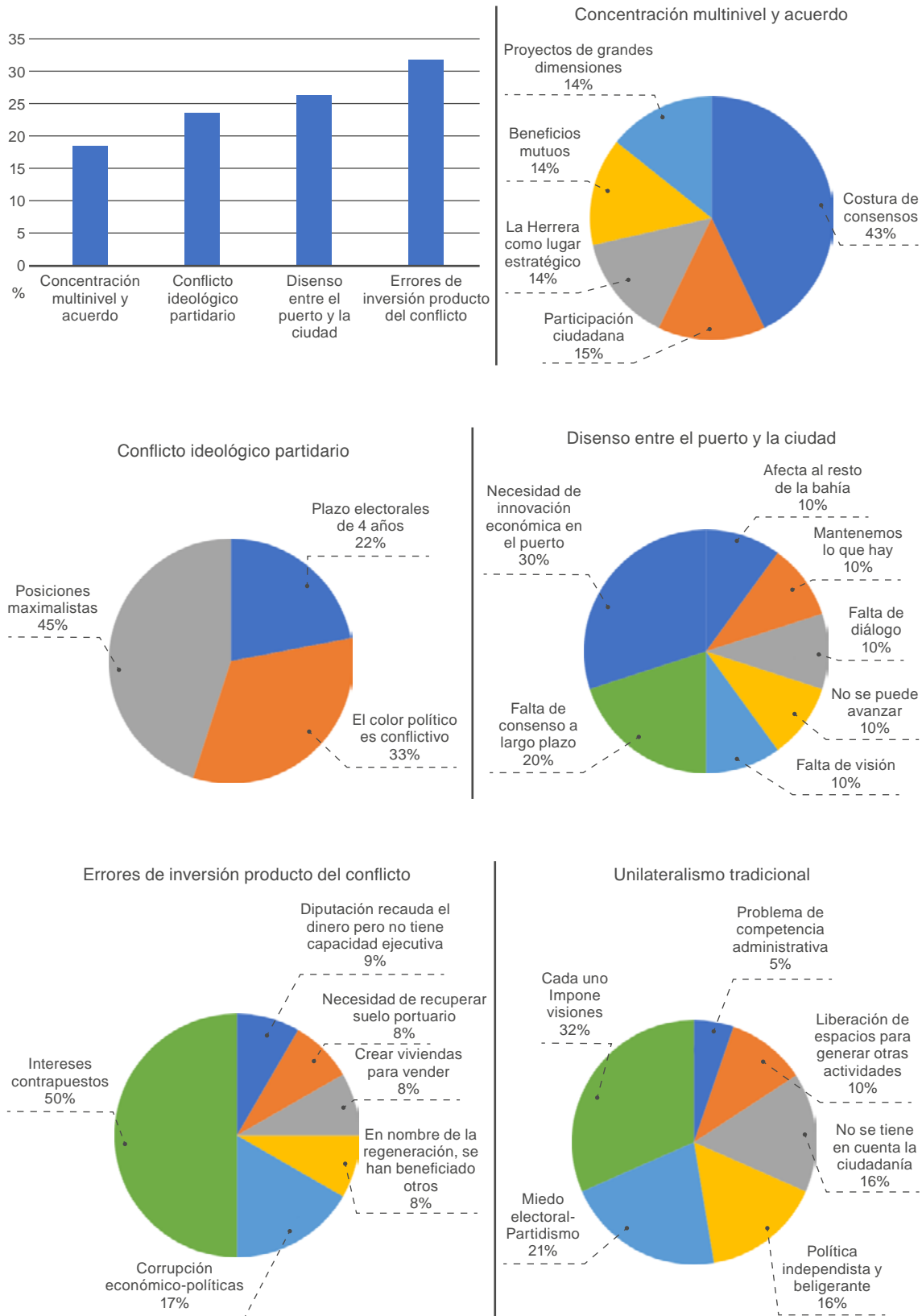
Por lo tanto, los entrevistados buscan que se pongan de acuerdo, que haya un consenso político y también administrativo, por medio de claridad y honradez. Los cambios de mentalidad exigen un desarrollo ambientalmente sostenible y de calidad, no hacer las cosas de cualquier manera, y pide espacios culturales y con importancia en el patrimonio cultural.

Gráfico 98. ¿Por qué no se ponen de acuerdo las diferentes administraciones en la regeneración de la Bahía de Pasaia? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 99. ¿Por qué no se ponen de acuerdo las diferentes administraciones en la regeneración de la Bahía de Pasaia? Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

Esta pregunta es importante en las entrevistas; la cual ha podido ser caracterizada en aspectos cualitativos y cuantitativos, que se reflejan en los siguientes gráficos y son cuestiones que nos sirvieron para, a lo largo de nuestra tesis, poder poner de manifiesto de manera teórica con lujos de detalle. Ante el unilateralismo tradicional, principalmente por la defensa férrea de los propios intereses de los actores y esa lucha de intereses contrapuestos, se llegó a una inacción que generó un mayor deterioro y disenso entre el puerto y la ciudad, relacionado con el conflicto ideológico partidario. Pero es de remarcar el importante peso que tiene la necesidad de un diálogo y lograr una costura de consensos, evitar las posiciones maximalistas que se fueron formando a lo largo de estos años y poder pensar una innovación económica en el puerto, y plantear proyectos de grandes dimensiones que puedan ser abordables.

Al respecto, uno de los entrevistados nos ilustra: *“estamos en Gipuzkoa, y es una percepción personal, es un territorio enteramente tribal, donde generalmente se combaten o apoyan las propuestas según de quien venga. Somos incapaces en Gipuzkoa para ponernos de acuerdo en objetivos comunes. No tenemos esa facilidad, tenemos otras virtudes, pero esa no. Aquí la gente vive muy enfrentada, no sé si en eso tiene que ver el conflicto político, puede ser”* (E1).

La parte de mayor peso político lo ostenta el puerto: *“cuando se trata de poner dinero, el gobierno hace caso omiso o no le conviene, es muy difícil el encuentro”* (E3), allí hay diferentes colores políticos, porque *“la unanimidad en la política, en la sociedad es muy complicado, yo creo que no existe y además de que es imposible”* (E6). Se producen *“imposiciones maximalistas, dependía con el alcalde que estuvieses la posición que tenías”* (E7). *“Por problemas de competencias administrativas y por la falta de entendimiento entre el Gobierno de Madrid (titular del puerto) y el Gobierno Vasco y la Diputación de Gipuzkoa”* (E8). *“Porque hay muchísimo dinero en juego, la razón es poderoso caballero don dinero, Y cada uno por un lado, hay un miedo que es electoral, un claro miedo a posturas que te pueden costar votos”* (E11).

“La gente de La Herrera se ha reunido muchas veces y se ha hecho una propuesta concreta, se parece totalmente a la propuesta que nos quieren hacer, pero hay solo un matiz, cuando la propuesta dice edificios, nosotros decimos qué queremos con ese edificio. Pero aquello que organiza la ciudadanía debe ser otra cosa, no participación ciudadana” (E16).

“Gipuzkoa no se puede permitir el lujo, ni la burguesía económica de este país, ni las administraciones de este país, de prescindir del puerto de Pasaia, tampoco se han preocupado en buscarle otra utilidad al puerto, que la tiene”... “Hay un interés contrapuesto entre Gobierno Vasco, las diputaciones, entre los ayuntamientos y entre la ciudadanía.” (E19).

Problemas de tipo político y de tipo económico se manifiestan por la lucha de intereses que en muchos casos llegó a plantearse como corrupción. Y como no se ponen de acuerdo: *“Entonces*

mantenemos lo que hay, o sea esta gestión industrial, coches, chatarra, etc., mientras pensamos cuál es nuestro futuro.” (E23).

“La bahía requiere un modelo de gobernanza multinivel que no casa con el unilateralismo del modelo de gobernanza tradicional de las instituciones”... “requiere de la costura de consensos, una labor de costura se va hilando poco a poco y se va trabajando mucho entre bastidores, seduciendo más que imponiendo, o convenciendo, y hasta hace muy poco tiempo no ha sido así” (E5).

Punto significativo que realza nuestro planteamiento y nos sirvió para estructurar nuestra tesis. Otras ideas interesantes extraídas de las entrevistas pueden ser:

“Como no venga Siemens, Gamesa o Rolls-Royce estratégicamente el puerto de Pasajes no interesa. Se piensa regenerar Santander o Gijón antes que Pasaia” (E27).

“Y los ciudadanos de la bahía se preguntan, bueno y dónde están, porque yo sigo viendo el mismo panorama que veía hace 20 años” (E29).

“Cuando tú vas a negociar no puedes pretender que el otro se quede sin nada. Tú vas con planteamiento de 100 sabiendo que te debes bajar a 70. Y la otra parte igual, y yo creo que en esta ocasión junto con Diputación, junto con Gobierno Vasco, todos han sido capaces de decir bueno, voy a hacerlo” (E31).

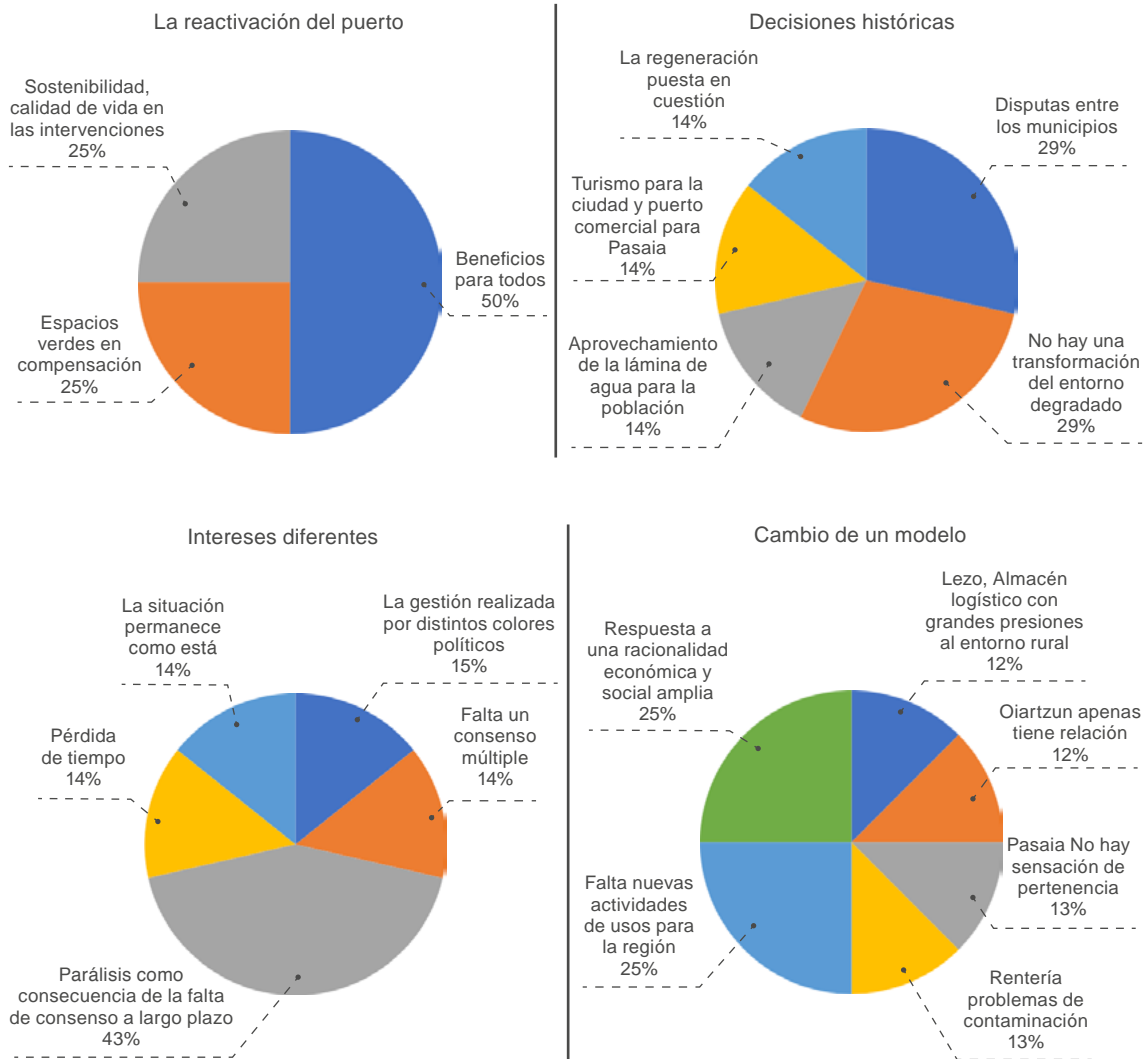
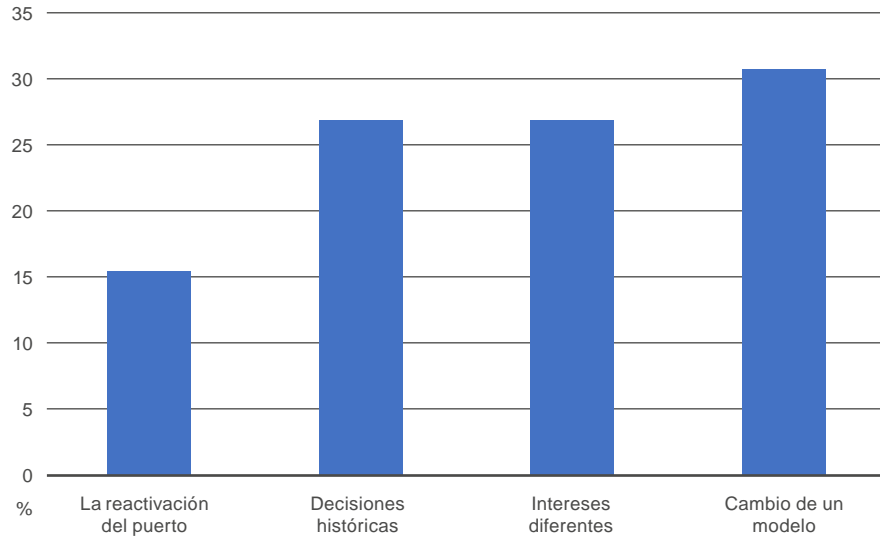
Como teorías del conflicto, hasta propusieron la: *“Teoría de la agencia. Yo defiendo porque soy representante de estas funciones y, aunque hayan perdido estas funciones, yo insisto en mantenerlo. Al final estoy defendiendo mis intereses como un gestor”.*

Gráfico 100. ¿Cómo afecta al resto de la bahía?
Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

**Gráfico 101. ¿Cómo afecta al resto de la bahía?
Análisis cuantitativo**



Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar, se hace necesaria la reactivación del puerto, porque redundaría en un beneficio para todos.

“El proceso de degradación se mantiene en suspenso hasta que existan formas de rehabilitar otras zonas o se vea qué ocurre con el puerto” (E34).

“Al final ha habido un proceso en el que no ha habido un proceso de acuerdo institucional teniendo en cuenta las dos necesidades, o sea, la de cubrir lo pequeño del entorno, pero a su vez la necesidad de proyectar con atrevimiento en un proyecto de grandes dimensiones” (E35).

Decisiones históricas como *“desde la Edad Media, tienen que mediar los Reyes Católicos por unas disputas que se daban entre San Sebastián, Pasajes y Rentería, por quién cobraba los impuestos de la entrada y salida” (E6).* O la *“creación de un municipio como Pasaia, rodeando la lámina de agua, produciendo en la ciudadanía que no haya sensación de pertenencia, porque vinieron de otros lugares para responder a las necesidades industriales del puerto”,* o cuando *se derriba la muralla porque se está industrializando sobre todo San Sebastián; es una ciudad comercial, y ahí se produce un debate entre las elites donostiarra sobre si el puerto de San Sebastián pasa a ser el puerto comercial e industrial o San Sebastián se convierte en una ciudad turística, como se daba en Biarritz y el puerto se lleva a Pasajes” (E1), “Consecuencia de un proceso histórico de urbanización un poco desafortunado” (E23).*

Intereses diferentes que: *“producen la paralización de actuaciones, si no hay acuerdo no se avanza y es muy peligroso, porque la degeneración es mayor” (E1).* *“Afecta en la medida en que siguen existiendo ámbitos degradados porque no se puedan poner en marcha un proyecto estructural de regeneración urbana que requería un consenso múltiple” (E5).* *“No hay una transformación real de un entorno degradado” (E35).*

En relación con los cambios del modelo, los entrevistados lo entienden de esta manera: *“Las diferencias vienen dadas por los factores externos, cambios en el tipo de mercancías que se mueven en función de crisis, como se ha visto ahora; el cierre de la siderurgia ha provocado la caída de los productos de chatarra fundamentalmente, que es el elemento más perjudicial; ahora hay un mayor tráfico de volúmenes de vehículos y de productos siderúrgicos terminados, pero, por lo demás, no hay grandes diferencias, la situación permanece como está” (E11), “Yo creo que si la reactivación del puerto sale bien, se van a generar mayores actividades de valor añadido, se van a impulsar ciertas actividades recreativas, va a ser un pulmón económico y medioambiental, encima se va a reducir el nivel de desigualdad social que en estos momentos existe, bueno, pues para la zona es ideal el conjunto, se va a ver notablemente beneficiada” (E14).*

“Afectaría muy positivamente al resto de la bahía porque agilizaría la puesta en marcha de políticas y proyectos de sostenibilidad” (E8).

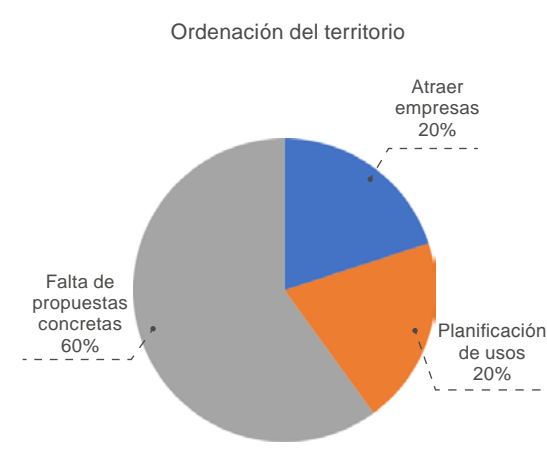
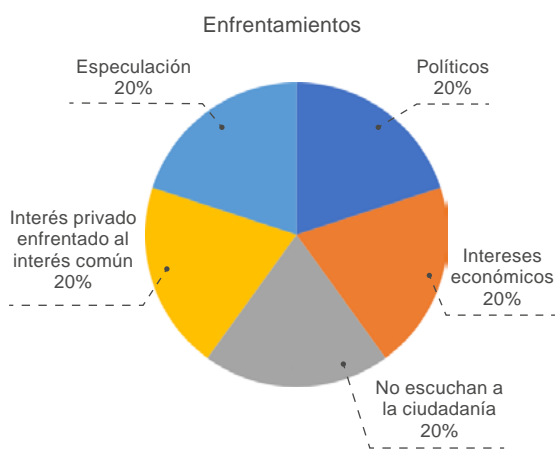
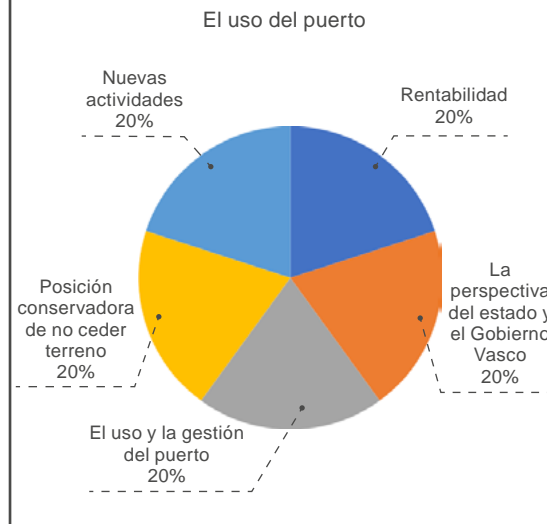
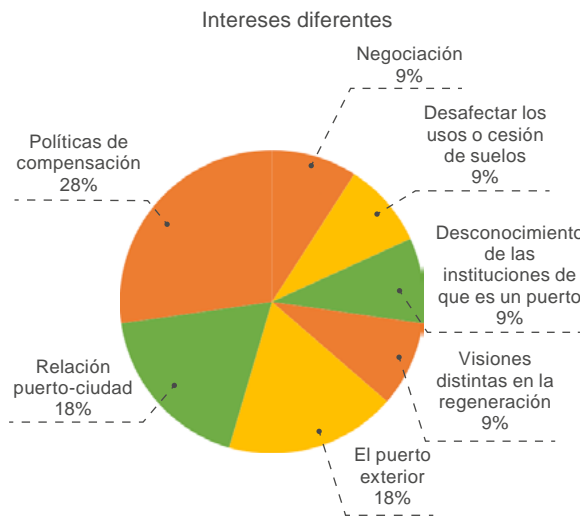
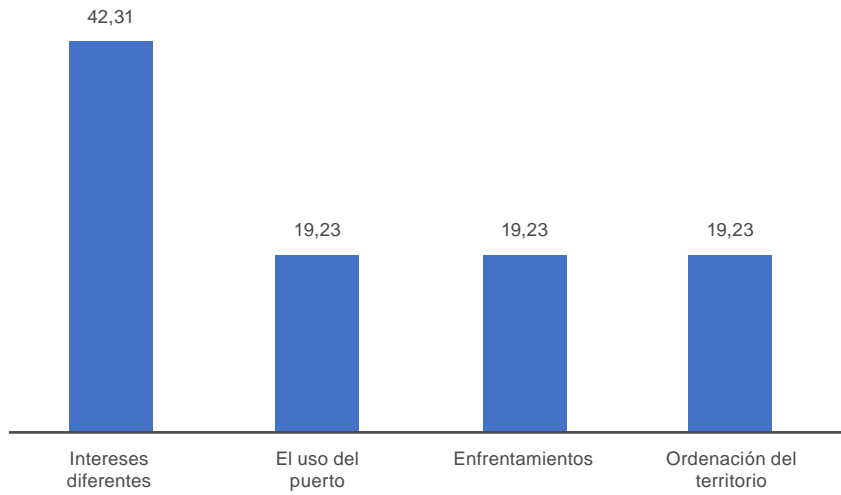
“La perspectiva de la Ordenación no puede ser local, la perspectiva tiene que ser supramunicipal, comarcal e incluso te diría como estrategia de territorio histórico, pero debe responder a una racionalidad económica y social mucho más amplia” (E19).

Gráfico 102. ¿Y cuáles son los principales puntos de desacuerdo? Análisis cualitativo

¿Y cuáles son los principales puntos de desacuerdo? (0-0)		Aspectos (0-0)			
<p>Siempre el Puerto (0-0)</p> <p>La perspectiva de una gestión de puerto a nivel de estado y la de aquí pueden chocar (0-0)</p> <p>El uso que se le debe de dar al puerto y la manera de darle una mayor rentabilidad económica. (0-0)</p> <p>Intereses diferentes (0-0)</p> <p>No hay un objetivo común, a la respuesta de que queremos que sea Pasajes: un Puerto Deportivo, pesquero y comercial, no se puede avanzar (0-0)</p> <p>Los intereses económicos, y que a los ciudadanos no nos hacen caso (0-0)</p> <p>Modelos extremos, el modelo de la Autoridad portuaria, que sería el ocupar toda la Herrera con la actividad portuaria y el modelo del ayuntamiento que sería ocupar todo el espacio portuario con elementos urbanos. (0-0)</p> <p>No es una cuestión de puntos sino una cuestión de modelos. De visión, de cómo ve la Autoridad Portuaria y los intereses a los que responde, como ven la gestión del territorio y como la vemos los ciudadanos. Todo el tema del choque de modelos de planificación y de ordenación del territorio. (0-0)</p>	<p>Muchas veces las autoridades creen que un puerto es dónde llegan las mercancías o cargan, un puerto es algo más, es un centro logístico que genera a su alrededor un montón de actividades. (0-0)</p> <p>Hay un choque entre el puerto, que funciona como un ente autónomo y los municipios para el desarrollo de su territorio (0-0)</p> <p>Conflicto de intereses: Sobre el potencial económico de los terrenos portuarios, el beneficio empresarial unido a su conexión política. El interés privado enfrentado al interés común. (0-0)</p> <p>El punto principal es la Herrera, pero en otro tiempo fue el puerto de San Juan desde la MEIPY hasta el parking (0-0)</p> <p>¿Cuánto terreno voy a tener disponible? Es que al final estamos hablando de territorio y a que se va a dedicar y ¿Qué se va a implantar aquí? Tenemos claro que si la regeneración urbana no puede ser solamente eso, tendremos que ser capaces también de atraer empresas que puedan ir radicadas en ese terreno para generar esa riqueza. (0-0)</p> <p>Hay un tópico que dice, siempre cuando los de Bilbao quieren hacer algo, van y lo hacen, en cambio los de Guipúzcoa, lo piensa, van, vienen, lo siguen pensando, entonces nunca llegan a nada. (0-0)</p>	<p>La clave está en el puerto, ha habido mucho chantaje vendiendo la moto de que si se construye el superpuerto la bahía sería para la población y para eso se ha puesto la chatarra delante de sus ventanas mucho tiempo para ver que el puerto es realmente malo para el ciudadano y que es necesario que ese puerto salga al exterior. (0-0)</p> <p>Hasta hace un par de años, el puerto exterior. (0-0)</p> <p>Intereses político-económicos y especulativos entre las administraciones y sectores público-privados. (0-0)</p> <p>Y después ya podemos entrar en cuestiones más cotidianas, visiones sobre el urbanismo, disputas políticas (0-0)</p> <p>A eso se añade, que ocurre, el ayuntamiento puede tener pensadas unas actuaciones urbanísticas o piensa que puede desarrollarse en el territorio de una manera, no debiera ser, pero en muchos casos es una barrera, es un freno o un ente autónomo que funciona por su cuenta. (0-0)</p> <p>A raíz de la crisis, empezaron a pensar de que había que orientar la actividad portuaria hacia nuevas actividades, en esas nuevas actividades entraba el deseo de atraer a cruceros, a turismo, conocer la imagen del puerto, su historia, sus características culturales (0-0)</p>	<p>El puerto no quiere que le quites más terreno. Cuando había una alternativa externa. Tiene una posición conservadora, de no cesión de más territorio. (0-0)</p> <p>Los diputados lo que pueden hacer es influir, preguntar, influir en la realización de la Ley, pero al final el que manda es Puertos del Estado. (0-0)</p> <p>Creo que no se ponen de acuerdo en temas urbanísticos (0-0)</p> <p>Son cálculos políticos ajeno a los intereses de la ciudadanía (0-0)</p> <p>El territorio debe responder a estos problemas y a estas necesidades y la Autoridad Portuaria no es la única, desde esta óptica se puede trabajar y si no se tiene esta óptica es imposible, siempre van a prevalecer los intereses portuarios, son muchísimos más fuertes que los intereses de los demás, nivel de poder. (0-0)</p> <p>Lezo y Rentería que también tienen un buen pedazo en ese entorno, se ven afectados por esa situación sin poder aprovechar ni transformar esa conexión en el puerto (0-0)</p> <p>Entiendo que lo que se está buscando ahora es un poco la parte de la intersección de los distintos círculos para encontrar un mínimo común que permita hacer algo. (0-0)</p>	<p>El desconocimiento entre las instituciones, de lo que es un puerto. (0-0)</p> <p>Pretensión de los municipios de ir cogiendo terrenos al puerto y de autodefensa del puerto de no ceder sus instalaciones (0-0)</p> <p>Supongo que es un tira y afloja dentro de las administraciones, cada uno en defensa de sus intereses. (0-0)</p> <p>Política de compensación (0-0)</p> <p>Fondo de compensación que al puerto que es deficitario se le da un dinero, reparte para determinados proyectos ese dinero (0-0)</p> <p>A)El sistema de acceso viario (camiones) al Puerto y a la Lonja B)El régimen de usos a implantar en la zona de la Herrera: dotacionales, terciarios, logísticos, espacios libres. (0-0)</p> <p>La política industrial, eso genera impuestos, ingresos económicos, y no se ponen de acuerdo en para qué queremos regenerar, qué futuro queremos para la bahía, queremos industria, queremos servicios, ocio, turismo (0-0)</p> <p>No hay una política de compensación de ningún tipo, me parece asombroso, si es cierto que en este momento se está hablando de inversiones que van a llegar (0-0)</p>	<p>Por un lado están los macroproyectos, versus los micro, quiero decir, por el gran puerto sí o no, vas a mantener un nivel de actividad productiva semimanual o vas a tener más servicios, más recreativo. Son los dos grandes dilemas que van a polarizar la discusión. (0-0)</p> <p>Si en Vizcaya la industrialización se dio en torno a Bilbao, la confluencia de materia prima, comercio finanzas, todo gira en torno a Bilbao, aquí no, en pequeños pueblos (0-0)</p> <p>No entiendo el problema de que no haya compensación por todos los inconvenientes que genera la actividad industrial (0-0)</p> <p>Configuración del territorio (0-0)</p> <p>Esta configuración de valles cerrados también genera cierto carácter más aislado de no me toques, estoy aquí en mi área, y genera que haya fuerzas más dispares, o que la representatividad política este más igualada que en Vizcaya. los valles, en terrenos montañosos son más cerrados, más endogámicos, y menos expansivos, en una zona llana, es más fácil entrar y salir en cambio, en los valles es más complicado. (0-0)</p> <p>Falta de propuestas concretas para una ordenación del territorio (0-0)</p>

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 103. ¿Y cuáles son los principales puntos de desacuerdo?
Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

El principal punto de desacuerdo, como se ha estado comentado en relación con las anteriores preguntas, y a lo largo de nuestro trabajo, es la gran cantidad de intereses diferentes, la Ordenación del Territorio, el uso del puerto y los enfrentamientos que se vienen dando en estos años porque no tiene un beneficio o compensación de la actividad industrial del puerto, como se ha tenido oportunidad de tratar en el capítulo cuarto.

“El modelo Landlord port, cuya autoridad es el Estado; de una manera el dueño del puerto y el que lo gestiona, y el puerto se convierte en una especie de área autónoma, incluso con una visión por encima del municipio en el que está; entonces eso genera suspicacias y malentendidos, hay un choque entre el puerto, que funciona como un ente autónomo y los municipios para el desarrollo de su territorio” (E6).

“Pretensión de los municipios de irle cogiendo terrenos al puerto y de autodefensa del puerto de no ceder sus instalaciones, pero lo fundamental es el desconocimiento de qué es un puerto” (E7). “El uso que se le debe de dar al puerto y la manera de darle una mayor rentabilidad económica” (E8).

“Por un lado están los macroproyectos, versus los micro o meso proyectos, quiero decir, por el gran puerto sí o no, vas a mantener un nivel de actividad productiva semimanual o vas a tener más servicios, más recreativo. Son los dos grandes dilemas que van a polarizar la discusión” (E14). O también otras posturas que plantean: “En la planificación ideológica de los territorios, la clave, el puerto quiere seguir teniendo la dominancia de eso, y lo que plantea son pabellones industriales de almacenamiento con una generación de puestos de trabajo muy baja” (E19), “Supongo que es un tira y afloja dentro de las administraciones, cada uno en defensa de sus intereses” (E24).

“Si se construye el superpuerto la bahía sería para la población y para eso se ha puesto la chatarra delante de sus ventanas mucho tiempo para ver que el puerto es realmente malo para el ciudadano y que es necesario que ese puerto salga al exterior por un interés exclusivo del puerto. Ha habido movilizaciones de chatarra para generar eso. Ha habido mucho chantaje, lo que pasa es que no había una mínima gestión ambiental, tercermundista total” (E26).

“Una cuestión de modelos. De visión, de cómo ve la Autoridad Portuaria y los intereses a los que responde, cómo ven la gestión del territorio y cómo la vemos los ciudadanos. Todo el tema del choque de modelos de planificación y de Ordenación del Territorio. Ese es un tema clave” (E29).

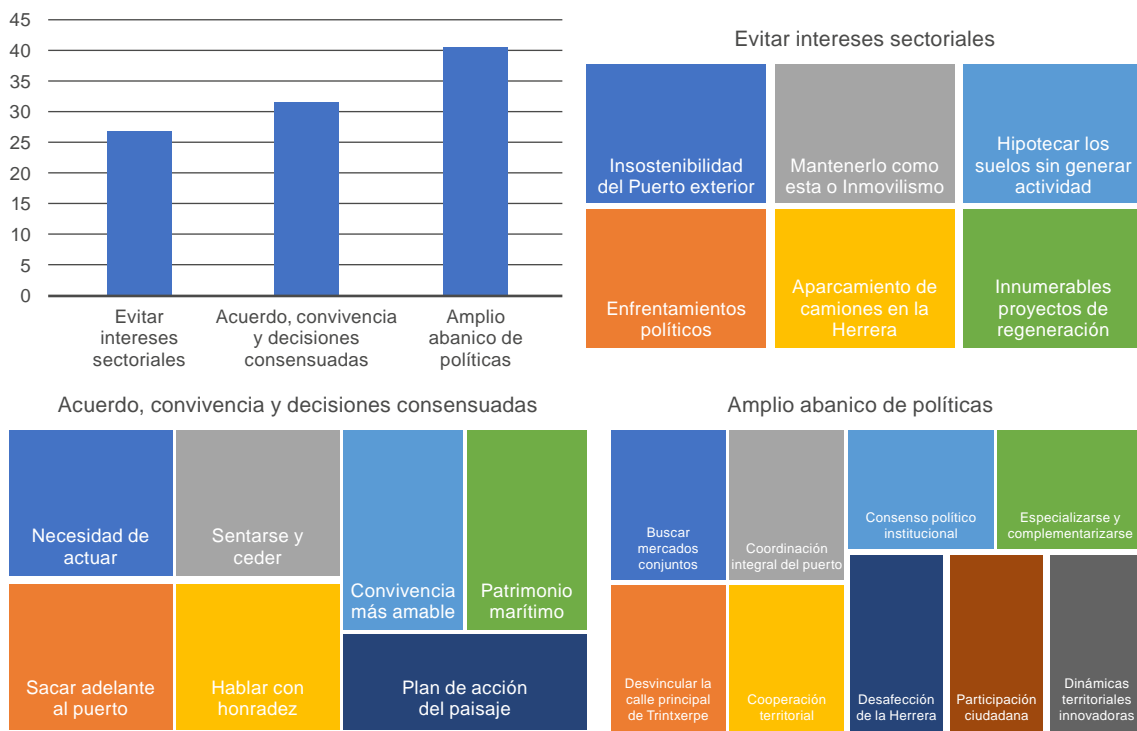
“¿Cuánto terreno voy a tener disponible? Es que al final estamos hablando de territorio y a qué se va a dedicar y ¿Qué se va a implantar aquí? Tenemos claro que si la regeneración urbana no puede ser solamente eso, tendremos que ser capaces también de atraer empresas que puedan ir radicadas en ese terreno para generar esa riqueza” (E31).

Gráfico 104. ¿Y cuáles son los puntos de acuerdo sobre los que se puede construir?
Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 105. ¿Y cuáles son los puntos de acuerdo sobre los que se puede construir?
Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar de manera sintética en el [Gráfico 104](#), existe un amplio abanico de políticas locales, regionales, nacionales y comunitarias se ponen de manifiesto como solución, teniendo en cuenta especialmente el desarrollo regional, el urbanismo y las infraestructuras. Sin embargo, todavía siguen predominando los enfoques, intereses y competencias sectoriales sobre los horizontales que corresponden al territorio.

Otro punto importante es la necesidad de actuar, buscando dinámicas territoriales innovadoras y compartidas, caracterizadas por el acuerdo, la convivencia y tomar decisiones consensuadas. *“Hay que intervenir claramente y que hay que hacer algo con ello”* (E23). *“Existe un punto de consenso: que hay que mantener una actividad comercial en el interior del puerto”* (E5). *“Principalmente buscar un interés común, es lo que poco a poco se está haciendo”* (E24).

“Son muchos y es el tener una visión compartida de todas las administraciones sobre cuáles son los ejes tractores que deben ubicarse en la zona de La Herrera, y es que este terreno es de lo que estamos hablando, de una zona concreta y yo creo que es lo bueno, la visión compartida que se ha tenido todas las administraciones, de que esto debe de ser así” (E31).

Evitar los intereses sectoriales, porque esto provoca el inmovilismo que venimos observando desde hace muchos años y algunos entrevistados sostienen que nos encontramos en la peor situación de todas.

Pongamos de manifiesto, estrategias que nos producen ser únicos, poniendo de manifiesto el patrimonio cultural marítimo, fomentando un plan de acción del paisaje de la Bahía de Pasaia y teniendo presente la participación ciudadana con una visión compartida, presentándose como la vertiente social del principio de sostenibilidad.

“Yo creo que todo el mundo ya está convencido que no va a ver ganadores totales, que los ayuntamientos no se van a poder imponer al Gobierno Vasco, que tampoco él a los municipios; yo creo que ha ido madurando la cosa y hay hasta un cierto cansancio de enroscamiento, y hay que encontrar una solución a esto” (E14).

Es importante tener presente la importancia de los museos, que aportan una riqueza, mostrando la cultura y un bien social, porque ayuda a engarzar todos los proyectos y dinámicas territoriales que se realizan en función a la regeneración de la bahía. Asimismo ayudan a mejorar la sensación de pertenencia de la población, que piensa que vive en un lugar completamente desafortunado; *“es coyuntural pero si echamos una mirada al pasado nos daremos cuenta de que los pasaitarras han sido gente excepcional, que han vivido historias absolutamente fuera de lo común y que de aquí se zarpaba hacia el nuevo mundo, es decir, esta era la puerta hacia la libertad, la riqueza, hacia el descubrimiento de un mundo que en aquella época no se conocía”* (E1).

Mejorar la gobernanza, aceptando la administración ser más receptiva a las propuestas de la ciudadanía y no teniendo una actitud paternalista, suponiendo que la regeneración pasa por los sistemas clásicos del desarrollo, que seguramente ya están obsoletos. Por lo tanto tiene que ser algo construido entre todos.

“En los últimos 20 años se han encargado diferentes proyectos de regeneración de la bahía donde eran todas cartas a los reyes magos, donde ponían en el plano un montón de infraestructuras pero de las cuales ninguna se ha hecho realidad; entonces venían cada x tiempo con un nuevo proyecto, con encuestas a la ciudadanía de Pasaia, y donde se ha visto que nada de eso se ha materializado, y eso ha contribuido a crear mucho escepticismo entre la ciudadanía” (E1).

“Intentar desvincular la actividad portuaria de Euskadi Etorbidea por tratarse de la calle (avenida) principal de Trintxerpe-San Pedro” (E2). “¿Qué es lo que hay aquí? Una operación inmobiliaria, una especulación. Si les interesase, no tienen que pensar que esto cueste más caro, sino más barato, porque resulta que es lo que estoy invirtiendo para la solución de la ciudad. Si lo que le pongo es para la sociedad, estos ciudadanos tendrían sus facilidades, porque estoy buscando una solución no un negocio” (E16).

“El estudio macro está muy bien y tiene su lógica, pero luego llevarlo a la práctica tiene su problema. Es difícil. Yo he participado muchos años en la cooperación transfronteriza y lo primero que hay que saltar son las barreras mentales, o sea, si lo transfronterizo supone que yo gano, digamos que de este lado del Bidasoa gana, fantástico, pero si en algún momento pierdo algo, no, entonces vamos a dejar la cooperación transfronteriza” (E6).

La cooperación o colaboración entre los puertos se puede dar por medio de diferentes niveles, desde una integración plena a diferentes operaciones reforzadas, a diferentes velocidades, como operaciones de búsquedas de mercados conjuntos.

“Superar esta faceta de intereses económicos, hablar con honradez y con claridad de todas las partes para ajustar a las necesidades, es mucho más fácil la solución que lo que están poniendo; el puerto nunca ha visto que el pueblo esté en contra del puerto en sí, no de las acciones que hace el puerto, si pones una institución árbitro que tendría que ser la Diputación, se pusiera seria, pero no con la balanza inclinada hacia un lado, necesitamos alguien que se ponga arriba en el medio, vea el problema y nos dé razones al puerto o a la ciudadanía, que sean hechos reales, que vea un pueblo que tiene que crecer y un puerto que no lo puedes quemar. Que sea una relación puerto-ciudad” (E16).

“Un punto de acuerdo sería que el puerto tiene que continuar y que puerto y pueblo tienen que convivir, con esos dos puntos se podría comenzar a considerarlo” (E18).

“El primer o único punto de acuerdo que hay que construir y que todo el mundo se ponga de acuerdo es que la Bahía de Pasaia y el suelo de las 12 has. de suelo de La Herrera, son el suelo estratégico más importante que tiene Gipuzkoa en su desarrollo en los próximos 50 años” (E19).

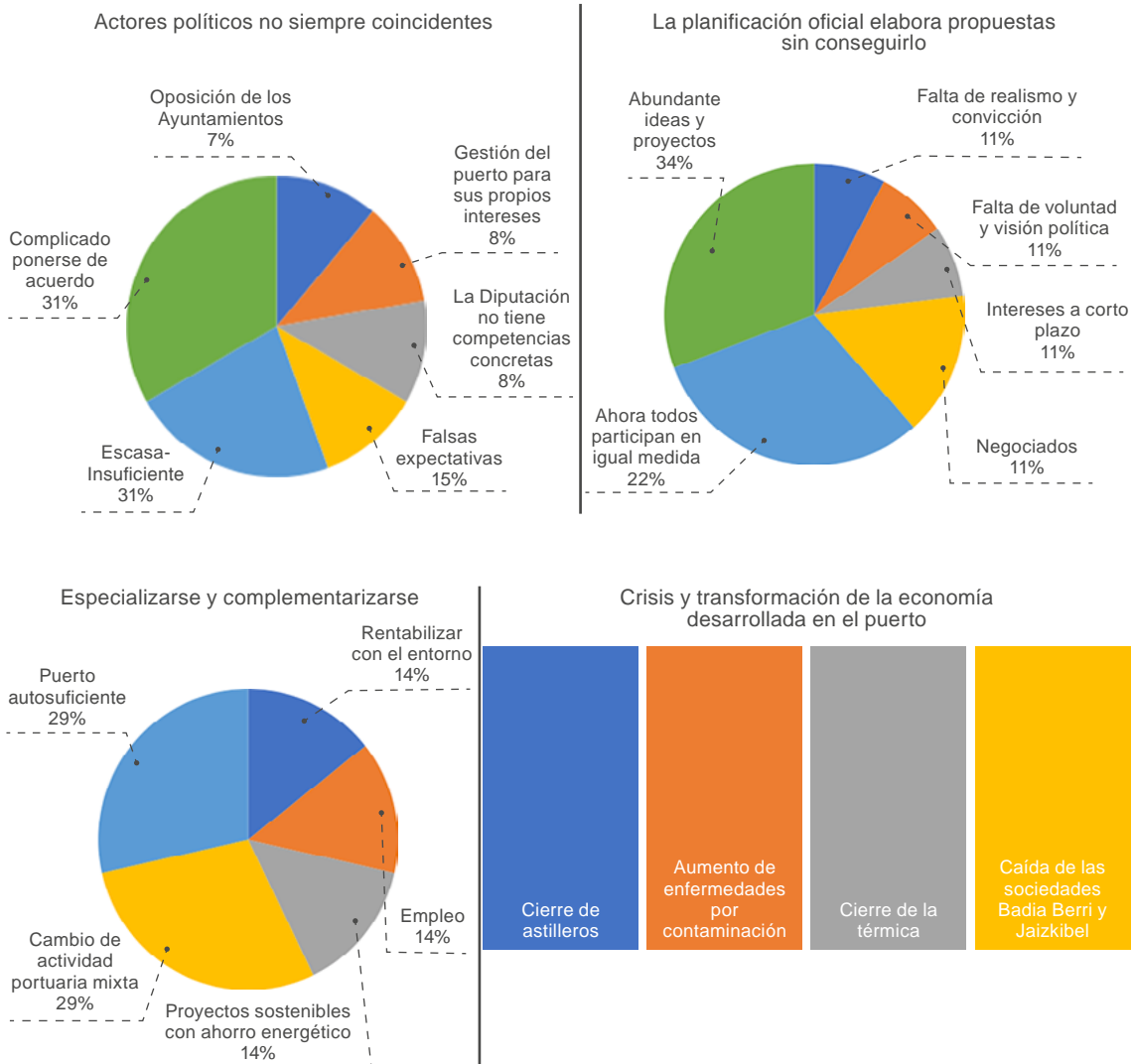
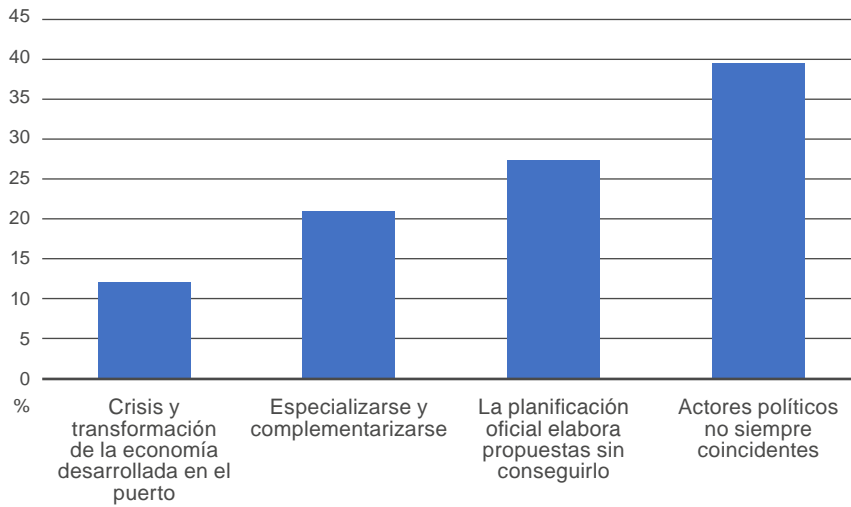
“Está en manos de la Autoridad Portuaria, es el reenfocar el puerto a otra actividad económica, lo que hay que hacer es especializarse y complementarse con los puertos de alrededor” (E26).

Gráfico 106. ¿Cómo ha sido la participación de las distintas administraciones, Puerto, Gobierno Vasco, Diputación, Municipios? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 107. ¿Cómo ha sido la participación de las distintas administraciones, Puerto, Gobierno Vasco, Diputación, Municipios? Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

Actores políticos no siempre coincidentes, lo cual según los entrevistados, ha sido lamentable porque se alimentó a la gente con falsas expectativas durante mucho tiempo. *“Es difícil porque hay que unir a muchos actores con colores políticos muy diferentes, y eso es difícil”* (E6).

“Muy desigual porque la gestión del puerto está en manos de la Autoridad Portuaria y los proyectos puestos en marcha por las administraciones vascas se han encontrado con un muro infranqueable. Además, la ley de costas y puertos condiciona cualquier actuación que se quiera hacer en esta zona” (E8).

“Yo creo que para la administración central este puerto deja de ser una apuesta clave” (E14).
“Este es un tema de intereses locales; los constructores, cementeros, constructores de carretera, han presionado al gobierno para que se cree el puerto exterior. El Gobierno Vasco, cámara de comercio y hasta las diputaciones que están ligadas a esta misma política, durante bastante tiempo eran partidarias del gran puerto, sobre todo en la época en que había dinero hasta por las orejas, claro cuando llega la crisis es muy difícil justificar unas inversiones cuando te cortan en todo lo demás. Los ayuntamientos han sido de oposición y fundamentalmente portavoces de la ciudadanía, muchas veces sin conocimiento y sin capacidad de análisis, simplemente por oposición, al gran puerto, nosotros decimos que no” (E14).

“Lo que ha habido son dos administraciones con competencias directas enfrentadas, que son la Autoridad Portuaria y los ayuntamientos y luego la Diputación siempre ha jugado un papel secundario y el Gobierno Vasco un papel terciario porque no tienen ninguna competencia sobre nada” (E28).

“Se tenía interés por Diputación de hacer un puerto exterior porque iban a poner una estación de ciclo combinado y decían que económicamente daba mucho dinero. Al final se dieron cuenta que era un imposible y no había ninguna seguridad” (E16).

“La cantidad de planes que se han desarrollado sin poder llevarse a cabo es un reflejo claro de a qué responden los mandatarios políticos en referencia a la regeneración; no hay ninguna voluntad ni ninguna visión política de lo que debe ser la regeneración; responde más a la voluntad de los que quieren gestionar el puerto para sus propios intereses; con desarrollar sus propios documentos y sus propias propuestas políticas sería suficiente, estaríamos más o menos de acuerdo, si las desarrollaran al menos, las ideas que plasman en documentos, en propuestas políticas o en propuestas electorales estaríamos ante otra situación; pero ni siquiera eso, ni siquiera alcanzan ese desarrollo” (E29).

Especializarse y complementarse *“Tenemos el puerto que tenemos. Que es lo que tienes y rentabilizas lo que tienes y deja de buscar soluciones sin molestar a los demás. Es rentabilizar y llegar*

a un acuerdo, estar dentro del entorno y organizarse con el entorno, eso es rentabilizar, lo demás es gastar, gastar y gastar” (E16) “Nula, ineficaz, secuestrada por los intereses económicos y por las conexiones empresas-políticos y sus interdependencias” (E20).

Crisis y transformación de la economía desarrollada en el puerto con el cierre de los astilleros, el aumento de enfermedades por contaminación, el cierre de la térmica y la caída de las sociedades Badia Berri y Jaizkibia.

“La ley de puertos del estado dice que los puertos tienen que ser autosuficientes; el hecho de acometer una reforma del Puerto la tiene que soportar el puerto, por eso no se puede acometer ninguna reforma. Por otra parte, la Diputación dice que construye donde haga falta, pero esos pabellones son míos” (E27).

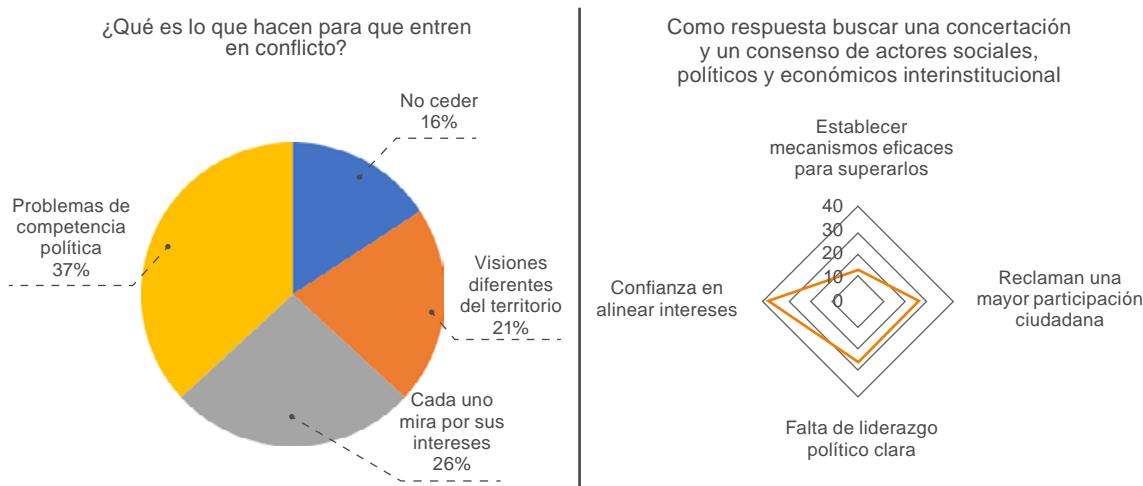
“No había una visión global, la única fue el proyecto de Alfonso Vegara (Taller de Ideas), que era un proyecto, de los que se puede decir de mirar a más altura pero se quedó ahí. Al no haber un consenso con otras instituciones” (E35).

Gráfico 108. ¿Qué es lo que hacen para que entren en conflicto?
Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 109. ¿Qué es lo que hacen para que entren en conflicto?
Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

Los problemas de competencia política se dan en el sentido que hay unos partidos contra otros, “*faltó una verdadera colaboración interinstitucional*” (E31). Y qué ejemplo vemos para que esto haya cambiado. “*Bueno, por ejemplo vamos a ver a lo largo del año 2018; tenemos una obra que ha sido esperada durante muchos años y es la conexión entre la obra del Topo en Herrera y la calle Euskadi Etorbidea. Lógicamente es un paso interesante de personas a todas horas porque el Topo es un medio de transporte utilizado por muchísimas personas y tenían que pasar por unas naves en ruinas. Ese entorno va a variar sustancialmente, va a ser una gran zona verde*”, “*en La Herrera, se realizará un proceso de desafección en las que ahora irán un centro de envejecimiento, una residencia, viviendas tuteladas, eso una vez que tengamos el plan aprobado, empezará el proceso de desafección y por lo tanto podrán implantarse esos edificios*” (E31).

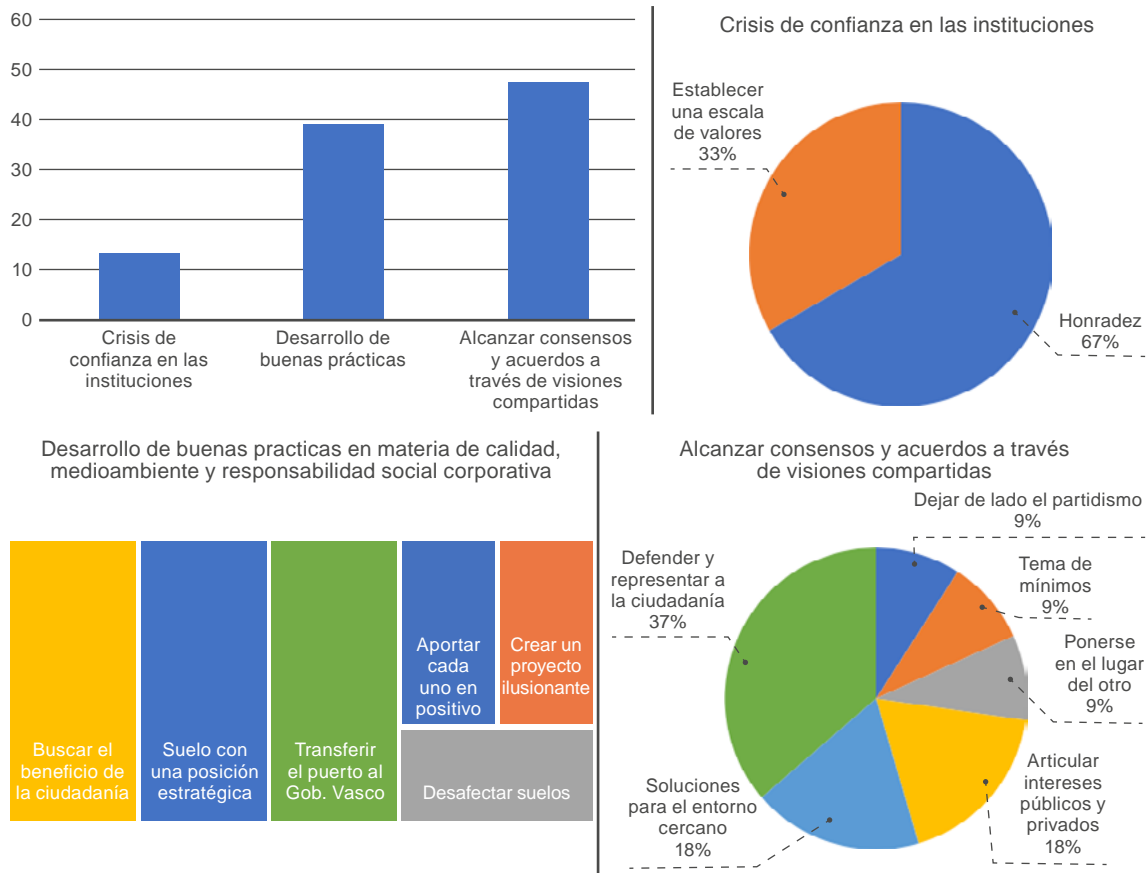
“*Es lógico que haya conflictos, pero lo importante es establecer mecanismos eficaces para superarlos*” (E2).

Gráfico 110. ¿Qué es lo que tienen ambos para que puedan intercambiar? o ¿Que deberían ceder unos y otros? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 111. ¿Qué es lo que tienen ambos para que puedan intercambiar? o ¿Que deberían ceder unos y otros? Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

Crisis de confianza en las instituciones, principalmente por el conflicto y los años que estuvieron sin hacer mucho, donde las administraciones, los partidos políticos tratan los temas con honestidad y se preocupan por los intereses de la ciudadanía.

Desarrollo de buenas prácticas:

“Yo creo que es muy perjudicial para el gobierno local, que el puerto de Pasaia sea estatal, porque esa administración lejana no está necesariamente en sintonía con las necesidades locales, es un escollo más, de lo contrario generaría riquezas” (E1). “se podrían desafectar suelos que no sean imprescindibles para la actividad portuaria y, por otro lado, habría que valorar la posible implantación de usos que no generen afecciones e impactos directos a la población residente en el entorno portuario” (E2).

“Lo primero que tendría que haber es un proyecto ilusionante; deberían plantearse un proyecto que sea capaz de exponer una mejora de lo que le convendría a la gente, no exponer lo que pueda llegar luego de fuera” (E14).

“El tema fundamental, que el puerto ocupa una posición estratégica en el territorio tanto desde el punto de vista económico como desde el punto de vista territorial y social, entonces tienes que

ponerte de acuerdo con eso para que esos suelos tengan el tratamiento y la orientación a futuro y programación a futuro que responda a esa posición de estrategia” (E19).

*“Los intereses son tan alejados. Deberían ceder, intercambiar o trabajar, los espacios” (E18).
“Primero, para ceder, tendrían que saber qué es lo que quieren. El estado tendría que ceder en la gestión del puerto y los municipios o los ciudadanos, tendrían que estar dispuestos a que haya actividad industrial en el puerto” (E27).*

“No es una cuestión de ceder, es de compartir la visión y de trabajar conjuntamente, si eso es posible, la regeneración será posible; si no, no” (E29).

“Ser conscientes de que son espacios públicos y lo que tenemos que hacer es tratar de llegar a un acuerdo para buscar la mejor utilización posible de los usos del espacio público” (E24).

Alcanzar consensos y acuerdos a través de visiones compartidas.

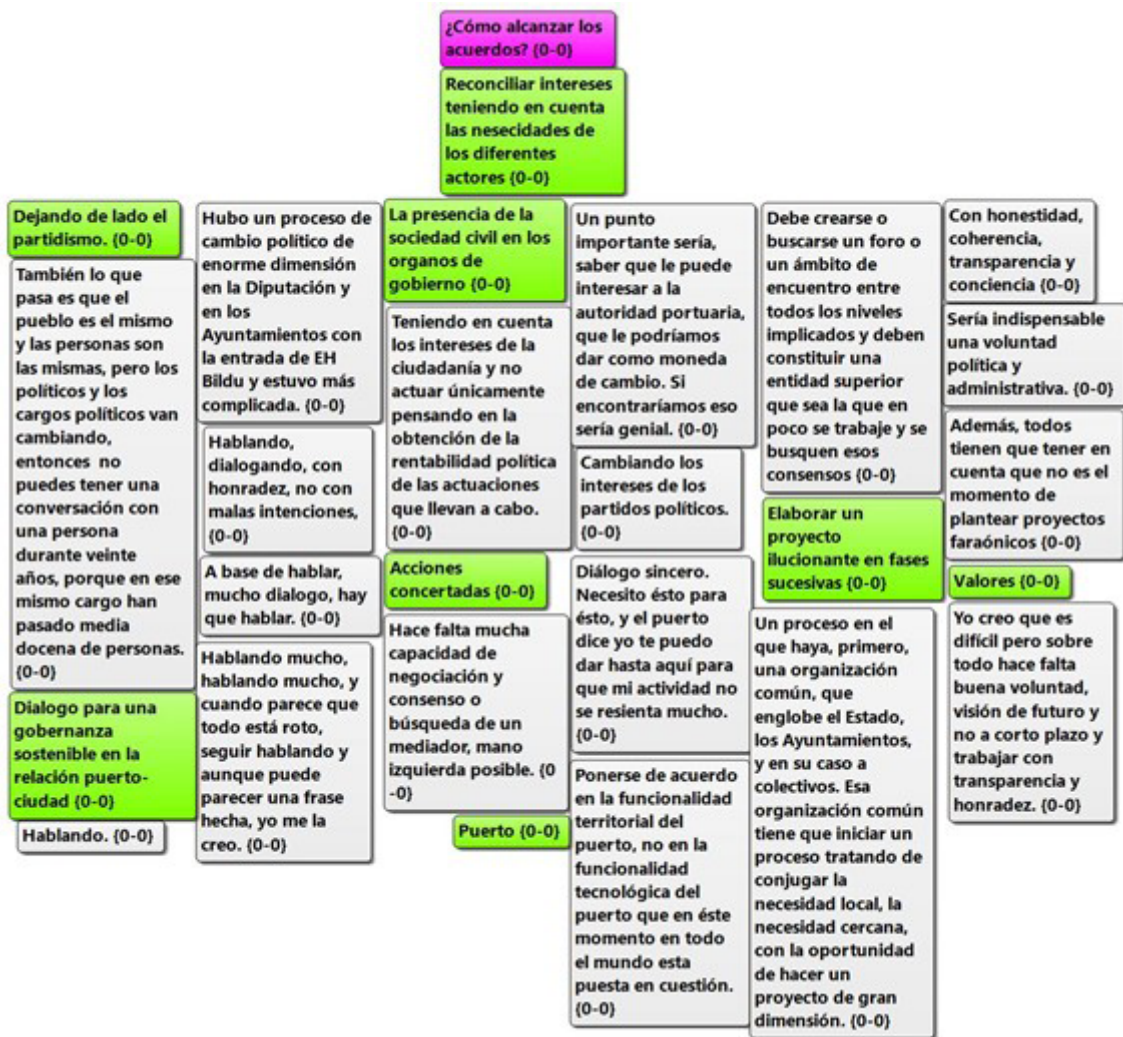
“Pues al final buscar cuáles son los elementos comunes; creo que es más importante buscar qué elementos comunes hay y no trabajar las diferencias” (E6). “El interés general, tendrían que darse cuenta unos y otros. Interés real de la población, no de consorcios, ni de empresas, de ahí llegarían a un acuerdo; si todos partieran de esta premisa llegarían a un acuerdo. Pero eso es lo que menos les interesa” (E11).

“Yo creo que tenemos un gran reto, el modelo de gobernanza es la clave, reconocer al otro” (E5).

“Yo creo que lo ahora es factible se ha dado porque pudimos ponernos ahora mismo en el lugar del otro, y yo creo que es una buena regla a la hora de negociar. Yo me he puesto en la cabeza lo que puede pensar el gobierno o la Diputación o el presidente de la Autoridad Portuaria y ellos se han puesto en mi situación. ¡Claro, es que lo que dice la alcaldesa es lógico! Pero claro lo que dice el presidente del puerto también es lógico” (E31).

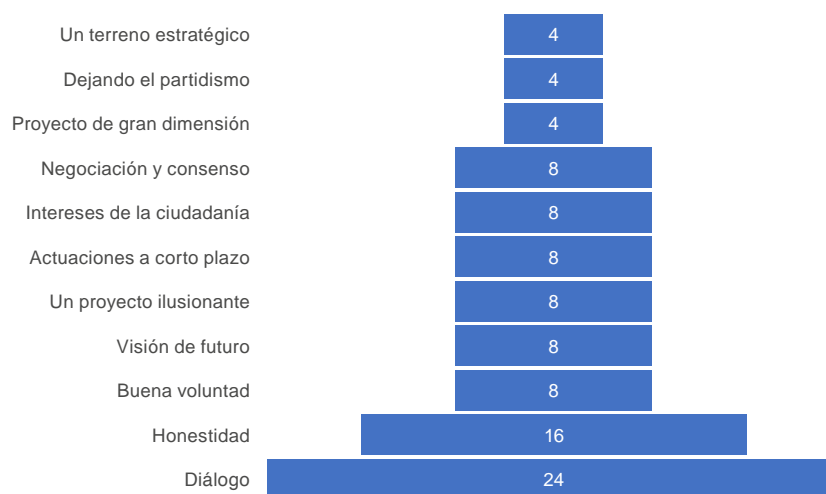
“Articular distintos agentes de intereses públicos y privados en diferentes administraciones. Es una cuestión fundamental, a la hora de abordar los procesos: Buscar elementos o ideas más cercanas a la gente, a lo que queremos” (E34). “Recuerdo la conversación con alguno de los colectivos que trabajan ahí (Herrera Herrera), Si nosotros tuviésemos solucionados los problemas más cercanos, no estaríamos en desacuerdo con que se hiciese un proyecto de gran dimensión. Por tanto, si hay un proceso participativo que permita las soluciones para el entorno cercano, pero haciendo un proyecto de grandes dimensiones. Y tratando de unir lo que es la solución de lo pequeño, de lo cercano, con la solución de lo grande” (E35).

Gráfico 112. ¿Cómo alcanzar los acuerdos?
Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 113. ¿Cómo alcanzar los acuerdos?
Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

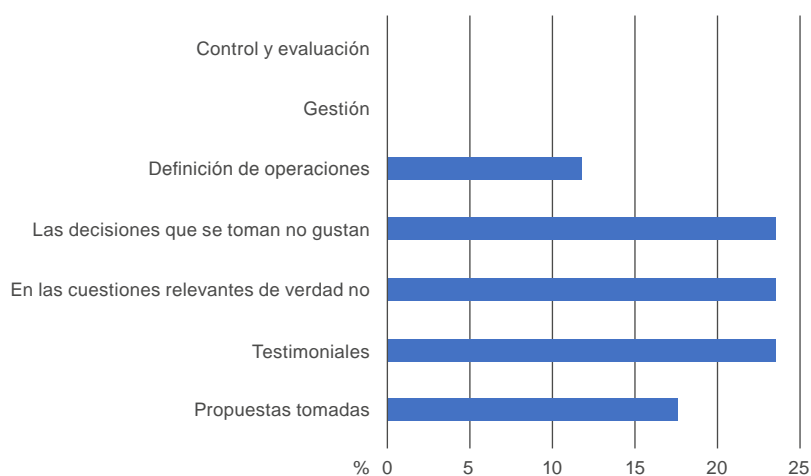
Como se observa en este [Gráfico 113](#), lo más importante es el diálogo, hablar con honestidad, pensando en un proyecto ilusionante; es difícil pero sobre todo hace falta buena voluntad, visión de futuro y no a corto plazo, y trabajar con transparencia y honradez, teniendo en cuenta que el territorio es el más importante estratégicamente de toda Gipuzkoa, tratando de conjugar la necesidad local, la necesidad cercana, con la oportunidad de hacer un proyecto de gran dimensión, pero presentando actuaciones a corto plazo y dejando de lado el partidismo.

Gráfico 114. ¿Existe participación ciudadana, en las propuestas tomadas?, ¿en la definición de las operaciones de regeneración?, ¿en la gestión? ¿en el control y evaluación de los resultados? Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 115. ¿Existe participación ciudadana, en las propuestas tomadas?, ¿en la definición de las operaciones de regeneración?, ¿en la gestión? ¿en el control y evaluación de los resultados?
Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en el [Gráfico 115](#), en las propuestas tomadas ha existido participación; pero según algunos entrevistados han sido participaciones testimoniales; por otra parte, las decisiones que se toman no han gustado. Por el contrario, en la definición de operaciones, algunos pocos comentan que sí, pero en cambio en la gestión, control y evaluación no, porque no se ha podido llegar todavía, o no corresponde, como lo comentan los entrevistados:

“Está de moda, pero no, en las cuestiones relevantes de verdad” (E3).

“¿Qué es esto de la participación ciudadana?. Es que se haga lo que yo diga o, si no, no existe participación ciudadana. No, es que los ciudadanos tengan oportunidades de expresar sus opiniones sobre la materia y que se trabaje y tal, pero al final la responsabilidad de la toma de decisiones es de las asociaciones. Yo creo que siempre ha habido participación, pero a determinados colectivos no les gustan las decisiones que se toman”. “De momento en la gestión no hay participación ciudadana. Somos las instituciones las que estamos gestionando. En la evaluación de los resultados, están sin definir, los criterios” (E6).

“Bajo mi punto de vista, no, y si hay participación, son únicamente testimoniales” (E8).

“No existe nada, solo lo hacen los políticos y los técnicos, la gestión, el control y la evaluación de los resultados” (E11).

“Hay una cosa que es genérica en la democracia, esa capacidad del que viene de quitar lo que ha puesto el anterior” (E16).

“Yo creo que ha habido unas consultas, pero participación no, en la gestión; sí que no se puede dejar abierta a la participación, pero sí en la toma de decisiones o sobre todo tener en cuenta, lo que quiere la ciudadanía. En la gestión y evaluación, no. Las decisiones no son participativas, no ha habido participación ciudadana, y se considera una cosa de expertos” (E18).

“Un espacio tan estratégico como este a nivel comarcal y territorial no puede ser analizado desde un punto de vista u óptica localista; los usos que se localicen allí están al servicio de la ciudad más próxima sino todo lo contrario tiene que estar al servicio de la ciudad más lejana y favorecer a la ciudad más próxima, entonces yo no estoy de acuerdo con la lógica de ellos” (E19).

“No. Lo que existe es un maquillaje institucional hacia la ciudadanía. Se manipulan las alegaciones, se planifica, se dirige la participación ciudadana a sus intereses definidos y marcados” (E20).

“Hay un sociólogo Subirats, que dice que está bien la participación ciudadana pero que no es suficiente porque puede ser mediatizada por un sector en concreto; es necesario saber “cómo se ha dado, hay que conocer qué accesibilidad se da a todo ese tipo de información” (E23). “Está muy de moda la participación ciudadana, en algunos casos sí es viable, en todos o en absolutamente todos no, y será un tema de burocracia probablemente” (E24).

“La Herrera Herrira son los grandes defensores de una propuesta que está aprobada por el ayuntamiento, pero que el propio ayuntamiento la ignora, no es capaz ni de decir, ‘no estoy de acuerdo con aquella propuesta que se aprobó en el 2011, pero voy a aprobar otra’” (E29).

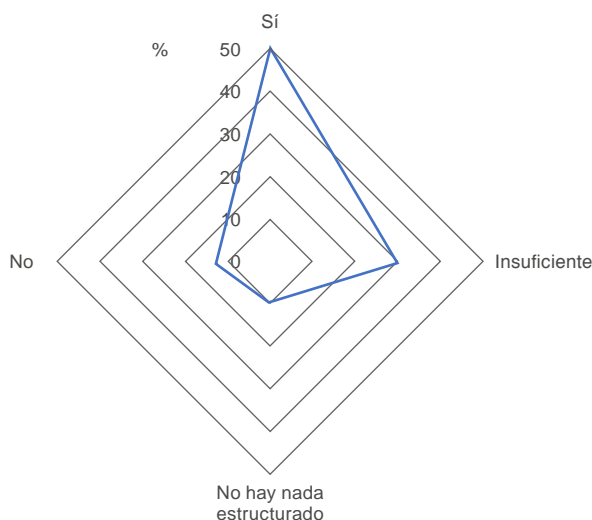
“Todos los proyectos de las administraciones públicas se someten a una fase de exposición pública a los ciudadanos para que hagan las alegaciones pertinentes” (E25).

Gráfico 116. ¿Existe una relación de los distintos agentes/instituciones?
Análisis cualitativo



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 117. ¿Existe una relación de los distintos agentes/instituciones?
Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

“Sí pero, al parecer, todavía es insuficiente” (E2).

“Hay organismos de gobierno que les unen a todos, otra cosa es que se lleguen a acuerdos” (E7).

“Sí, pero únicamente para cuestiones de índole administrativa” (E8).

“No, yo creo que no existe ninguna relación” (E11).

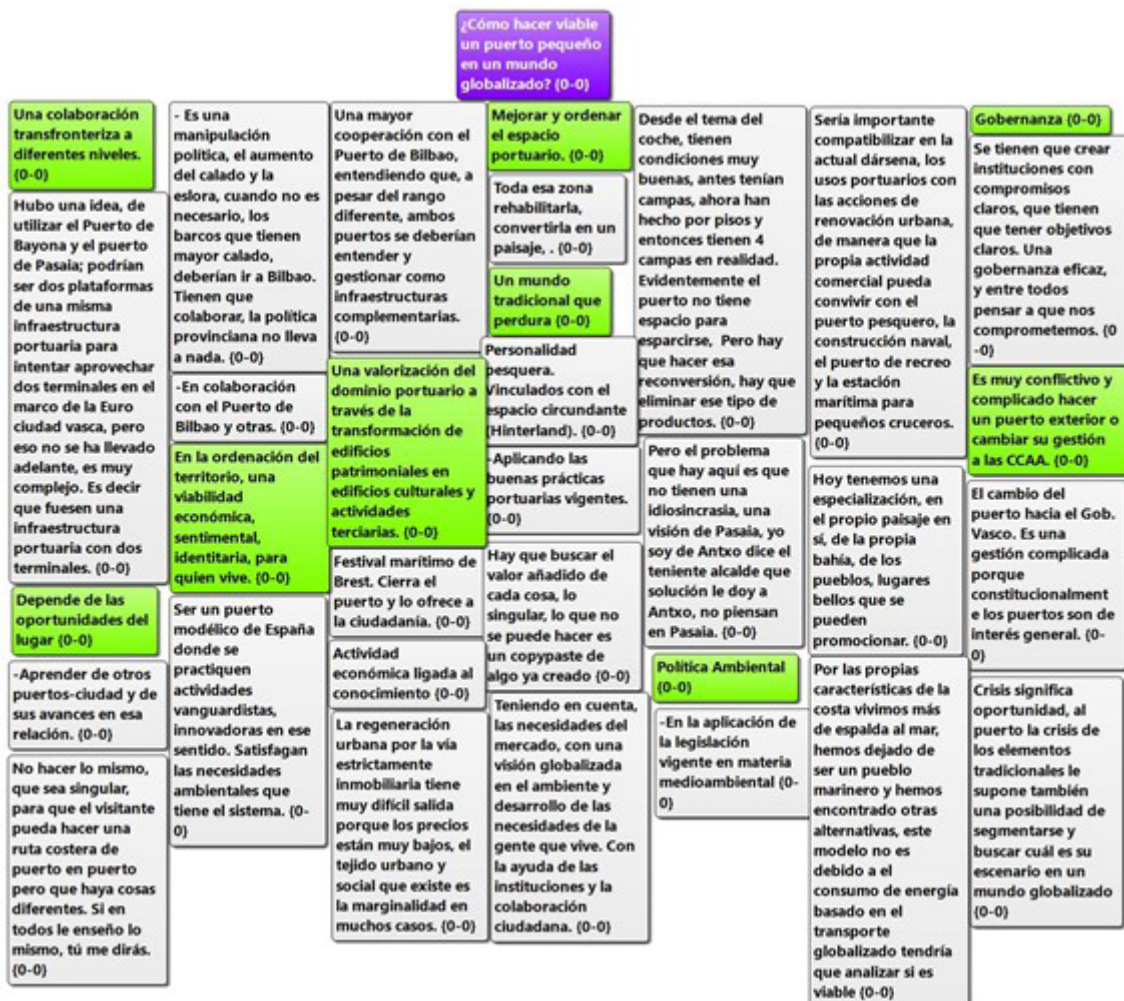
“Siempre hay dos tipos de relaciones, las formales y las informales. En temas de gobernanza la estructura de los partidos, la continuidad de los cargos, son factores más informales que hacen que las cosas funcionen; por ejemplo en Suecia, que hay una continuidad en los gobiernos, que los funcionarios tienen muchos años, se crean relaciones de confianza” (E14).

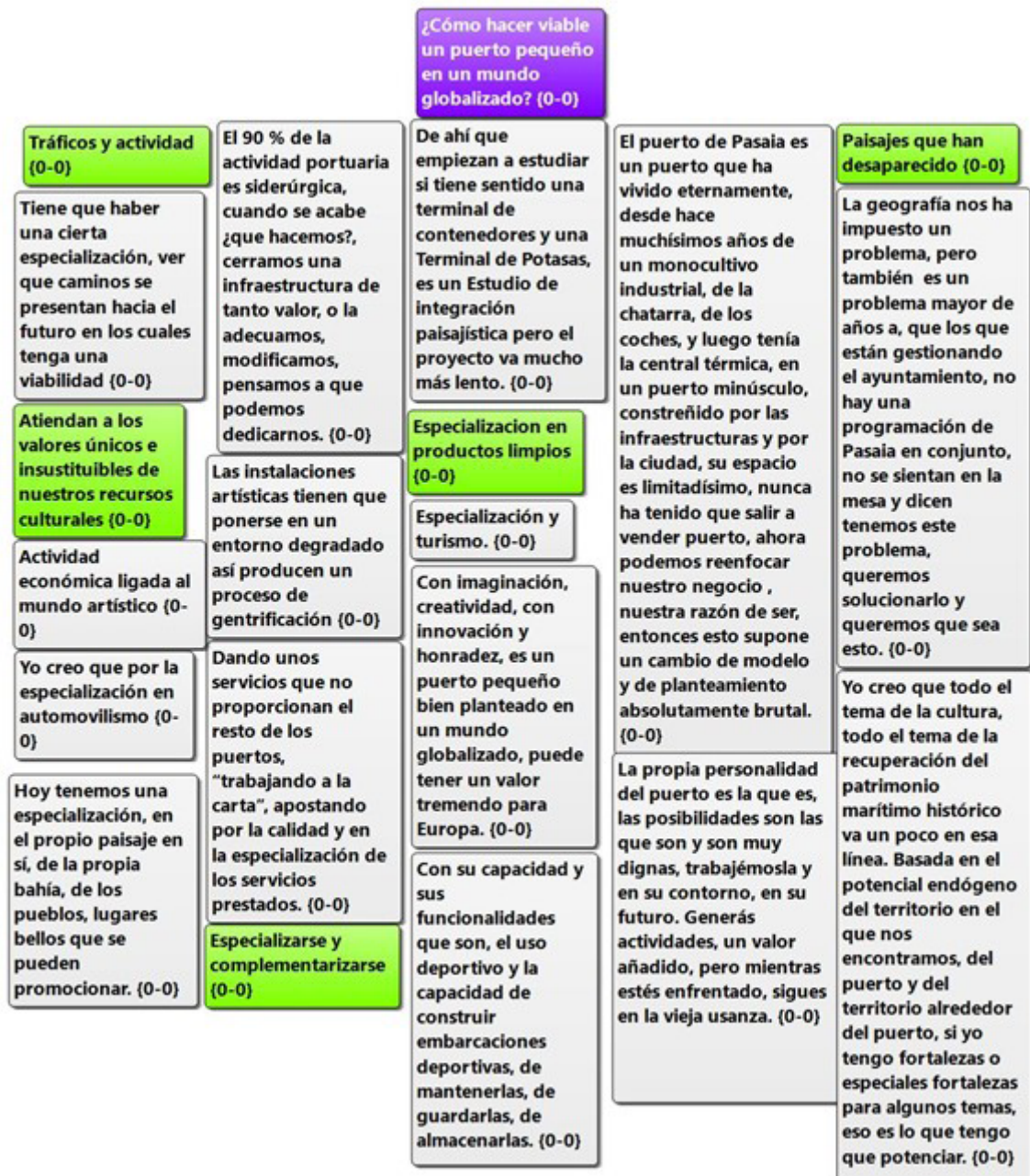
“Casi nula excepto en el mencionado “maquillaje” institucional-participativo” (E20).

“Formalmente si existen relaciones pero no hay nada estructurado digamos” (E5).

3. Puerto

Gráfico 118. ¿Cómo hacer viable un puerto pequeño en un mundo globalizado?
Análisis cualitativo

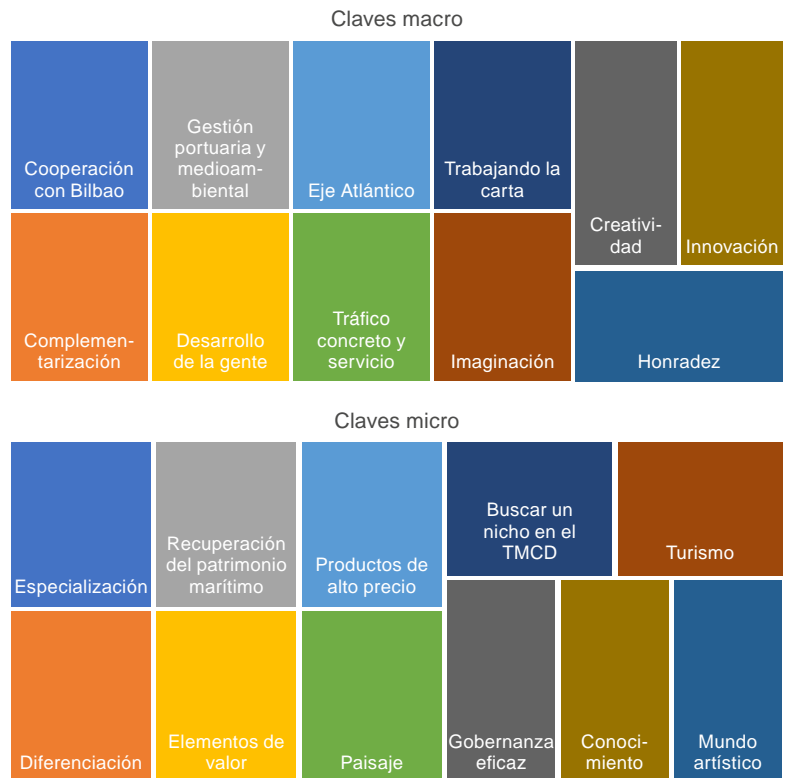






Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 119. ¿Cómo hacer viable un puerto pequeño en un mundo globalizado? Análisis cuantitativo



Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con el análisis de los entrevistados, se han detectado elementos que se han tratado en esta investigación en relación a claves macro, plantearse una mayor cooperación con el Puerto de Bilbao, ambos puertos se deberían entender y gestionar como infraestructuras complementarias: *“compatibilizar los usos portuarios con las acciones de renovación urbana y teniendo en cuenta la necesidades del mercado y el desarrollo de la gente con la ayuda de las instituciones y la colaboración ciudadana”* (E4). Con imaginación, creatividad, con innovación y honradez, es un puerto pequeño bien planteado en un mundo globalizado, puede tener un valor tremendo para Europa.

“La propia personalidad del puerto es la que es, las posibilidades son las que son y son muy dignas, trabajémosla y en su contorno, en su futuro. ¿Qué futuro tiene este puerto en esa Europa global? Ninguno, y, en cambio, ¿qué futuro tiene si se junta con la ciudad, y los creativos nos juntamos con el puerto remando en una misma dirección?, sería terrible. Y tampoco, como ves, la población no trabaja en el puerto, lo que queremos es convivir con el puerto, y ahí generas actividades, generas un valor añadido, pero, mientras estés enfrentado, sigues en la vieja usanza” (E16).

Un tema importante que han puesto de manifiesto es: *“Debemos tener en cuenta y analizar en profundidad siempre cuando se pone un proyecto encima de la mesa, siempre, en qué momento histórico se pone, qué partido político está en el poder y a la vez si eso va a tener viabilidad o no viabilidad, porque ahí hay una lucha tremenda. Y eso no se puede ser inocentes, menos los investigadores, tenemos que estudiar siempre qué partido político está en el poder para ver exactamente si esos proyectos van a tener viabilidad o no van a tener viabilidad, porque ellos al final son los que toman las decisiones, no las toman los proyectos en sí”* (E17).

Según los entrevistados: *“Este puerto no tenía nada que ofrecer, no tenía espacio para ofrecer a otros clientes, desde la crisis de la siderurgia y el cierre de la térmica, el puerto se ha encontrado con una situación que no ha tenido nunca, que es: ahora tenemos algo que ofrecer, ahora se puede reenfocar nuestro negocio, nuestra razón de ser; entonces esto supone un cambio de modelo y de planteamiento absolutamente brutal”* (E28). Por lo tanto, se plantean claves micro:

Poniendo de relieve la especialización y la diferenciación, teniendo en cuenta que es un puerto pequeño que puede competir en un mundo globalizado, analizar nuestros potenciales naturales incentivando festivales marítimos que pongan de manifiesto el patrimonio cultural, ofreciéndolo a la ciudadanía unos días al año o que se practiquen actividades vanguardistas e innovadoras, teniendo en cuenta el paisaje de la propia bahía, de los pueblos, lugares bellos que se pueden promocionar, el efecto dado por la bocana realza los barcos que lo atraviesan.

Diferenciándose de otros puertos, apostando por elementos de valor y buscar un nicho en el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), con líneas regulares entre semana teniendo en cuenta el coste y la inmediatez, para que sea sostenible. Centrándose en tráficos concretos y dar un servicio

bueno, rápido y barato o *“Dando unos servicios que no proporcionan el resto de los puertos, “trabajando a la carta”, apostando por la calidad y en la especialización de los servicios prestados”* (E8). O *“por medio de los valores añadidos de unos determinados productos (aunque escasos) que se ofertan y ofrecen como símbolos de calidad y en ocasiones también de peculiaridad”* (E9).

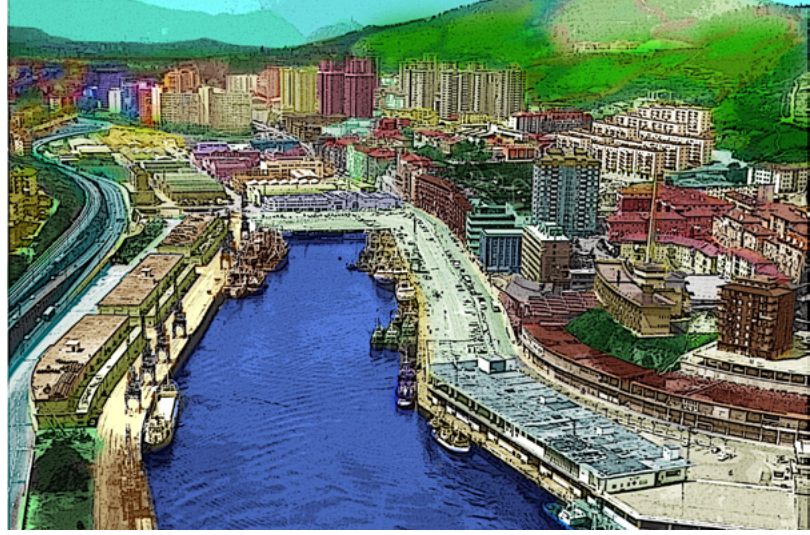
En relación con la pesca tradicional o también con el tráfico de coches y el turismo. *“Usos más relacionados con su vocación natural y con su capacidad y sus funcionalidades que son, el uso deportivo y la capacidad de construir embarcaciones deportivas, de mantenerlas, de guardarlas, de almacenarlas. La regeneración urbana por la vía estrictamente inmobiliaria tiene muy difícil salida, porque los precios están muy bajos, el tejido urbano y social que existe es la marginalidad en muchos casos, como es la parte alta de Trintxerpe. Para finalizar, ponerse todos de acuerdo en que el puerto, no la actividad portuaria, que el puerto como territorio es un suelo estratégico y desde ese punto de vista analizar todo, pero no al revés”* (E19). *“A nivel europeo este puerto tendría que buscar el pequeño cabotaje; con la tendencia de que los barcos contaminen menos, barcos eléctricos puros, distancias cortas, podría tener un interés que haya puertos pequeños. El tema del turismo para cruceros pequeños y luego el tema de ocio podría funcionar mejor”* (E27). *“Se tienen que crear instituciones con compromisos claros, que deben tener objetivos claros. Una gobernanza eficaz, y entre todos pensar a que nos comprometemos”* (E34).

Ilustración 187. Esplendor paisajístico



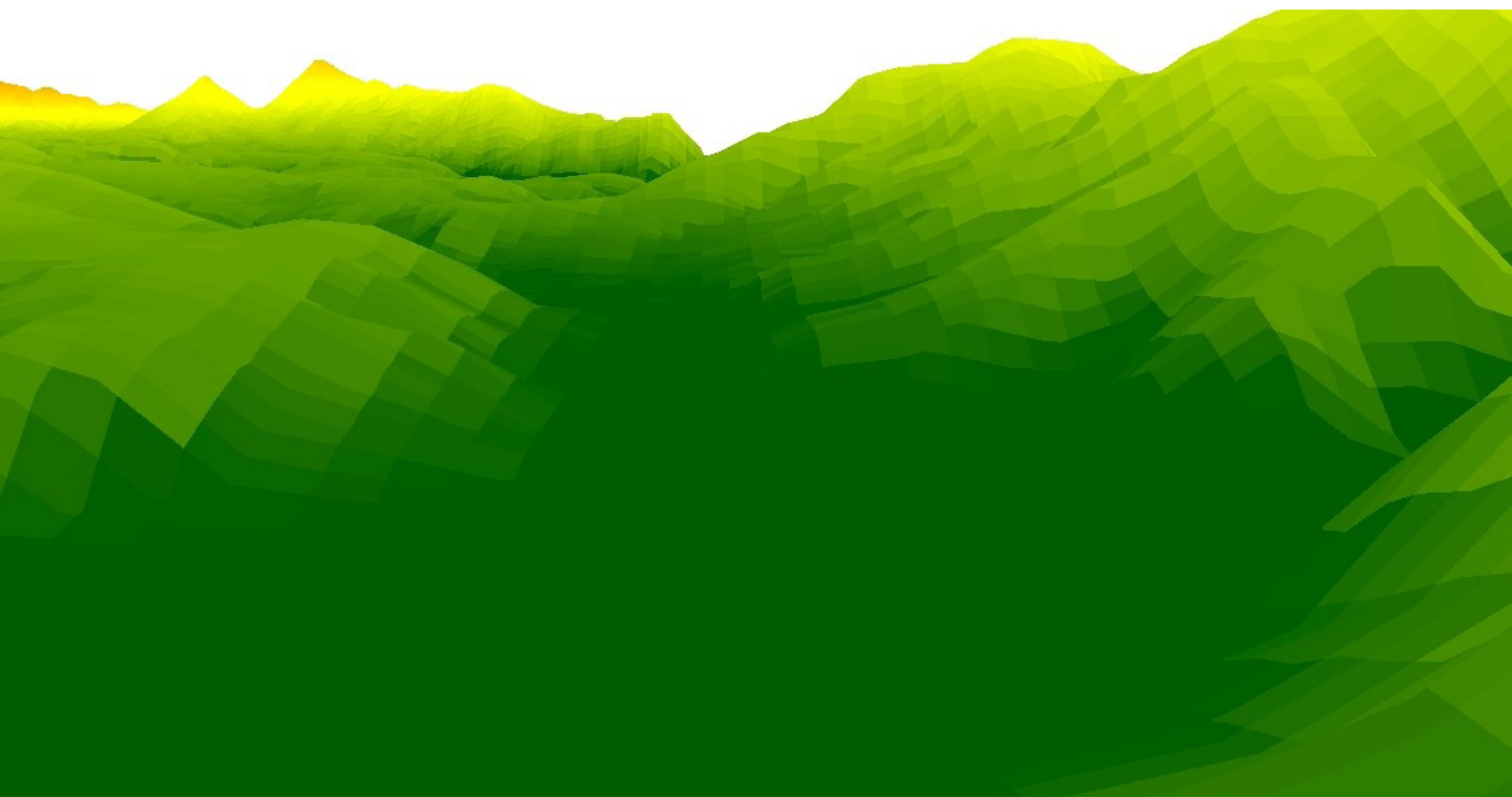
Fuente: Elaboración propia.

Elementos que han puesto de manifiesto el sentir de la población y que a lo largo de esta investigación se ha trabajado dando una coherencia con la teoría y la práctica y estudiando sus potencialidades puede servir de aglutinante en la comarca. Por su parte, el análisis de contenido realizado por medio de gráficos transforma y sintetiza sistemáticamente el material verbal, generando prioridades y brinda validez interna a la información. Como resultado final, la propia teoría trabajada en esta investigación da sustento a la realidad reflejada en las entrevistas.



CUARTA PARTE

VIII. CONCLUSIONES GENERALES: PAISAJE, PUERTO, CIUDAD, VARIABLES COMPLEMENTARIAS PARA UN PROYECTO GLOBAL DE REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA.



A continuación se exponen las conclusiones de este trabajo, sus aportaciones y sus limitaciones. Para ello, el contenido de este apartado se estructura en los siguientes epígrafes, que ayudarán a comprender la consecución de la tesis.

El supuesto de partida de este trabajo es que son las relaciones entre los actores, a través de la historia, las que dictan la organización, la estructuración y, en última instancia, la evolución de un territorio. Puede suceder que estas relaciones sean conflictivas. En el caso de Pasaia, estos conflictos, o controversias, en lo que respecta a la ocupación y el uso de la tierra, han provocado un deterioro del medio ambiente y del paisaje en particular. Esta difícil situación sólo puede resolverse mediante una renovación de los métodos de gobernanza y, probablemente, la construcción de un consenso en torno a la identidad marítima de la zona. Esta identidad marítima, entendida como el conjunto de las relaciones entre el puerto y su ciudad, se establece en varias fases durante las cuales se producen dinámicas sociales y económicas que acompañan los sucesivos cambios en el modelo de producción y las ideologías de poder dominantes. Esta dinámica forma parte de la producción de un imaginario visual, en el que el paisaje desempeña un papel central.

Para demostrar esta hipótesis, los objetivos del trabajo se orientaron hacia el estudio del paisaje cultural de la bahía, entendido como un recurso, pero también como una herramienta capaz de informarnos sobre la trayectoria de la gobernanza del territorio, en particular en términos de regeneración urbana. El enfoque paisajístico moviliza una multitud de fuentes iconográficas y cartográficas, pero también recurre a una abundante bibliografía.

El interés por construir un recorrido a lo largo del tiempo permite comprender las razones de la situación actual de la bahía. El uso de la iconografía y del concepto de paisaje permite su reproducción.

El caso de Pasaia puede considerarse así en relación con otros puertos del Arco Atlántico que deben afrontar el mismo problema de regeneración de los pequeños puertos en un mundo globalizado.

A continuación se exponen los principales aspectos tratados para intentar demostrar la hipótesis planteada.

El paisaje, el puerto, la ciudad, los valores culturales y patrimoniales, como vector de vínculos, de consenso y de superación del conflicto inherente, dadas las dificultades de gobernanza del territorio, han estado en el centro de nuestro planteamiento.

Desde un punto de vista teórico, se ha considerado el paisaje según sus dimensiones económicas y productivas fundamentales dentro del territorio. A lo largo del tiempo se ha ido construyendo un paisaje cultural singular, eco de diferentes estrategias sucesivas de gestión del territorio. El estudio de caso, formulado a partir del capítulo segundo, aporta elementos de comparación con otros ejemplos a nivel del Arco Atlántico. Desde el capítulo cuarto se centra en la situación actual.

El impacto de los cambios sociales más recientes, derivados de la transformación contemporánea del sistema productivo, especialmente con la difusión de las nuevas tecnologías y la internacionalización del capital, añade complejidad a un espacio construido en torno a los muy heterogéneos barrios que conforman los municipios de la Bahía de Pasaia. La ciudad, antes definida como lugar sagrado y de representaciones simbólicas, está ahora configurada, sobre todo, por lógicas de mercantilización, un espacio de servicios y de consumo. Sin embargo, hoy día se encuentra también inscrita dentro de las cuestiones de transición ecológica, en las que la cuestión del medio ambiente, y más ampliamente del entorno vital, es un poderoso factor de controversia en términos de planificación. Para Pasaia, este entorno es un recurso, y lo ha sido siempre, en cierto modo.

La ciudad, y su puerto, se benefician de un relieve abrupto que permite el refugio y la protección de los barcos. Esta geomorfología es la base de su iconografía. El paisaje, los relieves que lo estructuran, pueden considerarse por tanto como especialmente significativos, con una fuerte carga simbólica. Estos paisajes típicos también están relacionados con la trayectoria social del lugar, como muestran las viviendas de los trabajadores en Trintxerpe o Errenteria.

El clima juega también un papel en esta producción paisajística. Se trata de un clima suave, oceánico y templado. La abundancia de lluvias permite una vegetación atlántica, dominada en gran medida por el bosque, que ha proporcionado madera para la construcción de barcos. Una interesante fisiografía costera por sus formas geológicas producidas por la erosión, que da lugar a una gran diversidad de formas: impresionantes acantilados, valles colgantes, cuevas y cascadas que caen al mar. En la zona retrolitoral domina el granito, como en Peñas de Aia. El valle del río Oiartzun estructura un paisaje poblado de molinos, torreones, ferrerías y minas (Arditurri). Todas estas marcas recuerdan el proceso de acaparamiento de recursos y el impacto de la actividad humana.

Asentamientos que evolucionan en el transcurso de la historia y dejan huellas que se reflejan en las etapas de maritimismo que se ha mencionado, debido a la ocupación de los fondos de valle, hasta entonces infrautilizados, y a un cierto desplazamiento de la población hacia las zonas costeras; posteriormente, los intercambios producidos por los movimientos migratorios traen consigo cambios sociotécnicos.

Las actividades de transporte, por carretera y ferrocarril, conectan estos nudos de comunicación, que durante mucho tiempo habían permanecido aislados unos de otros, al menos entre las fundaciones más antiguas. Por supuesto, el atractivo del puerto juega un papel importante en esta nueva red de caminos.

El traslado de la aduana a la costa supondrá históricamente un aumento del flujo de mercancías por estas vías, así como un cambio importante en la economía guipuzcoana. El valor del lugar es significativo, tomado en su contexto histórico. Las formas de utilización del medio cambian a la

vez que cambian la sociedad y los modos de producción, pero la llamada del mar y la preeminencia del puerto han existido siempre y se han adecuando a las oportunidades de cada momento. Se puede decir que son señas de identidad del territorio y de su cultura.

La evolución de este paisaje crea tensiones entre los actores de los sucesivos desarrollos de este territorio. A lo largo de la historia de los municipios de la bahía, la personalidad y el carácter de los distintos actores han conferido a estas oposiciones diferentes registros y polémicas más o menos intensas.

San Sebastián no se ha resignado a perder su majestuosa posición en la bahía e incluso en áreas cercanas a su ribera. También quería seguir ejerciendo la jurisdicción espiritual sobre la zona. Era inevitable que llegara un momento de conflicto con las localidades vecinas. Lugares nacidos para satisfacer necesidades vitales comunes; castigados por la guerra con Francia, que de vez en cuando les cortaba las alas, y por las disensiones internas, ya sea a nivel comarcal o provincial. Pero no se entregaron a la desolación, sino que buscaron afanosamente una nueva existencia, modos de renacer. En el interior, en las ferrerías y en las instalaciones marítimas; frente al océano, navegando hacia Terranova, el Mar del Norte, Lisboa y Sevilla, y desde allí hasta América. Eran comunidades humanas endurecidas por las dificultades y plenas de coraje. Cada derecho, cada libertad y cada mejora se ganaron con la lucha y, en general, con el sufrimiento común.

El hecho portuario ocupa un lugar central en estos territorios. En Pasaia, obliga a instalar sus industrias a lo largo de la fachada marítima, provocando un endurecimiento casi total de la bahía. A través del análisis de los planos, se ha resumido este proceso en sucesivas fases de realización y organización de las formas, a medida que el puerto crece, con modos específicos de ordenar el espacio. Y también se ha constatado la influencia de multitud de variables o factores que actúan conjuntamente y lo explican. Se puede afirmar que la evolución de la ocupación del espacio en la bahía ha estado históricamente condicionada por el puerto y la actividad económica que lo rodea, ocupando un lugar especial en la historia de los inicios de la globalización, situándose a la cabeza de los puertos de España. Hasta tal punto está protegida militarmente su desembocadura, que todos los montes circundantes están nivelados para organizar mejor la defensa.

La construcción de barcos para la corona, así como la plantación de manzanos para la producción de sidra, que se transportaba como bebida para los marineros, constituyeron la base de la explotación del medio ambiente local. Errenteria se convirtió en un importante centro económico, dedicado al transporte de mercancías por mar. En el siglo XV, la pesca de altura, la caza de ballenas y la pesca del bacalao consolidaron esta vocación portuaria y marítima.

La morfología urbana también se ha visto condicionada por esta maritimidad, con una tendencia a recuperar terrenos del mar siempre que era posible. San Pedro y San Juan tienen una sola calle que

se aferra a los escarpes de la montaña. Más al interior, Errenteria era una ciudad amurallada con sectores mixtos (artesanales, comerciales, agrícolas o mixtos), mientras que Lezo y Oiartzun era poblaciones más dispersas, con caseríos, huertas, campos cerrados y bosques. Más tarde, la creación de Antxo, en terrenos insalubres ganados a la ría, obligó a realizar cambios, buscando una mejora.

Entramos en la normativa, que impuso la construcción de torres o bloques multifamiliares en altura, a través del planeamiento oficial, que recogía los postulados de arquitectos y urbanistas, a través de las sucesivas leyes de Régimen del suelo y Ordenación Urbana. Sin embargo, esto ha dado lugar a actuaciones con una gran falta de integración estructural y una mínima valorización del patrimonio territorial y arquitectónico heredado. Lo cual conduce a la formación de zonas socialmente segregadas, que los responsables de la toma de decisiones intentan hoy día corregir.

La infraestructura de la red también está condicionada por la importancia del puerto, desde la construcción de las carreteras, pasando por el Camino Real y la posterior Carretera Nacional 1, así como también los ferrocarriles. El hecho de estar situado en la frontera con Francia también juega un papel decisivo en el desarrollo del puerto. Sin embargo, la configuración geográfica, especialmente la estrechez de la bahía, obstaculizó rápidamente este crecimiento, limitando considerablemente las posibilidades de expansión de un puerto que se enfrenta a problemas de saturación (Su espada de Damocles).

Los mapas muestran cómo, a lo largo del tiempo, la bahía se ha ido adecuando a las funciones portuarias, desde los pequeños muelles de madera que se destruían continuamente hasta la colmatación de toda la bahía hacia 1950. Pero también hacia 1805, el rey Carlos IV decretó la reorganización administrativa del puerto, bajo la dirección de un capitán de marina y creó una jurisdicción marítima local: Pasaia.

Se establece un vínculo entre las imágenes observadas por los espectadores y los efectos -económicos, sociales, culturales- que provocan en el paisaje y en el territorio. Además de describir un sentimiento, la pasión y el corazón de los lugareños en su trabajo y vida cotidiana, se analiza el conflicto ante las injusticias y alteraciones del paisaje, recopiladas en informes técnicos que ponen de manifiesto los errores cometidos.

En el capítulo III vemos cómo el puerto se especializa y desarrolla en relación con la ciudad. Además, existe un conflicto constante de uso del suelo, debido principalmente al gran desarrollo urbanístico, pero también a los desplazamientos de población en busca de trabajo. La creación de varios barrios y la falta de instrumentos normativos para controlarlos. Fase correspondiente a la industrialización y a la importancia de las políticas de inversión estatal, principalmente en el desarrollo del puerto, que amplió sus muelles, creó los edificios emblemáticos, el proceso de endu-recimiento de la costa y los equipos móviles como grúas, dragas o las posteriores rampas Ro-Ro.

También se habla de la vivienda, de la población y de las actividades económicas como efectos de atracción que han caracterizado a la bahía. Con el consiguiente cambio de modelo debido a los cambios globales, la crisis del petróleo y las medidas tomadas principalmente a nivel del Arco Atlántico en el sector marítimo, las grandes empresas como PYSBE no han sido capaces de afrontar y adaptarse a los cambios, generando así un periodo de deterioro generalizado hasta la actualidad.

Así que surge una pregunta. ¿Por qué persiste el estado de ruina en torno al puerto de Pasaia? ¿Por qué no se ha encontrado la manera de regenerar su actividad? ¿Por qué las diferentes administraciones no se ponen de acuerdo en la regeneración de la Bahía de Pasaia? ¿Cómo afecta esto al resto de la bahía? ¿No hay convivencia entre el puerto y la ciudad?

Diversos historiadores han señalado el constante conflicto por la recuperación de la bahía, así como la situación de abandono de la navegación, del comercio y de la construcción naval en tiempos de crisis; las industrias se quedaron atrasadas, basadas en técnicas y modelos de construcción obsoletos, una industria siderúrgica tradicional que iba perdiendo competitividad y una navegación a vela. En consecuencia, la Bahía de Pasaia experimentó un desarrollo relativamente lento y concentrado, principalmente hacia finales del siglo XIX y a lo largo del siglo XX. Además, el crecimiento del tráfico no ha sido regular debido a que la estructura portuaria ha cambiado a menudo su razón social, disputada entre el Estado, la Diputación Foral de Gipuzkoa y los municipios limítrofes al puerto. Pero el mar continúa definiendo la identidad de este territorio.

Los conflictos son antiguos, como se puede ver desde el principio con el Fuero de San Sebastián de 1180 por una parte y el Fuero de Fuenterrabía de 1203 por el otro; también hubo litigios y disputas entre las diferentes poblaciones ribereñas para hacerse con estos territorios. Conflictos entre los propios concejos y los miembros de las cofradías por la limpieza de la bahía o de los diferentes canales y arroyos que desembocaban en ella cuando los sedimentos de la bahía no permitían que Oiartzun y Errenteria tuvieran salida al mar y, por otro lado, la política de dejadez de San Sebastián de desentenderse de la limpieza. De ahí la importancia del informe de Villalobos sobre el puerto de Pasaia en 1617, como un primer estudio de ordenación y evaluación ambiental del puerto y su gobierno. El florecimiento de la actividad comercial entre los distintos puertos de la costa atlántica europea y el mediterráneo o como iniciadores de nuevas rutas. La preocupación por la defensa del puerto es permanente, ya que Pasaia era uno de los puntos estratégicos del sistema portuario de la Corona. Se puede observar cómo el puerto se va haciendo más complejo a través de diferentes políticas administrativas de promoción (Sociedades privadas francesas, Diputación Foral de Gipuzkoa); es en este momento cuando se produce la división de funciones entre Pasaia y San Sebastián: la bahía industrial de Pasaia, con actividades pesadas, y la bahía de vacaciones para la Corte y la alta burguesía del Estado liberal

español (1880). Alrededor de 1890, periodo de crisis en general, tanto del puerto como de su gestión, así como de diversos litigios y pleitos con la Diputación Provincial y los particulares.

Con el esfuerzo de industrialización, se está produciendo una considerable transformación del paisaje portuario. Es cada vez más dependiente de factores exógenos; el puerto de Pasaia adolece de dos defectos que frenan su desarrollo: una capacidad interna limitada para los buques de pequeño y mediano tamaño y una visible saturación de sus infraestructuras. Pasaia carece de espacio y los activos que hicieron su fortuna (un puerto protegido, con pueblos aledaños que proporcionaban abundante mano de obra para trabajar en la transformación del pescado, cerca de las infraestructuras viarias y ferroviarias) son hoy la fuente de sus males (imposibilidad casi total de su ampliación).

En esta etapa coexisten las pautas de comportamiento tradicionales y las nuevas, una coincidencia que se produce a ritmos diferentes en los distintos municipios, donde se observa, por un lado, el aumento de la industria, la mejora provocada en los municipios en cuanto a desarrollo urbanístico y mejora del nivel de vida, las ventajas de una tupida red de comunicaciones (carretera, ferrocarril y puertos). A pesar del crecimiento del tráfico y de los beneficios, las inversiones necesarias para el mantenimiento de la infraestructura, por parte de la Sociedad General o de la Autoridad Portuaria, no son suficientes. Las instalaciones portuarias se recienten por su carácter arcaico y su estado de conservación lamentable.

En la mayoría de los capítulos se ha mostrado qué elementos del paisaje constituyen valores patrimoniales y cómo pueden verse afectados por el desarrollo de determinadas infraestructuras (portuarias) y procesos sociales históricos. Sin embargo, es importante preservarlos, crear un relato que pueda ser un instrumento de valorización del paisaje y que tenga en cuenta la importancia de los diferentes sectores creativos así como de todos los actores que intervienen en él.

Se mostró cómo la Bahía de Pasaia se ha adaptado a las oportunidades de cada momento desde sus inicios por medio de los factores que han determinado las estrategias de ordenación de su territorio, y ahora es necesaria otra adecuación.

Por su parte, los teóricos del paisaje en Geografía utilizan enfoques fenomenológicos del espacio para explicar el espacio vivido, la comprensión y las relaciones humanas con los lugares. Teniendo en cuenta el patrimonio paisajístico, los cambios en los patrones de producción, pero también los conflictos que se generan. Algunos aspectos de la iconografía son compartidos por la población, por lo que constituyen un imaginario colectivo o iconos que interesa especialmente por su impacto en el comportamiento y la organización del territorio. Por otro lado, también destacan aspectos climatológicos, el tejido social que los rodea o el estilo de vida de sus habitantes, todas ellas propuestas para consolidar la identidad de los lugares.

En el capítulo IV, se describe un espacio conformado por diferentes actores y fuerzas sociales con intereses contrapuestos. Estos actores, y la intensidad con la que interviene cada uno de ellos, varían en el tiempo y en el espacio según los modos de producción dominantes. Se realizó una caracterización de estos agentes y se cuantifica mediante la matriz de conflictos, observando una falta de interacción o diálogo, entre el puerto y los actores más pequeños, a escala local, pero a la vez tan cercanos, como los ciudadanos, la comunidad científica, la cofradía de pescadores, las ONG, entre otros, que reclaman una calidad de vida y un futuro.

Por otro lado, los artículos periodísticos muestran que los ayuntamientos de la bahía ni siquiera tienen la oportunidad de expresar su opinión sobre este desarrollo. Una vez más, surge el conflicto entre quienes buscan incrementar los valores de cambio del espacio urbano, como los propietarios y promotores de la construcción, y los que defienden sus valores de uso, los ciudadanos.

También se demostró que, a pesar del actual cambio político hacia la vuelta al pluralismo partidista, los partidos no influyen en la inversión en el área de la Bahía. Sin embargo, en el conflicto sí; por lo tanto, es una cuestión de gobernanza y se puede comentar cómo pueden influir otros acontecimientos externos (crisis económica, burbuja inmobiliaria, legislación, elecciones, etc.), lo que ayuda a explicar la cuestión, y su estudio requiere otros métodos de análisis en ciencias humanas (Foulquier, 2016).

La cuestión del puerto exterior es interesante en este sentido. Pues la polémica que genera este proyecto ilustra perfectamente el problema de una gobernanza local bloqueada en un statu quo contraproducente. Si la idea de trasladar el puerto fuera de la bahía puede ser recibida como una buena noticia por los habitantes de la ciudad, el hecho de que la Autoridad Portuaria no esté a cargo del proyecto no es un problema. El hecho de que la Autoridad Portuaria no quiera ceder en ningún caso los terrenos ocupados en el corazón de la ciudad al municipio, crea una situación de bloqueo. Esto nos recuerda que la cuestión de los terrenos portuarios sigue siendo eminentemente estratégica, y que la patrimonialización de los terrenos industriales portuarios es una cuestión jurídica.

El emplazamiento y la ubicación siempre han sido claves para el desarrollo de los puertos, especialmente en un clima competitivo. El traslado del puerto es un viejo proyecto que se remonta a los años treinta. Sigue siendo una opción en las directrices de planificación territorial, así como en las conversaciones que se ha mantenido con los gestores portuarios.

Hasta la década de 2010, la creación de un puerto exterior y el mantenimiento de un puerto interior era una perspectiva probable, ya que estaba incluida en las Directrices de Ordenación del Territorio. El PTP de Donostialdea de 2015 pone fin a este proyecto, aunque sigue existiendo el problema de un puerto atrapado en una bahía demasiado estrecha.

Dado que hay que tener en cuenta esta realidad socioeconómica, tal y como se destaca en el “Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia”, nuestro análisis no altera esta perspectiva. Sin embargo, pretende contribuir a aportar argumentos suficientes para que sea tenido en cuenta en un cambio que ayude a resolver el conflicto.

La Autoridad Portuaria de Pasaia debe tener en cuenta la importancia del desarrollo de la terminal que propone, no sólo para los agentes económicos del puerto, sino también para los ciudadanos de los distintos municipios del entorno. Es importante subrayar la importancia del diálogo entre todos, apostando por un puerto interior, especializado en funciones postindustriales, relacionadas con la cultura y el ocio, salas de exposiciones, estudios para profesionales, espacios para actividades deportivas marítimas y terrestres. Se proporcionan herramientas para generar consensos y acuerdos en la relación puerto-ciudad. Eliminar, en la medida de lo posible, las barreras entre las zonas residenciales y el frente marítimo. La apuesta por la reurbanización del frente marítimo tiene un impacto directo en el futuro de los municipios y de quienes viven en ellos. Es importante tener en cuenta las necesidades de las operaciones de estiba y los nuevos tráfico, pero también es importante pedir que se tengan en cuenta los criterios de compatibilidad de las actividades portuarias. Hay que evaluar y tener en cuenta las situaciones de diferentes tipos de contaminación, los efectos sobre el territorio y el paisaje, o el tráfico generado por este nuevo desarrollo.

Como ocurrió con el carbón, que desapareció de sus muelles, por el cierre de Iberdrola y la destrucción de su chimenea. Pero también se debe a los cambios de inflexión social, a la necesidad de los diferentes grupos de oposición que existen y que luchan por el fin de los combustibles fósiles y, con la reciente crisis del precio de la electricidad, se buscan otras vías (eólica, hidrógeno, mareomotriz), con la ayuda de las nuevas tecnologías. Son criterios que trascienden al recinto portuario, que se tienen en cuenta en la nueva normativa del Arco Atlántico y que son producto del impulso de una economía azul que busca un modelo a largo plazo. Todos debemos intentar alcanzar este objetivo.

Por otro lado, es fundamental recibir financiación externa, ya que la tarea es ingente. Los ayuntamientos no pueden abordar una reforma integral con sus propios recursos. Por tanto, es necesario utilizar otros fondos y abordarlo durante un largo periodo.

La planificación adquiere importancia porque introduce criterios de racionalidad; se impone como una necesidad para evitar los inconvenientes de la urbanización espontánea y para asegurar la continuidad en la acumulación de beneficios. Los planes urbanísticos configuran las operaciones de producción de espacio, como se ha desarrollado a lo largo de estos capítulos: apropiación del suelo, urbanización, construcción, creación de infraestructuras, establecimiento del orden espacial de los usos del suelo y del orden temporal en la construcción del puerto y de la ciudad.

En este periodo de crisis, agravado por la pandemia, se ha demostrado a través de la literatura y los datos estadísticos que formamos parte de un estado de bienestar. Debemos contribuir a la cohesión territorial y social corrigiendo las diferencias o desequilibrios espaciales:

- Generar una mejor relación interdepartamental y un trabajo de colaboración entre las distintas administraciones.
- Mejorar la capacidad de los sistemas naturales para gestionar los riesgos ante eventos extremos.
- Beneficiar a la población con mejores condiciones ambientales, calidad de vida y valores paisajísticos.

Estas directrices se enmarcan en las prioridades de la Agenda 2030 de la Comunidad Autónoma, que incluye la mejora del parque de viviendas y de los espacios urbanos, así como medidas de carácter social. Su objetivo es revertir las condiciones de vulnerabilidad, reducir la segregación urbana y mejorar la cohesión social, especialmente en la zona de la bahía.

El análisis de la maritimidad permite una visión holística del funcionamiento de las comunidades urbano-portuarias a través de la historia y el contexto natural, en un enfoque dinámico en el que se plantea una trayectoria en el tiempo. En este trabajo, en concreto, se ha estudiado la Bahía de Pasaia mediante indicadores cualitativos, lo que nos ha permitido describir su evolución, conocer las fuerzas motrices y los obstáculos al cambio. Por otra parte, aspectos cuantitativos como el perímetro portuario y urbano, la población, el hábitat y el tráfico general permiten establecer el grado de maritimidad de un puerto de tamaño medio en relación con una tipología global.

Se ha analizado el espacio concreto de forma abstracta mediante fórmulas estadísticas, mostrando la segregación por zonas, el valor inmobiliario, midiendo la intensidad del conflicto o mostrando las relaciones mediante un diagrama del sistema de funciones de la bahía. Como resultado, se observa una polarización social dentro de las ciudades por barrios, en la que principalmente el Este de Donostia muestra procesos de gentrificación y su área de influencia, de menor calidad, está cada vez más deprimida. El resultado de todo esto es un fuerte contraste social entre un barrio y otro en las zonas centrales. La comparación de la cartografía de los valores inmobiliarios con la cartografía de la delincuencia nos permite comprender la importancia jerárquica del territorio, como se ha podido mostrar en el Esquema del sistema de funciones.

En el análisis a otro nivel, de manera visual teniendo en cuenta el estudio perceptual y de las pautas de visibilidad de la calidad y fragilidad del paisaje, se destaca la importancia de conservar, por un lado, los altozanos y colinas suaves, así como el cresterío de Ulía, Jaizkibel y Peñas de Aia y, por otro lado, las depresiones de las regatas que constituyen el entorno abrupto de la Bahía de Pasaia, especialmente en la parte sur, ya que es la zona donde hay más observadores.

Esto es coherente con el mapa que presenta semejanzas elaborado por el “Catálogo de paisajes y determinaciones del paisaje” del área funcional de Donostia/San Sebastián (Donosialdea-Bajo Bidasoa, 2016), y justificar el crecimiento urbanístico, en zonas ya edificadas, siempre de carácter progresivo y que no destruya valores paisajísticos reconocibles o valorados, en las directrices de ordenación del territorio o en los planes municipales parciales o totales.

El concepto de paisaje se refiere generalmente a una extensión visible, a una visión del mundo material y a una experiencia sensible del mismo. Es a la vez ordinario y extraordinario. El concepto de paisaje no es reducible, sino que abarca únicamente la comprensión del medio ambiente o la comprensión de la ciencia de la vida y de la tierra en particular. No es reducible al espacio geográfico o fenomenológico, al territorio, al patrimonio, al ecosistema o al jardín, sino que necesariamente lo integra. Reducido a una acción sectorial, suele perder su valor global y general de visión utópica, a no ser que se confunda con ella (el desarrollo sostenible).

Noción polisémica, utilizada casi universalmente, y controvertida por naturaleza, el paisaje permite sin embargo intentar comprender la crisis del medio ambiente humano e intervenir en él. De hecho, el paisaje se ha convertido en un tema de debate social y político.

A través de la literatura, se observa cómo se ha desarrollado la ciudad junto con el puerto, marcando fases de maritimidad, y cómo éstas tienen características similares a los modelos de otros países; por lo tanto, se puede sacar algunas conclusiones:

Desde sus inicios, se fueron construyendo los diferentes pueblos y posteriormente los municipios, hasta que nos encontramos en las últimas décadas con una crisis no sólo de la economía y de los modelos productivos, sino que se están cuestionando muchas características de las políticas observadas en las sociedades tradicionales. Los modelos de gestión y planificación también han cambiado y se ha producido una crítica simultánea al cuestionamiento de las propias formas de diseñar, habitar, vivir y convivir con el organismo urbano y con nuestro entorno natural, paisajístico y territorial en general.

Se trata de buscar un modelo que explique la ciudad a partir de la identidad y la memoria, la recualificación del espacio público y la calidad del paisaje urbano, la dotación de servicios y equipamientos para desarrollar una vida activa, participativa y creativa en los barrios, así como el aprovechamiento de los recursos físicos y energéticos presentes en la ciudad a través del reciclaje. Se pide una visión que incluya el patrimonio físico e inmaterial, así como su paisaje y su entorno natural. La demanda de rehabilitación de lo existente ha aumentado, ahora más que nunca, con la revalorización de la cultura urbana, la calidad de vida, la cultura del mantenimiento y la reutilización responsable de los recursos.

El cese de los procesos económicos expansivos, las crisis demográficas y sociales y la alteración del medio ambiente nos llevan a replantear los modelos de crecimiento basados en criterios puramente cuantitativos, para afirmarlos en estimaciones cualitativas que tengan en cuenta los valores únicos e insustituibles de nuestros recursos culturales y naturales, una mirada al mar, pero al mismo tiempo como puerto cosmopolita de intereses, personas y servicios. El patrimonio cultural como elemento cultural que refuerza los valores del paisaje, la identidad y la calidad de vida.

Espacios que van evolucionando en el paisaje, pasando por una primera industrialización, nunca vamos a recuperar la naturaleza, pero queda en el recuerdo o en el imaginario colectivo. El patrimonio territorial debe establecer vínculos con los monumentos, los parques y jardines, los museos, los lugares históricos que forman parte del sistema patrimonial, pero también con los espacios de transición, con el tejido urbano y la periferia de las ciudades, así como con los bosques y las praderas, parques suburbanos, ferias y recintos feriales, parques temáticos, e incluso infraestructuras como carreteras, hoteles, estaciones de ferrocarril, aeropuertos o el puerto, pero también con los espacios intersticiales porque es desde allí desde donde se puede observar el paisaje de nuestros municipios.

Pudimos observar la dinámica territorial de evolución y cambio de uso, la importancia de los conflictos en la ordenación de la bahía y su paisaje. Proponemos una mirada más orientada al ocio, la cultura y el paisaje como posible solución, teniendo en cuenta los museos, las bibliotecas o los espacios públicos y naturales que dan sentido y mantienen nuestra identidad además de dar valor al sistema, mejorándolo. Se ha planteado los retos actuales para una gestión sostenible del territorio. Principalmente cuando la COVID-19 marcó un punto de inflexión y puso de manifiesto la necesidad de:

- Responder a los retos y oportunidades de las transiciones: ecológica, digital, sociodemográfica.
- Reforzar y mejorar la economía de lo fundamental (salud, educación, sistema alimentario).

Nos planteamos la siguiente pregunta: ¿deberían todos los puertos terminar con un puerto exterior? Encontramos la siguiente afirmación, depende de las oportunidades del lugar. Hoy en día, no hay razón para salir al exterior porque tiene unos costes brutales y medioambientales, es muy conflictivo y complicado hacer un puerto exterior. Está muy bien en un contexto de desarrollismo, pero no estamos en esa dinámica, sería una polarización del territorio bajo la órbita e influencia de Bilbao.

Las posibilidades pueden ser diferentes. Debemos tener una visión integrada en su conjunto, en el marco de la planificación regional. Puede haber o no un cierto consenso.

Por el momento, existe una dificultad para coordinar los intereses. Es un espacio de conflicto.

Ahora que nos encontramos en una situación de crisis económica y de estancamiento y envejecimiento de la población. No es necesario crear suelo urbano. Buscamos una reconversión hacia formas de naturalización urbana y suelo verde, debido a la necesidad de renaturalizar las ciudades como objetivo para lograr la sostenibilidad global.

Pongamos la mirada en la Ordenación del Territorio, en la viabilidad económica, sentimental, identitaria, para los que viven allí.

Un acuerdo entre los diferentes actores. El cambio social que se ha producido es fundamentalmente el de la heterogeneidad y la diversidad de la población. En un momento en que el mapa electoral parece fragmentarse en pequeños partidos, las sociedades modernas son cada vez más diversas. Esto parece conducir a la fragmentación y desestructuración de la sociedad. Las desigualdades en la lógica económica aumentan y surgen comportamientos indeseables, como el predominio de la individualidad sobre la comunidad y el predominio del valor privado sobre el valor público, que tienen una lógica interna fundamental. La individualidad tiende al valor privado; la colectividad y la comunidad tienden al valor público. El problema es que la gobernanza del país no es capaz de gestionar esta situación sin que ello desemboque en conflictos y enfrentamientos. Y esto es un problema de gobernanza, no de modelo social. Hay que ver cómo la gobernanza puede salvar esta gestión de lo complejo. Tenemos que ser capaces de entender que las mayorías abrumadoras que resuelven fácilmente los problemas ya no existen. Buscamos una sociedad del ocio, del tiempo libre, no una dinámica de productividad. Debemos entender el juego.

En definitiva, lo que se pretende destacar es: el reto que tenemos por delante es generar la suficiente actividad económica y cultural en una zona portuaria para pasar de la regeneración urbana a la plena reactivación de una de las zonas más degradadas del País Vasco, con el apoyo de todos los actores implicados. Es necesaria una colaboración más activa entre los sectores público y privado, con una mentalidad de futuro.

Algunas recomendaciones:

- En cuanto a la superficie de agua: en los últimos años se ha avanzado mucho en la recuperación del agua, se han eliminado los vertidos de La Herrera y el propio río Oiartzun está en mejores condiciones ambientales, pero todavía hay que canalizar los vertidos de Pasai Donibane.
- Mejorar y organizar la zona portuaria. Compatibilizar las diferentes actividades sin querer hacer un puerto exterior.
- Debido al gran potencial alimentario que existe, posicionarse como centro alimentario pesquero en Herrera, un proyecto que ya existía.
- En la zona de Herrera, que sirve de enlace entre Tolosaldea e Irún, es necesario proponer un centro de actividad universitaria como nuevo espacio central o estrategias que permitan potenciar esta interconexión de transportes, proponiendo centros tecnológicos o parques

empresariales de última generación. También es necesario recuperar las motoras que conectan San Pedro con Donibane, que es una atracción turística por excelencia.

Conclusiones sobre la gobernanza: La crisis de gobernanza se manifiesta en el conflicto y se formaliza en la toma de decisiones locales y en la tendencia general de las decisiones sociales.

Como se ha demostrado en los capítulos anteriores, el puerto corresponde a un modelo de gestión llamado *Land Lord Port*. Por otro lado, existe una trayectoria portuaria global hacia un proceso de transición ecológica.

Nuestra propuesta sugiere que es el momento de que el puerto de Pasaia ponga en marcha una transición funcional, que se traduce en la elección de nuevas funciones portuarias que distribuyan tráfico de pequeño tamaño adaptados al contexto económico de Pasaia (lo que salió de las entrevistas como “Especialización - Tráfico a la carta”). Es hora de buscar una valorización del dominio portuario mediante la transformación de los edificios patrimoniales en edificios culturales y actividades terciarias.

Como se ha señalado a lo largo de estos capítulos, el puerto está condenado a ser un puerto pequeño. Podría aprovechar su dominio portuario a través de su actividad terciaria. Esto le permitirá, por un lado, aumentar sus actividades, mantener las suyas propias y especializarse en las mercancías (tráfico de automóviles) y, por otro, aumentar sus fuentes económicas a través de las actividades culturales.

Es fundamental pensar en una nueva infraestructura actual y reducir los problemas medioambientales. Tener grandes proyectos en la Bahía de Pasaia es un anacronismo.

El puerto puede morir o no, en su trayectoria histórica tiene todos los indicios para sobrevivir. Pero existe la opción de dejar una actividad portuaria que no es útil y optar por otro tipo de trayectoria. Seguir por el camino actual parece una batalla perdida frente a la competencia de otros puertos.

Actualmente hay dos modelos. Por un lado, el modelo de la contenerización y, por otro, el modelo especializado de puertos con economía local y mercancías específicas; hay que construir nuevos modelos.

Pensar en el desarrollo de la bahía mediante el aumento de la capacidad de sus infraestructuras no es una política válida en consonancia con la trayectoria del puerto.

La mejor solución no está en la actividad portuaria, sino en su recurso potencial con un dominio que es el suelo. Por lo tanto, es necesario tener en cuenta como recurso la actividad inmobiliaria en la costa y su valor patrimonial y paisajístico.

Proponemos que continúe con sus actividades tradicionales, de forma limpia y ecológica, ampliando su hinterland hacia el Atlántico Norte o el Báltico, pero por otro lado, alquilando sus propios espacios en desuso para crear una transición funcional de sus actividades.

Un modelo que se puede observar en otros puertos, como la realización de la “Renaturalización por transición funcional” o innumerables ejemplos en embalses o en yacimientos mineros a cielo abierto donde se reconstruye la naturaleza.

Por otro lado, en caso de que la gobernanza del puerto se transfiera a la Comunidad Autónoma, se puede optar por crear un puerto deportivo, pero en nuestra opinión el riesgo es el siguiente: un proyecto de transformación turístico o un puerto deportivo es un modelo muy antiguo de desarrollo local, que no se corresponde con la transición ecológica actual. Por eso optamos por un cambio funcional moderno, pasando de un puerto comercial a un puerto patrimonial, paisajístico y cultural.

Sugerencias de la investigación:

- Evitar el cortoplacismo electoral, proponer un modelo con fundamento histórico o reutilizar las ideas de proyectos que actualmente están en una estantería de la biblioteca o en un cajón, evitando gastos innecesarios.
- Alinear estas competencias (planificación, cultura, turismo, etc.) en una estrategia de desarrollo económico local que garantice la riqueza y haga más competitivos nuestros territorios; aquí es donde Oarsoaldea tiene un importante papel que desempeñar como agente de desarrollo local.
- Crear espacios de encuentro y fomentar el espíritu empresarial. Los centros cívicos, como equipamientos de proximidad, pueden ser espacios idóneos para acoger estas políticas y servicios.

¿Qué nos dice la crisis marítima?

Nos habla de la resiliencia. La maritimización formaliza varios paisajes: primero el infraestructural, segundo el económico y tercero el cultural. Cuando el panorama económico se derrumba, la infraestructura deja de tener legitimidad. Se trata entonces de gestionar este patrimonio. Forma parte de las representaciones, de la cultura local. Se cuestiona entonces la capacidad de un territorio para generar una forma de resiliencia: la invención de un nuevo equilibrio, el inicio de un nuevo ciclo, donde el puerto ya no es un vector de flujos de mercancías sino de bienes culturales, en el marco de una terciarización de la economía local, fuente de diversidad y de oportunidades. Nos referimos al concepto de “panarquía” (Gunderson y Holling, 2002) y a las etapas del ciclo adaptativo.

Hablamos de democracia territorial. ¿Cómo tomar decisiones? El problema de inventar esta resiliencia es encontrar a los actores legitimados para tomar la decisión, para elaborar estrategias de

reconversión o de regeneración portuaria. Esta pregunta evoca la noción de comunidad portuaria: ¿cuáles son los ámbitos de consulta, los ámbitos de concertación, los ámbitos de decisión en un territorio portuario? ¿Cómo se organiza la “democracia portuaria”? Desde la reforma portuaria del Land Lord Port, sabemos que existen al menos tres comunidades portuarias, consideradas como un conjunto de cooperación o concertación en forma de asociaciones o instituciones (Foulquier y Lamberts, 2014): a) la comunidad instituida por los consejos de administración de las Autoridades Portuarias o los consejos vinculados a las autoridades locales; b) la comunidad constituida por los clústeres, y las agrupaciones empresariales; c) la comunidad territorial, que puede existir en forma de asociaciones de vecinos o colectivos de ciudadanos. Es la circulación de las interacciones entre estas tres esferas lo que condiciona la naturaleza (virtuosa o viciosa) de la democracia portuaria.

Esta legitimación puede generar conflictos o controversias.

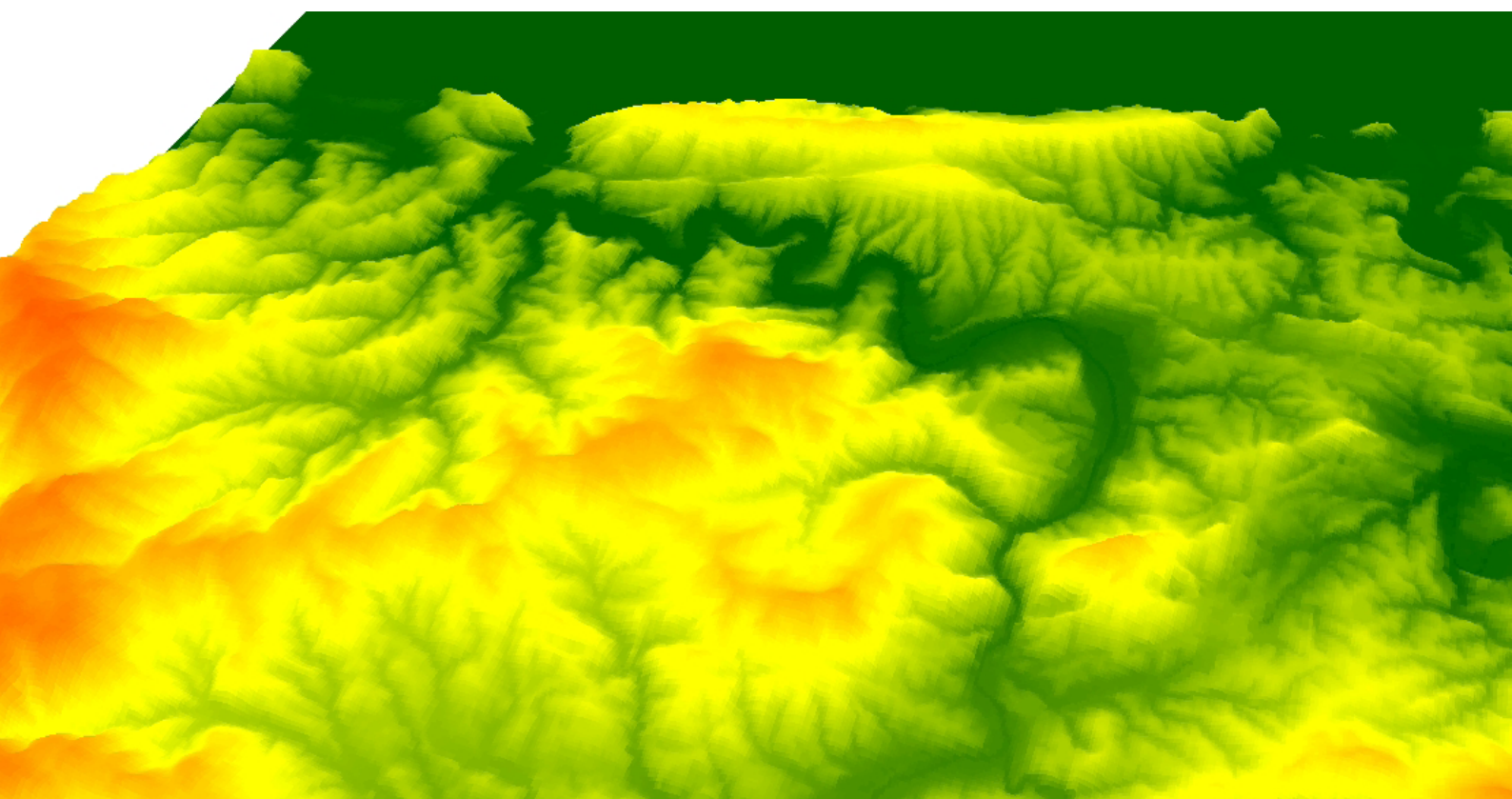
El examen de los episodios conflictivos es fundamental, ya que permite caracterizar la gobernanza territorial de la Bahía de Pasaia y establecer vínculos entre los distintos actores y a diferentes escalas (local, regional, nacional).

Se puede observar cómo la ciudadanía no está en la esfera de la toma de decisiones, que es el resultado de la mayor interacción entre los órganos de poder.

Lo cierto es que cada puerto tiene su propia conflictividad, que revela la personalidad, la identidad de este espacio. Cuya identidad se construye a lo largo de una trayectoria que se manifiesta en el paisaje... El recurso central es el paisaje y el valor patrimonial.



**IX. CONCLUSIONS GÉNÉRALES:
PAYSAGE, PORT, VILLE, VARIABLES
COMPLÉMENTAIRES POUR UN PROJET
GLOBAL DE RÉGÉNÉRATION DE LA
BAIE DE PASAIA.**



Les conclusions de ce travail, ses apports et ses limites sont exposés ci-dessous. A cette fin, le contenu de cette section est structuré selon les rubriques suivantes qui permettront de comprendre la réalisation de la thèse.

Le postulat de départ de ce travail est que les relations entre les acteurs, à travers l'histoire, dictent l'organisation, la structuration et au final la trajectoire d'un territoire. Ces relations peuvent être conflictuelles. Dans le cas de Pasaia, ces conflits, ou controverses, liés à l'occupation et aux usages du sol, ont entraîné une détérioration de l'environnement et du paysage en particulier. Cette situation difficile ne peut être résolue que par un renouvellement des modalités de gouvernance et probablement la construction d'un consensus, autour de l'identité maritime des lieux. Cette maritimité, comprise comme l'ensemble des relations entre le port et sa ville, s'établit selon plusieurs phases au cours desquelles se produisent des dynamiques sociales et économiques qui accompagnent les changements successifs du modèle productif et les idéologies dominantes du pouvoir. Ces dynamiques s'inscrivent dans la production d'un imaginaire visuel, au cœur duquel le paysage joue un rôle central.

Pour démontrer cette hypothèse, les objectifs du travail ont été orientés vers l'étude du paysage culturel de la baie, entendue comme une ressource certes, mais aussi comme un outil capable de nous renseigner sur la trajectoire de gouvernance du territoire, en particulier sur le plan de la régénération urbaine. L'approche par le paysage mobilise une multitude de sources iconographiques et cartographiques, mais aussi le recours à une abondante bibliographie.

L'intérêt de construire une trajectoire sur le temps long nous permet de comprendre les raisons de la situation actuelle de la baie. Le recours à l'iconographie et au concept de paysage autorise la reproductibilité. Le cas de Pasaia peut ainsi être envisagé au regard d'autres ports de l'Arc Atlantique qui font face à la même problématique de régénération des petits ports dans un monde globalisé.

Les principaux aspects traités pour tenter de démontrer l'hypothèse avancée sont exposés ci-dessous.

Le paysage, le port, la ville, les valeurs culturelles et patrimoniales, comme vecteur de liens, de consensus et de dépassement du conflit inhérent, compte tenu des difficultés de gouvernance du territoire, ont été au cœur de notre démarche.

Sur le plan théorique, le paysage a été considéré en fonction de ses dimensions économiques et productives fondamentales au sein du territoire. Au fil du temps, un paysage culturel singulier s'est construit, écho de différentes stratégies successives de gestion territoriale. L'étude de cas, formulée à partir du deuxième chapitre, fournit des éléments de comparaison avec d'autres exemples au niveau de l'Arc Atlantique. À partir du chapitre quatre, l'accent est mis sur la situation actuelle.

L'impact des changements sociaux les plus récents, dérivés de la transformation contemporaine du système productif, avec notamment la diffusion des nouvelles technologies et l'internationalisation du capital, ajoute de la complexité à un espace construits autour des quartiers très hétérogènes qui composent les municipalités de la Baie de Pasaia. La ville, autrefois définie comme un lieu sacré et un lieu de représentations symboliques, est aujourd'hui configurée, avant tout, par des logiques de marchandisation, un espace de services et de consommation. Il n'en demeure pas moins qu'elle s'inscrit désormais dans des problématiques de transition écologiques, dans lesquelles la question de l'environnement, et plus largement du cadre de vie, compose un puissant facteur de controverse en termes d'aménagement. Pour Pasaia, cet environnement constitue une ressource, et l'a toujours constitué en quelque sorte.

La ville, et son port, bénéficie d'un relief abrupt qui permet le refuge, l'abri pour les navires. Cette géomorphologie est à la base de l'iconographie. Le paysage, les reliefs qui le structure, peuvent donc être considérés comme particulièrement significatif, avec une forte charge symbolique. Ces paysages typiques sont également à mettre en relation avec la trajectoire sociale des lieux, comme en témoigne l'implantation des logements ouvriers à Trintxerpe ou à Errenteria.

Dans cette production paysagère, le climat joue son rôle. Il est doux, océanique, tempéré. Des précipitations abondantes autorisent une végétation atlantique, largement dominé par la forêt, qui fournira du bois pour la construction de navires. Une physiographie côtière intéressante en raison de ses formes géologiques produites par l'érosion, qui donne lieu à une grande diversité de formes: de falaises impressionnantes, des vallées suspendues, des grottes et des cascades qui tombent dans la mer. Dans l'espace retro-littoral, le granit domine, comme à Peñas de Aia. La vallée de la rivière Oiartzun structure un paysage peuplé de moulins, de tours, de forges, de mines (Arditurri). Autant d'empreintes qui rappellent le processus d'accaparement des ressources et l'impact anthropique.

Des peuplements qui évoluent au cours de l'histoire et qui laissent des traces et qui se reflètent dans les étapes du maritimisme que nous avons mentionnées, en raison de l'occupation du fond des vallées, jusqu'alors sous-utilisées, et d'un certain déplacement de la population vers les zones côtières; plus tard, les échanges produits par les mouvements migratoires apportent avec eux des changements socio-techniques.

Les activités de transport, viaires et ferroviaires, engagent la connexion de ces noyaux des communications, longtemps restés isolés les uns des autres du moins pour les fondations les plus anciennes. L'attractivité portuaire joue bien entendu un rôle prépondérant dans cette réticularité nouvelle.

Le transfert des douanes vers la côte se traduira historiquement par une augmentation du flux de marchandises sur ces routes, ainsi que par un changement important dans l'économie du Gi-

puzkoa. La valeur du site prend tout son sens dans un contexte historique. Les modes d'utilisation de l'environnement changent en même temps que la société et les modes de production ; mais l'appel de la mer et la prééminence du port ont toujours existé et se sont adaptés aux opportunités de chaque période. Nous pouvons dire qu'ils sont des signes d'identité du territoire et de sa culture.

L'évolution de ce paysage n'est pas sans créer des tensions entre les parties prenantes des aménagements successifs de ce territoire. Tout au long de l'histoire des municipalités de la baie, la personnalité et le caractère des différents acteurs ont donné à ces oppositions des registres différents, des controverses plus ou moins intenses.

Saint-Sébastien ne s'est pas résigné à perdre sa position majestueuse sur la baie et même sur les zones proches de son rivage. Elle voulait également continuer à exercer une juridiction spirituelle sur la région. Le temps des conflits avec les pays voisins était inévitable. Des lieux nés pour faire face à des besoins vitaux communs ; punis par la guerre avec la France, qui leur a coupé les ailes de temps à autre, et par des dissensions internes, que ce soit au niveau départemental ou provincial. Mais ils ne se sont pas abandonnés à la désolation, mais ont cherché avec ardeur une existence nouvelle, des formes de renaissance. À l'intérieur des terres, dans les forges et dans les installations maritimes; face à l'océan, en naviguant vers Terre-Neuve, la mer du Nord, Lisbonne et Séville, et de là vers l'Amérique. Il s'agissait de communautés humaines endurcies par les épreuves. Chaque droit, chaque liberté et chaque amélioration ont été gagnés par la lutte et, en général, par des souffrances communes.

Le fait portuaire prend une place centrale dans ces territoires. A Pasaia, il impose ses installations industrielles le long du front de mer, et entraîne un durcissement presque total de la baie. A travers l'analyse des plans, ce processus a été résumé en phases successives de réalisation et d'organisation des formes, au fur et à mesure de la croissance du port, avec des manières spécifiques d'ordonner l'espace. Il a également été noté que l'influence d'une multitude de variables ou de facteurs qui agissent ensemble et l'expliquent. Nous pouvons affirmer que l'évolution de l'occupation des espaces dans la baie a été historiquement conditionnée par le port et l'activité économique qui l'entoure, occupant une place particulière dans l'histoire des débuts de la mondialisation, le plaçant au premier rang des ports d'Espagne. À tel point que son embouchure est militairement protégée, que toutes les montagnes environnantes sont arasées dans le but de mieux organiser la défense.

La construction de navires pour la couronne, ainsi que la plantation de pommiers pour la production de cidre, transporté comme boisson pour les marins, constitue la base de l'exploitation de l'environnement local. Errenteria devient un centre économique important, dédié au transport de marchandises par voie maritime. Au XVe, la pêche en haute mer, la chasse à la baleine et la pêche à la morue consolide cette vocation portuaire et maritime.

La morphologie urbaine a également été conditionnée par cette maritimité, avec une tendance à récupérer les terres sur la mer chaque fois que cela était possible. San Pedro et San Juan ont une seule rue qui s'accroche aux escarpements de la montagne. Plus à l'intérieur des terres, Errenteria était une ville fortifiée avec des secteurs mixtes (artisanal, commercial, agricole ou mixte), tandis que Lezo et Oiartzun étaient plus dispersés avec des fermes, des jardins maraîchers, des champs clos et des forêts. Par la suite, la création d'Antxo, sur des terres insalubres gagnées sur l'estuaire, a rendu nécessaire des modifications en vue d'une amélioration.

Nous sommes entrés dans la réglementation, qui imposait la construction de tours multifamiliales, par la planification officielle, qui reprenait les postulats des architectes et des urbanistes, par le biais des lois successives sur le régime foncier et l'urbanisme. Cependant, cela a donné lieu à des actions présentant un grand manque d'intégration structurelle et une valorisation minimale du patrimoine territorial et architectural hérité. Cela conduit à la formation de zones de ségrégation sociale, que les décideurs tentent aujourd'hui de corriger.

Les infrastructures de réseaux sont également conditionnées par l'importance du port, depuis la construction des routes par le Camino Real et la route nationale 1 qui a suivi, ainsi que les chemins de fer. Le fait qu'il soit situé à la frontière avec la France joue également un rôle décisif dans le développement du port. La configuration géographique, notamment l'étroitesse de la baie, va cependant rapidement nuire à cette croissance, en contraignant considérablement les possibilités d'extension d'un port confronté à des problèmes de saturation.

Les cartes montrent comment, au fil du temps, la baie a été adaptée aux fonctions portuaires, depuis les petites jetées en bois qui étaient continuellement détruites jusqu'à l'engorgement de toute la baie vers 1950. Mais également vers 1805, le roi Charles IV décrète la réorganisation administrative du port, sous la direction d'un capitaine de marine et crée une juridiction maritime locale: Pasaia.

Un lien est établi entre les images observées par les spectateurs et les effets - économiques, sociaux, culturels - qu'elles provoquent dans le paysage et le territoire. En plus de décrire un sentiment, la passion et le cœur des villageois dans leur travail et leur vie quotidienne, le conflit est analysé face aux injustices et aux altérations du paysage, compilées dans des rapports techniques qui mettent en évidence les erreurs commises.

Au chapitre III, nous observons comment le port se spécialise et se développe en fonction de la ville. À cela s'ajoute le conflit constant d'utilisation des sols, principalement dû à l'important développement urbain, mais aussi au mouvement de la population venant chercher du travail. La création de divers quartiers et l'absence d'instruments réglementaires pour les contrôler. Phase correspondant à l'industrialisation et à l'importance des politiques d'investissement de l'État,

principalement dans le développement du port, qui a agrandi ses quais, créé les bâtiments emblématiques actuels, le processus de durcissement de la côte et les équipements mobiles comme les grues, les dragues ou les rampes Ro-Ro plus tard.

Nous avons également abordé le logement, la population et les activités économiques en tant qu'effets d'attraction qui ont caractérisé la baie. Avec le changement conséquent de modèle dû aux changements globaux, la crise pétrolière et les mesures principalement au niveau de l'Arc Atlantique dans le secteur maritime, les grandes entreprises comme PYSBE n'ont pas su y faire face et s'adapter aux changements, générant ainsi une période de détérioration généralisée jusqu'à aujourd'hui.

Une question se pose donc. Pourquoi l'état de ruine autour du port de Pasaia perdure-t-il? Pourquoi n'a-t-on pas trouvé le moyen de régénérer son activité? Pourquoi les différentes administrations ne s'entendent-elles pas sur la régénération de la baie de Pasaia? Comment affecte-t-elle le reste de la baie? N'y a-t-il pas de coexistence entre le port et la ville?

Divers historiens ont souligné le conflit constant autour des travaux d'assainissement de la baie, ainsi que la situation d'abandon de la navigation, du commerce et de la construction navale en temps de crise; les industries ont été laissées pour compte, basées sur des techniques et des modèles de construction obsolètes, une sidérurgie traditionnelle en perte de compétitivité et de navigation. Par conséquent, la baie de Pasaia a connu un développement relativement lent et concentré, principalement vers la fin du XIXe siècle et tout au long du XXe siècle. De plus, la croissance du trafic n'a pas été régulière en raison du fait que la structure portuaire a souvent changé de dénomination sociale, contestée entre l'État, le Conseil provincial de Gipuzkoa et les municipalités riveraines du port. Mais la mer, qui continue de définir l'identité de ce territoire.

Les conflits sont anciens, comme nous pouvons le constater dès le début avec la Charte de San Sebastián de 1180 d'une part et la Charte de Fuenterrabía de 1203 d'autre part ; il y a également eu des procès et des disputes entre les différentes villes riveraines pour prendre possession de ces territoires. Les conflits entre les conseils eux-mêmes et les membres des guildes au sujet du nettoyage de la baie ou des différents canaux et ruisseaux qui s'y déversaient lorsque les sédiments de la baie ne permettaient pas à Oiartzun et Errenteria d'avoir un débouché sur la mer et, d'autre part, la politique de négligence de Saint-Sébastien, qui repoussait le nettoyage. D'où l'importance de souligner le rapport de Villalobos sur le port de Pasaia en 1617, en tant que première étude de la planification et de l'évaluation environnementale du port et de son gouvernement. L'épanouissement de l'activité commerciale entre les différents ports de la côte atlantique européenne et de la Méditerranée ou comme initiateurs de nouvelles routes. Le souci de la défense du port est permanent, car Pasaia est l'un des points stratégiques du système portuaire de la Couronne. On

voit comment le port se complexifie à travers différentes politiques administratives de promotion (entreprises privées françaises, Conseil provincial de Gipuzkoa); c'est à cette époque que s'opère la répartition des fonctions entre Pasaia et Saint-Sébastien: la baie industrielle de Pasaia, avec les activités lourdes, et la baie de villégiature pour la Cour et la haute bourgeoisie de l'État libéral espagnol (1880). Vers 1890, période de crise en général, tant au niveau du port que de sa gestion, ainsi que de diverses dissensions et procès avec le Conseil provincial et avec des particuliers.

Avec l'effort d'industrialisation, une s'opère une transformation considérable du paysage portuaire. Il devient de plus en plus dépendant de facteurs exogènes: Le port de Pasaia souffre en effet de deux défauts qui ralentissent son développement: une capacité intérieure limitée pour les navires de petite ou moyenne taille et une saturation visible de ses infrastructures. Pasaia manque d'espace et les atouts qui ont fait sa fortune (un port protégé, avec des villes environnantes qui ont fourni une main d'œuvre abondante pour travailler dans la transformation du poisson, à proximité d'infrastructures routières et ferroviaires) sont aujourd'hui la source de ses maux (impossibilité quasi totale de son extension).

À ce stade, il y a une coexistence de modèles de comportement traditionnels et nouveaux, une coïncidence qui se produit à des rythmes différents dans les différentes municipalités, où l'on peut observer, d'une part, l'augmentation de l'industrie, l'amélioration provoquée dans les municipalités en termes de développement urbain et d'amélioration du niveau de vie, les avantages d'un réseau dense de communications (route, rail et ports). Malgré la croissance du trafic et des bénéfices, les investissements nécessaires à l'entretien des infrastructures, de la Compagnie générale ou de l'Autorité portuaire, ne sont pas suffisants. Les installations portuaires souffrent de leur caractère archaïque et de leur état de conservation lamentable.

Dans la plupart des chapitres, nous avons montré quels éléments du paysage constituent des valeurs patrimoniales et comment ils peuvent être affectés par le développement de certaines infrastructures (portuaires) et de processus sociaux historiques. Il est toutefois important de les préserver, de créer un récit qui puisse être un instrument de valorisation du paysage et qui tienne compte de l'importance des différents secteurs créatifs ainsi que de tous les acteurs.

Il a montré comment la baie de Pasaia s'est adaptée aux opportunités de chaque période depuis ses débuts à travers les facteurs qui ont déterminé les stratégies de développement de son territoire, et maintenant une autre adaptation est nécessaire.

Pour leur part, les théoriciens du paysage en Géographie utilisent des approches phénoménologiques de l'espace pour expliquer l'espace vécu, la compréhension et les relations humaines avec les lieux. En prenant en considération le patrimoine paysager, les changements dans les modèles de production, mais aussi les conflits qui sont générés. Certains aspects de l'iconographie sont

partagés par la population; il s'agit donc d'un imaginaire collectif qui présentent un intérêt particulier en raison de leur impact sur le comportement et l'organisation du territoire. D'autre part, ils mettent également en avant des aspects climatologiques, le tissu social qui les entoure ou le mode de vie de leurs habitants, autant de propositions visant à consolider l'identité des lieux.

Le chapitre IV décrit un espace façonné par différents acteurs et forces sociales aux intérêts contradictoires. Ces acteurs, et l'intensité avec laquelle chacun d'entre eux intervient, varient dans le temps et l'espace en fonction des modes de production dominants. Une caractérisation de ces acteurs a été réalisée et quantifiée à l'aide de la matrice de conflit, observant un manque d'interaction ou de dialogue, entre le port et les acteurs plus petits, à l'échelle locale, mais en même temps si proches, tels que les citoyens, la communauté scientifique, la guilde des pêcheurs, les ONG, entre autres, qui réclament une qualité de vie et un avenir.

D'autre part, les articles de presse montrent que les conseils locaux autour de la baie n'ont même pas la possibilité d'exprimer leur point de vue sur ce développement. Une fois de plus, émerge le conflit entre ceux qui cherchent à augmenter les valeurs d'échange de l'espace urbain, comme les propriétaires fonciers et les promoteurs immobiliers, et ceux qui défendent ses valeurs d'usage, les citoyens.

Elle a également montré que, malgré l'évolution politique actuelle vers un retour au pluralisme des partis, ceux-ci n'influencent pas les investissements dans la baie. Au contraire, le conflit oui; il s'agit donc d'une question de gouvernance et on peut commenter comment d'autres événements extérieurs peuvent influencer (crise économique, bulle immobilière, législatives, élections, etc.), ce qui contribue à expliquer la question et une telle étude appelle d'autres méthodes d'analyse en sciences humaines (Foulquier, 2016).

La question de l'avant port est intéressante à ce titre. Car la controverse que ce projet engendre illustre parfaitement la problématique d'une gouvernance locale bloquée dans un statu quo contre productif. Si l'idée de délocaliser le port à l'extérieur de la baie peut être reçu comme une bonne nouvelle par les habitantes de la ville. Le fait que l'Autorité Portuaire ne souhaite en aucun cas rétrocéder à la municipalité les terrains occupés en coeur d'agglomération, crée une situation de blocage. Cela rappelle que la question du foncier portuaire reste éminemment stratégique, et que la patrimonialisation des friches industrialo-portuaire une affaire juridique.

Site et situation ont toujours été les clé du développement portuaire, en particulier dans un climat concurrentiel. La délocalisation du port est un projet ancien qui remonte aux années 1930. Elle reste à ce jour une option bien présente dans les directives de planification territoriale que dans les conversations que nous avons eues avec les directeurs du port.

Jusque dans les années 2010, la création d'un avant-port et du maintien d'un port intérieur constitue une perspective probable car elle figure dans les Orientations d'Aménagement du Territoire. Le PTP de Donostialdea de 2015, met un terme à ce projet, même si le problème d'un port coincé dans une baie trop étroite reste entier.

Puisqu'il faut bien tenir compte de cette réalité scio-économique, comme le souligne, "Plan spécial de développement de la zone de services du port de Pasaia", notre analyse ne modifie pas cette perspective. Elle cherche cependant à contribuer à fournir suffisamment d'arguments afin qu'elle puisse être prise en compte dans un changement qui aidera à résoudre le conflit.

L'Autorité Portuaire de Pasaia doit tenir compte de l'importance du développement du terminal qu'elle propose, non seulement pour les agents économiques du port, mais aussi pour les citoyens des différentes municipalités environnantes. Il est important de souligner l'importance d'un dialogue entre tous, avec un engagement pour un port intérieur, spécialisé dans les fonctions post-industrielles, liées à la culture et aux loisirs, des salles d'exposition, des studios pour les professionnels, des espaces pour les activités sportives maritimes et terrestres. Des outils sont fournis pour générer un consensus et des accords dans la relation ville-port. Supprimer, dans la mesure du possible, les barrières entre les zones résidentielles et le front de mer. L'engagement en faveur du réaménagement du front de mer a un impact direct sur l'avenir des municipalités et de ceux qui y vivent. Il est important de prendre en compte les besoins liés aux opérations d'aconage et aux nouveaux trafics, mais il est également important de demander que les critères de compatibilité des activités portuaires soient pris en compte. Les situations de différents types de pollution, les effets sur le territoire et le paysage, ou le trafic généré par ce nouveau développement doivent être évalués et pris en compte.

Comme cela s'est produit avec le charbon, qui a disparu de ses quais, en raison de la fermeture d'Iberdrola et de la destruction de sa cheminée. Mais c'est aussi dû à des changements d'inflexion sociale, au besoin des différents groupes d'opposition qui existent et qui luttent pour la fin des combustibles fossiles et, avec la récente crise du prix de l'électricité, on cherche d'autres voies (éolienne, hydrogène, marémotrice), avec l'aide des nouvelles technologies. Des critères qui transcendent la zone portuaire, qui sont pris en compte dans la nouvelle réglementation au niveau de l'Arc Atlantique et qui sont le produit de la volonté d'une économie bleue qui cherche un modèle à long terme. Nous devons tous essayer d'atteindre cet objectif.

D'autre part, il est essentiel de recevoir un financement externe, car la tâche est immense. Les municipalités ne peuvent pas s'attaquer à une réforme globale avec leurs propres ressources. Il est donc nécessaire de recourir à d'autres fonds et de s'y attaquer sur une longue période.

La planification devient importante, car elle introduit des critères de rationalité ; elle s'impose comme une nécessité pour éviter les inconvénients de l'urbanisation spontanée et pour assurer la continuité dans l'accumulation des bénéfices. Les plans urbains façonnent les opérations de production spatiale, comme cela a été développé tout au long de ces chapitres: appropriation du sol, urbanisation, construction, création d'infrastructures, établissement de l'ordre spatial des usages du sol et de l'ordre temporel dans la construction du port et de la ville. En cette période de crise, aggravée par la pandémie, nous avons montré par la littérature et les données statistiques que nous faisons partie d'un État-providence. Nous devons contribuer à la cohésion territoriale et sociale en corrigeant les différences ou les déséquilibres spatiaux:

- Générer une meilleure relation interdépartementale et un travail de collaboration entre les différentes administrations.
- Améliorer la capacité des systèmes naturels à gérer les risques face à des événements extrêmes.
- Bénéficier à la population de meilleures conditions environnementales, d'une meilleure qualité de vie et de valeurs paysagères.

Ces lignes directrices font partie des priorités de l'Agenda 2030 pour la Communauté autonome, qui comprend l'amélioration du parc immobilier et des espaces urbains, ainsi que des mesures à caractère social. Il vise à inverser les conditions de vulnérabilité, à réduire la ségrégation urbaine et à améliorer la cohésion sociale, en particulier dans la baie.

L'analyse de la maritimité permet une vision holistique du fonctionnement des communautés urbano-portuaires à travers l'histoire et le contexte naturel, dans une approche dynamique dans laquelle une trajectoire dans le temps est considérée. Dans ce travail, en particulier, nous avons étudié la Baie de Pasaia au moyen d'indicateurs qualitatifs, ce qui nous a permis de décrire son évolution, de connaître les forces motrices et les obstacles au changement. D'autre part, des aspects quantitatifs tels que le périmètre portuaire et urbain, la population, l'habitat et le trafic général permettent d'établir le niveau de maritimité d'un port de taille moyenne par rapport à une typologie globale.

L'espace concret a été analysé de manière abstraite au moyen de formules statistiques, en montrant la ségrégation par zones, la valeur immobilière, en mesurant l'intensité du conflit ou encore en montrant les relations au moyen d'un schéma du système de fonctions de la baie. Par conséquent, on observe une polarisation sociale au sein des villes par quartiers, dans laquelle, principalement l'Est de Donostia présente des processus de gentrification et sa zone d'influence, de moindre qualité, est de plus en plus déprimée. Le résultat de tout cela est un fort contraste social entre un quartier et un autre dans les zones centrales. La comparaison de la cartographie de la valeur des terrains immobiliers avec celle de la criminalité nous permet de comprendre

l'importance hiérarchique du territoire, comme nous avons pu le montrer dans le Diagramme du système des fonctions.

Dans l'analyse à un autre niveau, de manière visuelle en tenant compte de l'étude perceptive et des modèles de visibilité de la qualité et de la fragilité du paysage, souligne l'importance de conserver, d'une part, les hauts plateaux et les douces collines, ainsi que les crêtes d'Ulía, de Jaizkibel et de Peñas de Aia et, d'autre part, les dépressions des régates qui constituent le cadre accidenté de la baie de Pasaia, surtout sur le côté sud, car c'est la zone où il y a le plus d'observateurs. Ceci est cohérent avec la carte montrant les similitudes produite par le "Catalogue et les déterminations paysagères" zone fonctionnelle de Donostia/San Sebastián (Donosialdea-Bajo Bidasoa, 2016), et justifiant la croissance urbaine, dans les zones déjà construites, toujours de nature progressive et ne détruisant pas de valeurs paysagères reconnaissables ou valorisées, dans les orientations d'aménagement du territoire ou dans les plans communaux partiels ou totaux.

Le concept de paysage désigne généralement une étendue visible, un regard sur le monde matériel, ainsi qu'une expérience sensible de celui-ci. Elle est à la fois ordinaire et extraordinaire. La notion de paysage n'est pas réductible à la seule compréhension de l'environnement ou à la compréhension de la science du vivant et de la terre en particulier, mais elle l'englobe. Il n'est pas réductible à l'espace géographique ou phénoménologique, au territoire, au patrimoine, à l'écosystème ou au jardin, mais il l'intègre nécessairement. Réduite à une action sectorielle, elle perd souvent sa valeur globale et générale de vision utopique, à moins qu'elle ne soit confondue avec elle (développement durable).

Notion polysémique utilisée de manière quasi universelle, de nature controversée, le paysage permet néanmoins à la fois de tenter de comprendre la crise de l'environnement humain et d'essayer d'y intervenir. En effet, le paysage est devenu un sujet de débat social et politique.

La littérature montre comment la ville s'est développée en même temps que le port, marquant des phases de maritimité et comment celles-ci présentent des caractéristiques similaires aux modèles d'autres pays; nous pouvons donc tirer quelques conclusions:

Depuis leurs débuts, les différentes villes et plus tard les municipalités ont été construites jusqu'à ce que nous nous trouvions dans les dernières décennies avec une crise non seulement de l'économie et des modèles productifs, mais aussi de nombreuses caractéristiques des politiques observées dans les sociétés traditionnelles, est remis en question. Les modèles de gestion et de planification ont également changé et l'on assiste à une critique simultanée de la remise en question des manières mêmes de concevoir, d'habiter, de vivre et de coexister avec l'organisme urbain et avec notre environnement naturel, paysager et territorial en général.

Il s'agit de rechercher un modèle qui explique la ville à partir de l'identité et de la mémoire, la requalification de l'espace public et la qualité du paysage urbain, la fourniture de services et d'équipements pour développer une vie active, participative et créative dans les quartiers, ainsi que l'utilisation des ressources physiques et énergétiques présentes dans la ville par le biais du recyclage. Elle appelle à une vision qui inclut le patrimoine physique et immatériel ainsi que son paysage et son cadre naturel. La demande de réhabilitation de l'existant s'est renforcée, aujourd'hui plus que jamais, avec la revalorisation de la culture urbaine, de la qualité de vie et de la culture de l'entretien et de la réutilisation responsable des ressources.

L'arrêt des processus économiques expansifs, les crises démographiques et sociales et l'altération de l'environnement nous amènent à repenser les modèles de croissance basés sur des critères purement quantitatifs, pour les affirmer dans des estimations qualitatives qui tiennent compte des valeurs uniques et irremplaçables de nos ressources culturelles et naturelles, un regard sur la mer, mais en même temps comme un port cosmopolite d'intérêts, de personnes et de services. Le patrimoine culturel en tant qu'élément culturel qui renforce les valeurs du paysage, de l'identité et de la qualité de vie.

Des espaces qui évoluent dans le paysage, passant par une première industrialisation, on ne trouvera jamais la nature, mais elle reste dans la mémoire ou l'imaginaire collectif. Le patrimoine territorial doit établir des liens avec les monuments, les parcs et jardins, les musées, les sites historiques qui font partie du système patrimonial, mais aussi avec les espaces de transition, avec le tissu urbain et les abords des villes, ainsi qu'avec les forêts et les prairies, les parcs suburbains, les foires et les champs de foire, les parcs à thème, et même les infrastructures comme les routes, les hôtels, les gares, les aéroports ou le port, mais aussi avec les vides interstitiels car c'est de là que l'on peut observer le paysage de nos communes.

Nous avons pu observer les dynamiques territoriales d'évolution et de changement d'usages, l'importance des conflits dans le développement de la baie et de son paysage. Nous proposons un regard plus orienté vers les loisirs, la culture et le paysage comme solution possible, en prenant en compte les musées, les bibliothèques ou les espaces publics et naturels qui donnent du sens et maintiennent notre identité ainsi que donnent de la valeur, en améliorant le système. Nous avons soulevé les défis actuels pour une gestion durable du territoire. Principalement lorsque COVID-19 a marqué un tournant et met en évidence la nécessité de:

- Relever les défis et saisir les opportunités des transitions: verte, numérique, socio-démographique.
- Renforcer et valoriser l'économie des fondamentaux (santé, éducation, système alimentaire).

Nous avons posé la question suivante: chaque port doit-il se terminer par un avant-port? Nous avons trouvé l'affirmation suivante, cela dépend des opportunités du lieu. Aujourd'hui, il n'y a

aucune raison d'aller à l'étranger car cela présente des coûts brutaux et environnementaux, il est très conflictuel et compliqué de faire un port extérieur. C'est très bien dans un contexte de développementalisme, mais nous ne sommes pas dans cette dynamique, ce serait une polarisation du territoire sous l'orbite et l'influence de Bilbao.

Les possibilités peuvent être différentes. Nous devons avoir une vision intégrée dans son ensemble, dans le cadre de l'aménagement du territoire. Il peut y avoir ou non un certain consensus.

Pour l'instant, il y a une difficulté à coordonner les intérêts. C'est un espace de conflit. Maintenant que nous sommes dans une situation de crise économique et de population stagnante et vieillissante. Il n'est pas nécessaire de créer des terrains urbains. Nous sommes à la recherche d'une reconversion vers des formes de naturalisation urbaine et de terres vertes, en raison de la nécessité de renaturaliser les villes comme objectif pour atteindre la durabilité globale.

Examinons l'aménagement du territoire, la viabilité économique, la viabilité sentimentale, la viabilité identitaire, pour ceux qui y vivent.

Un accord entre les différents acteurs. Le changement social qui s'est opéré est fondamentalement celui de l'hétérogénéité et de la diversité de la population. A l'heure où la carte électorale semble se morceler en petits partis, les sociétés modernes sont de plus en plus diverses. Cela semble aboutir à la fragmentation et à la déstructuration de la société. Les inégalités de logique économique se creusent et des comportements indésirables apparaissent, comme la prédominance de l'individualité sur la communauté et la prédominance de la valeur privée sur la valeur publique, qui ont une logique interne fondamentale. L'individualité tend vers la valeur privée ; la collectivité et la communauté tendent vers la valeur publique. Le problème est que la gouvernance du pays n'est pas capable de gérer cette situation sans qu'elle ne débouche sur un conflit et une confrontation. Et c'est un problème de gouvernance, pas de modèle social. Nous devons voir comment la gouvernance peut sauver cette gestion du complexe. Nous devons être capables de comprendre que les majorités écrasantes qui résolvent facilement les problèmes n'existent plus. Nous sommes à la recherche d'une société de loisirs, de temps libre et non d'une dynamique de productivité. Nous devons embrasser le jeu.

En définitive, l'objectif est de mettre en évidence les points suivants: le défi à venir sera celui de générer une activité économique et culturelle suffisante dans une zone portuaire pour passer de la régénération urbaine à une réactivation intégrale de l'une des zones les plus dégradées du Pays basque, avec le soutien de tous les acteurs impliqués. Une collaboration plus active entre le secteur public et le secteur privé est nécessaire, avec une mentalité tournée vers l'avenir.

Quelques recommandations:

- En ce qui concerne la superficie des eaux: ces dernières années, de grands progrès ont été réalisés en matière de récupération des eaux, les rejets de La Herrera ont été éliminés et la rivière Oiartzun elle-même se trouve dans de meilleures conditions environnementales, mais les rejets de Pasai Donibane doivent encore être canalisés.
- Améliorer et organiser l'espace portuaire. Compatibiliser les différentes activités sans vouloir faire un avant-port.
- En raison du grand potentiel alimentaire qui existe, se positionner comme un pôle alimentaire de pêche à Herrera, un projet qui existait déjà.
- Dans la zone de Herrera, qui sert de lien entre Tolosaldea et Irun, il est nécessaire de proposer un centre d'activités universitaires comme nouveaux espaces centraux ou des stratégies qui permettent de mettre en valeur cette interconnexion des transports, en proposant des centres technologiques ou des parcs d'affaires de pointe. Il est également nécessaire de récupérer les embarcations qui relient San Pedro à Donibane, qui est une attraction touristique par excellence.

Conclusions sur la gouvernance: La crise de la gouvernance se manifeste dans le conflit et se formalise par la prise de décisions locales et la tendance générale des décisions sociales.

Comme nous avons pu le démontrer dans les chapitres précédents, le port correspond à un modèle de gestion appelé Land Lord Port. D'autre part, il existe une trajectoire portuaire globale vers un processus de transition écologique.

Notre proposition suggère qu'il est temps pour le port de Pasaia de mettre en place une transition fonctionnelle, qui se traduit par le choix de nouvelles fonctions portuaires qui distribuent des petits trafics adaptés au contexte économique de Pasaia (ce qui est ressorti des entretiens comme "Spécialisation - Trafic à la carte"). Il est temps de rechercher une valorisation du domaine portuaire par la transformation des bâtiments patrimoniaux en bâtiments culturels et en activités tertiaires.

Comme nous l'avons noté tout au long de ces chapitres, le port est condamné à être un petit port. Elle pourrait tirer parti de sa dominance portuaire grâce à son activité tertiaire. Cela lui permettra d'une part d'accroître ses activités, de maintenir des activités propres et d'axer sa spécialisation sur les marchandises (trafic automobile) et d'autre part d'augmenter ses sources économiques grâce aux activités culturelles.

Il est essentiel de réfléchir à une nouvelle infrastructure actuelle et de réduire les problèmes environnementaux. Avoir de grands projets dans la baie de Pasaia est un anachronisme.

Le port peut mourir ou non, il a tous les signes dans sa trajectoire historique pour survivre. Mais il y a le choix de mettre fin à une activité portuaire qui n'est pas utile et d'opter pour un autre type

de trajectoire. Continuer sur la voie actuelle semble un combat perdu d'avance face à la concurrence des autres ports.

Il existe actuellement deux modèles. D'une part, celui de la conteneurisation et, d'autre part, le modèle spécialisé des ports avec une économie locale et des marchandises spécifiques ; de nouveaux modèles sont à construire.

Penser le développement de la baie en augmentant les capacités infrastructurales n'est pas une politique valable en accord avec la trajectoire du port.

La meilleure solution ne réside pas dans l'activité portuaire, mais dans sa ressource potentielle avec un domaine qui est le terrain. Il s'agit donc de garder à l'esprit comme ressource l'activité immobilière sur le littoral et sa valeur patrimoniale et paysagère.

Nous proposons qu'il poursuive ses activités traditionnelles, de manière propre et écologique, en étendant son hinterland vers l'Atlantique Nord ou la Baltique, mais d'autre part, en louant ses propres espaces désaffectés pour créer une transition fonctionnelle de ses activités.

Un modèle que l'on peut observer dans d'autres ports, comme la réalisation de la "Renaturalisation par la transition fonctionnelle" ou d'innombrables exemples dans les réservoirs ou dans les sites miniers à ciel ouvert où la nature est reconstruite.

En revanche, dans le cas où la gouvernance du port passe à la Communauté autonome, il est possible de choisir de créer un port de plaisance, mais à notre avis le risque est le suivant: un projet de transformation touristique ou un port de plaisance est un modèle très ancien de développement local, mais il ne correspond pas à la transition écologique actuelle. C'est pourquoi nous avons opté pour un changement fonctionnel moderne entre la transformation d'un port commercial en un port patrimonial, paysager et culturel.

Suggestions issues de la recherche:

- Évitez le court-termisme électoral, proposez un modèle ayant une base historique ou réutilisez des idées de projets qui se trouvent actuellement sur une étagère de bibliothèque ou dans un tiroir, en évitant les dépenses superflues.
- Aligner ces compétences (aménagement, culture, tourisme, etc.) dans une stratégie de développement économique local qui garantira la richesse et rendra nos territoires plus compétitifs; c'est là qu'Oarsoaldea a un rôle important à jouer en tant qu'agent de développement local.
- Créer des espaces de rencontre et de promotion de l'esprit d'entreprise. Les centres civiques, en tant qu'installations locales, peuvent être des espaces idéaux pour accueillir ces politiques et services.

Que nous apprend la crise maritime?

Il nous renseigne sur la résilience. La maritimisation formalise plusieurs paysages: infrastructur-
rel en premier lieu, économique en second lieu, culturel, enfin. Lorsque le paysage économique
s'effondre, l'infrastructure n'a plus aucune légitimité. Il s'agit alors de gérer cet héritage. Il fait
partie des représentations, de la culture locale. La capacité d'un territoire à générer une forme de
résilience est alors remise en question: l'invention d'un nouvel équilibre, le début d'un nouveau
cycle, où le port n'est plus un vecteur de flux de marchandises mais de biens culturels, dans le
cadre d'une tertiarisation de l'économie locale, source de diversité et d'opportunité. Nous nous
référons au concept de "panarchie" (Gunderson et Holling, 2002) et aux étapes du cycle adaptatif.

On parle de démocratie territoriale. Comment prendre des décisions? Le problème de l'invention
de cette résilience est de trouver les acteurs qui sont légitimes pour prendre la décision, pour éla-
borer des stratégies de reconversion ou de régénération portuaire. Cette question évoque la notion
de communauté portuaire: quelles sont les sphères de consultation, les sphères de concertation,
les sphères de décision dans un territoire portuaire? Comment s'organise la "démocratie portuai-
re"? Depuis la réforme portuaire du Land Lord Port, on sait qu'il existe au moins trois commu-
nautés portuaires, considérées comme un ensemble de coopération ou de concertation sous la for-
me associative ou institutionnelle (Foulquier et Lamberts, 2014): a) la communauté instituée par
les conseils d'administration des autorités portuaires ou les conseils liés aux collectivités locales;
b) la communauté constituée par les clusters, et les groupements d'entreprises; c) la communauté
territoriale, qui peut exister sous la forme d'associations de quartier, ou de collectifs de citoyens.
C'est la circulation des interactions entre ces trois sphères qui conditionne la nature (vertueuse ou
vicieuse) de la démocratie portuaire.

Cette légitimation peut générer des conflits ou des controverses.

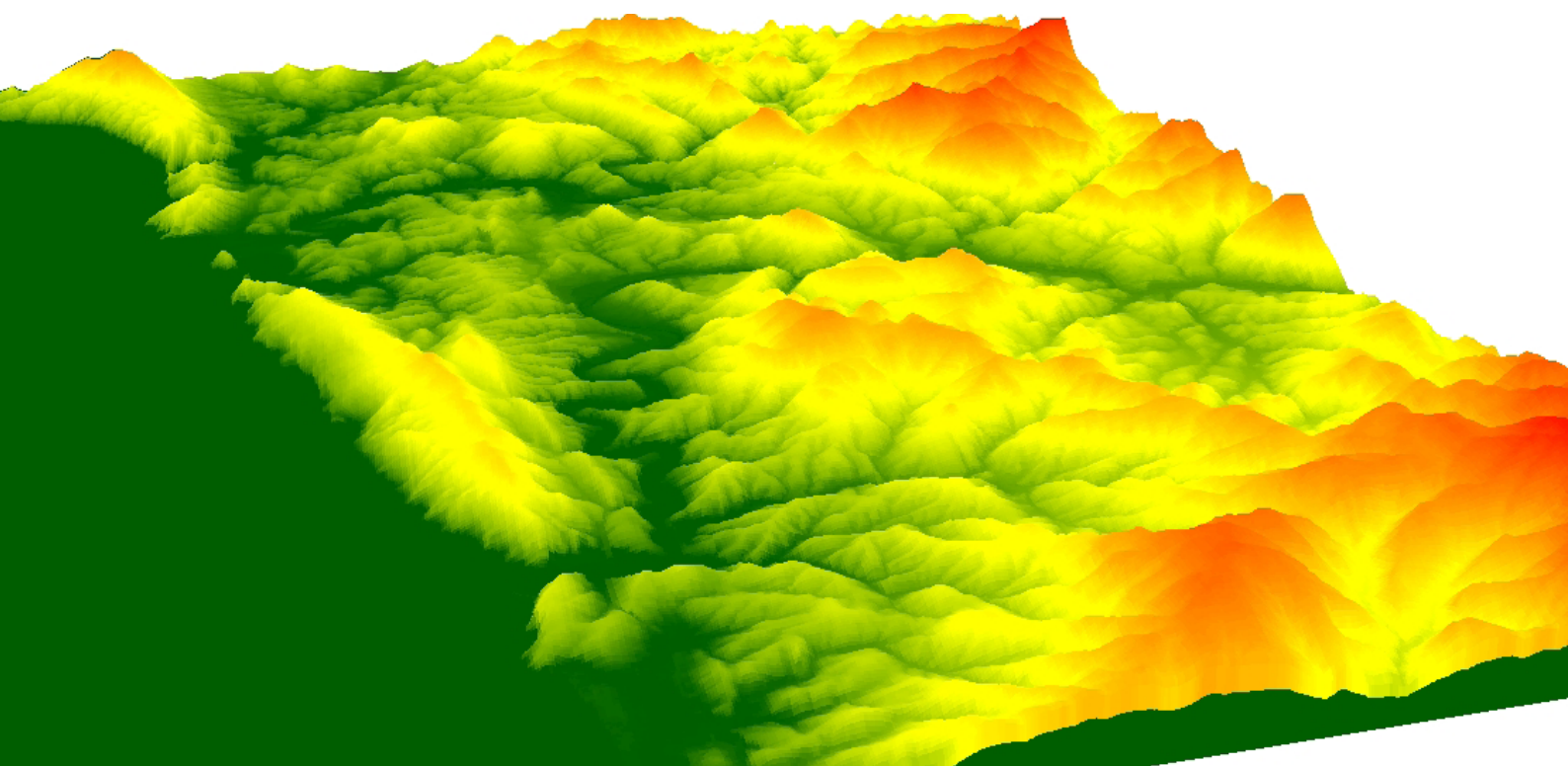
L'examen des épisodes de conflit est fondamental, car il permet de caractériser la gouvernance
territoriale de la Baie de Pasaia, et d'établir des liens entre les différents acteurs et à différentes
échelles (locale, régionale, nationale).

Nous pouvons observer comment la citoyenneté n'est pas dans la sphère de la prise de décision,
qui est le résultat de l'interaction majeure entre les organes du pouvoir.

Ce qui est certain, c'est que chaque port a sa propre conflictualité, qui révèle la personnalité,
l'identité de cet espace. Dont l'identité se construit le long d'une trajectoire qui se manifeste dans
le paysage... La ressource centrale est le paysage et la valeur patrimoniale.



X. APORTACIONES PRINCIPALES DE LA INVESTIGACIÓN Y LIMITACIONES DETECTADAS



X. Aportaciones principales de la investigación y limitaciones detectadas

En el presente capítulo se exponen todas aquellas principales limitaciones o problemáticas que han surgido a lo largo de la investigación y las soluciones planteadas para solventarlas. La investigación desarrollada es susceptible de contribuir al desarrollo socioeconómico y territorial de la sociedad en la que se ha desarrollado, de la siguiente manera:

El proceso de elaboración de esta tesis ha sido un proceso largo de reflexión y madurez de ideas a partir de diferentes fuentes de información, tanto de carácter cualitativo como cuantitativo, en torno al tema objeto de investigación.

Esta tesis no cierra ninguna etapa, sino que por el contrario abre nuevas vías de indagación y temas en los que seguir profundizando desde la perspectiva de la Geografía. Nuevas vías que prolongarán lo iniciado en esta tesis doctoral, pero complementándolo con nuevos planteamientos y procedimientos científicos.

- Principales limitaciones:

Algunas limitaciones se relacionan con los Sistemas de Información Geográfica (SIG). La problemática surge cuando se tiene que realizar de manera semiautomática la superposición entre dos mapas. Por esa razón, no se ha podido realizar un mapa de usos del suelo entre 1978 y 2018, en cambio se ha realizado entre 1990 y 2018. Presentando un análisis cuantitativo de buen nivel unido a diversos comentarios descriptivos acerca de sus transiciones, su significado ecológico, socioeconómico y su distribución espacial. A pesar de todo, sirvió para adquirir un mayor entendimiento sobre los SIG. Lo mismo ocurrió con la realización de un mapa a futuro, que al crearse todo el modelo, con los diversos indicadores para ser utilizados, el programa continuamente produjo error. Por lo tanto, se ha tenido que descartar la posibilidad de realización y la consulta con un especialista nos llevó a preguntarnos qué variables existían, y cómo podrían evolucionar en diversas tendencias.

Lo inesperado fue, que el entrevistado recordó un comentario realizado por un lugareño hace mucho tiempo atrás sobre la presencia de los depósitos antiguos de aguas como el de Kampitxo, y cómo influía la gravedad del agua, estableciendo que la cota de 80 metros era importante tener en cuenta, como se ha comentado en el apartado de usos del suelo. Resultando de manera lógica y distinta a lo que el programa puede realizar, pero que por su sencillez, ha servido para explicar una aproximación de un modelo tendencial de crecimiento a futuro, si ésta se continua con un fuerte crecimiento poblacional y de viviendas.

Otro de los contratiempos se ha vinculado con las fuentes, que se encuentran tremendamente dispersas en multitud de organismos de investigación, de planificación, de gestión y control, tanto privados como públicos y que se ha tenido que ir buscando pacientemente. Un ejemplo de ello es el hecho de no poder contar con el último censo agrario, que se realiza cada diez años y se llevó a cabo en 2019. Su utilización, indispensable para realizar la investigación sobre la estructuración del sector primario, ha sido un limitante debido a que todavía no se puede contar con datos oficiales procedentes de los diversos organismos competentes.

Por el contrario, las fuentes de información geográfica (accesibilidad a los datos recopilados, de manera *open acces*, ha servido para realizar todo tipo de mapas, los cuales enriquecen el trabajo y pueden ayudar a los gestores diarios como técnicos de Diputación, planificadores locales/municipales, autonómicos, autoridades portuarias, entre otros).

Hubiese sido de gran interés realizar una reproducción en 3D, utilizando la realidad aumentada, con las fotografías suministradas por la Autoridad portuaria y la mayoría de las vistas, realizada por la empresa Paisajes Españoles, en su momento. Pero no ha sido posible generar un modelo 3D, ya que son imágenes escaneadas que no poseen información propia de archivos fotográficos nativos.

Otra propuesta de investigación, que ésta si se ha podido realizar, ha sido el análisis del paisaje y el conflicto por medio del cine gracias a la colaboración de Filmoteca Vasca, quien me ha permitido visualizar diversas películas y documentales localizados en la Bahía de Pasaia, pero que a último momento se ha decidido no incorporarlos en la publicación final por no ampliar en su extensión, centrándome en ideas esenciales.

Una limitación adicional, pero importante en la consecución de cualquier investigación de esta naturaleza, es que no se ha contado con ninguna fuente de financiación en forma de beca predoctoral. Esto ha provocado que se hayan alargado algo los plazos de entrega e incrementado los tiempos de realización de las diferentes fases en que se dividió inicialmente la investigación.

El incipiente interés por los puertos y el patrimonio marítimo dentro de la Geografía, principalmente en las universidades españolas, me obligó a estudiar bibliografía en otros idiomas, o apoyarme en otras disciplinas como la antropología o el derecho jurídico, para conocer sobre esta cuestión. Quizá hubiese sido interesante abordar la investigación-acción, participando en algún foro o en alguna asociación relacionada como la Herrera Herrira, de carácter local, o la Comisión del Arco Atlántico, de carácter europeo u otra de carácter político, generando una mayor riqueza de los resultados.

- Principales aportaciones de la investigación:

Los resultados obtenidos de esta tesis doctoral sirven como diagnóstico territorial de la Bahía de Pasaia, las singularidades en cuanto a la distribución, segregación por barrios, evolución de usos, así como las diferentes relaciones y factores que intervienen en el conflicto, la gobernanza y la relación puerto-ciudad.

El aporte que realizo para la Geografía, para la Ciencia del Paisaje y la Ordenación del Territorio, es poder unir distintas miradas de manera transversal, obteniendo un diagnóstico que sirva para la toma de decisiones, por una parte y una explicación de la evolución del paisaje y el conflicto inherente desde hace décadas, que contextualiza los hechos ocurridos presentes en estos últimos treinta años. Asimismo, representa un conjunto de propuestas para mejorar la gobernanza en un ámbito local, que enriquece el conocimiento existente hasta ahora.

Supone un avance significativo en la interpretación de la problemática relacionada con la dinámica territorial, los cambios de usos del suelo y la maritimización, en tanto que existe poca literatura específica del tema a nivel español. Su estudio puede impulsar nuevas investigaciones integrales en este campo. Es un aporte para la adopción de políticas tanto de ámbito local como regional y nacional. Incluso en relación con las acciones de nivel europeo. Al mismo tiempo, es un aporte significativo en todo lo que tienen que ver con los instrumentos de planeamiento integral que enfrenten el deterioro actual de procesos inacabados de regeneración, puertos de tercera categoría y propuestas de patrimonio marítimo como eje de aprovechamiento para la puesta en valor de un paisaje cultural.

La presente tesis doctoral ofrece a la comunidad científica la importancia de estudiar los espacios portuarios (a través del ejemplo concreto de la Bahía de Pasaia en la provincia de Gipuzkoa) con un enfoque interescalar, ecosistémico y territorializado. Enfoque que contempla la relación entre elementos y entre estructuras diferentes de carácter económico, ambiental o cultural. Incluso de tipo administrativo y legal. Los instrumentos de planeamiento son fundamentales en toda esta dinámica de análisis en torno al cambio y la evolución de un espacio portuario, en donde se combinan sistemas de ámbito local y global a través de una dinámica no solo de globalización sino de lo que se ha denominado de “glocalización”. Es decir, la combinación de lo global con lo local.

Principales aportaciones publicadas en relación con los avances alcanzados a lo largo de la investigación de la tesis doctoral, ofreciendo algunos resultados de interés que han quedado suficientemente incorporados y contrastados a lo largo de los diferentes capítulos de que consta esta tesis:

Publicaciones relacionadas con la tesis:

De Rosa Giolito, E. (2021). Conflicto y gobernanza portuaria: La prensa como fuente de información en el caso de Pasaia (Gipuzkoa). En C. Gago García, J. Córdoba Ordóñez, M. P. Alonso Logroño, R. M. Jordá Borrell, y Jesús. Ventura Fernández (Eds.), *“Una perspectiva integrada: Aportaciones desde las geografías Económica, Regional y de los Servicios para la cohesión y la competitividad territorial”* (p. 253). Congreso en forma virtual, debido a la pandemia, organizado por la AGE en la Universidad Complutense de Madrid, el 5 y 6 de noviembre de 2020, abordando la temática: Cambios de Paradigma y nuevas propuestas metodológicas y de fuentes.

De Rosa Giolito, E. R., Foulquier, E., Leberre, I., y David, L. (2021). La maritimización y su huella territorial: Una trayectoria sociotécnica. El caso de la Bahía de Pasaia (País Vasco, España). *Finisterra. Revista portuguesa de Geografía*, 56(117), 175-197. Publicación relacionada a la beca de Movilidad Internacional dada por el departamento de la Facultad de Geografía de la UNED, en la cual trabajamos junto a mi Codirector y al equipo de la Universidad de Brest (UMR LETG).

De Rosa Giolito, E., y Rojas, L. M. (2021). De espaldas al mar: La mirada de la costa de Bahía Blanca por exploradores y naturalistas (1744-1836). En G. Chalier, M. B. Noceti, y B. Rohou (Eds.), (pp. 246-262). Universidad Nacional del Sur. Ediuns. <https://ediuns.com.ar/producto/la-bahia-de-todos-los-puertos/> Coloquio internacional del Patrimonio portuario en Argentina, organizado por el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales, junto al Centre François Viète y la Universidad de Bretaña Occidental (UBO) que se realizó en Bahía Blanca, en el mes de octubre de 2020. El artículo trata las incursiones de expedicionarios y naturalistas (A. Malaspina, Darwin, entre otros), que exploraron la zona para conocer mejor los recursos naturales y las condiciones de navegación, en este caso fuera de nuestro ámbito de estudio. Ha sido interesante y de manera conjunta trabajar con el historiador Gustavo Chalier sobre el puerto que nació mi padre, en Punta Alta y cruzar fuentes históricas y cartográficas, entre el Museo marítimo de Donostia y el Archivo del Museo Naval de Madrid, conociendo los diversos naturalistas y exploradores, el relato de sus vivencias en la Patagonia entre 1744 y 1836 por medio de la cartografía y otras fuentes documentales (escritas y pictóricas) y la colaboración del ilustrador y amigo Luciano Rojas.

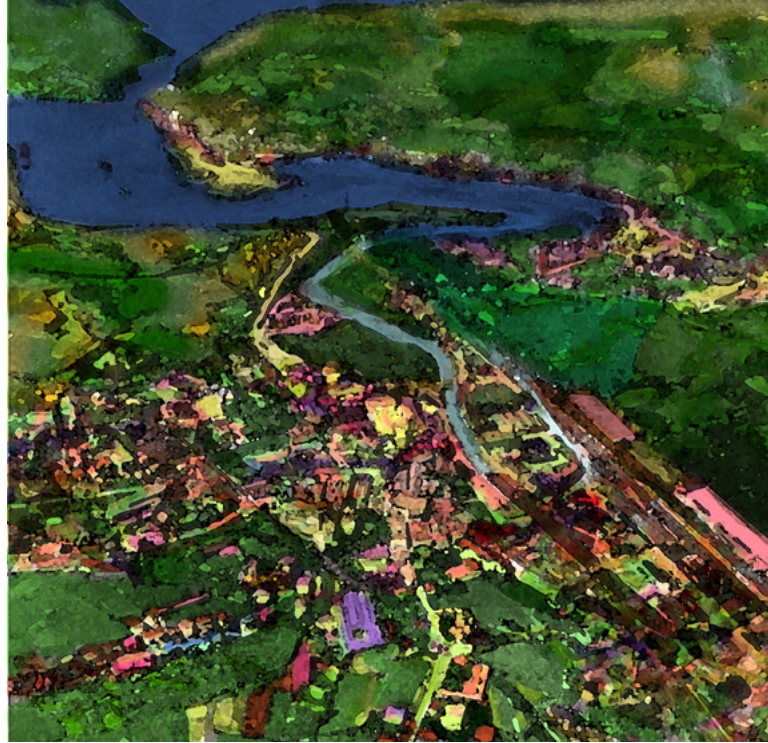
De Rosa Giolito, E. (2019a). *La Bahía de Pasaia como paisaje cultural urbano*. Universidad Carlos III de Madrid. <https://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/29959> Comunicación presentada en el Congreso Internacional Interdisciplinar “La ciudad: imágenes e imaginarios” celebrado en la Facultad de Humanidades, Comunicación y Documentación, de la Universidad Carlos

III de Madrid del 12 al 15 marzo de 2018. Este artículo realiza un análisis por medio de la estadística de los temas relacionados con la vivienda y el sector inmobiliario en la zona.

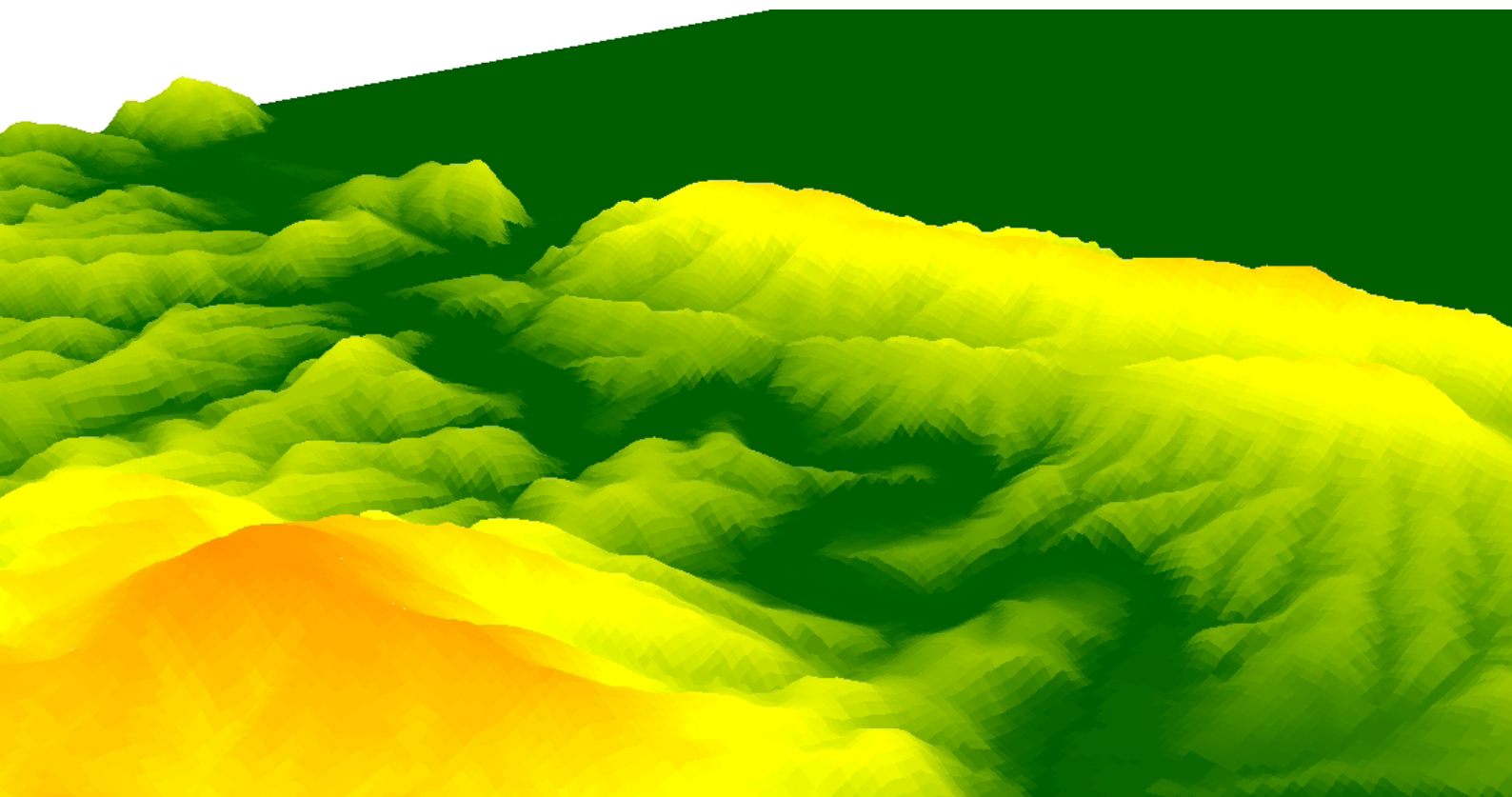
- (2019b). La puesta en valor de un paisaje cultural por medio del mapa de historias en la Bahía de Pasaia: Gipuzkoa. *Res Gesta*, 55, 14. Comunicación presentada en el IV Coloquio Internacional sobre patrimonio cultural portuario, en Buenos Aires 10 y 11 de Julio 2019. La importancia de buscar soluciones imaginativas e innovadoras en el terreno de la gestión del patrimonio cultural nos lleva a plantear la idea de construir un mapa de historias para poner en valor el patrimonio cultural y su difusión por medio de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC).
- (2018a). La transformación de la Bahía de Pasaia (País Vasco) en época moderna a través de la cartografía y fuentes históricas. Patrimonio artístico y documental del Mundo Hispánico: de la Edad Media a la actualidad: nuevas perspectivas de estudio, 2018, ISBN 978-84-9773-937-5, págs. 37-54, 37-54. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6786116> Comunicación presentada en el III Congreso internacional de jóvenes investigadores. «Mundo Hispánico: Cultura, Arte y Sociedad», celebrado en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de León (España) los días 15,16 y 17 de noviembre de 2017.
- (2018b). Uso de las tecnologías de la información y la comunicación para la puesta en valor del paisaje: El mapa de historias. En A. García de la Vega (Ed.), *Contribución didáctica al aprendizaje de la geografía* (pp. 329-339). Universidad Autónoma de Madrid y Asociación Española de Geografía. Comunicación presentada en el XII Congreso de Didáctica de la Geografía que, con el lema “Un paisaje, múltiples miradas sobre el aprendizaje de la geografía”, se ha celebrado en Madrid entre los días 26, 27 y 28 de octubre de 2018.
- (2016). Las complejas relaciones entre paisaje, puerto, ciudad y sus efectos en el patrimonio cultural en la Bahía de Pasaia. *Espacio Tiempo y Forma. Serie VI, Geografía*, 0(8-9), 77-101. <https://doi.org/10.5944/etfvi.8-9.2016.16357>. Trabajo que se presentó en un inicio, como avance de la tesis, en el cual se plantean los lineamientos y objetivos a realizar y también se presentó en María Beatriz Girardi y Juan Pablo Robledo (Eds.) (2015), *Actas de las 6tas. Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios* (pp. 439-459). Publicación resultado de las jornadas: “La Historia de los puertos, las ciudades y las regiones: Espacio y Territorio, Política, Economía, Sociedad, Cultura y Relaciones Internacionales” en Rosario, Santa Fe, Argentina el 20 y 21 de agosto de 2015.

De Rosa Giolito, E. R., y Meyer, Y. (2016). Valoración de la calidad y fragilidad del paisaje en la Bahía de Pasaia, Gipuzkoa. Un análisis con técnicas SIG. En F. B. G. Jiménez y J. V. Martínez (Eds.), *XVII Congreso Nacional de Tecnologías de Información Geográfica. AGE-CSIC* (pp. 62-72). <https://tig.age-geografia.es/wp-content/uploads/2021/09/Malaga2016.pdf> Comunicación presentada gracias al trabajo realizado en la empresa Ekos, estudios ambientales junto a la colaboración de Yves Meyer, en la cual trabajamos con SIG formato ráster.

La temática de las áreas portuarias en diferentes escalas y zonas de análisis será las que centrarán los estudios en los próximos años. De esta forma, se dará una continuidad científica al tema desarrollado a lo largo de la tesis doctoral y se pretenderá mejorar las deficiencias detectadas en esta investigación doctoral. Los resultados alcanzados se pretenden publicar tanto en revistas nacionales como internacionales de reconocido prestigio, así como en forma de comunicaciones a congresos relacionados con el tema de los puertos.



BIBLIOGRAFÍA



Bibliografía²⁹⁴

Libros y artículos en revistas científicas:

- Acero Caballero, G., Aguirre Such, J., Arévalo Martín, J., Diaz Rodríguez, P., Romero Fernández de Larrea, I., y Hernández Martínez, P. (2019). *Planificación urbana integral, aprendiendo de Europa (Diputación de Barcelona)*. Diputació de Barcelona. Recuperado de <https://gaue.diba.cat/wp-content/uploads/2020/01/62439.pdf>
- Aguiló Alonso, M., Aramburu Maqua, M. P., Blanco Andray, A., Calatayud Prieto-Lavin, T., González Carrasco, R. M., Castillo Sánchez, V., y Castilla Castellano, G. (2004). *Guía para la elaboración de estudios del medio físico: Contenido y metodología* (5ª reimp.). Ministerio de Medio Ambiente.
- Aguirre Sorondo, A. (1997). Los astilleros guipuzcoanos. *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía, Eusko Ikaskuntza*, 15, 161-190.
- Alberdi Collantes, J. C. (2005). El polígono hortícola en el País Vasco como interpretación de las iniciativas territoriales industriales. *Investigaciones Geográficas*, 37, 27-46. Doi: <https://doi.org/10.14198/INGEO2005.37.01>
- Alberdi Collantes, J. C. (2012). Bases para una correcta ordenación del espacio periurbano: Proyecto Sudoe. *Lurralde: Investigación y espacio*, 35, p: 225-245. Recuperado de <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur35/35alberdi.pdf>
- Alberdi Collantes, J. C. (2013a). Actividad agraria y urbanización: Desarrollo de un protocolo de valoración. *Investigaciones geográficas*, 59, 75-93. Doi: <https://doi.org/10.14198/INGEO2013.59.05>
- Alberdi Collantes, J. C. (2013b). Reurbanización de la Bahía de Pasaia: Aproximación a los proyectos y desencuentros acaecidos las dos últimas décadas. *Lurralde: Investigación y espacio*, 36, p: 135-158. Recuperado de <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur36/alberdi.pdf>
- Alcalde, I. (2004). La renovación urbana de la Bahía de Pasaia, Guipúzcoa (España). *Menhir*, 14, 42-46.
- Aleman, J. (1991). *Los puertos españoles en el siglo XIX*. Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Aleman, J. (2002). *El Puerto de Barcelona: Un pasado, un futuro*. Lunwerg Editores.

294 Por su extensión y complejidad se opta por dividir la bibliografía de acuerdo con el tipo de documento abordado, los cuales han sido consultados el 12/01/2022.

- Amundarain Mendizabal, A. (2004). Estudio de renovación y regeneración urbana del entorno de la Bahía de Pasaia. Donostia-San Sebastián: *Eusko Ikaskuntza*, 2004, 12, 13-44. Recuperado de <http://www.eusko-ikaskuntza.eus/PDFAnlt/azkoaga/12/12013044.pdf>
- Apraiz Zallo, J. A. (2007). La recuperación del Patrimonio Marítimo y la Navegación Tradicional en el País Vasco. Revisión y nuevas perspectivas. *Zainak*, 29, 215-238. Recuperado de http://itxas.getxo.net/files/3-229170-annex/la_recup_del_patrimapraiz.pdf
- Aragón Ruano, Á. (2001). *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: Aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad* (Vol. 14). Sociedad de Ciencias Aranzadi. Recuperado de <http://www.aranzadi-zientziak.org/fileadmin/docs/Munibe/2001001285.pdf>
- Aragón Ruano, Á. (2015). El sector agrario guipuzcoano en la encrucijada de los siglos XVI y XVII. *Lurralde: Investigación y espacio*, 38, 89-116. Recuperado de <http://www.ingeaba.org/lurralde/lurranet/lur38/38aragon.pdf>
- Aragón Ruano, Á., y Echeberría Ayllón, I. (Eds.). (2017). *Síntesis de la historia de Gipuzkoa. Diputación Foral de Gipuzkoa*. Recuperado de <http://www.artxibogipuzkoa.gipuzkoakultura.net/files/sintesis-de-la-historia-de-gipuzkoa.pdf>
- Arízaga Bolumburu, B. (1978). *El nacimiento de las villas guipuzcoanas en los siglos XIII y XIV: Morfología y funciones urbanas*. Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián.
- Arízaga Bolumburu, B. (1990). *Urbanística medieval (Guipúzcoa)*. Kriselu.
- Arízaga Bolumburu, B., y Barrena Osoro, E. (1990). El litoral vasco peninsular en la época pre-urbana y el nacimiento de San Sebastián. *Lurralde: Investigación y espacio*, 13, 277-312. Recuperado de <http://www.ingeaba.org/lurralde/lurranet/lur13/13arizaga.pdf>
- Arizaga, J. (Ed.). (2014). *Revisión sobre el patrimonio natural de la montaña de Jaizkibel (Gipuzkoa, País Vasco)*. Sociedad de Ciencias Aranzadi. Recuperado de http://www.aranzadi.eus/wp-content/themes/aranzadi/monographs/Munibe_MNS_02.pdf
- Arrabal Álvarez, B. (1930). *Guipúzcoa: Lecturas*. La Editorial Guipuzcoana.
- Artetxe Fernández, O., y Irixa Cortés, I. (2019). Una infraestructura portuaria desaparecida: Los muelles del arrabal de la villa guipuzcoana de Errenteria a lo largo de la Edad Moderna (1500-1700). *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 75(1), 71-123. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7509178>
- Atkinson, D., Cooke, S., y Spooner, D. (2002). Tales from the Riverbank: Place-marketing and maritime heritages. *International Journal of Heritage Studies*, 8(1), 25-40. Doi: <https://doi.org/10.1080/13527250220119910>
- Axelrod, R. M. (1984). *The evolution of cooperation*. Basic Book.

- Ayerbe Iríbar, M. R. (2005). *Origen y desarrollo del derecho y de la administración forestal en España y en Guipúzcoa: El Servicio Forestal de la Diputación de Guipúzcoa* (Vol. 1). Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Ayerbe Iríbar, M. R., Irixa Cortes, I., Lema Pueyo, J. A., y San Miguel Osaba, A. (2013). *Documentación medieval del Archivo Municipal de Oiartzun. III. 1320-1520*. Eusko Ikaskuntza.
- Ayuga Téllez, F. (Ed.). (2001). *Gestión sostenible de paisajes rurales: Técnicas e ingeniería*. Fundación Alfonso Martín Escudero.
- Azcona, T. de. (1978). *Un pleito perdido por San Sebastián: (1623-1627): Fundación de la Parroquia de Pasajes de San Juan y jurisdicción espiritual sobre la bahía: Estudio y documentos*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones.
- Baptista, F. G. (2018). De caza con los balleneros vascos. *National geographic*, 43(2), 38-47.
- Barcenilla, M. A. (1999). *La Pequeña Manchester: Origen y consolidación de un núcleo industrial guipuzcoano: Errenteria (1845-1905)*. Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Economía y Turismo.
- Barkham Huxley, M. (2000). La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro? *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, 29-75. Recuperado de <https://itsasmuseoa.eus/actividades/nuestras-publicaciones/revista-itsas-memoria/no3-la-pesca-en-el-pais-vasco/>
- Barkham Huxley, M., y López Losa, E. (1999). Pasajes, puerto pesquero. En *PASAIA Memoria histórica y perspectivas de futuro* (pp. 75-146). Untzi Museoa-Museo Naval.
- Barredo Cano, J. I. (1996). *Sistemas de información geográfica y evaluación multicriterio en la ordenación del territorio*. RA-MA.
- Bazerman, M. H., y Neale, M. A. (1993). *La negociación racional: En un mundo irracional*. Paidós. Recuperado de https://recursos2puntocero.com/recursos/pdf/F_MargaretNealeMaxBazermanLaNegociacinRacionalenunMundoIrracional.pdf
- Beaven, B., Bell, K., y James, R. (2016). Introduction. En *Port Towns and Urban Cultures: International Histories of the Waterfront, c.1700—2000* (pp. 1-10). Palgrave Macmillan UK. Doi: https://doi.org/10.1057/978-1-137-48316-4_1
- Bender, J. (2014). Intangible Heritage in the Maritime Realm: The Pedagogy of Functional Preservation. *Narodna Umjetnost : Hrvatski Časopis Za Etnologiju i Folkloristiku*, 51(1), 7-27. Doi: <https://doi.org/10.15176/vol51no101>
- Benko, G., y Strohmayer, U. (1997). *Space and Social Theory: Interpreting Modernity and Post-modernity*. Blackwell Publishers.

- Berneth Peña Reyes, L. (2008). Reflexiones sobre las concepciones de conflicto en la geografía humana. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 17, 89-115. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4013791>
- Berroya, P. (1942). *Hornos altos en Pasajes: Estudios y anteproyecto*. Cámara Oficial de Industria de Guipúzcoa. Recuperado de <https://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DBKVisorBibliotecaWEB/visor.do?ver&amicus=224958>
- Bertrand, C., y Bertrand, G. (2006). *Geografía del medio ambiente: El sistema GTP: geosistema, territorio y paisaje* (F. Rodríguez Martínez, Trad.). Universidad de Granada.
- Bertrand, G. (2008). «Un paisaje más profundo»: De la Epistemología al Método. *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, 43, 17-28. Recuperado de <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/1107/1302>
- Bertrand, G. (2010). Itinerario en torno al paisaje: Una epistemología de terreno para tiempos de crisis. *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, 81, 5-38. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3301187>
- Besse, J.-M. (2006). Las cinco puertas del paisaje: Ensayo de una cartografía de las problemáticas paisajeras contemporáneas. En J. Maderuelo (Ed.), *Paisaje y pensamiento* (pp. 145-172). Abada.
- Bilbao, L. M., y Fernández de Pinedo, E. (1982). Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850). En *La economía española al final del Antiguo Régimen: Vol. II* (pp. 133-228). Alianza Editorial/Banco de España.
- Bossard, M., Feranec, J. y Otahel, J. (2000). *CORINE land cover technical guide—Addendum 2000* (Technical Report N.o 40; p. 105). European Environment Agency.
- Brantom, J. (2015). World Heritage and Sustainable Tourism: Shared Values? En *World Heritage, Tourism and Identity: Inscription and Co-production* (pp. 237-255). Routledge.
- Broto, V. C., Allen, A., y Rapoport, E. (2012). Interdisciplinary Perspectives on Urban Metabolism. *Journal of Industrial Ecology*, 16(6), 851-861. Doi: <https://doi.org/10.1111/j.1530-9290.2012.00556.x>
- Brunel, S. (2007). Tourisme et mondialisation: Vers une disneylandisation universelle? *La Géographie*, 1525 (Juin), 12-29.
- Burel, F., y Baudry, J. (2002). *Ecología del paisaje: Conceptos, métodos y aplicaciones*. Mundi-Prensa.
- Busquets, J., y Cortina, A. (Eds.). (2009). *Gestión del paisaje: Manual de protección, gestión y ordenación del paisaje*. Ariel.

- Cacho, S. F., y Rodríguez, M. C. (2005). Torres de vigilancia costera y Paisaje: Integración de valores culturales y naturales en el Paraje Natural de Maro-Cerro Gordo. PH: *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 13(55), 93-101. Doi: <https://doi.org/10.33349/2005.55.2066>
- Calvo Soler, R. (2014). *Mapeo de conflictos: Técnica para la exploración de los conflictos*. Gedisa.
- Cámara de Comercio de Guipúzcoa. (1930). *Memoria comercial e industrial correspondiente al año 1929*. Imprenta de Martín y Mena. Recuperado de <http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DBKVisorBibliotecaWEB/visor.do?ver&amicus=208494>
- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa. (1919). *Memoria comercial e industrial correspondiente al año 1918*. Imprenta de Martín, Mena y Compa. Recuperado de <http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DBKVisorBibliotecaWEB/visor.do?ver&amicus=336977>
- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa. (1920). *Memoria comercial e industrial correspondiente al año 1919*. Imprenta de Martín, Mena y Compa. Recuperado de <http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DBKVisorBibliotecaWEB/visor.do?ver&amicus=334649>
- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa. (1928). *Memoria comercial e industrial correspondiente al año 1927*. Imprenta de Martín y Mena. Recuperado de <http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DBKVisorBibliotecaWEB/visor.do?ver&amicus=208500>
- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa. (1932). *Memoria comercial e industrial correspondiente al año 1930*. Imprenta de Martín y Mena.
- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa. (1934). *Memoria comercial del año 1933*. Imprenta de Martín y Mena.
- Cano Bueso, J. (2009). Consolidación de los consejos consultivos en España y su papel como garantes de la autonomía. *Revista catalana de dret públic*, 39, 57-82. Recuperado de <http://revistes.eapc.gencat.cat/index.php/rcdp/article/view/2187/n39-cano-es.pdf>
- Cantín, R. M. (1995). Bateleras de Pasajes. *Cuadernos de Sección. Historia-Geografía*, 23. Recuperado de <http://ojs.eusko-ikaskuntza.eus/index.php/vasconia/article/view/715/690>
- Cañamero Redondo, A. (Ed.). (1983). *Enciclopedia histórico-geográfica de Guipúzcoa* (Vol. 1-4). Haranburu.
- Capel Sáez, H. (1973). Percepción del medio y comportamiento geográfico. *Revista de geografía*, 7, 58-150. Recuperado de <https://raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/45873/56665>

- Capel Sáez, H. (1988). *Filosofía y ciencia en la geografía contemporánea: Una introducción a la geografía* (3ª ed.). Barcanova.
- Capel Sáez, H. (2009). La historia, la ciudad y el futuro. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIII (307). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-307.htm>
- Caro Baroja, J. (1984). *Los vascos* (7ª). Istmo.
- Carré, J., y Metailié, J.-P. (2008). De los paisajes de ayer a los paisajes de mañana. Metodología de un observatorio fotográfico para el análisis de las dinámicas paisajísticas: El valle de Vicdessos, Pirineos de Ariège (Francia). *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, 43, 123-149. Recuperado de <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/1112/1307>
- Carrión Arregui, I. M. (1991). *La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*. Universidad del País Vasco.
- Casa de Cultura Casares y Seminario de Historia de Altza. (2008). *Altza en la prensa del siglo XIX Altza XIX. mendeko kroniketan*. (Vol. 6). Alzako Historia Mintegia. Recuperado de <https://www.altzanet.eus/pdf/artiga/artiga06.pdf?type=file>
- Castells, M. (1995). *La ciudad informacional: Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Alianza.
- Castigliano, M., De Martino, P., y Russo, M. Á. (2018). Napoli: Relazioni irrisolte tra porto e città. *Urbanistica Informazioni*, 45, 43-45.
- Castigliano, M., Martino, P. D., Amenta, L., y Russo, M. (2020). Reinventing waterscapes in port cities. A resilient and regenerative approach to plan Naples at the lime of logistics. *BDC. Bollettino Del Centro Calza Bini*, 20(2), 261-276. Doi: <https://doi.org/10.6092/2284-4732/7555>
- Castillo Cubillos, M. (2017). El papel de la participación ciudadana en las políticas públicas urbanas, bajo el actual escenario de la gobernanza. *Revista CS*, 23, 157-180. Doi: <https://doi.org/10.18046/recs.i23.2281>
- Castillo-Hidalgo, D., y Valdaliso, J. M. (2016). Puertos y regiones Marítimas en España en Perspectiva Histórica. Movimiento comercial y transformaciones económicas (c.1880-2009). En J. M. López Ballesta (Ed.), *Phicaria, IV Encuentros Internacionales del Mediterráneo* (pp. 57-75). Universidad Popular de Mazarrón. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10553/57810>

- Cearreta, A., Irabien, M. J., y Gómez Arozamena, J. E. (2018). Transformación antrópica reciente de la Bahía de Pasaia (Guipúzcoa): Análisis multidisciplinar de su registro sedimentario. *Geogaceta*, 64, 107-110. Recuperado de [https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/handle/10902/15827/Transformaci%
c3%b3nAntr%
c3%b3picaReciente.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/handle/10902/15827/Transformaci%c3%b3nAntr%c3%b3picaReciente.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Cerbán Jiménez, M. del M., y Ortí Llatas, J. (2015). *Infraestructuras Portuarias. Análisis del sistema Portuario Español. Contexto Internacional y propuestas de reforma*, (pp. 114). FEDEA. Recuperado de <https://ideas.repec.org/p/fda/fdaeee/eee2015-20.html>
- Chalier, G. (2019). Algunas consideraciones acerca de Puerto Belgrano como área patrimonial: Concientización y revalorización para el fortalecimiento del sentido de pertenencia. *Res gesta*, 55, 10-29. Recuperado de <https://erevistas.uca.edu.ar/index.php/RGES/article/view/1812>
- Chaline, C. (1993). Réflexion sur la reconquête des waterfronts en Grande-Bretagne. *Noroi*, 160(1), 589-599. Doi: <https://doi.org/10.3406/noroi.1993.6514>
- Chaline, C., y Malta, R. R. (1994). *Ces ports qui créèrent des villes*. L'Harmattan.
- Champagne, P. (1999). La visión mediática. En P. Bourdieu y A. Accardo (Eds.), *La miseria del mundo* (pp. 51-63). Ediciones Akal.
- Chassériau, A. (2015). Le rôle de l'identité maritime atlantique dans les recompositions urbaines contemporaines Le cas de Nantes. En G. Saupin (Ed.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XXe siècle* (pp. 465-475). Presses universitaires de Rennes. Recuperado de <http://books.openedition.org/pur/20530>
- Cillán Apalategui, A. (1975). *Sociología electoral de Guipúzcoa (1900-36)*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones.
- Ciriquiain Gaiztarro, M. (1986). *Los puertos marítimos del País Vasco* (2.^a ed.). Txertoa.
- Comisión Social de Arciprestazgo Pasajes-Rentería y SIADECO, S. C. I. (Eds.). (1981). *Análisis descriptivo comarca Rentería-Pasajes*. (Litografía Danona S. coop.). Caja Laboral Popular.
- Comtois, C., Lagimanière, L., Slack, B., y Vallée, D. (2005). Le rôle et la fonction des ports de petite et moyenne taille dans le système Saint-Laurent. *Cahiers de géographie du Québec*, 37(100), 17-33. Doi: <https://doi.org/10.7202/022319ar>
- Coromines, J. (2008). *Breve diccionario etimológico de la lengua castellana* (3^a). Gredos.
- Cortés Rodríguez, C., Cerdón Lagares, E. R., González Galán, A., y García del Hoyo, J. J. (2018). Clasificación de los puertos españoles atendiendo a su tipología de tráfico e infraestructuras. *Estudios de economía aplicada*, 36(3), 765-788. Doi: <https://doi.org/10.25115/eea.v36i3.2552>

- Cortina Ramos, A. (2011). Las cartas del paisaje: Un instrumento de concertación territorial y de compromiso ético a favor del paisaje. *Revista de derecho urbanístico y medio ambiente*, 45(263), 167-198.
- Cortizo Alonso, J. M. (Ed.). (2013). *Jaizkibel «Amaharri»: Europako eta Kultura Ondarea = Patrimonio Natural y Cultural Europeo = Patrimoine Naturel et Culturel Européen*. Jaizkibel Geo Nature.
- Cruz Mundet, J. R. (1991). *Rentería en la crisis del antiguo régimen, 1750-1845: Familia, caserío y sociedad rural*. Ayuntamiento de Rentería.
- Cuñat Giménez, R. (2007). Aplicación de la teoría fundamentada (grounded theory) al estudio del proceso de creación de empresas. *Decisiones basadas en el conocimiento y en el papel social de la empresa: XX Congreso anual de AEDEM, Vol. 2, 2007 (Comunicaciones)*, pág. 44, 2, 44. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2499458>
- De Marco, M. A. L. G. (2013). *Ciudad Puerto: Universidad y desarrollo regional, Rosario, 1919-1968*. CEHDRE.
- De Marco, M. A. L. G. (2016). “La ciudad puerto” como fundamento identitario de los actores del desarrollo institucional y económico regional frente las grandes crisis internacionales. El caso de Rosario (Argentina), 1890-2001”. “Dynamiques économiques portuaires et réseaux dans l’Atlantique en perspective historique” (XVe – XXIe siècles), *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En línea]. Doi: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.70000>
- De Marco, M. A. L. G. (2020). La dinámica de las ciudades portuarias regionales. Un campo de investigación transdisciplinar. *Revista Transporte y Territorio*, 23, 267-287. Recuperado de <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/9666>
- De Rosa Giolito, E. R. (2016). Las complejas relaciones entre paisaje, puerto, ciudad y sus efectos en el patrimonio cultural en la Bahía de Pasaia. *Espacio Tiempo y Forma. Serie VI, Geografía*, (8-9), 77-101. Doi: <https://doi.org/10.5944/etfvi.8-9.2016.16357>
- De Rosa Giolito, E. R., Foulquier, E., Leberre, I., y David, L. (2021). La maritimización y su huella territorial: Una trayectoria sociotécnica. El caso de la Bahía de Pasaia (País Vasco, España). *Finisterra. Revista portuguesa de Geografía*, 56(117), 175-197. Doi: <https://doi.org/10.18055/Finis23746>
- Debrie, J. (2010). Different tiers of government in port governance: Some general remarks on the institutional geography of ports in Europe and Canada. En *W. C. on T. R. Society* (Ed.), 12th World Conference on Transport Research (pp. 16). Recuperado de <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00615146>

- Díez de Salazar Fernández, L. M. (1997). *Ferrerías guipuzcoanas: Aspectos socioeconómicos, laborales y fiscales (siglos XIV-XVI)*. Kutxa Gizarte-eta Kultur Fundazioa = Fundación Social y Cultural Kutxa.
- Dixit, A. K., y Nalebuff, B. J. (1999). *Pensar estratégicamente: Un arma decisiva en los negocios, la política y la vida diaria*. Antoni Bosch editor.
- Domínguez Bilbao, R., y García Dauder, S. (2003). *Introducción a la teoría del conflicto en las organizaciones*. Universidad Rey Juan Carlos Servicio de publicaciones. Recuperado de <http://biblioteca.esucomex.cl/RCA/Introducci%C3%B3n%20a%20la%20teor%C3%A1a%20del%20conflicto%20en%20las%20organizaciones.pdf>
- Dubois, S. (2003). Mutations et ambitions d'un petit port polyfonctionnel: Pasajes au Pays basque espagnol / Mutations and ambitions of a small multifunctional harbour: Pasajes, in the Spanish Basque region. *Annales de géographie*, 112(634), 583-607. Doi: <https://doi.org/10.3406/geo.2003.981>
- Ducruet, C., y Woo Lee, S. (2006). Waterfront redevelopment and territorial integration in Le Havre (France) and Southampton (UK): Implications for Busan, Korea. *Ocean Policy Research*, 21(1), 127-156.
- Duffy, K. Grover., Grosch, J. W., y Olczak, P. V. (1996). *La mediación y sus contextos de aplicación: Una introducción para profesionales e investigadores*. Paidós.
- Eastaway, M. P., y Martínez, M. T. S. (2015). El sistema de vivienda en España y el papel de las políticas: ¿qué falta por resolver? *Cuadernos económicos de ICE*, 90, 149-174.
- Eastman, J. R. (2016). *IDRISI Terrset Manual*. Clark Labs-Clark University. Recuperado de <https://clarklabs.org/wp-content/uploads/2016/10/Terrset-Manual.pdf>
- Eastman, J. R., y Toledano, J. (2018). A Short Presentation of the Land Change Modeler (LCM). En M. T. Camacho Olmedo, M. Paegelow, J.-F. Mas, y F. Escobar (Eds.), *Geomatic Approaches for Modeling Land Change Scenarios* (pp. 499-505). Springer International Publishing. Doi: https://doi.org/10.1007/978-3-319-60801-3_36
- Edeso, J. M. (1988). Microformas de las areniscas eocenas de la formación Jaizkibel. *Lurralde: Investigación y espacio*, 11, 57-84.
- Egberts, L. (2020). Heritage in European Coastal Landscapes—Four Reasons for Inter-regional Knowledge Exchange. En C. Hein (Ed.), *Adaptive Strategies for Water Heritage: Past, Present and Future* (pp. 324-341). Springer International Publishing. Doi: https://doi.org/10.1007/978-3-030-00268-8_17

- Elortegi Bilbao, Á. M. (1992). *Pasaiako toponimia*. Euskaltzaindia. Recuperado de https://www.euskaltzaindia.eus/dok/iker_jagon_tegiak/963.pdf
- Elorza, M., y Goikoetxea, I. (1994). *Rentería paso a paso: Naturaleza y huella humana* (Litografía Danona). Aranzadi y Ayuntamiento de Errenteria. Recuperado de https://static.errenteria.eus/web/eu/herria/artxiboa/monografiak/Errenteria%20pausuz%20pausu/EUA_AA_12481.pdf
- Enciclopedia general del mar* (Vol. 7). (1988). Ediciones Garriga, S.A.
- Entelman, R. (2002). *Teoría de conflictos: Hacia un nuevo paradigma*. Gedisa; Barcelona.
- Esnaola, S., Calvo, M., Aldasoro, E., Audicana, C., y Montoya, I. (2010). *Atlas de mortalidad en áreas pequeñas de la Comunidad Autónoma del País Vasco 1996-2003*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Recuperado de http://www.osakidetza.euskadi.eus/contenidos/informacion/atlas_mortalidad/eu_atlas/adjuntos/ATLAS.pdf
- ESPO. (2010). *Código de Buenas Prácticas para la Integración Social de los Puertos* (pp. 56). European Sea Ports Organisation. Recuperado de <https://www.espo.be/media/espopublications/code%20of%20practice%20on%20societal%20integration%20of%20ports%20-%20spanish%20codigo%20de%20buenas%20prcticas2013.pdf>
- ESPO. (2016a). *Code of good practices for cruise and ferry ports* (pp. 44). European Sea Ports Organisation. Recuperado de <https://www.espo.be/media/espopublications/ESPO%20Code%20of%20Good%20Practices%20for%20Cruise%20and%20Ferry.pdf>
- ESPO. (2016b). *Trends in EU Ports Governance 2016* (pp. 15). European Sea Ports Organisation. Recuperado de https://www.espo.be/media/Trends_in_EU_ports_governance_2016_FINAL_VERSION.pdf
- Esteban Delgado, M. (2003). La vía marítima en época antigua, agente de transformación en las tierras costeras entre Oiasso y el Divae. Itsas Memoria. *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, 13-40. Recuperado de https://itsasmuseoa.eus/wp-content/uploads/pdf/ITSASMEMORIA_4.pdf
- European Committee of the Regions, Levarlet, F., Celloti, P., y Alessandrini, M. (2019). *A territorial approach for the implementation of the SDGs in the EU – The role of the European Committee of the Regions* (Publications Office). Recuperado de <https://data.europa.eu/doi/10.2863/11396>
- Farinós i Dasí, J. (2008). Gobernanza territorial para el desarrollo sostenible: Estado de la cuestión y agenda. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, N° 46, 11-32. Recuperado de <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/668>

- Fariña Tojo, J. (2007). *La ciudad y el medio natural* (3ª ed.). Akal. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/148688249.pdf>
- Fernández Albadalejo, P. (1980). Rentería, Oyarzun y San Sebastián: Unos comienzos conflictivos. *Oarso*, 19-20.
- Fernández Cacho, S. (2008). *Patrimonio arqueológico y planificación territorial* (Junta de Andalucía. Consejería de Cultura. Universidad de Sevilla. Secretariado de Publicaciones). Recuperado de https://repositorio.iaph.es/jspui/bitstream/11532/247431/1/Patrimonio_Arqueologico_y_Planificacion.pdf
- Fernández de Pinedo, E. (1995). Comercio y Colonias (1770-1850). El papel de Guipúzcoa. *Revista de dirección y administración de empresas*, 2, 55-66. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10810/10817>
- Firth, A. (2015). *The Social and Economic Benefits of Marine and Maritime Cultural Heritage: Towards greater accessibility and effective management*. Fjordr Limited for Honor Frost Foundation. Recuperado de https://honorfrostfoundation.org/wp-content/uploads/2019/06/HFF-Report_Social-Economic-Value-of-Marine-and-Maritime-Cultural-Heritage.pdf
- Fisher, R., Ury, W., y Patton, B. (1991). *¡Sí, de acuerdo!: Cómo negociar sin ceder* (5ª). Colombia Nueva Ltda.
- Font Fàbregas, J. (2001). *Ciudadanos y decisiones públicas* (1ª ed.). Ariel.
- Fortià, J. M., de Cáceres, R., i Durany, E. B., Terradas, R., Viaplana, A., Pintos, A. C., Fernández-Ordóñez, L., Bru, E., Escolano, V. P., Maderuelo, J., y otros. (2000). *La intervenció en el paisatge: Claus per a un debat= La intervención en el paisaje: claves para un debate*. Servei de Publicacions de la Universitat de Girona.
- Foulquier, E. (2016). Prendre la mesure de la conflictualité portuaire. *L'Information géographique*, Vol. 80(4), 56-75. Recuperado de <https://www.cairn.info/revue-l-information-geographique-2016-4-page-56.htm>
- Foulquier, E., y Lamberts, C. (2014). Gouverner les ports de commerce à l'heure libérale. *Regards sur les pays d'Europe du Sud*. Recuperado de <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01108018>
- Frolova, M., y Bertrand, G. (2006). Geografía y paisaje. En *Tratado de geografía humana* (pp. 254-269). Anthropos.
- Gamón, J. I., Múgica, S. de, y Arocena, F. (1930). *Noticias históricas de Rentería*. Nueva Editorial.
- García de Cortázar, F., y Montero García, M. (1995). *Historia contemporánea del País Vasco: De las Cortes de Cádiz a nuestros días*. Txertoa.

- García, M., y Vicari Haddock, S. (2016). Special issue: Housing and community needs and social innovation responses in times of crisis. *Journal of Housing and the Built Environment*, 31(3), 393-407. Doi: <https://doi.org/10.1007/s10901-015-9466-1>
- García Orellán, R. (2006). Rumbo al Gran Banco: Una etnohistoria de la pesca industrial del bacalao en los bancos de Terranova. *Revista internacional de los estudios vascos*, 51(2), 577-592. Recuperado de <https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/8469/51577592.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Geddes, P. (1915). *Ciudades en evolución*. KRK ediciones.
- Gil Álvarez, E. (2008). *La comarca de San Sebastián (Donostialdea): De zona industrial en declive a medio innovador*. Fundación Kutxa.
- Glaeser, E. (2011). *El triunfo de las ciudades: Cómo nuestra mejor creación nos hace más ricos, más inteligentes, más ecológicos, más sanos y más felices*. Taurus.
- Gobierno Vasco y Diputación Foral de Gipuzkoa (Eds.). (1995). *Avance del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostialdea-Bajo Bidasoa*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- Goienetxe Patrón, E. (2013). *Pasaia atlántico: Patrimonio marítimo*. Pasaiako Udala. Kultura eta Hezkuntza. Recuperado de <http://www.pasaia.eus/documents/90521/349297/Atl%C3%AIntico/e91685a6-4ee3-4be8-855b-7828742ea0c5>
- Goienetxe Patrón, R. (2010). El informe Villalobos sobre el puerto de Pasaia (1617) o cuatrocientos años de propuestas para una ordenación lógica y racional del puerto y su gobierno. *Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*, 43, 419-470.
- Goikoetxea López, I., y Lekuona Antzizar, I. (2007). *Oiartzungo toponimia = Toponimia de Oiartzun* (Vol. 14). Udala, Kultura Batzordea. Recuperado de <http://www.liburuklik.euskadi.eus/applet/libros/JPG/bfb4/MUGARRI-11/MUGARRI-11.pdf>
- Gómez Mendoza, J., Fernández Muñoz, S., y Mata Olmo, R. (2001). El paisaje, calidad de vida y territorio. *Análisis local*, 37, 27-40.
- Gómez Piñeiro, F. J. (1982). *San Sebastián y su área periférica* (Vol. 3). Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa.
- Gómez Piñeiro, F. J. (1983). Algunos aspectos del análisis del espacio urbano de la comarca Donostiarra. *Lurralde: Investigación y espacio*, N. 6, p.319-367. Recuperado de <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur06/06gomezp/06gomezp.htm>
- Gómez Piñeiro, J. (1985). *Geografía de Euskal Herria* (1ª ed.). Oikos-tau.

- Gómez Zontano, J., y Riesco Chueca (Eds.). (2010). *Marco conceptual y metodológico para los paisajes españoles. Aplicación a tres escalas espaciales* (Consejería de obras públicas y vivienda, Centro de Estudios Paisaje y Territorio). Recuperado de <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0643729.pdf>
- Gontier, C., Fuchs, J., y Michot, T. (2021). Les fêtes maritimes en Bretagne: Quand le territoire rencontre le patrimoine, une approche sociogéographique. *Noréis. Environnement, aménagement, société*, 257, 39-56. Doi: <https://doi.org/10.4000/noréis.10683>
- González Bernáldez, F. (1981). *Ecología y paisaje* (1ª ed.). Blume.
- González Laxe, F. (2002). Economía marítima y tipologías portuarias. *Boletín económico de ICE, Información Comercial Española*, 2717, 21-33. Recuperado de https://www.udc.es/iuem/documentos/monografias/economia_tipologias.pdf
- González Medina, M., Huete García, M. Á., y Merinero-Rodríguez, R. (2016). La evolución de la agenda urbana de la Unión Europea: Hacia un modelo de desarrollo urbano sostenible e integrado. *WPS Review International on Sustainable Housing and Urban Renewal: RISHUR*, 4, 83-95. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5817890>
- González Portilla, M., Urrutikoetxea Lizarraga, J., y Zarraga Sangroniz, K. (2015). *La otra industrialización del País Vasco: Las pequeñas y medianas ciudades: capital humano e innovación social durante la primera industrialización*. Universidad del País Vasco.
- González-Cuéllar Serrano, N., Sanz Hermida, A. M., y Ortiz Pradillo, J. C. (2010). *Mediación: Un método de ? conflictos: estudio interdisciplinar*. Editorial COLEX.
- González-Laxe, F., y Martín-Palmero, F. (2020). Las ciudades portuarias ante las nuevas estrategias marítimas: La diversidad europea. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, 52(205), 493-506. Doi: <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.205.04>
- Gorosábel, P. de. (1862). *Diccionario histórico geográfico descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa: Con un apéndice de las cartas pueblas y otros documentos importantes*. Recuperado de <http://www.ingeba.org/klasikoa/dicgoro/biograf.htm>
- Gorosábel, P. de. (1899). *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa ó descripción de la provincia y de sus habitantes* (Vol. 6). Imprenta, Librería y Encuadernación de E. López... Recuperado de <https://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.do?id=416981>
- Gregory, D., Johnston, R., y Smith, D. M. (Eds.). (2000). *Diccionario Akal de Geografía Humana* (R. M. López, Trad.; Akal S. A.).

- Grenier, R. (1998). The basque whaling ship from Red Bay, Labrador: A treasure trove of data on Iberian atlantic shipbuilding design and techniques in the mid-16th century. En F. Alves (Ed.), *Trabalhos de arqueologia* (Vol. 18, p. 463). Centro Nacional de Arqueología Náutica e Subaquática / Academia de Marinha. Recuperado de <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/publications/trabalhos-de-arqueologia-18-proceedings-international-symposium-on-archaeology-of-medieval-an-modern-ships-of-iberian-atlantictradition-hull-remains-manuscripts-and-ethnographic-sources-a-compar>
- Grijalba, O., Pennese, C., y Telleria, K. (2011). *Interpretando... Herrera*. Departamento de Arquitectura, Universidad del País Vasco.
- Grindlay Moreno, A. L. (2008). *Ciudades y puertos*. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 11, 53-80. Recuperado de <https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/10295/CIUDADES-2008-11-CIUDADES.Y.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Guerra Clemente, R. (Ed.). (1930). *Pasajes y la industria guipuzcoana*. Talleres Tipográficos Navarro y del Teso.
- Guimerá Ravina, A. (2006). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: Siglos XVI-XIX* (J. I. Fortéa Perez y J. E. Gelabert González, Eds.; Biblioteca Navalía). Ed. Universidad de Cantabria.
- Guirao Espineira, T., y Montoiro Salvado, M. (2011). Las ciudades portuarias atlánticas: Devolverle la mirada al mar. *RETE» PORTUSplus*, 1, 8. Recuperado de http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus_plus/1_2011/Tem%C3%A1ticas/La_ciudad_portuaria_contempor%C3%A1nea/09_TamaraGuiraoEspineira_MariaMontoiroSalvado.pdf
- Gunderson, L., y Holling, C. S. (Eds.). (2002). *Panarchy. Understanding Transformations in Human and Natural Systems*. Island Press.
- Gurrutxaga Abad, A. (2021). El viaje a la crisis de la identidad industrial. *Papeles del CEIC, International Journal on Collective Identity Research*, 2 (Septiembre), 9. Doi: <https://doi.org/10.1387/pceic.22802>
- Heras Hernández, F. (2002). *Entre tantos: Guía práctica para dinamizar procesos participativos sobre problemas ambientales y sostenibilidad*. GEA. Recuperado de https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/recursos/materiales/entretantos_reed_2006_tcm30-172558.pdf
- Hernández Aja, A., y Rodríguez Suárez, I. (2017). De la rehabilitación a la regeneración urbana integrada. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 20, 1-20. Recuperado de <https://revistas.uva.es/index.php/ciudades/article/view/773/750>
- Hernández Marco, J. L. (1997). *Trenes, estaciones y puertos: El tráfico de mercancías de la Cía. del Norte: (1876-1930)*. Departamento de Transportes y Obras Públicas, D.L.

- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., y Baptista Lucio, P. (2006). *Metodología de la investigación* (4ª. ed.). McGraw-Hill. Recuperado de <https://seminariodemetodologiadelainvestigacion.files.wordpress.com/2012/03/metodologic3ada-de-la-investigacic3b3n-roberto-hernc3alndez-sampieri.pdf>
- Herrerías, B., y Zaldúa, J. (2007). Industria y Patrimonio en la Bahía de Pasaia. En *Patrimonio industrial en Pasaia: Defensa y difusión* (pp. 15-42). Ayuntamiento de Pasaia. Recuperado de <https://www.pasaia.eus/documents/90521/349297/Patrimonio+industrial/e04f9899-5b22-407a-8745-912f972740f4>
- Herrerías Moratínos, B. (2001). *Altza: Historia y patrimonio*. Casares Kultur Etxea, Donostiako Kultur Udal Patronatua. Recuperado de <https://altzanet.eus/pdf/artiga/artiga04.pdf?type=file>
- Herrerías Moratínos, B., y Zaldúa Goena, J. (2009). *Lezo: Ondarea eta hiri garapena* (Aranzadi). Lezo-Udala. Recuperado de <https://artxiboa.lezo.eus/sites/default/files/dokument-eranskin/2019/02/Aranzadi-Lezo-5%20Ondarea%20eta%20hiri%20garapena.pdf>
- Higueras Arnal, A. (1999). Introducción al análisis geográfico regional. Reflexiones acerca del paisaje. *Espacio, tiempo y forma.*, Serie VI, Geografía. (12), 83-98. Doi: <https://doi.org/10.5944/etfvi.12.1999.2567>
- Homobono Martínez, J. I. (2014). Patrimonio marítimo y maritimidad: Su significado en la era de la globalización. *Kobie. Antropología cultural*, 18, 35-66. Recuperado de https://www.bizkaia.eus/fitxategiak/04/ondarea/Kobie/PDF/5/Kobie_Antropologia_18_web-2.pdf?hash=34a3150170677fef2f539870227dc826
- Hooydonk, E. V. (2007). *Soft Values of Seaports: A Strategy for the Restoration of Public Support for Seaports*. Garant. Recuperado de https://books.google.es/books?id=qUfrHlc-4zxsC&printsec=frontcover&source=gbs_atb&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
- Hough, M. (1998). *Naturaleza y ciudad: Planificación urbana y procesos ecológicos*. Gustavo Gili.
- Howard, E. ([1898],1985). *Garden cities of to-morrow* (new illustr. ed.). Attic Books.
- Hoyle, B. S. (1968). East African Seaports: An Application of the Concept of «Anyport». *Transactions of the Institute of British Geographers*, 44, 163-183. JSTOR. Doi: <https://doi.org/10.2307/621755>
- Hoyle, B. S. (2000). Global and Local Change on the Port-City Waterfront. *Geographical Review*, 90(3), 395-417. Doi: <https://doi.org/10.2307/3250860>
- Huete Nieves, R., y Mantecón Terán, A. (2018). El auge de la turismofobia ¿hipótesis de investigación o ruido ideológico? *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16(1), 9-19. Doi: <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2018.16.001>

- Hurtado, S. de G. (2010). El desarrollo de las iniciativas comunitarias URBAN y URBAN II en las periferias degradadas de las ciudades españolas: Una contribución a la práctica de la regeneración urbana en España. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 13, 39-59. Doi: <https://doi.org/10.24197/ciudades.13.2010.39-59>
- Hurtado, S. de G. (2015). Políticas urbanas de la Unión Europea desde la perspectiva de la planificación colaborativa. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, (98), 1-75. Doi: <https://doi.org/10.20868/ciur.2015.98.3090>
- Inclán Gil, E. (2005). «El dinero de la mar»: El comercio de la costa vasca con Europa durante los siglos XIV al XVI. *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el Medievo y la Modernidad*, 17-78.
- Irixoa Cortés, I. (2009). *Pasaia: Orígenes (siglos XIV-XVI)*. Udala, Kultura eta Hezkuntza. Recuperado de <http://www.pasaia.eus/documents/90521/349297/Or%C3%ADgenes/9d54a4cc-04d8-4565-ae52-6313c1385792>
- Irixoa Cortes, I., y Lema Pueyo, J. Á. (2011). *Documentación Medieval del Archivo Municipal de Oiartzun. I. Libros de estimaciones fiscales de vecinos y bienes raíces (1499-1520)*: Vol. LX. Eusko Ikaskuntza. Recuperado de <http://www.eusko-ikaskuntza.org/es/publicaciones/documentacion-medieval-del-archivo-municipal-de-oiartzun-i-libros-de-estimaciones-fiscales-de-vecinos-y-bienes-raices-1499-1520/art-20872/>
- Izagirre Igiñiz, M. (1994). *Cartografía antigua y paisajes del Bidasoa*. Martin Izagirre Igiñiz.
- Izagirre, K. (2013). *Luzuriaga: Voz y vida obrera: hogeita bost lekukotasun*. Udala, Kultura eta Hezkuntza. Recuperado de <http://www.pasaia.eus/documents/90521/349297/Luzuriaga/a2a05793-59fa-485d-874e-63647e317883>
- Jones, M. (2007). The European landscape convention and the question of public participation. *Landscape Research*, 32(5), 613-633. Doi: <https://doi.org/10.1080/01426390701552753>
- Junta del Puerto de Pasajes. (1981). *Memoria del Puerto de Pasajes 1980*. Dirección General de Puertos y Costas.
- Kosztra, B., Büttner, G., Hazeu, G., y Arnold, S. (2019). *Updated CLC illustrated nomenclature guidelines* (pp. 126). Environment Agency Austria; EAA. Recuperado de https://land.copernicus.eu/user-corner/technical-library/corine-land-cover-nomenclature-guidelines/docs/pdf/CLC2018_Nomenclature_illustrated_guide_20190510.pdf
- Kuhn, T. S. (1971). *La estructura de las revoluciones científicas*. Fondo de Cultura Económica.

- Landel, P.-A., y Senil, N. (2009). Patrimoine et territoire, les nouvelles ressources du développement. *Développement durable et territoires*. Économie, géographie, politique, droit, sociologie, Dossier 12, 17. Doi: <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.7563>
- Larrínaga Rodríguez, C. (2006). Aproximación biográfica al ingeniero de caminos del siglo XIX Manuel Peironcely. *Revista de Obras Públicas: Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, 3468, 49-56.
- Larrínaga Rodríguez, C., y Garaizar Axpe, I. (2003). Cultura científico-tecnológica y depuración política. La escuela de los Ingenieros Industriales de Bilbao ante la Guerra Civil. *Cuadernos del Instituto Antonio de Nebrija de estudios sobre la Universidad*, 6, 109-133. Recuperado de <https://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/1036>
- Laubé, S. (2021). Maritimité et paysage culturel maritime: Les apports du modèle « Any-artefact ». *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, 14, 293-316. Doi: <https://doi.org/10.4000/artefact.10228>
- Le Corbusier. ([1941], 1989). *Principios de urbanismo: (La carta de Atenas)* (1ª ed. en Col. Ariel). Ariel.
- Lederach, J. P. (2009). *El pequeño libro de transformación de conflictos*. Justapaz.
- Lekuona, M. de. (1959). *Del Oyarzun antiguo: Monografía histórica*. Diputación de Gipuzkoa. Recuperado de <http://www.liburuklik.euskadi.eus/jspui/handle/10771/12319>
- Leturiondo-Aranzamendi, A. (2020). De la Planificación Territorial a la Agenda Urbana. Un recorrido con visión de género. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, 52(203), 45-56. Doi: <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.04>
- Lipietz, A., y Benko, G. (2000). *La richesse des régions: La nouvelle géographie socio-économique*. Presses universitaires de France.
- Lizarraga Murua, J. (1996). El caso del puerto de Pasajes. *La Reconversión de Las Zonas Dependientes de La Pesca. Objetivos, Experiencias, Perspectivas*, 15-19. Recuperado de <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/e4056ebe-197b-4721-8b91-44e5f7e52f4e>
- Llinares, S., y Saupin, G. (2020). *Ports nouveaux. Création et renaissance du XVe au XXIe siècle*. PUR.
- Llorca Ortega, J. (2014). La Gobernanza Puerto-ciudad en España. En Y. Alix, *Port-City Governance* (3ª, pp. 143-153). ems Management & Societe. Recuperado de <https://www.sefacil.com/wp-content/uploads/2021/02/port-city.pdf>

- López-Bermúdez, B., Freire-Seoane, M. J., y Lesta-Casal, E. (2020). Core and comprehensive ports: The new challenge for the development of the Spanish port system. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8, 100243. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100243>
- López-Trigal, L., y López-Fernández, N. (2021). Territorio Bidasoa y Eurociudad Vasca: Estrategias y retos de una cooperación transfronteriza histórica. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, 53(208), 331-352. Doi: <https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.208.03>
- Luengo Teixidor, F. (1990). *Crecimiento económico y cambio social, Guipúzcoa 1917-1923*. Universidad del País Vasco.
- Luengo Teixidor, F. (1996). Estado actual de la investigación en temas marítimos en el País Vasco. La época contemporánea (II): El mundo social. En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* (Vol. 1, pp. 111-122). Untzi Museoa-Museo Naval. Recuperado de https://itsasmuseoa.eus/wp-content/uploads/pdf/ITSASMEMORIA_1.pdf
- Macías, A. (1998). Ordenación del territorio y puertos: Aspectos físicos. En *Puertos: Aspectos ambientales y de gestión desde una perspectiva interdisciplinar* (pp. 47-57). Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones.
- Maderuelo, J. (2005). *El paisaje: Génesis de un concepto*. Abada.
- Maderuelo, J., y Arribas, D. (Eds.). (2010). *Paisaje y patrimonio*. Abada.
- Madoz, P. (1846a). *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. [s.n.].
- Madoz, P. (1846b). *Diccionario geográfico-estadístico-histórico: Gipuzkoa*. Juntas Generales de Gipuzkoa.
- Marí Sagarra, R., De Souza, A. J., Rodrigo de Larrucea, J., y Martín Mallofré, J. (2003). *El transporte de contenedores: Terminales, operatividad y casuística*. Edicions Universitat Politècnica de Catalunya. Recuperado de https://books.google.es/books?id=eJGXmMT-M7ScC&pg=PP56&hl=es&source=gbs_toc_r&cad=4#v=onepage&q&f=false
- Marie, G., y Péron, F. (2009). Le patrimoine maritime bâti des littoraux: Élément majeur d'identité et de reconstruction culturelle et sociale des territoires côtiers d'aujourd'hui. *Festival International de Géographie*, 8. Recuperado de <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00430009/document>
- Marrón Gaité, M. J. (2013). La geografía del comportamiento y de la percepción. Aportaciones a la investigación y a la enseñanza de la geografía. *Didáctica Geográfica*, 3, 85-108. Recuperado de <https://didacticageografica.age-geografia.es/index.php/didacticageografica/article/view/152>

- Martín, Á., Zubiria, J., Zabala, A., Cacho, T., Jaime, A., y Echabe, J. (1978). *Gure Errenderi: Informe urbanístico*. Coordinadora de comisiones de urbanismo de los barrios de Rentería.
- Martín Ramos, A. (2006). *Proyecto marco de ordenación de la regeneración urbana de la Bahía de Pasaia*. Universidad Politécnica de Cataluña.
- Martín Ramos, Á. (2007). Bahía de Pasaia: Hacia un nuevo puerto Urbano. *Portus*, 14, 66-71. Recuperado de http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/Portus_14/Bah%C3%ADa_de_Pasaia.pdf
- Martín Sánchez, D., y Irixa, I. (2010). *Erreterria a inicios de la Edad Moderna (1495-1544)*. Ayuntamiento de Erreterria. Archivo Municipal.
- Martinez de Isasti, L. (1850). *Compendio historial de la M. N. Y M. L. Provincia de Guipúzcoa* (Digitalización Vitoria-Gasteiz Archivos y Bibliotecas Septiembre 1994 18-81 Cartoné). Ignacio Ramón Baroja. Recuperado de http://www.liburuklik.euskadi.eus/applet/libros/JPG/diputacion/FSS_005167/FSS_005167.pdf
- Massey, D. (2012). Espacio, lugar y política en la coyuntura actual. *Urban*, 4, 7-12. Recuperado de <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/1864>
- Mata Olmo, R. (2002). Paisajes españoles. Cuestiones sobre su conocimiento, caracterización e identificación. *En Paisaje y ordenación del territorio* (pp. 33-46). Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Mata Olmo, R. (2006). Un concepto de paisaje para la gestión sostenible del territorio. En A. Tarroja y R. Mata Olmo (Eds.), *El paisaje y la gestión del territorio: Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo* (pp. 17-46). Diputación de Barcelona.
- Mata, R., y Tarroja, A. (Eds.). (2006). *El paisaje y la gestión del territorio: Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo*. Diputación de Barcelona.
- Matauco, A. I. G. de, Ojeda, A. O., Blanco, A. S. de O., Naverac, V. A., García, D. G., Ferrer, D. B., Otero, X. H., Horacio, J., y Mur, D. M. (2016). Condiciones de referencia para la restauración de la morfología fluvial de los ríos de las cuencas de Oiartzun y Oria (Gipuzkoa). *Cuaternario y geomorfología: Revista de la Sociedad Española de Geomorfología y Asociación Española para el Estudio del Cuaternario*, 30(1), 49-60. Doi: <https://doi.org/10.17735/cyg.v30i1-2.43995>
- McHarg, I. L. ([1969]1992). *Design with nature*. John Wiley.
- Memoire intéressant et très détaillé sur le beau Port du Passage. (1926). Revista internacional de los estudios vascos = Eusko ikaskuntzen nazioarteko aldizkaria = Revue internationale des études basques = International journal on Basque studies, *RIEV*, 17(2), 175-193. Recuperado de <http://www.eusko-ikaskuntza.eus/PDFAnlt/riev/17/17175193.pdf>

- Meyer, H. (1999). *City and Port: Transformation of Port Cities* - London, Barcelona, New York and Rotterdam. International Books.
- Miner Urdampilleta, F. (1989). El puerto de Pasajes. En E. Ayerbe (Ed.), *Itsasoa: El mar de Euskalherria, la naturaleza, el hombre y su historia* (Vol. 5, p. 312). Etor.
- Miñano y Bedoya, S. (1826). *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal ...* (Copia digital. Valladolid: Junta de Castilla y León. Consejería de Cultura y Turismo, 2009-2010, Vol. 1-10 v.). Imprenta de Pierart-Peralta. Recuperado de <https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/consulta/registro.cmd?id=714>
- Montero, M. (1996). Estado actual de la investigación en temas marítimos en el País Vasco. La época contemporánea: El mundo económico. En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* (Vol. 1, pp. 91-109). Untzi Museoa-Museo Naval. Recuperado de https://itsasmuseoa.eus/wp-content/uploads/pdf/ITSASMEMORIA_1.pdf
- Mora Afán, J. C. (2008). *La familia Arizabalo: Tiempos de cambio en Pasaia*. Udala, Kultura eta Hezkuntza. Recuperado de <http://www.pasaia.eus/documents/90521/349297/Familia+Arizabalo/d820bcf4-8a2b-441c-8ca5-597e75b458b2>
- Moreno Hernández, A. M., Santos Domínguez, E., y Torres Guerra, Y. (1999). La psique del paisaje. En M. Á. Hermosilla Álvarez (Ed.), *Visiones del paisaje: Actas del Congreso Visiones del Paisaje* (Priego de Córdoba, noviembre 1997) (pp. 311-320). Universidad de Córdoba.
- Morquecho Ibáñez, J. (1999). *Intervención comunitaria en Euskadi: Acercamiento a la acción social sobre la exclusión*. Ararteko. Recuperado de https://www.ararteko.eus/contenedor.jsp?layout=contenedor.jsp&codResi=1&language=es&codMenu=805&codMenuPN=1&codMenuSN=376&contenido=361&tipo=5&nivel=1400&seccion=s_fdod_d4_v7.jsp&title=Intervenci%F3n+comunitaria+en+Euskadi.+Acercamiento+a+la+acci%F3n+social+sobre+la+exclusi%F3n+
- Mortensen, L., Kørnøv, L., Lyhne, I., y Raakjær, J. (2020). Smaller ports' evolution towards catalysing sustainable hinterland development. *Maritime Policy & Management*, 47(3), 402-418. Doi: <https://doi.org/10.1080/03088839.2020.1711978>
- Música, S. (1918). *Provincia de Guipúzcoa* (Vol. 5). Alberto Martín. Recuperado de <http://ingeba.org/klasikoa/geografi/index.htm>
- Música Zufiría, S. (1928). Antigüedades del puerto de Pasajes. *Revista internacional de los estudios vascos = Eusko ikaskuntzen nazioarteko aldizkaria = Revue internationale des études basques = International journal on Basque studies*, *RIEV*, 19(3), 419-424. Recuperado de <http://www.eusko-ikaskuntza.eus/PDFAnlt/riev/19/19419424.pdf>

- Munford, L. (1966). *La ciudad en la historia: Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Pepitas de Calabaza.
- Muñoz Criado, A. (2012). *Guía metodológica. Estudios del paisaje*. (Concelleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente). Imprenta CG. Recuperado de <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0670136.pdf>
- Muñoz, H. S., Morales, E. C., y López, C. R. (2013). *Mediación y resolución de conflictos: Técnicas y ámbitos* (2ª). Tecnos.
- Naredo, J. M. (2000). Sobre la insostenibilidad de las actuales conurbaciones y el modo de paliarla. *Gaceta Ecológica*, 55, 21-40. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=53905502>
- Naredo, J. M. (2004). Sobre el origen, el uso y el contenido del término sostenible. *Cuadernos de investigación urbanística*, 41, 7-18. Recuperado de <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/1032>
- Naredo, J. M., y Parra, F. (Eds.). (2002). *Situación diferencial de los recursos naturales españoles*. Fundación César Manrique.
- Naredo Pérez, J. M. (2004). Perspectivas de la vivienda. Consecuencias de la evolución demográfica en la economía. *Información Comercial Española, ICE: Revista de economía*, 815, 143-14. Recuperado de <http://www.revistasice.com/index.php/ICE/article/view/661>
- Navarrete, M. F. de. (1831). *Diccionario marítimo español*. Imprenta real. Recuperado de <https://books.google.es/books?id=0HUDAAAAYAAJ&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false>
- Navarro, C. J., Cuesta Azofra, M., y Font, J. (2009). *¿Municipios participativos?: Participación política y ciudadana en ciudades medias españolas*. CIS. Recuperado de https://books.google.es/books/about/Municipios_participativos.html?id=ueU5zAvtxj0C&printsec=frontcover&source=kp_read_button&hl=es&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
- Navés Viñas, F. (Ed.). (2005). *Arquitectura del paisaje natural de la Península Ibérica, Islas Baleares y Canarias*. Omega.
- Nebreda Diaz de Espada, F. (1999). El futuro del puerto de Pasaia: Apuntes y reflexiones para el debate. *En PASAIA Memoria histórica y perspectivas de futuro* (pp. 362-399). Untzi Museoa-Museo Naval.
- Neuman, W. L. (2014). *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches: Quantitative and Qualitative Methods* (7ª). Pearson Education Limited. Recuperado de http://letrunghieutvu.yolasite.com/resources/w-lawrence-neuman-social-research-methods_-qualitative-and-quantitative-approaches-pearson-education-limited-2013.pdf

- Nogué i Font, J. (2010). El retorno al paisaje. *Enrahonar: Quaderns de filosofia*, 45, 123-136. Recuperado de <https://revistes.uab.cat/enrahonar/article/view/v45-nogue>
- Nogué i Font, J. (2014). Sentido del lugar, paisaje y conflicto. *Geopolítica (s)*, 5(2), 155-163. Recuperado de <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/view/48842>
- Observatorio de la Sostenibilidad en España (Ed.). (2006). *Cambios de ocupación del suelo en España: Implicaciones para la sostenibilidad*. Ediciones Mundi-Prensa.
- Observatorio de la Sostenibilidad en España. (2009). *Patrimonio Natural, Cultural y Paisajístico: Claves para la sostenibilidad territorial*. Mundi-Prensa. Recuperado de <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0556177.pdf>
- Odriozola Oyarbide, L. (1999). La industria de la construcción naval. En *PASAIA Memoria histórica y perspectivas de futuro* (pp. 147-196). Untzi Museoa-Museo Naval.
- Odriozola Oyarbide, L. (2002). *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX: Evolución y análisis comparativo*. Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Economía y Turismo.
- Olaechea Labayen, J. B. (1975). Seis siglos de litigio sobre el dominio del puerto de Pasajes. *Colectión Boletines de Estudios Históricos sobre San Sebastián (Instituto Dr. Camino)*, 9, 209-270. Recuperado de <https://www.kutxateka.eus/Detail/objects/1207998/s/36>
- Orella Unzué, J. L., y Gómez Piñeiro, J. (Eds.). (1994a). *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa. I: Cartoteca histórica del Servicio Geográfico del Ejército* (Vol. 1). Diputación de Gipuzkoa.
- Orella Unzué, J. L., y Gómez Piñeiro, J. (Eds.). (1994b). *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa. II: Servicio Histórico Militar* (Vol. 2). Diputación de Gipuzkoa.
- Ossa Echaburu, R. (1989). El puerto de Pasajes 1800/1936. En E. Ayerbe (Ed.), *Itsasoa: El mar de Euskalherria, la naturaleza, el hombre y su historia* (Vol. 5, p. 312). Etor.
- Oyón, J. L., y Permanyer, M. S. (2009). Historia urbana: El espacio no es inocente. *Historia contemporánea*, 39, 387-401. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3303096>
- Paisaje Transversal. (2018). *Escuchar y transformar la ciudad: Urbanismo colaborativo y participación ciudadana* (Fundación Arquia, Ed.). Los Libros de la Catarata. Recuperado de https://books.google.es/books?id=P2WHDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=Escuchar+y+transformar+la+ciudad&hl=es&sa=X&ved=0ahUKewjiwPD5o_HiAhWBD-mMBHbXmCzcQ6AEIKTAA#v=onepage&q=Escuchar%20y%20transformar%20la%20ciudad&f=false

- Pareja-Eastaway, M., y Miquel, M. P. i. (2015). Towards the Creative and Knowledge Economies: Analysing Diverse Pathways in Spanish Cities. *European Planning Studies*, 23(12), 2404-2422. Doi: <https://doi.org/10.1080/09654313.2014.988018>
- Parisi, R. (2011). Naples. Un patrimoine portuaire entre mémoire et valorisation. *Rives méditerranéennes*, 39, 23-32. Doi: <https://doi.org/10.4000/rives.4038>
- Pascual i Esteve, J. M., y de Forn i Foxà, M. de F. i. (1999). *La estrategia de las ciudades: Los planes estratégicos como instrumento: métodos, técnicas y buenas prácticas*. Diputació de Barcelona. Recuperado de http://bibliotecadigital.imipens.org/uploads/La%20Estrategia%20de%20las%20Ciudades_%20Los%20planes%20estrategicos%20como%20.pdf
- Pascual, J. M. (2016). *Las ciudades ante el cambio de era*. Hacer.
- Paül i Carril, F., Sancho Reinoso, A., y Tort Donada, J. (2011). El marco conceptual de los paisajes de la agricultura. En *Los paisajes agrarios de España: Caracterización, evolución y tipificación* (pp. 10-38). Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Pecqueur, B. (2006). Le tournant territorial de l'économie globale. *Espaces et sociétés*, 124-125(1), 17-32. Doi: <https://doi.org/10.3917/esp.124.0017>
- Pereda Espeso, F., y Marías Franco, F. (Eds.). (2002). *El atlas del rey Planeta: La «Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos» de Pedro Texeira (1634)*. Nerea.
- Pereda Espeso, F., y Marías Franco, F. (2004). De la cartografía a la corografía: Pedro Texeira en la España del Seiscientos. *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, 64, 129-157.
- Pérez Curiel, C. (2004). Periodismo de investigación: De la veracidad a la falacia. Análisis de las fuentes y estudio de casos publicados en el marco de la prensa nacional. En C. S. Sanz Establés, J. Sotelo González, y A. L. Rubio Moraga (Eds.), *Prensa y periodismo especializado II* (pp. 93-100). Editores del Henares. Recuperado de <https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/46614/20160929170513680.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Péron, F. (2002). *Le patrimoine maritime: Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens* (GEOLITTOMER-Brest, Ed.). Presses universitaires de Rennes.
- Péron, F. (2009). Patrimonio y paisajes del litoral. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 6, 33-40. Recuperado de https://itsasmuseoa.eus/wp-content/uploads/pdf/ITSASMEMORIA_6.pdf
- Péron, F., y Rieucou, J. (1996). *La maritimité aujourd'hui*. L'Harmattan.

- Picavea, A. (1879). *Consideraciones sobre la modificación de los estatutos de la Sociedad de Fomento y la conveniencia de que el comercio de San Sebastián procure facilitar los medios de comunicación con Pasages*. Establecimiento Tipográfico y Librería de Juan Osés. Recuperado de <http://oaiprodl.gipuzkoa.eus:8080/handle/10690/965?locale=fr>
- Pindado Sánchez, F. (2008). *La participación ciudadana es la vida de las ciudades*. Ediciones del Serbal.
- Piquero Zarauz, S. (1991). *Demografía guipuzcoana en el Antiguo Régimen*. Universidad del País Vasco.
- Ponte Ordoqui, E. (2016). *La construcción de la ciudad: Gipuzkoa 1940-1976*. Gipuzkoako Foru Al-
dunia, Mugikortasuneko eta Lurralde: Investigación y espacio Antolaketa Departamentua
= Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio.
- Pontius, R. G., Shusas, E., y McEachern, M. (2004). Detecting important categorical land changes while accounting for persistence. From pattern to process: *Landscape Fragmentation and the analysis of land use/land cover change*, 101(2), 251-268. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.agee.2003.09.008>
- Porras Arboledas, P. A. (2005). El derecho marítimo en el Cantábrico durante la Baja Edad Media: Partidas y rôles D'oléron. *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, 231-256. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1251673>
- Portas, N. (2004). De una ciudad a otra: Perspectivas periféricas. En Á. Martín Ramos (Ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 221-229). Universitat Politècnica de Catalunya. Iniciativa Digital Politècnica.
- Portugal, X. (2007). *Pasaia 1931-1939: La memoria de los vencidos*. Udala, Kultura eta Hezkuntza. Recuperado de <http://www.pasaia.eus/documents/90521/349297/Memoria+de+los+vencidos/9df2b814-9485-4f7f-9872-aed25ac75af7>
- Pradel Miquel, M., y García Cabeza, M. (Eds.). (2018). *El momento de la ciudadanía: Innovación social y gobernanza urbana*. Catarata.
- Prats i Catalá, J. (2005). *De la burocracia al management, del management a la gobernanza: Las transformaciones de las Administraciones Públicas de nuestro tiempo*. INAP. Recuperado de <https://books.google.es/books?id=hKeODQAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=De+la+burocracia+al+Management&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjPo83ztpPjAhW-0QEEAHVFBcoQQ6AEIKTAA#v=onepage&q=De%20la%20burocracia%20al%20Management&f=false>

- Prats i Catalá, J. (2007). Governança i democràcia. En A. Cerrillo i Martínez (Ed.), 22. *Governança i bona administració a Catalunya* (Vol. 1-22, pp. 13-30). Escola d'Administració Pública de Catalunya. Recuperado de http://eapc.gencat.cat/ca/publicacions/colleccions/col_leccio_materials/22_governanca_i_bona_administracio_a_catalunya/
- Prats, L. (2003). Patrimonio + turismo = ¿desarrollo? *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 1(2), 127-136. Doi: <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2003.01.012>
- Prelorenzo, C. (1996). Le patrimoine portuaire entre enjeux, connaissances et illusions. *Gazette des archives*, 174(1), 372-376. Doi: <https://doi.org/10.3406/gazar.1996.3429>
- Prelorenzo, C. (2011). La ville portuaire, un nouveau regard. Évolutions et mutations. *Rives méditerranéennes*, 39, 13-22. Doi: <https://doi.org/10.4000/rives.4036>
- Pruitt, D. G., y Rubin, J. Z. (1986). *Social Conflict: Escalation, Stalemate, and Settlement*. Random House.
- Ramos Fernández, A. (Ed.). (1979). *Planificación física y ecología: Modelos y métodos*. E.M.E.S.A.
- Ramos Suárez, E., Muñoz, C., y Pérez, G. (2017). *La gobernanza de los recursos naturales y los conflictos en las industrias extractivas: El caso de Colombia*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/42173>
- Redorta, Josep. (2004). *Cómo analizar los conflictos: La tipología de conflictos como herramienta de mediación*. Paidós.
- Reizabal Arruabarrena, G., González González, A., y González-Amezúa Carrión, P. (1987). *Pa-sajes, un puerto, una historia*. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- Río, M. A. (2008). Usos y abusos de la prensa como fuente de datos sobre acciones colectivas. *Empíria. Revista de metodología de ciencias sociales*, (16), 59-84. Doi: <https://doi.org/10.5944/empiria.16.2008.1390>
- Rivas Mantecon, V., y Cendrero Uceda, A. (1992). Análisis histórico de la evolución superficial de los estuarios del País Vasco. *Lurralde: Investigación y espacio*, 15, 199-227. Recuperado de <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur15/15rivas.pdf>
- Rivera Medina, A. M. (2017). La construcción-reconstrucción de un espacio portuario: El canal y ría de Bilbao en los siglos XIV y XVI. En A. Polónia y A. M. Rivera Medina (Eds.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX: Políticas y estructuras portuarias* (pp. 171-191). Casa de Velázquez. Recuperado de <http://books.openedition.org/cvz/231>

- Rodrigues Malta, R. (2001). Naples-Marseille: Waterfront attitude. *Méditerranée*, 96(1), 97-106.
Doi: <https://doi.org/10.3406/medit.2001.3213>
- Rodríguez Alonso, R. (2005). Infrautilización del parque de viviendas en España: Aparición de viviendas vacías y secundarias. *Boletín CF+S*, 29/30, 131-177.
- Rodríguez Medina, J. A. (2014, julio 22). Historia antigua de un puerto: Pasajes. *Oarso*, 49, 78-82.
- Rodríguez-Barcón, A., García, E. C., y Otero-Enríquez, R. (2021). Una revisión crítica sobre el análisis de la gentrificación turística en España. *ROTUR. Revista de Ocio y Turismo*, 15(1), 1-21. Doi: <https://doi.org/10.17979/rotur.2021.15.1.7090>
- Roger, A. (2007). *Breve tratado del paisaje* (J. Maderuelo, Ed.). Biblioteca Nueva.
- Roger Fernández, G. (2011). *Para comprender el urbanismo español: (De una vez por todas)*. Iustel.
- Rogers, R., y Gumuchdjian, P. (2000). *Ciudades para un pequeño planeta*. Gustavo Gili.
- Rohou, B., De Marco, M. A. L. G., Chalier, G., y Petersen, M. (2020). Modernisation de rivages techniques entre l'Argentine et la France: Les ports de Rosario, Arroyo Pareja, Mar del Plata et Quequén (1900-1930). *Cahiers François Viète*, 8, 91-116.
- Rojas, E. (2004). *Volver al centro: La recuperación de áreas urbanas centrales*. Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Volver-al-centro-La-recuperaci%C3%B3n-de-%C3%A1reas-urbanas-centrales.pdf>
- Rubio Ardanaz, J. A. (1994). *La antropología marítima subdisciplina de la antropología socio-cultural*. Universidad de Deusto.
- Rubio Ardanaz, J. A. (2009). El concepto de patrimonio marítimo y de cultura: Gestión museística e iconos públicos en el País Vasco. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 6, 57-82. Recuperado de https://itsasmuseoa.eus/wp-content/uploads/pdf/ITSASMEMORIA_6.pdf
- Rubio Ardanaz, J. A. (2014). *Antropología y maritimidad: Entramados y constructos patrimoniales en el Abra y Ría de Bilbao*. Museo Marítimo Ría de Bilbao.
- Ruiz Olabuénaga, J. I. (2012). *Metodología de la investigación cualitativa* (5ª ed.). Universidad de Deusto.
- Ruiz Urrestarazu, E., y Galdos Urrutia, R. (2008). *Geografía del País Vasco*. Nerea.
- Sáez García, J. A. (2005). La defensa del sector guipuzcoano de la frontera pirenaica durante el franquismo: Los campamentos militares en 1951. *Brocar: Cuadernos de investigación histórica*, 29, 167-204. Doi: <https://doi.org/10.18172/brocar.1685>

- Sáez García, J. A. (2011). Los fuertes liberales de Urkabe y Arkale (Oiartzun). *Vasconia: Cuadernos de historia - geografía*, 37, 263-277. Recuperado de <http://www.eusko-ikaskuntza.eus/PDFAnlt/vasconia/vas37/37263277.pdf>
- Sáez García, J. A. (2018). *Gipuzkoa: Una mirada indiscreta sobre el territorio (y un vistazo sobre Araba y Bizkaia)*. Mono-gráficas Michelena 26. Recuperado de https://michelena.eus/wp-content/themes/michelena/image/mono-graficas/pdf/monograficas_26.pdf
- San Nicolás, J. y Moreno Ruiz de Eguino, I. (Eds.). (1994). *Exposición «Regoyos y el País Vasco»* (1. ed). Fundación Kutxa.
- San Sebastián - Ayuntamiento y Errenteria - Ayuntamiento - demandado. (1616). *Por la villa de Sansebastian. Con la Villa de Renteria. Sobre el trato libre del puerto del Passaje* ([S.1.] : [s.n.]). Recuperado de <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000242246&page=1>
- Santos y Ganges, L. (2002). Las nociones de paisaje y sus implicaciones en la ordenación. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 7, 41-68. Doi: <https://doi.org/10.24197/ciudades.07.2002>
- Sassen, S. (2015). *Expulsiones: Brutalidad y complejidad en la economía global*. Katz.
- Saupin, G. (2015). Introduction. Présence et représentations du monde atlantique dans les villes d'Europe occidentale du Moyen Âge au xxe siècle. En *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XXe siècle* (pp. 9-41). Presses universitaires de Rennes. Recuperado de <http://books.openedition.org/pur/20486>
- Saupin, G. (2016). Mondialisation et modification des hiérarchies des grands ports de commerce, mi XVIIIe – mi XIXe siècle: Une comparaison entre l'Espagne, la France et la Grande Bretagne. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Doi: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.69920>
- Saupin, G. (2019). *Les villes atlantiques européennes: Una comparación entre l'Espagne et la France (1650-1850)*. Presses Universitaires de Rennes.
- Saupin, G. (2021). Patrimonio industrial y natural y animación turística creativa: Los desafíos de una recalificación urbanística en una antigua zona portuaria del siglo XIX, Nantes (Francia). *Ábaco*, 4(110), 192.
- Serrano, E., Baixas, M. D., Basterrechea, M., Aldasoro, E., Losa, J., Martínez, M. D., Bacigalupe, A., Urkiola, J. M., Goikolea, J., Areizaga, M. M., Esnaola, S., y Larrañaga, I. (2014). *Evaluación del impacto en la salud de dos intervenciones de regeneración en la Bahía de Pasaia* (1ª, septiembre 2014). Departamento de Salud del Gobierno Vasco. Recuperado de https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/publicaciones_departamento/eu_def/adjuntos/salud_publica/eval_impacto_salud_bahia_pasaia.pdf

- Serrano, E., Larrañaga, I., Morteruel, M., Baixas de Ros, M. D., Basterrechea, M., Martínez, D., Aldasoro, E., y Bacigalupe, A. (2016). Urban regeneration as population health intervention: A health impact assessment in the Bay of Pasaia (Spain). *International Journal for Equity in Health*, 15(1), 145. Doi: <https://doi.org/10.1186/s12939-016-0424-7>
- Serrano, E., Larrañaga, I., Sanz Tolosana, E., Baixas, M. D., Basterrechea, M., Conde, F., y Aldasoro, E. (2014). Evaluación del impacto en salud de intervenciones de regeneración en la Bahía de Pasaia: Percepciones de la población afectada. *Gaceta Sanitaria*, 28(6), 442-449. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.gaceta.2014.06.009>
- Subirats, J., y Martí-Costa, M. (Eds.). (2014). *Ciudades, vulnerabilidades y crisis en España*. Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, Consejería de la Presidencia, Junta de Andalucía. Recuperado de https://www.centrodeestudiosandaluces.es/datos/factoriaideas/IFO02_14.pdf
- Sukopp, H., y Werner, P. (1991). *Naturaleza en las ciudades; Desarrollo de flora y fauna en áreas urbanas*. Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Tamés Urdiain, P., Mendiola Gómez, I., y Pérez Olozaga, C. (Eds.). (1991). *Geomorfología y edafología de Gipuzkoa*. Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Tena García, M. S. (1991). Guía de fuentes para el estudio del Puerto de Pasajes en la Baja Edad Media (siglos XIII-XV). *Bilduma: Revista del Servicio de Archivo del Ayuntamiento de Errenteria*, 5, 101-115. Recuperado de https://static.errenteria.eus/web/eu/herria/artxiboa/Bilduma/Bilduma%2005_1991/Bilduma05_101.pdf
- Tena García, M. S. (1995). Composición social y articulación interna de las cofradías de pescadores y mareantes: (Un análisis de la explotación de los recursos marítimos en la Marina de Castilla durante la baja Edad Media). *Espacio, tiempo y forma*. Serie III, Historia medieval, 8, 111-134. Recuperado de <https://revistas.uned.es/index.php/ETFIII/article/view/3597>
- Tena García, M. S. (1997). *La Sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*. Fundación Social y Cultural Kutxa.
- Terradas, J. (2001). *Ecología urbana*. Rubes.
- Texeira, P. (2002). *El atlas del rey planeta: Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos de Pedro Texeira (1634)* / edición de Felipe Pereda, Fernando Marías [Map]. Editorial Nerea.

- Timón Tiemblo, M. P., y Domingo Fominaya, M. (Eds.). (2010). *La Salvaguardia del Patrimonio Inmaterial. Conclusiones de las Jornadas sobre Protección del Patrimonio Inmaterial* (Teruel, 2009). Ministerio de Cultura, Secretaria General Técnica. Recuperado de www.libreria.culturaydeporte.gob.es/libro/la-salvaguardia-del-patrimonio-inmaterial-conclusiones-de-las-jornadas-sobre-proteccion-del-patrimonio-inmaterial-teruel-2009_1110/edicion/ebook-3669/
- Tolosa Bernardez, M. (1984). La crisis pesquera del Puerto de Pasajes. *Lurralde: Investigación y espacio*, 7, 267-285. Recuperado de <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur07/07tolo/tolo07.htm>
- Tolosa Bernardez, M. (1987). El mercado de trabajo pesquero de Pasajes: Reflejo de la evolución económica de esta actividad. *Lurralde: Investigación y espacio*, 10, 219-229. Recuperado de <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur10/10tolosa/10tolosa.htm>
- Tolosa Bernardez, M. (2000). La pesca del bacalao en el siglo XX: el caso de la compañía PYSBE. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, 363-382. Recuperado de: https://itsasmuseoa.eus/wp-content/uploads/pdf/ITSASMEMORIA_3.pdf
- Torres Saénz, J. A., Gutiérrez, K., Gañan, M., y Barcena, C. (2007). *Oiartzun haranaren geologia eskuliburua =: Guía geológica del valle de oiartzun = guide géologique du val d'oiartzun*. Luberri, Oiartzungo Ikasgune Geologikoa.
- Torres Sáenz, J. A., y Viera Ausejo, L. I. (2003). *Geología del valle de Oiartzun*. Ayuntamiento de Oiartzun. Recuperado de <http://www.liburuklik.euskadi.net/applet/libros/JPG/bfb4/MUGARRI-20/MUGARRI-20.pdf>
- Trías Prats, B. (2011). *El régimen económico de los servicios portuarios en los puertos estatales*. Iustel.
- Unsain Azpiroz, J. M. (1999). Literatura, imagen y memoria. En *PASAIA Memoria histórica y perspectivas de futuro* (pp. 263-352). Untzi Museoa-Museo Naval.
- Uriarte Ayo, R. (2012). Mineral vizcaíno y cabotaje cantábrico al final del Antiguo Régimen. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, 211-228. Recuperado de https://itsasmuseoa.eus/wp-content/uploads/pdf/ITSASMEMORIA_7.pdf
- Urteaga Artigas, M. M. (1997). Minería romana en Gipuzkoa. *Isturitz: Cuadernos de prehistoria - arqueología*, 8, 491-515. Recuperado de <http://www.eusko-ikaskuntza.eus/PDFAnlt/prehistoria/08-09/08491515.pdf>
- 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, 71-110. Recuperado de http://ruralager.org/wp-content/uploads/Ager-10_03.pdf

- Valdaliso Gago, J. M. (1991). *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935: Una historia económica*. Instituto Vasco de Administración Pública.
- Valdaliso Gago, J. M. (2007). *Las empresas marítimo-portuarias en España en la segunda mitad del siglo XX*. Gobierno Vasco.
- Valdaliso Gago, J. M. (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.
- Valdaliso Gago, J. M. (2013). Las estrategias de desarrollo económico del País Vasco: Una perspectiva histórica. *Ekonomiaz: Revista Vasca de Economía*, 83, 146-174. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4348026>
- Varela Álvarez, E. J. (2011). La Gobernanza en la Obra de Joan Prats. *Estudios/Working Papers GIGAPP*, 16. Recuperado de http://www.gigapp.org/administrator/components/com_jre-search/files/publications/WP-2011-01.pdf
- Verdaguer Viana-Cárdenas, C. (2014). *Vías para la sostenibilidad urbana en los inicios del siglo XXI*. Observatorio del Medio Ambiente Urbano. Recuperado de https://www.omau-malaga.com/agendaurbana/subidas/archivos/arc_87.pdf
- Vergara Durán, R. A., y Foulquier, E. (2012). Maritimidad en Barranquilla: Etapas del desarrollo urbano y su relación con el puerto. *Investigación & Desarrollo*, 20(1), 2-31. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/268/26823176001.pdf>
- Vigarié, A. (1983). Les tendances d'évolution des transports maritimes (1955-1985). *Annales de géographie*, 92(509), 53-72. Doi: <https://doi.org/10.3406/geo.1983.20168>
- Vinyamata Camp, E. (1999). *Manual de prevención y resolución de conflictos: Conciliación, mediación, negociación*. Ariel.
- Vinyamata Camp, Eduard. (2001). *Conflictología: Teoría y práctica de resolución de conflictos*. Ariel.
- VV.AA. (1999). *PASAIA Memoria histórica y perspectivas de futuro*. Untzi Museoa-Museo Naval.
- VV.AA. (2001). *Los espacios litorales y emergentes. Lectura geográfica*. Universidad de Santiago de Compostela, Servicio de Publicaciones.
- Westerdahl, C. (2007). Fish and ships: Towards a theory of maritime culture. *Deutsches Schiffahrt-sarchiv*, 30, 191-236. Recuperado de <https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/55780>
- Yarza Zala, C. (1974). *Pasajes Ancho*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones.

- Zabaleta, A., Antigüedad, I., Silva, A. da, Mugerza, I., y Tames, P. (2014). Mejora en el conocimiento hidrogeológico de la Masa de Agua Subterránea Jaizkibel. En *Revisión sobre el patrimonio natural de la montaña de Jaizkibel* (Gipuzkoa, País Vasco) (pp. 47-57). Sociedad de Ciencias Aranzadi. Recuperado de http://www.aranzadi.eus/wp-content/themes/aranzadi/monographs/Munibe_MNS_02.pdf
- Zapirain Karrika, D. (2005). *Pasaia 1805-2005: 200 años de unidad*. Udala, Kultura eta Hezkuntza Saila. Recuperado de <http://www.pasaia.eus/documents/90521/349297/200+a%C3%BLos+de+unidad/a7c6e204-bc98-48fe-bc98-70b6521ae8c9>
- Zapirain Karrika, D. (2007). *Patrimonio industrial en Pasaia: Defensa y difusión*. Ayuntamiento de Pasaia. Recuperado de <https://www.pasaia.eus/documents/90521/349297/Patrimonio+industrial/e04f9899-5b22-407a-8745-912f972740f4>
- Zapirain Karrika, D., y Irixa Cortes, I. (2011). *Pasaia: Desarrollo urbano*. Ayuntamiento de Pasaia. Recuperado de <http://www.pasaia.eus/documents/90521/349297/Desarrollo+urbano/aea784cc-568d-4bb0-979c-60ad32d72df6>
- Zapirain Karrika, D., y Mora Afán, J. C. (1998). Altza: De los cubilares al concejo “Formación y características del régimen jurídico-político altzatarra”. *Instituto Dr. Camino, Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*, 32, 535-578.
- Zárate Martín, M. A. (1992). Pintura de paisaje e imagen de España: Un instrumento de análisis geográfico. *Espacio, tiempo y forma*. Serie VI, Geografía, 5, 41-66. Doi: <https://doi.org/10.5944/etfvi.5.1992.2500>
- Zárate Martín, M. A. (2009). Paisajes culturales urbanos españoles: La necesaria conciliación entre ordenación del territorio y patrimonio. *Real Sociedad Geográfica*, 145, 247-270. Recuperado de <https://realsociedadgeografica.com/wp-content/uploads/2018/02/BOLETIN-RSG-2009-CXLV.pdf>
- Zárate Martín, M. A. (2011). Paisajes culturales urbanos, entre la protección y la destrucción. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 57, 175-194. Recuperado de <https://www.bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1380/1303>
- Zárate Martín, M. A. (2012a). *Geografía Urbana. Dinámicas locales, procesos globales*. Editorial Universitaria Ramón Areces.
- Zárate Martín, M. A. (2012b). Paisaje, forma y turismo en ciudades históricas. *Estudios Geográficos*, 73(273), 657-694. Doi: <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201223>
- Zárate Martín, M. A. (2017). Paisajes culturales urbanos, oportunidad para la conservación del patrimonio y el turismo sostenible. *Estudios Geográficos*, 77(281), 693-728. Doi: <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201624>

- Zárate Martín, M. A. (2020). Tramas verdes y azules para la sostenibilidad y recuperación de los paisajes culturales urbanos. En *España, puente entre continentes. Aportación Española al 34º Congreso de la UGI*. Estambul 2020.: Vol. 1. Versión en español (Comité Español de la Unión Geográfica Internacional, pp. 344-362). Centro Nacional de Información Geográfica. Recuperado de https://realsociedadgeografica.com/wp-content/uploads/2021/02/Aportaci%C3%B3n-espa%C3%B1ola-UGI-Estambul-2020_ESP.pdf
- Zárate Martín, M. A., y Rubio Benito, M. T. (2011). *Paisaje, sociedad y cultura en geografía humana*. Universitaria Ramón Areces.
- Zoido Naranjo, F. (2002). El paisaje y su utilidad para la ordenación del territorio. En *Paisaje y ordenación del territorio* (pp. 21-32). Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Zoido Naranjo, F. (Ed.). (2013). *Diccionario de urbanismo: Geografía urbana y ordenación del territorio*. Cátedra.
- Zumeta, M. T. Á. (2018). Valoración de paisajes culturales y potencial de los recursos turísticos en un territorio. Estudio de casos: El municipio de Lezo. *Espacio Tiempo y Forma*. Serie VI, Geografía, 11, 47-81. Doi: <https://doi.org/10.5944/etfvi.11.2018.20305>
- Zurbano, M., Gainza, X., y Bidaurratzaga, E. (2014). *Interrelación local-global en los procesos de Desarrollo Humano Local* (A. del Río Martínez, Ed.; Universidad del País Vasco y Hegoa). Recuperado de <http://publicaciones.hegoa.ehu.es/uploads/pdfs/254/LocalGlobalD-HL.pdf?1488539809>
- Zurbano Melero, J. G. (1998). Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980). *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, 327-362. Recuperado de https://itsasmuseoa.eus/wp-content/uploads/pdf/ITSASMEMORIA_2.pdf
- Zurbano Melero, J. G. (1999). Comercio y desarrollo portuario. En *PASAIA Memoria histórica y perspectivas de futuro* (pp. 16-73). Untzi Museoa-Museo Naval.
- Zurbano Melero, J. G. (2000). El puerto pesquero de Pasajes 1920-2000. Una visión de la pesca en Guipúzcoa durante el siglo XX. Estructura empresarial, cambio técnico y pesquerías.
- Zurbano Melero, J. G. (2003). El comercio por los puertos de Pasajes y San Sebastián durante el siglo XX. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, 421-444. Recuperado de https://itsasmuseoa.eus/wp-content/uploads/pdf/ITSASMEMORIA_4.pdf

Documentos o informes

- Agenda Local 21 de Hondarribia. (2011). *Reunión del Foro Ciudadano de Agenda 21 sobre el Puerto Exterior de Pasaia*. Recuperado de https://hondarribia21.org/edu_pdf/Acta_de_la_reuni%C3%B3n_del_17-02-2011.pdf
- Aguilar, R., Torriente, A., Rodríguez, J., Ubero, J., y Pardo, E. (2010a). *Protección de la Zona Marina de Jaizkibel y Ulía, Euskadi. Propuesta científica para la creación de un corredor ecológico marino entre Donostia (Ulía) y Biarritz, mediante su inclusión en la red Natura 2000* (pp. 53). OCEANA. Recuperado de http://www.estibaus.info/wp-content/uploads/2011/03/OCEANA_Informe_Jaizkibel_2010.pdf
- Aguilar, R., Torriente, A., Rodríguez, J., Ubero, J., y Pardo, E. (2010b). *Protección de la Zona Marina Frente a Jaizkibel y Ulía, Euskadi: Propuesta científica para la creación de un corredor ecológico marino entre Donostia (Ulía) y Biarritz, mediante su inclusión en la Red Natura 2000* (pp. 88). OCEANA. Recuperado de https://europe.oceana.org/sites/default/files/oceana_informe_jaizkibel_2010.pdf
- AIVP. (2015). *Hacer la ciudad con el puerto. Guía de buenas prácticas* (pp. 132). The worldwide network of port cities. Recuperado de https://www.aivp.org/wp-content/uploads/2021/01/AIVP-guia-buenas-practicas-ES_adherent.pdf
- AIVP. (2018). *Agenda 2030. 10 goals for sustainable port cities* (pp. 36). Recuperado de <https://www.aivp.org/en/acting-sustainably/agenda-2030/>
- Amundarain Mendizabal, A. (2009). *Antecedentes e iniciativas institucionales en torno a la regeneración de la Bahía de Pasaia* (pp. 66). Departamento de Ordenación y Promoción Territorial de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Arizmendi, A., Belza, J. J., Bolívar, I., de León, F., Gutiérrez, J., Iriondo, M., Miner, F., Seguro, I., Askue, P. M., Biurrun, G., Brase, C., Eraso, S., Iglesias, N., Lafont, A., Olaverri, J., y Unceta, K. (2011). *Puerto exterior de Pasaia/Pasajes. Con preocupación e inquietud: Consideramos necesario reflexionar y discutir más sobre un proyecto que podría condicionar decisivamente el futuro de la población guipuzcoana*. Manifiesto. Recuperado de https://gara.naiz.eus/agiriak/20110615_Puerto_Pasaia.pdf
- Arregi Gorospe, B., y Larrañaga Padilla, I. (2000). *Panorama social de la C.A. de Euskadi* (Departamento de Sociología 2). Instituto Vasco de Estadística. Recuperado de <http://www.eustat.eus/document/datos/1.poblacion.pdf>
- Asmatu. (2009). *Informe de viabilidad del puerto exterior de Pasajes*. Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Autoridad Portuaria de Pasaia. (2010a). *Informe de Sostenibilidad Ambiental*.

- Autoridad Portuaria de Pasaia. (2010b). *Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasaia* (pp. 63). Puerto de Pasaia.
- Autoridad Portuaria del Puerto de Pasaia. (2010). *Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia Texto Refundido*. Recuperado de https://www.pasaiaport.eus/images/el-puerto/autoridad-portuaria/planificacion-portuaria/A_P_E_Puerto_Pasaia_Memoria_.pdf
- Autoridad Portuaria de Pasaia. (2016). *Memoria del Puerto de Pasaia* (pp. 132). Grupo Diario Imprenta, S.L.; Archivo del Puerto de Pasajes. Recuperado de <http://www.pasaiaport.eus/images/el-puerto/autoridad-portuaria/memorias/MEMORIA-Pasaia-2016-Osoa.pdf>
- Autoridad Portuaria de Pasaia. (2017). *Información a usuarios sobre la recepción de desechos generados por los buques* (pp. 6). Pasaia Port. Recuperado de <https://www.pasaiaport.eus/images/el-puerto/conoce-el-puerto/normativa-portuaria/informacion-a-usuarios-sobre-recepcion-de-desechos-pasaia-2017.pdf>
- Autoridad Portuaria de Pasaia. (2018). *Memoria Autoridad Portuaria de Pasaia* (pp. 118). Pasaia Port. Recuperado de https://www.pasaiaport.eus/images/MEMORIA_2018.pdf
- Autoridad Portuaria de Pasaia y Hoz y Fontán Arquitectos S.L.P. (2015). *Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia: DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL*. Pasaia Port.
- Autoridad Portuaria de Pasaia y Hoz y Fontán Arquitectos S.L.P. (2018). *Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia Documento definitivo DOCUMENTO C ESTUDIO DE ORGANIZACIÓN Y GESTION VIABILIDAD ECONOMICO-FINANCIERA* (pp. 19). Pasaia Port. Recuperado de https://www.pasaiaport.eus/images/el-puerto/autoridad-portuaria/planificacion-portuaria/Plan-Especial-Ordenacion-APP/CASTELLANO/DOC-C-ESTUDIO_ECONOMICO.pdf
- Autoridad Portuaria de Pasaia, Hoz y Fontán Arquitectos S.L.P, y EKOS Estudios ambientales. (2018). *Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia Documento definitivo DOCUMENTO E_ESTUDIO AMBIENTAL* (pp. 347). Pasaia Port. Recuperado de https://www.pasaiaport.eus/images/el-puerto/autoridad-portuaria/planificacion-portuaria/Plan-Especial-Ordenacion-APP/CASTELLANO/DOC-E-ESTUDIO_AMBIENTAL.pdf
- Ayuntamiento de Lezo y Fondo Formación Euskadi. (2015). *Diagnóstico Participativo de Puntos Oscuros de la Comarca de Oarsoaldea* (pp. 56). Recuperado de <http://www.pasaia.eus/documents/90521/235161/Documento+diagnostico+de+puntos+oscuros-PDF+5+Mb.pdf/9aae5ef8-d0a9-4368-af54-48641d67f59e>

- Aztiker Ikergunea. (2020). *Opinión de la ciudadanía de Errenteria sobre el ayuntamiento y sus proyectos, 2020. Estudio cuantitativo.* (pp. 43). Ayuntamiento de Errenteria. Recuperado de https://gardentasuna.errenteria.eus/app/uploads/sites/8/2021/09/2020_Encuesta_satisfaccion.pdf
- Bahía de Pasaia, Área Metropolitana de Donostia San Sebastián Programa Operativo Urban 2000-2006 (pp. 118). (2000). Recuperado de <http://www.altza.info/bilduma/pdf/A4066.pdf>
- Bedoya, C., Caravedo, J., Moreno, G., Puma, L., y Salazar, K. (2010). *Guía para la Transformación de Conflictos Socioambientales* (pp. 41). Fondo para el logro de los ODM. Recuperado de <http://prodialogo.org.pe/node/3556>
- Buck Consultants International. (2009). *La evolución del papel de los puertos marítimos en el ámbito de la logística marítima mundial* (Estudio PE 419.121; Departamento Temático B: Políticas Estructurales y de Cohesión, pp. 116). Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo. Recuperado de [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/JOIN/2009/419121/IPOL-TRAN_ET\(2009\)419121_ES.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/JOIN/2009/419121/IPOL-TRAN_ET(2009)419121_ES.pdf)
- Calvo, M., y Montoya, I. (2020). *Desigualdades en la esperanza de vida en las zonas de salud de Euskadi, 2013-2017* (pp. 20). Departamento de Salud del Gobierno Vasco. Servicio de Estudios e Investigación Sanitaria. Recuperado de https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/equidad_en_salud/es_def/adjuntos/EV_2012-2013_cas.pdf
- Carta de Leipzig sobre ciudades europeas sostenibles.* (2007). [Encuentro Informal de Ministros sobre Desarrollo Urbano y Cohesión Territorial]. Recuperado de https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/91B5958A-585C-4E92-8B1F-C06F5CBC4C4B/111500/Leipzig-Charte_Es_cle139ba4.pdf
- Catálogo del Paisaje y determinaciones del paisaje. Área funcional de Donostia/San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa)* (2016). Gobierno Vasco, Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Recuperado de <https://www.euskadi.eus/informacion/catalogos-y-determinaciones-de-paisaje/web01-a3lurpai/es/>
- Catálogo industrial del País Vasco: Empresas, actividades, productos, trabajadores* (Vol. 1-3). (1982). Banco de Vizcaya.
- Comisión Arco Atlántico. (2010). *Propuestas de orientaciones para una estrategia integrada para el Arco Atlántico* [Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico (CCAA) y Comisión Arco Atlántico (CAA)]. Conférence des Villes de l'Arc Atlantique (pp. 18). Recuperado de <https://atlanticcities.eu/prueba1/wp-content/uploads/2011/05/orientaciones.pdf>

- Comisión Arco Atlántico. (2015). *Declaración final Bilbao 2015: Mensajes de las Regiones atlánticas sobre el futuro del Arco Atlántico* (pp. 7). 27ª Asamblea General anual de la Comisión. Recuperado de <https://cpmr-atlantic.org/es/download/final-declaration-bilbao-2015/?wpdmdl=3149&refresh=5d1f0e5b3df2a1562316379&ind=1530809658799>
- Comisión Europea. (1997). *Libro verde sobre los puertos y las infraestructuras marítimas*, COM (97) 678 final, de 10 de diciembre de 1997, (pp. 46). Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:51997DC0678&from=ES>
- Comisión Europea. (1999). *ETE. Estrategia Territorial Europea. Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE*, (pp. 96). Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Recuperado de http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_es.pdf
- Comisión Europea. (2001). *La Unión Europea apuesta por las zonas costeras*, (pp. 36). Oficina de Publicaciones oficiales de las Comunidades Europeas. Recuperado de https://ec.europa.eu/environment/iczm/pdf/2000brochure_es.pdf
- Comisión Europea. (428/2001/CE). La gobernanza europea-Un Libro Blanco, *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, N.º L 287, de 12 de octubre de 2001, pp.29. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52001DC0428&from=ES>
- Comisión Europea. (2002). *Programa de Iniciativa Comunitaria INTERREG III B «Espacio Atlántico» 2000-2006* (pp. 104). Fondo Europeo de Desarrollo Regional en favor de la cooperación entre regiones de la Unión Europea; progr. Recuperado de <https://www.fondoseuropeos.hacienda.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcpp0006/pri/ic/i3/Paginas/EspacioAtlantico.aspx>
- Comisión Europea. (2007). *Una política marítima integrada para la Unión Europea*, COM (2007) 575 final, de 10 de octubre de 2007, (pp.16) Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0575&from=EN>
- Comisión Europea. (2007). *Comunicación sobre una política portuaria europea*, COM (2007) 616 final, de 18 de octubre de 2007, (pp. 17). Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0616&from=EN>
- Comisión Europea. (2007). *Programa operativo de cooperación territorial Europea Espacio Atlántico Cooperación Transnacional 2007-2013* (pp. 133). Recuperado de [https://www.fondoseuropeos.hacienda.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcp0713/p/poctr/Documents/\(1133\)POEAES.pdf](https://www.fondoseuropeos.hacienda.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcp0713/p/poctr/Documents/(1133)POEAES.pdf)
- Comisión Europea. (2010). *Europa 2020 Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador*, COM (2010) 2020 final, de 3 de marzo de 2010, (pp. 40). Recuperado de <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:ES:PDF>

- Comisión Europea. (2011). *Agenda Territorial de la Unión Europea 2020. Hacia una Europa integradora, inteligente y sostenible de regiones diversas*, de 19 de mayo de 2011, aprobada en Gödöllő (Hungria) (pp. 17). Recuperado de https://gerenciaurbanismo.cuenca.es/portals/gerenciaurbanismo/documents/Agenda_Territorial_Europea%202020.pdf
- Comisión Europea. (2013). *Puertos: Motor de crecimiento*, COM (2013) 295 final, de 23 de mayo de 2013, (pp. 15). Recuperado de <http://www.puertos.es/es-es/medioambiente/Documents/Puertos%20Motor%20de%20Crecimiento.Pdf>
- Comisión Europea. (2018). *Programa Espacio Atlántico 2014-2020*. Programa de Cooperación, Versión revisada aprobada, el 19 diciembre de 2018, (pp. 136). Recuperado de <https://light.ccdr-n.pt/index.php?data=f3e84a0348c902250365ae9bb162da2929715b25c-067329474f6989588198e3fc1b26474006d19ef975892e2aca9ea7b>
- Comisión Europea. (2019). *Tercer informe de evaluación sobre la aplicación de la Directiva sobre mejora de la protección portuaria*, COM (2019) 191 final, de 25 de abril de 2019, (pp. 11). Recuperado de <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/ES/COM-2019-191-F1-ES-MAIN-PART-1.PDF>
- Comité intergubernamental de protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural. (2008). *Directrices Prácticas para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural*, (WHC. 08/01; pp. 176). Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO. Recuperado de <http://whc.unesco.org/archive/opguide08-es.pdf>
- Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico. (2008). *Carta atlántica de San Sebastián por un desarrollo urbano sostenible. Unas ciudades verdes, atractivas y solidarias* (pp. 5) [Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico (CCAA)]. Conférence des Villes de l'Arc Atlantique. Recuperado de <https://atlanticcities.eu/prueba1/wp-content/uploads/2015/06/sses.pdf>
- Consejo de Europa. (2000). *Convenio Europeo del Paisaje* (pp. 8). Consejo de Europa, Florencia. Recuperado de https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/planes-y-estrategias/desarrollo-territorial/090471228005d489_tcm30-421583.pdf
- Consejo Económico y Social Vasco (Ed.). (2011). *Sobre el Anteproyecto de Ley de paisaje del País Vasco*: Bilbao, 21 de octubre de 2011. Consejo Económico y Social Vasco. Recuperado de http://www.cesegab.com/Portals/0/Libros/dict19_11_cast.pdf
- Consejo Vasco de la Competencia. (2014). *Informe del Consejo Vasco de la Competencia (CVC) en relación al Protocolo de Colaboración entre la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, las Autoridades Portuarias de Bilbao y Pasaia y el Puerto de Bermeo*. Expediente I-21/2013, (Informe N.o 4/2014; pp. 20). Autoridad Vasca de la Competencia. Recuperado de https://www.competencia.euskadi.eus/contenidos/informacion/informes/es_informes/informe%20puertos.pdf

- D'Aleph. (2003). *Informe Final de Evaluación Intermedia Intervención URBAN de San Sebastián-Pasaia* (pp. 83). Recuperado de <https://www.fondoseuropeos.hacienda.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcpp0006/fe/f/u2/Documents/InformeEvaluacionIntermediaSanSebastianPasaia.pdf>
- Departamento de Empleo y Políticas Sociales. (2017). *Estadística de Servicios Sociales y Acción Social-Gasto Público en Servicios Sociales 2012-2015* (pp. 98). Gobierno Vasco. Recuperado de https://www.euskadi.eus/contenidos/documentacion/informes_essec/es_def/adjuntos/Informe%202012-2015%20-%3EESSEC-Gasto%20P%C3%BAblico%20S.Sociales.pdf
- Departamento de Medioambiente, planificación territorial y vivienda. (2019). *Modificación del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia/San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa), en lo relativo a las Determinaciones del Paisaje*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Recuperado de https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/temporal_donostialdea/es_def/adjuntos/20190131%20ES%20paisaje%20MOD%20PTP%20SS.pdf
- Departamento de Políticas Sociales. (2019). *Memoria 2019* (pp. 494). Diputación Foral de Gipuzkoa. Recuperado de http://www.behagi.eus/files/informes/memoriadfg_2019.pdf
- D.G. de Fondos Comunitarios y Financiación Territorial, del Ministerio de Hacienda. (2001). *Reglamento interno del Comité de seguimiento del Programa de iniciativa comunitaria URBAN II de San Sebastián-Pasaia para el periodo 2001-2006*. (pp. 7). Recuperado de <http://www.dgfc.sepg.minhap.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcpp0006/fe/f/u2/Documents/URBANSANSEBASTIAN.pdf>
- Diputación Foral de Gipuzkoa. (2016). *Plan Estratégico de Gestión 2015-2019* (pp. 42). Recuperado de https://www.gipuzkoa.eus/documents/20933/923358/GFA_KudeaketaPlanEstrategikoa_2015-2019-es.pdf/f7f10838-03e5-4276-8b53-d94d8022a49d
- Diputación Foral de Gipuzkoa. (2019). *Documento de síntesis de las actuaciones desarrolladas por la Diputación Foral de Gipuzkoa para la Regeneración de la Bahía de Pasaia, en el Período 2015-2018* (pp. 122). Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio. Recuperado de https://www.gipuzkoa.eus/documents/7445993/7466988/Convenios_2015-2018_s%C3%ADntesis_R-es.pdf/da808b04-46d4-746a-3ba2-3beb2e7a3508
- Diputación Foral de Gipuzkoa, y Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro (Eds.). (2004). *Guía de arquitectura, 1850-1960: Gipuzkoa*. Diputación Foral de Gipuzkoa; Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro.
- Dirección del puerto de Pasajes. (1942). *Memorias del Puerto de Pasajes 1927-1941*. Dirección del Puerto de Pasajes; Archivo del Puerto de Pasajes.

- Dirección del puerto de Pasajes. (1949). *Memoria del Puerto de Pasajes desde enero de 1942 a diciembre de 1948*. Dirección del Puerto de Pasajes; Archivo del Puerto de Pasajes.
- Dirección del puerto de Pasajes. (1956). *Memoria del Puerto de Pasajes desde enero de 1949 a diciembre de 1955*. Dirección del Puerto de Pasajes; Archivo del Puerto de Pasajes.
- Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo, Agenda Urbana. (2018). *Agenda urbana española 2019* (pp. 284). Ministerio de Fomento Secretaria General Técnica Centro de publicaciones. Recuperado de <https://apps.fomento.gob.es/CVP/handlers/pdfhandler.aspx?idpub=BAW061>
- Dirección General de Fondos Comunitarios y Financiación Territorial del Ministerio de Hacienda. (2001). *Programa Iniciativa Comunitaria URBAN San Sebastián-Pasajes 2001-2006* (CCI 2001 ES 16 0 PC 008; pp. 158). Recuperado de <https://www.fondoseuropeos.hacienda.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcpp0006/pri/ic/u2/Documents/Purbanssebastian.pdf>
- Dirección General de Fondos Comunitarios y Financiación Territorial, Ayuntamiento de San Sebastián, y Sociedad de Desarrollo Comarcal Oarsoaldea. (2002). *Complemento de Programa URBAN II San Sebastián-Pasajes 2001-2006* (pp. 102). Recuperado de <http://www.dgfc.sepg.minhap.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcpp0006/pri/ic/u2/Documents/CPurbanS-sebastian.pdf>
- Dirección General de Fondos Comunitarios y Financiación territorial. (2004). *Informe al 3ª Comité de seguimiento URBAN* (pp. 67). Recuperado de <https://www.fondoseuropeos.hacienda.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcpp0006/fe/f/u2/Documents/InformeAnualSANSEBAS-TIAN0404.pdf>
- Dirección General de Fondos Comunitarios y Financiación territorial. (2005). *Informe Anual San Sebastián 2004 al 4º comité de seguimiento URBAN*.
- Dirección General de Fondos Comunitarios y Financiación territorial. (2007). *Informe 2006 al 7º comité de seguimiento URBAN San Sebastián-Pasaia*.
- Dpto. de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco. (1997). *Directrices de Ordenación del Territorio-DOT de la CAPV. Documento de aprobación definitiva*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Recuperado de https://www.euskadi.eus/web01-a2lurral/es/contenidos/informacion/dot_1997/es_def/index.shtml
- Ekogarapen S.L. (2015). *Plan de Acción del Paisaje en el entorno del río Oiartzun-Medioambiente Errenteria* (pp. 142). Ayuntamiento de Errenteria - Medio Ambiente y Montes. Recuperado de <http://ingurumena.errenteria.eus/index.php/es/tematica-ambiental/paisaje/433-plan-de-accion-del-paisaje-en-el-entorno-del-rio-oiartzun>

- Ekogarapen, S. L. (2016). *Proyecto de Plan de Acción del Paisaje del valle de Karrika (Oiartzun) Diagnóstico* (pp. 70). Ayuntamiento de Oiartzun. Recuperado de http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/contenidos/informacion/planes_accion_paisaje2/es_def/adjuntos/2016/Oiartzun.pdf
- EKOS Estudios ambientales. (2008). *Diagnóstico Ambiental de la Regeneración Integral de la Bahía de Pasaia a través de la construcción del Puerto Exterior* (pp. 89). Recuperado de <http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DJGPortalWEB/servlet/djg.filenet.BajarArchivo-CifradoServlet?id=IHUYQ&plugin=S>
- European Parliamentary Research Service. (2017). *EU port cities and port area regeneration-Think Tank* (pp. 8). European Parliamentary Research Service. Recuperado de [http://www.euro-parl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI\(2017\)603889](http://www.euro-parl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2017)603889)
- Font Arellano, A. (2006). *Esquema Director de Ordenación Territorial del Corredor de Jaizkibel*. Departamento para la Ordenación y Promoción Territorial, Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Foro Puerto Pasaia. (2011). *Puerto exterior de Pasaia/Pasajes*. Manifiesto (pp.17) Recuperado de http://gara.naiz.eus/agiriak/20110615_Puerto_Pasaia.pdf
- Franco, S., y Wilson, J. (2021). *Informe de Competitividad del País Vasco 2021* (pp. 85). Orkestra - Instituto Vasco de Competitividad Fundación Deusto. Recuperado de <https://www.orkestra.deusto.es/images/investigacion/publicaciones/informes/informe-competitividad-pais-vasco/210037-Informe-Competitividad-CAST.pdf>
- Fundación AZTI. (2020). *Red de seguimiento del estado ecológico de las aguas de transición y costeras de la Comunidad Autónoma del País Vasco Informe de resultados*. Campaña 2019 (pp. 410). Azti. Recuperado de https://www.uragentzia.euskadi.eus/contenidos/documentacion/red_costa_2019/es_def/adjuntos/01_informe_completo_2019_RSEETyC.pdf
- Fundación Metròpoli y Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente. (1998). *Bahía de Pasaia: Ideas para la Renovación Urbana*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- Galán, C., Rivas, J., y Nieto, M. (2011). *Los acantilados de Ulía, sus cavidades y geoformas* (San Sebastián, País Vasco) (pp. 26). Laboratorio de Bioespeleología. Sociedad de Ciencias Aranzadi. Recuperado de http://www.aranzadi.eus/wp-content/files_mf/1298044844U-LIA1.pdf
- Gascue, I. (1965). *Proyecto de Zona de Servicio*. Junta de Obras del Puerto de Pasajes; Archivo de San Sebastián.

- Gerlach, H. (2020). *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, el Comité Económico y social europeo y el Comité de las Regiones- Estrategia de la UE para la Diversidad Biológica para 2030. Traer la naturaleza de vuelta a nuestras vidas*, COM (2020) 380 final, de 20 de mayo de 2020, (pp. 30). Recuperado de https://amja.es/wp-content/uploads/2020/05/documento-uni%C3%B3n-europea.pdf?utm_campaign=traer-la-naturaleza-de-vuelta-a-nuestras-vidas&utm_medium=email&utm_source=acumbamail
- Informe ambiental estratégico de la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia.*, Pub. L. No. 7, (2016), de 13 de enero de 2016 (pp. 25). Recuperado de http://ingurumena.erreterria.eus/images/ambiental/Pasaiaiko_Portua/An-tolaketaPasaiaikoPortua/IngurumenTxostena.pdf
- Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia.* (GHI-103/15-P08), Pub. L. No. 66, de 6 de abril de 2018. Recuperado de <https://egoitza.gipuzkoa.eus/gao-bog/castell/bog/2018/04/06/c1802244.htm>
- Gobierno Vasco. (2011). *Manifiesto del Corredor Ferroviario Atlántico de Mercancías*. Recuperado de https://bideoak2.euskadi.eus/2011/04/13/bruselas_inauguracion/Manifiesto_CFA_ES_abr11_2.pdf
- Gobierno Vasco y Aranzadi. (1983). *Estudio del Medio físico del Txingudi* (pp. 211). Sociedad de Ciencias Aranzadi. Recuperado de http://www.ivap.euskadi.eus/contenidos/documentacion/medio_fisico_txingudi/es_doc/adjuntos/estudio_medio_fisico_txingudi.pdf
- Greenpeace. (2008). *Destrucción a toda costa. Euskadi* (pp. 14). Recuperado de <http://www.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/costas/destruccion-a-toda-costa-en-eu.pdf>
- Greenpeace. (2012). *Alegaciones al Plan Director de infraestructuras del Puerto de Pasaia (versión preliminar 2008) e informe de sostenibilidad revisado.* (pp. 86). Foro Puerto Pasaia y Greenpeace España. Recuperado de <http://archivo-es.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/costas/Alegacion%20ISA2%20y%20PDIPP%20GP.pdf>
- Grupo de Trabajo de las Ciudades Portuarias Atlánticas. (2012). *Las ciudades portuarias atlánticas, clave para el desarrollo económico europeo* (pp. 4). Conférence des Villes de l'Arc Atlantique. Recuperado de <http://atlanticcities.eu/prueba1/wp-content/uploads/2012/10/dwges.pdf>
- Guía de Buenas Prácticas en la Manipulación y Almacenamiento de Graneles Sólidos en Instalaciones Portuarias* (pp. 344). (2015). Puertos del Estado. Recuperado de http://www.puertos.es/es-es/calidad/Documents/Guia_BP_Graneles_Solidos_Bres.pdf

- Guía Práctica de Diálogo Democrático—Prevención de Conflictos y Diálogo* (pp. 57). (2013). OEA-PNUD Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Recuperado de <http://www.cries.org/wp-content/uploads/2013/04/Gu%E2%80%99a-Pr%E2%80%A1ctica-de-Di%E2%80%A1logo-D-emocr%C3%A1tico-versi%C3%B3n-WEB.pdf>
- Herrera Herrira. (2009). *Documento síntesis del proceso participativo de reflexión y definición para la Herrera* (pp. 10). Ayuntamiento de Pasaia. Recuperado de <http://www.pasaia.eus/documents/90521/236817/Castellano/d849a8e0-d6c8-4308-9ba4-6da5158bd657>
- Herrera Herrira. (2010). *La Herrera 2ª fase. De los criterios generales a la propuesta concreta. Memoria* (pp. 43). Ayuntamiento de Pasaia. Recuperado de <https://www.pasaia.eus/documents/90521/236817/Memoria+2%c2%aa+Fase/9e0c8244-8626-47d2-bf5a-788000b5929e>
- Herrera Herrira. (2011). *Propuesta ciudadana de Ordenación de la Herrera. Criterios y objetivos de la ordenación. Documento para Informe del Consejo Asesor*.
- IBERINSA. (2008). *Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes* (pp. 231). Autoridad Portuaria de Pasajes. Recuperado de <https://drive.google.com/drive/folders/0B0nghI-kkJWrtMzhmMDEyMzktMDJkYi00NTc0LTlhNjEtODkwMWFkY2EwNTc3?hl=es>
- IBERINSA, y HIDTMA. (1999). *Estudio sobre la viabilidad de la ampliación exterior del Puerto de Pasajes*. Cámara de Comercio de Donostia.
- IBERINSA y HIDTMA. (2002). *Anteproyecto de ampliación del puerto de Pasajes*.
- Iborra Martín, J. (2010). *La pesca en el País Vasco* (pp. 54) [Nota informativa para la delegación de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo en la Comunidad Autónoma del País Vasco (España)]. Dirección General de Políticas interiores de la Unión, Parlamento Europeo. Recuperado de http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2010/431583/IPOL-PECH_NT%282010%29431583_ES.pdf
- Ikaur Arquitectos e Ingenieros. (2007). *Revisión de las normas subsidiarias de planeamiento de Oiartzun. Doc. Aprobación definitiva* (pp. 111) [1. Memoria]. Ayuntamiento de Oiartzun. Recuperado de http://b5m.gipuzkoa.eus/planeamiento/GHE-030/08_MEMORIA_01.pdf
- Ikaur Arquitectos e Ingenieros. (2010). *Plan territorial parcial del área funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa)* (1ª ed). Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- Ikaur Arquitectos e Ingenieros. (2015). *Plan territorial parcial del área funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa)* (1ª ed, Vol. 2). Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Recuperado de http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/contenidos/informacion/ptp_donostialdea_aprob_2010/es_ptp/adjuntos/2015/C%20NORMAS%20DE%20ORDENACION.pdf

- Ikaur Arquitectos e Ingenieros. (2016). *Plan territorial parcial del área funcional de Donostia-San Sebastián* (Donostialdea-Bajo Bidasoa) (Vol. 1-5). Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Recuperado de <https://www.euskadi.eus/ptp-donostialdea/web01-a2lurral/es/>
- IKEI. (2015). *Regeneración de la Bahía de Pasaia: Encuadre Socioeconómico, Mapa de Propuestas, Conclusiones y Recomendaciones* (Informe Final; pp. 116). Gobierno Vasco. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Recuperado de http://www.euskadi.eus/contenidos/noticia/n_regeneracion_bahia_pasajes/es_def/adjuntos/pasaia_mayo.pdf
- IKEI. (2018). *Plan estratégico comarcal 2017-2025 Oarsoaldea* (pp. 85). Agencia de desarrollo comarcal Oarsoaldea. Recuperado de https://www.oarsoaldea.eus/documents/182085/387554/e4389_plan+estrategico-21+de+febrero+documento+completo.pdf/03cd04a8-8d7b-fd48-72cc-602955e6616b?t=1632211791090
- LKS Ingeniería. (2002). *Contraste sobre un plan de viabilidad de la ampliación exterior del Puerto de Pasajes* (pp. 28). Recuperado de <https://drive.google.com/file/d/0B0nghIkk-JWrtZGQwNDc3MGEtM2FkMS00M2UyLTg0ZGQtZGEzMWVmYjE0ZmQ3/view?sort=name&layout=list&num=50>
- LKS Ingeniería. (2014a). *Análisis Estructural Prospectivo del Puerto de Pasaia. Fase 1* (pp. 6). Autoridad Portuaria de Pasaia.
- LKS Ingeniería. (2014b). *Identificación de cuestiones clave de futuro para el puerto de Pasaia. Análisis estructural prospectivo. Notas sobre la metodología* (pp. 14). Autoridad Portuaria de Pasaia.
- LKS Ingeniería. (2014c). *Análisis Estructural Prospectivo del Puerto de Pasaia. Fase 1: Identificación de variables: Listado de variables* (pp. 19). Autoridad Portuaria de Pasaia.
- LKS Ingeniería. (2014d). *Análisis Estructural Prospectivo del Puerto de Pasaia. Fase 3: Clasificación y jerarquización de variables. Informe de resultados* (pp. 44). Autoridad Portuaria de Pasaia.
- LKS Ingeniería, y Ayto. Donostia-San Sebastián. (2009a). *Memoria descriptivo-justificativa y delimitación del ámbito propuesto para la obtención de financiación cualificada* (pp. 36). Ayuntamiento de Donostia.
- LKS Ingeniería, y Ayto. Donostia-San Sebastián. (2009b). *Plan Integral para la Renovación del barrio de Altza. 3. Análisis socioeconómico* (pp. 36). Ayuntamiento de Donostia.
- LKS Ingeniería, y Ayto. Donostia-San Sebastián. (2009c). *Plan Integral para la Renovación del barrio de Altza. Estudio Económico-Financiero y Programa de Actuación* (pp. 10). Ayuntamiento de Donostia.

- LKS Ingeniería, y Ayto. Donostia-San Sebastián. (2009d). *Plan Integral para la Renovación del barrio de Altza. Estudio Sociourbanístico del barrio de Altza. Memoria* (pp. 48). Ayuntamiento de Donostia.
- LKS Ingeniería, y Ayto. Donostia-San Sebastián. (2009e). *Plan Integral para la Renovación del barrio de Altza. Estudio sociourbanístico del barrio de Alza* (pp. 52). Ayuntamiento de Donostia.
- LKS Ingeniería, y Ayto. Donostia-San Sebastián. (2009f). *Plan Integral para la Renovación del barrio de Altza. Síntesis de objetivos, estrategias y actuaciones* (pp. 32). Ayuntamiento de Donostia.
- LKS Ingeniería, Ayto. Errenteria, y Oarsoaldea. (2000). *Programa de Renovación Urbana de Galtzaraborda*.
- LKS Ingeniería, Ayto. Pasaia, y Oarsoaldea. (1999). *Programa de Renovación Urbana de Pablo Enea (Pasaia)*.
- LKS Ingeniería, y Ayto. Pasaia y Oarsoaldea. (2002a). *Programa Estratégico de Renovación Urbana de Antxo Iparra* (pp. 16). Ayuntamiento de Pasaia.
- LKS Ingeniería, y Ayto. Pasaia y Oarsoaldea. (2002b). *Programa Estratégico de Renovación Urbana de Antxo Iparra. 3. Análisis demográfico y socioeconómico* (pp. 32). Ayuntamiento de Pasaia.
- LKS Ingeniería, y Ayto. Pasaia y Oarsoaldea. (2002c). *Programa Estratégico de Renovación Urbana de Antxo Iparra. Análisis de la estructura urbana* (pp. 13). Ayuntamiento de Pasaia.
- LKS Ingeniería, y Ayto. Pasaia y Oarsoaldea. (2002d). *Programa Estratégico de Renovación Urbana en Trintxer-Azkuene* (pp. 23). Ayuntamiento de Pasaia.
- LKS Ingeniería, y Ayto. Pasaia y Oarsoaldea. (2002e). *Programa Estratégico de Renovación Urbana en Trintxer-Azkuene. Análisis de la estructura urbana* (pp. 16). Ayuntamiento de Pasaia.
- LKS Ingeniería, y Ayto. Pasaia y Oarsoaldea. (2002f). *Programa Estratégico de Renovación Urbana en Trintxer-Azkuene. Análisis demográfico y socioeconómico* (pp. 31). Ayuntamiento de Pasaia.
- Montoro, M. J., y López Atxurra, E. (2000). *Informe jurídico sobre el Proyecto de ampliación del Puerto de Pasajes*. Cámara de Comercio de Donostia.
- Naciones Unidas. (2015). *Transformar nuestro mundo: La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* (A/RES/70/L.1; pp. 40). Recuperado de https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/70/L.1&Lang=S
- NORGESTIÓN. (2000). *Puerto de Pasajes. Ampliación exterior y regeneración de su Bahía. Viabilidad económica*. Cámara de Comercio de Donostia.

- Oarsoaldea. (2016). *Estudio de impacto socioeconómico Albaola, Itsas Kultur Factoria* (pp. 32). Oarsoaldea.
- Oarsoaldea. (2018a). *25+1 Oarsoaldea: Hitos más significativos de estos 25 años* (pp. 46). Oarsoaldea. Recuperado de <https://www.oarsoaldea.eus/documents/182085/212842/hitos+oarsoaldea+25+aniversario.pdf/db075d76-c8ee-3198-fa73-2c78bd402a7a?t=1616417402819>
- Oarsoaldea. (2018b). *Memoria Anual 2018* (pp. 77). Oarsoaldea. Recuperado de <https://www.oarsoaldea.eus/documents/182085/212842/memoria+anual+2018+completa.pdf/fe6feac9-3de4-baf6-623b-e6cb68d3c880?t=1616416985473>
- OECD. (2014). *The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report* (O. Merk, Ed.). OECD Publishing. Recuperado de <https://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Competitiveness-of-Global-Port-Cities-Synthesis-Report.pdf>
- Observatorio Vasco de la Vivienda. (2014). *Informe de evolución de la edificación de vivienda en la CAE en los últimos 50 años: 1960-2013* (pp. 11). Gobierno Vasco. Recuperado de https://www.etxebide.euskadi.eus/contenidos/documentacion/ovv_evolucion_edificacion/es_ovv_sevi/adjuntos/Evolucion_vivienda.pdf
- Observatorio Vasco de la Vivienda. (2019). *Informe de Evaluación de la Política de Rehabilitación en Euskadi. 2018* (pp. 59). Gobierno Vasco. Recuperado de https://www.etxebide.euskadi.eus/contenidos/informacion/ovv_rehabilitacion2018/es_ovv_admi/adjuntos/rehabilitacion_2018.pdf
- OCEANA EUROPA. (2010). *Alegaciones al Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasaia* (pp. 48). Oceana. Recuperado de http://eu.oceana.org/sites/default/files/euo/OCEANA_Alegaciones_ISA_PDIPP.pdf
- OCEANA EUROPA y Colegio Oficial de Biólogos de Euskadi. (2010). *El puerto exterior de Pasaia: 12 razones por las que es ilegal e incoherente* (pp. 4). Oceana. Recuperado de https://eu.oceana.org/sites/default/files/euo/OCEANA_12_razones_Pasaia.pdf
- Ondoan y Anbiotek. (2006). *Red de seguimiento del estado ecológico de los ríos de la Comunidad Autónoma del País Vasco. TOMO 17: Unidad hidrológica del Oiartzun* (pp. 515-530). Gobierno Vasco. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Dirección de Aguas. Recuperado de https://www.euskadi.eus/contenidos/documentacion/red_rios_2005/eu_red_agua/adjuntos/2005_01.pdf
- Ortega Mosteiro, A. (2020). *Estudio informativo complementario de la nueva red ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Lezo* (pp. 88). INECO. Recuperado de <https://www.mit-ma.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudios-y-proyectos-en-tramite/astigarraga-lezo>

Pasaialdea y Gipuzkoa aurrera. (2009). *Concurso Internacional de Ideas. Exposición de los cuatro proyectos finalistas*.

Plan municipal de vivienda 2019 (pp. 164). (2019). Vivienda. Recuperado de [https://www.donostia.eus/home.nsf/0/F2FB9307D9782D9BC12583F4004176B9/\\$file/PLAN%20MUNICIPAL%20DE%20VIVIENDA.pdf](https://www.donostia.eus/home.nsf/0/F2FB9307D9782D9BC12583F4004176B9/$file/PLAN%20MUNICIPAL%20DE%20VIVIENDA.pdf)

Plan Nacional de Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial (pp. 55). (2015). Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Recuperado de www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/dam/jcr:74b2f235-d9c0-41e0-b85a-0ed06c5429da/08-maquetado-patrimonio-inmaterial.pdf

Polo, J. L. (1999). *Estudio del Medio físico del término municipal de Lezo. Revisión de las NNSS*.

Pozueta Echavarri, J., Cabezas Tejero, G., Jaspe Ortiz, I., y Lamíquiz Daudén, F. (2004). *Estudio comparado de las alternativas de desarrollo del puerto de Pasajes en relación con su grado de impacto medioambiental y sostenibilidad*. Instituto Juan de Herrera, de la Universidad Politécnica de Madrid. Recuperado de <https://www.nodo50.org/jaizkibel/?p=115>

Puertos del Estado. (2019). *Informe de Gestión del Sistema Portuario de Titularidad Estatal 2018* (pp. 225). Ministerio de Fomento. Recuperado de <http://www.puertos.es/es-es/Documents/Informe%20de%20Gestion%202018.pdf>

Revilla Rodríguez, M. I., y Garmendia Etxandi, J. M. (2014). *Análisis de la calidad del agua e informe anual del estado de los estuarios de Gipuzkoa: Año 2014* (pp. 66) [Informe de la Fundación AZTI-Tecnalia para el Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Diputación Foral de Gipuzkoa.]. Recuperado de https://www.gipuzkoa.eus/documents/2820648/2828948/Estuarios_INFORME_2014.pdf/f23d6115-5e2c-46ff-claa-62b27bf16de6

Revilla Rodríguez, M. I., Garmendia Etxandi, J. M., Fóntan Gómez, A., y Menchaca Cortázar, I. (2017). *Análisis de la calidad del agua e informe anual del estado de los estuarios de Gipuzkoa: Año 2017* (pp. 81) [Informe de la Fundación AZTI-Tecnalia para el Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Diputación Foral de Gipuzkoa.]. Recuperado de <https://www.gipuzkoa.eus/documents/2820648/3231572/Estuarios+informe+2017/b10aae43-92f4-9b13-da79-30eb7026e365>

Rodríguez, N., Ugarteche, I., y Uniport Bilbao/ Comunidad Portuaria. (2014). *Guía TMCD Euskadi. Todo lo que quiso saber y no se atrevió a preguntar sobre el short sea shipping* (pp. 180). Gobierno Vasco, Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Recuperado de https://www.euskadi.eus/informe_estudio/guia-tmcd-euskadi-guia-para-utilizar-el-transporte-maritimo-de-corta-distancia-en-euskadi/web01-a2inguru/es/

- SIADeco, S. C. I. (1981). *Pasaia Estudio de impacto y evaluación del proyecto de construcción del muelle Donibane* (pp. 40). Municipio de Pasaia.
- SIIS Centro de Documentación y Estudios. (2011). *La situación de las familias en Euskadi / Familien egoera Euskadin* (pp. 286). Eusko Jaurlaritzza-Gobierno Vasco. Recuperado de http://www.gizartelan.ejgv.euskadi.eus/contenidos/informacion/publicaciones_observatorios/es_publica/adjuntos/situacion_familias.pdf
- SIIS Centro de Documentación y Estudios. (2017). *Necesidades sociales en Oarsoaldea* (pp. 31). SIIS. Recuperado de https://www.gipuzkoaturismoa.eus/documents/13448758/13622650/20170201_Anexo+II.+Necesidades+sociales+Oarsoaldea.pdf/d5e96587-a401-591d-d34b-77f46663044a
- SIIS Centro de Documentación y Estudios. (2019). *3ª Encuesta de pobreza y exclusión social de Gipuzkoa = Gipuzkoako pobrezia eta gizarte bazterketari buruzko 3. Inkesta* (pp. 113). Diputación Foral de Gipuzkoa. Recuperado de https://multimedia.gipuzkoa.eus/media/event/10538963/Informe.EPESG.2018_cast.pdf
- Talde. (1983). *Estudio socioeconómico de Pasaia*.
- Taller de Ideas. (1994). Bahía de Pasaia: Programa integral de renovación urbana / Urban, Unión Europea 1994-99. Urban.
- Taller de Ideas. (1995). *Bahía de Pasaia. Bases para un Programa Estratégico de Renovación Urbana*.
- Taller de Ideas. (1996). *Bahía de Pasaia. Programa Estratégico de Renovación Urbana/Urban, Unión Europea 1996-99*. Urban.
- Taller de ideas Centro de Estudios Urbanos SL. (2004a). *Diagnóstico Percibido. Conclusiones del Primer Etor Elkartea. Programa Estratégico de Renovación Urbana Bahía de Pasaia*. Badia Berri.
- Taller de ideas Centro de Estudios Urbanos SL. (2004b). *El futuro de la Bahía de Pasaia. Masterplan de La Herrera. Programa Estratégico de Renovación Urbana Bahía de Pasaia*. Badia Berri.
- Taller de ideas Centro de Estudios Urbanos SL. (2005). *Libro Blanco: Bahía de Pasaia 21. Programa Estratégico de Renovación Urbana, PERU*. Agencia para la Renovación Urbana de la Bahía de Pasaia, Badia Berri.
- Tecnalía. (2011). *Diagnóstico de las necesidades de intervención en la renovación del parque edificado de la CAPV* (N.º 000374-IN-CT-11/03 (v01); pp. 125). Departamento de vivienda, obras públicas y transporte, Gobierno Vasco. Recuperado de https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/regeneracion_urbana/es_def/adjuntos/informe.pdf

- Teirlog Ingeniería. (2015a). *Plan estratégico del Puerto de Pasaia 2015 – 2025. Documento I* (pp. 132) [Diagnóstico Estratégico]. Teirlog Ingeniería. Recuperado de http://www.pasaiaport.eus/images/el-puerto/autoridad-portuaria/planificacion-portuaria/Plan-Estrategico/Doc1_analisis_estrategico.pdf
- Teirlog Ingeniería. (2015b). *Plan estratégico del Puerto de Pasaia 2015 – 2025. Documento II* (pp. 84) [Formulación Estratégica y Plan de Acción]. Teirlog Ingeniería. Recuperado de http://www.pasaiaport.eus/images/el-puerto/autoridad-portuaria/planificacion-portuaria/Plan-Estrategico/Doc2_plan_accion.pdf
- The World Bank. (2007). *Port Reform Toolkit Second Edition* (Modulo 3 N.o 29797; Alternative port management structures and ownership models, p. 68). The World Bank. Recuperado de https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/03_TOOLKIT_Module3.pdf
- Tribunal de cuentas europeo. (2016). *El transporte marítimo en la UE se mueve en aguas turbulentas—Mucha inversión ineficaz e insostenible* (Informe Especial N.o 23; p. 120). Recuperado de https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_23/SR_MARITIME_ES.pdf
- UNESCO. (2003, octubre 17). *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial*. Recuperado de https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000132540_spa
- UNESCO. (2001). *Actas de la Conferencia General, 31ª reunión. Resoluciones*, 1, 171. Recuperado de https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000124687_spa
- University of Wharton School, Pennsylvania. (1998). *Reflexiones sobre el futuro de la Bahía de Pasaia*.

Legislación y jurisprudencia

- Asociación Conferencia de las Ciudades del Arco Atlántico. Estatutos, 6 (2010) Rennes, 17 de junio de 2010. Recuperado de <https://atlanticcities.eu/prueba1/wp-content/uploads/2015/06/stes.pdf>
- Parlamento Vasco. Proposición no de Ley, Sobre el abandono del proyecto de construcción del puerto exterior de Pasajes (enmiendas). *Boletín Oficial del País Vasco*, de 16 de marzo de 2012, N.º 155, (IX legislatura, pp. 35646 a 35648). Recuperado de http://www.legebiltzarra.eus/ic2/restAPI/pvgune_descargar/default/d3c3634b-45b0-4ceb-aa10-012fe34fe38a#page=14&zoom=100,0,97

- España. Ley de 13 de mayo de 1933 relativa al Patrimonio Artístico Nacional. *Gaceta de Madrid*, de 25 de mayo de 1933, N.º 145, pp. 1393 a 1399. Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1933-4495>
- España. Ley 19/1975, de 2 de mayo, de reforma de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. *Boletín Oficial de España*, de 5 de mayo de 1975, N.º 107, pp. 9427 a 9448. Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1975-9250>
- España. Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español. *Boletín Oficial de España*, de 29 de junio de 1985, N.º 155. Recuperado de <https://www.boe.es/eli/es/1/1985/06/25/16/con>
- España. Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. *Boletín Oficial de España*, de 25 de noviembre de 1992, N.º 283, pp. 39953 a 39984. Recuperado de <https://www.boe.es/eli/es/1/1992/11/24/27>
- España. Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. *Boletín Oficial de España*, de 30 de diciembre de 1997, N.º 312, pp. 38233 a 38245. Recuperado de <https://www.boe.es/eli/es/1/1997/12/26/62>
- España. Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco. *Boletín Oficial de País Vasco*, de 27 de marzo de 1998, N.º 59 y en el *Boletín Oficial de España*, de 23 de diciembre de 2011, N.º 308. Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/pdf/2011/BOE-A-2011-20036-consolidado.pdf>
- España. Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones. *Boletín Oficial de España*, de 14 de abril de 1998, N.º 89, pp. 12296 a 12304. Recuperado de <https://www.boe.es/eli/es/1/1998/04/13/6>
- España. Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. *Boletín Oficial de España*, de 27 de noviembre de 2003, N.º 284, pp. 42126 a 42238. Recuperado de <https://www.boe.es/eli/es/1/2003/11/26/48>
- España. Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo. *Boletín Oficial de España*, de 29 de mayo de 2007, N.º 128, pp. 23266 a 23284. Recuperado de <https://www.boe.es/eli/es/1/2007/05/28/8>
- España. Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. *Boletín Oficial de España*, de 20 de octubre de 2011, N.º 253. Recuperado de <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2011/09/05/2/con>

- España. Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. *Boletín Oficial de España*, de 5 de julio de 2014, N.º 163, pp. 52544 a 52715. Recuperado de <https://www.boe.es/eli/es/rdl/2014/07/04/8>
- España. Resolución de la Autoridad Portuaria de Pasaia por la que se somete la versión preliminar del Plan Director de Infraestructuras del puerto de Pasaia y su informe de sostenibilidad ambiental revisado a un periodo de información pública. *Boletín Oficial de España*, de 3 de diciembre de 2011, N.º 291, pp. 100855 a 100856. Recuperado de https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-B-2011-39620
- España. Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. *Boletín Oficial de España* de 16 de junio de 1976, N.º 144, pp. 11755 a 11769. Recuperado de <https://www.boe.es/eli/es/rd/1976/04/09/1346>
- España. Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. *Boletín Oficial de España*, de 30 de junio de 1992, N.º 156, pp. 22238 a 22274. Recuperado de <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/1992/06/26/1>
- España. Real Cédula de S(u) M(ajestad) y Señores del Consejo, por la qual se aprueba y manda observar la Instrucción formada por la Real Academia de la Historia sobre el modo de recoger y conservar los monumentos antiguos descubiertos ó que se descubran en el Reyno (6 de julio de 1803). Recuperado de http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/real-cedula-de-su-majestad-y-senores-del-consejo-por-la-qual-se-aprueba-y-manda-observar-la-instru-0/html/00224e2e-82b2-11df-acc7-002185ce6064_2.html
- Parlamento Vasco, Proposición no de ley relativa a la ampliación del puerto de Pasajes y regeneración urbanística de la bahía de Pasajes. *Boletín Oficial de País Vasco*, de 21 de octubre de 2005, N.º 8, (VIII legislatura, pp. 49-74). Recuperado de https://www.legebiltzarra.eus/ic2/restAPI/pvgune_descargar/default/ab820a41-9050-4f7c-8fd5-3a7e53e5a86c
- Parlamento Vasco, Comité de Medio ambiente y política territorial. Comparecencia. *Boletín Oficial de País Vasco*, de 5 de noviembre de 2014. (X Legislatura, pp. 1-110). Recuperado de https://www.legebiltzarra.eus/ic2/restAPI/pvgune_descargar/default/74725ea2-a3ce-4e22-9167-5fc1ba109803
- Recomendación (2002/413/CE), de 30 de mayo de 2002, sobre la aplicación de la gestión integrada de zonas costeras en Europa. *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, N.º L 148, de 6 de junio de 2002, pp. 24 - 27. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002H0413&from=EN>

Directiva 2008/56/CE, de 17 junio de 2008, sobre un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina). *Diario Oficial de la Unión Europea*, N.º L 164, de 25 de junio de 2008, pp. 19 - 40. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0056&from=es>

Directiva 2019/883/UE, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques, por la que se modifica la Directiva 2010/65/UE y se deroga la Directiva 2000/59/CE. *Diario Oficial de la Unión Europea*, N.º 151, de 7 de junio de 2019, pp. 116 - 142. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L0883&from=ES>

Reglamento (UE) 2013/1303, de 17 de diciembre de 2013 por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (UE) No 1083/2006 del Consejo. *Diario Oficial de la Unión Europea*, N.º L 347, de 30 de diciembre de 2013, pp. 320 - 469. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1303&from=EN>

Reglamento (UE) 2017/352, de 15 de febrero de 2017 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos. *Diario Oficial de la Unión Europea*, N.º L. 57, de 3 de marzo de 2017, pp. 1 - 18. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017R0352&from=EN>

Artículo en prensa

Aldarondo, R., y Argilagos, J. (2005, julio 23). Rabanne City. *Diario vasco*, 88.

Aldaz, A. (2008, octubre 5). Un vertedero para el pasado. *Diario Vasco*. Recuperado de <https://www.diariovasco.com/20081005/al-dia-local/vertedero-para-pasado-20081005.html>

Aldaz, A. (2009, abril 23). El puerto exterior de Pasajes encara su fase decisiva con la declaración medioambiental. *Diario Vasco*. Recuperado de <https://www.diariovasco.com/20090423/al-dia-local/puerto-exterior-pasajes-encara-20090423.html>

Astarloa Gorka Estrada, I. (2016, enero 14). La exigencia de una evaluación ambiental más completa retrasa la regeneración de Pasaia. *Noticias de Gipuzkoa*. Recuperado de <https://www.noticiasdegipuzkoa.eus/actualidad/sociedad/2016/01/14/exigencia-evaluacion-ambiental-completa-retrasa/419537.html>

- Astilleros Eraso S. A. (1935, marzo 20). *Vasconia industrial y pesquera: revista quincenal de la industria, pesca y navegación*, 238, 29.
- Becerra, I. (2006a, enero 18). «El puerto exterior afectará negativamente al empleo de los trabajadores portuarios», según Jaizkibel Bizirik. *Diario Vasco*. Recuperado de <https://www.diariovasco.com/pg060118/prensa/noticias/Pasaia/200601/18/DVA-PAS-153.html>
- Becerra, I. (2006b, febrero 18). La Herrera, ¿solución de futuro? *Diario Vasco*. Recuperado de <http://www.diariovasco.com/pg060218/prensa/noticias/Comarca/200602/18/DVA-SUB-133.html>
- Becerra, I. (2006c, febrero 18). Trintxerpe XXI ante el proceso de La Herrera. *Diario Vasco*. Recuperado de <http://www.diariovasco.com/pg060218/prensa/noticias/Comarca/200602/18/DVA-COM-132.html>
- Becerra, I. (2006d, marzo 12). Navalaldea regenerará Pasaia. *Diario Vasco*. Recuperado de <http://www.diariovasco.com/pg060312/prensa/noticias/Pasaia/200603/12/DVA-PAS-156.html>
- EFE. (2013, febrero 15). San Marcos aprueba y licita el cierre y sellado definitivos del vertedero. *El mundo*. Recuperado de <https://www.elmundo.es/elmundo/2013/02/15/paisvasco/1360947159.html>
- Fernández, M. (2014, octubre 19). Los puertos pagan sus excesos. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/economia/2014/10/17/actualidad/1413536757_932328.html
- Gorospe, P. (2013, abril 14). El derbi portuario se encamina a su final. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/ccaa/2013/04/13/paisvasco/1365888782_168351.html
- Intxaurreaga cuestiona el proyecto del puerto exterior de Pasaia. (2004, abril 7). *El País*. Recuperado de https://elpais.com/diario/2004/04/07/paisvasco/1081366807_850215.html
- Izagirre, A. (2020, diciembre 6). La arqueóloga que encontró a los romanos en la Vasconia irreductible. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/elpais/2020/12/04/eps/1607077985_739865.html
- L., M. (2010, septiembre 14). Concentración de La Herrera Herrira durante la visita de Arantza Tapia. *Diario Vasco*. Recuperado de <http://www.diariovasco.com/v/20100914/pasaia-errenteria/concentracion-herrera-herrira-durante-20100914.html>
- M., A. (2020, octubre 24). Errenteria propone ampliar los espacios verdes en Alzate. *Noticias de Gipuzkoa*. Recuperado de <https://www.noticiasdegipuzkoa.eus/gipuzkoa/oarsoaldea/2020/10/24/errenteria-propone-ampliar-espacios-verdes/1063297.html>
- Marín Yarza, M. (1999, abril 6). Las instituciones gastarán en mejorar Pasaialdea 2,97 millones de euros. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/diario/1999/04/07/paisvasco/923514015_850215.html

- Ormazabal, M. (2003, junio 2). La regeneración de Pasaia corre el riesgo de perder las ayudas europeas. *El País*. Recuperado de http://elpais.com/diario/2003/06/02/paisvasco/1054582801_850215.html
- Ormazabal, M. (2007, marzo 15). Medio Ambiente limitará construir nuevos edificios en los primeros 500 metros de costa. El puerto exterior de Pasajes es «inasumible». *El País*. Recuperado de http://elpais.com/diario/2007/03/15/paisvasco/1173991203_850215.html
- Ormazabal, M. (2009, mayo 25). Pasaia: 15 años de proyectos urbanísticos para nada. *El País*. Recuperado de http://elpais.com/diario/2009/05/25/paisvasco/1243280400_850215.html
- Pasaia futurista. (2005, julio 23). *El País*, 2.
- Pesquerías pasaitarras S. A. (1935, marzo 20). *Vasconia industrial y pesquera: revista quincenal de la industria, pesca y navegación*, 238, 28.
- Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España S. A. (1935, marzo 20). *Vasconia industrial y pesquera: revista quincenal de la industria, pesca y navegación*, 238.
- (1935, julio 20). *Vasconia industrial y pesquera: revista quincenal de la industria, pesca y navegación*, 246.
- Rodríguez, L. (2011, noviembre 18). El Gobierno impulsará viviendas en Isasti y Altzate. *Diario Vasco*. Recuperado de <https://www.diariovasco.com/v/20111118/pasaia-errenteria/gobierno-impulsara-viviendas-isasti-20111118.html>
- Segura, F. (1999, octubre 15). Se invertirán 8.800 millones en dos años en la Bahía de Pasaia y se crearán 294 empleos. *Diario Vasco*.
- Segura, F. (2000). Los alcaldes del PSE apoyan el puerto exterior de Pasaia y los de EH lo critican. *Diario Vasco*, 3.
- Segura, F. (2012, abril 21). La excesiva ideologización está paralizando Gipuzkoa. *Diario Vasco*. Recuperado de <http://www.diariovasco.com/v/20120421/al-dia-local/excesiva-ideologizacion-esta-paralizando-20120421.html>
- Segura, F. (2013, marzo 26). La sociedad para regenerar la Bahía de Pasaia entra en proceso de disolución. *Diario Vasco*. Recuperado de <http://www.diariovasco.com/v/20130326/al-dia-local/sociedad-para-regenerar-bahia-20130326.html>
- Uzkudun, J., y Javier Cabezos, F. (2011). Stop al proyecto del puerto exterior de Pasajes. *Daphnia CCOO de Euskadi*, 54. Recuperado de <http://www.daphnia.es/revista/54/articulo/1071/Stop-al-proyecto-del-puerto-exterior-de-Pasajes>

- Viñas, E. (2011, mayo 14). El Consejo Asesor ha aprobado la propuesta de La Herrera Herrera. *Diario Vasco*. Recuperado de <http://www.diariovasco.com/v/20110514/pasaia-errenteria/consejo-asesor-aprobado-propuesta-20110514.html>
- Viñas, E. (2012, febrero 21). El ambulatorio de Antxo entrará en funcionamiento el próximo lunes. *Diario Vasco*. Recuperado de <https://www.diariovasco.com/v/20120221/pasaia-errenteria/ambulatorio-antxo-entrara-funcionamiento-20120221.html>
- Viñas, E. (2014, abril 7). Los cruceros regresan al puerto de Pasaia. *Diario Vasco*. Recuperado de <https://www.diariovasco.com/gipuzkoa/201404/07/cruceros-regresan-puerto-pasaia-20140407130924.html>
- Zapirain Larraza, J. (2013, mayo 6). Defendamos el futuro del puerto de Pasaia. *Nai:z: Iritzia*. Recuperado de <https://www.nai:z.eus/en/iritzia/articulos/defendamos-el-futuro-del-puerto-de-pasaia>

Artículo en web/blog

- Ambientum. (2009, noviembre 12). *Manifestación a favor del cierre de la Central Térmica de Pasaia*. Ambientum Portal Líder Medioambiente. Recuperado de <https://www.ambientum.com/ambientum/energia/nh-hoteles-lanza-los-ecommeetings.asp>
- Elorza, O. (2015, octubre 21). *Preguntas que formulé y Respuestas del Gobierno sobre «la Plataforma Logística Intermodal de Pasaia-Irún» en Lezo a la mesa del Congreso de los Diputados*. Recuperado de <http://www.odonlorza.com/oficina-del-diputado/iniciativas-parlamentarias/item/615-preguntas-que-formul%C3%A9-y-respuestas-del-gobierno-sobre-la-plataforma-log%C3%A1stica-intermodal-de-pasaia-ir%C3%B1a-en-lezo/615-preguntas-que-formul%C3%A9-y-respuestas-del-gobierno-sobre-la-plataforma-log%C3%A1stica-intermodal-de-pasaia-ir%C3%B1a-en-lezo.html>
- Etorkizuna Orain. (2016, febrero 9). *Marisol Garmendia confía en que la Regeneración de la Bahía de Pasaia obtenga 9 millones de Europa*. ORAIN Gipuzkoa. Recuperado de <https://www.gipuzkoa.eus/es/-/afpdoj>
- Jaizkibel Bizirik. (2012, enero 31). *Jaizkibel Bizirik entrega 2.800 alegaciones contra el puerto exterior*. Recuperado de <http://www.nodo50.org/jaizkibel/?p=3019>
- La Herrera Herrera. (2012, febrero 3). *CHARLA EN LEZO: Sobre la propuesta popular para la ordenación de la Herrera*. Eguzki Talde Ekologista. Recuperado de <http://eguzki.org/es/2012/02/03/charla-en-lezo-sobre-la-propuesta-popular-para-la-ordenacion-de-la-herrera/>
- Olaizola, J. (2015, mayo 22). *Historias del tren: El Ferrocarril minero de Arditurri y la Real Compañía Asturiana de minas (III)*. Historias del tren. Recuperado de http://historiastren.blogspot.com/2015/05/el-ferrocarril-minero-de-arditurri-y-la_22.html

Trabajo académico o tesis doctorales

- Abiven, M.-M. (2019). *Humanités numériques et méthodes de conservation et de valorisation des patrimoines maritimes: L'exemple des arsenaux de Brest et Venise* [Phdthesis, Université de Bretagne occidentale - Brest]. Recuperado de <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-03209664>
- Alberdi Lonbide, X. (2012). *Conflicto de intereses en la economía marítima guipuzcoana. Siglos XVI-XVIII* [Tesis Doctoral, Facultad de Filología y Filosofía y Letras de la Universidad del País Vasco – Euskal Herriko Unibertsitatea]. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10810/12244>
- Cano Suñen, N. (2011). *Miradas y tensiones en los paisajes del valle de Carranza* [Tesis Doctoral, Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatearen]. Recuperado de <https://addi.ehu.es/handle/10810/12197>
- Donaggio, E. (2005). *La dimensione territoriale nei fenomeni di esclusione sociale* [Dottorato di Ricerca in Progetti e Politiche Urbane (ciclo XVII), Politecnico di Milano]. Recuperado de https://opac.biblio.polimi.it/sebina/repository/link/oggetti_digitali/fullfiles/PERL-TDDE/TESI_D01273.PDF
- Estévez González, V., Garmendia Salvador, L., y García Palomares, J. C. (2012). *Calidad y fragilidad visual del paisaje: MCE, fuzzy logic y GIS*. [Trabajo Fin de Máster, Universidad Complutense de Madrid]. Recuperado de <http://eprints.ucm.es/16016/>
- Gallardo Beltrán, M. (2014). *Cambios de usos del suelo y simulación de escenarios en la Comunidad de Madrid* [Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid]. Recuperado de <https://eprints.ucm.es/id/eprint/25253/>
- Lafont Mendizabal, A. (2014). *Epistemología de la ordenación del territorio. Enfoque geopolítico* [Tesis Doctoral, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco]. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10810/12298>
- Molina Costa, P. C. (2015). *Del plan a la realidad: Gobernanza y toma de decisiones en los procesos de regeneración urbana. El caso de Boston = From plan to reality: governance and decision-making in urban regeneration processes in Boston* [Tesis Doctoral, E.T.S. Arquitectura (UPM)]. Recuperado de <https://oa.upm.es/39902/>
- Oliveira Bravo, B. (2012). *Regeneración de la Bahía de Pasaia: Remodelación del Puerto Interior* [Proyecto/Trabajo final de carrera, Universitat Politècnica de Catalunya]. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/21646>

- Pérez Aldasoro, P. (2000). *Pasaiako arrantzaleen lan eta gizarte harremani buruzko azterketa antropologikoa* [Tesis Doctoral]. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatearen.
- Rodríguez Alonso, R. (2015). *La construcción del espacio litoral: El caso de la costa de Cartagena* [Tesis Doctoral, E.T.S. Arquitectura (UPM)]. Recuperado de <http://oa.upm.es/40793/>
- Rohou, B. (2018). *Modélisation des ports de Brest (France), Rosario et Mar del Plata (Argentine) en tant que macro-systèmes technologiques complexes: Application à la modélisation des connaissances pour l'histoire des sciences et des techniques*. [Tesis Doctoral, Université de Bretagne Occidentale (UBO)]. Recuperado de <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-02106927>
- Urquidi Elorrieta, P. (2014). *El planeamiento territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Visión general y tratamiento del medio físico (1940-2006)*. [Tesis Doctoral, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatearen Argitalpen Zerbitzua]. Recuperado de <http://addi.ehu.es/handle/10810/12445>
- Vivas, I. (2013). *Estudio antropológico significativo y simbólico del espacio urbano en los frentes de agua. Tres ciudades junto al mar: Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona* [Tesis Doctoral, Universidad de Extremadura]. Recuperado de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=26632>

ANEXOS

ANEXOS

Cuestionario de las entrevistas a informantes cualificados

Nombre y Apellido del experto:

Profesión:

Nombre de la entidad:

Cargo:

Dirección:

Teléfono:

Correo electrónico:

Ámbito del agente	
Administración del Estado	
Gobierno Vasco	
Administración Local	
Sector Primario	
Sector Secundario	
Sector Terciario	
Institución	
Universidad	
Asociación	

Ámbito del incidencia	
Agricultura	
Ganadería	
Forestal y silvicultura	
Desarrollo rural	
Protección y conservación de la naturaleza	
Industria alimentaria	
Industria	
Servicios	
Urbanismo	
Infraestructuras viarias y comunicaciones	
Energía	
Gestión de las aguas	
Residuos	
Ocio	
Cultura y educación	

Breve resumen sobre el tema objeto de investigación y cómo ha sido

El objetivo principal de la encuesta es analizar los cambios en el paisaje, el patrimonio, la relación puerto-ciudad y conocer el papel de los agentes económicos, políticos y sociales en la transformación de la Bahía de Pasaia.

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 Errenteria, Lezo y Oiartzun, términos que comprenden la comarca de Oarsoaldea y parte de Donostia-San Sebastián. Los diversos ciclos económicos y cambios de los modos de producción a través del tiempo han incidido en el significado del puerto dentro del Arco Atlántico, 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 y urbano, construcciones y tejidos urbanos antiguos, 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 constituyen 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, entrevistas, así como a conocer la evolución paisajística de este conjunto territorial del ámbito geográfico al que pertenece y del contexto socioeconómico que la engloba. En los últimos decenios se está asistiendo a un proceso acelerado de ocupación del suelo para usos urbanos, residenciales e industriales que está cambiando la fisonomía de los territorios y paisajes característicos, de forma a menudo irreversible.

En un modelo de desarrollo que no se está distinguiendo por su sostenibilidad, los recursos territoriales se ven sometidos a una presión y sobreexplotación que pone en evidente riesgo el equilibrio medioambiental, territorial y paisajístico.

Información sobre el cuestionario

Se pide a los agentes cualificados que determinen la importancia relativa de una serie de factores que podrían encontrarse asociados a las dinámicas y a la resiliencia de los territorios analizados. Para ello se utiliza un cuestionario estructurado

El cuestionario final se compone de 29 preguntas. Debido a su extensión queremos agradecerle su disposición a participar.

1. Paisaje

Bloque 1: Sentimiento del lugar y de pertenencia

1. Intensidad de la relación con el paisaje

Vive	
Trabaja	

	Mucho	Bastante	Nada
Por ocio (voy durante el tiempo libre)			
Por cuestiones emocionales (tengo vínculos afectivos)			
Por placer (me gusta)			
Por una inquietud respecto a su porvenir (me preocupa su futuro)			
Por pertenencia e identificación con este paisaje (lo siento como propio)			

2. Elementos más destacables del paisaje

Señala a continuación los 3 elementos singulares que te resulten más relevantes en el paisaje. Se pedía que identificaran las características o elementos más valorados de cada unidad según la clasificación de los valores del paisaje (estéticos, ecológicos, productivos, históricos-culturales, de uso social, religiosos espirituales, simbólico-identitarios). En total, se podía mencionar y calificar un máximo de cinco elementos y un mínimo de tres. Así, una torre, una especie concreta de arbusto, un sendero, un patrón de colores, un edificio, la forma particular de sembrar un cultivo... son buenos ejemplos de elementos singulares, tanto los que consideramos positivos —los hitos— como los que resulten ser impactos visuales o paisajísticos negativos.

	Ecológico-ambiental	Estéticos	Históricos-patrimoniales	Simbólico-identitario	Productivos-económicos	Uso público y social	Religiosos-espirituales	Recreativo-comercial
Elementos singulares								
Elementos genéricos								
Elementos intangibles								

Determinación de los valores de los paisajes.

Entendemos por valores las cualidades intrínsecas de cada Paisaje Tipo o Unidad de Paisaje, que le otorgan un carácter propio. Se ha seleccionado la siguiente relación de valores para identificarlos en las unidades

- Valores ecológico-ambiental. Consideramos que un paisaje posee un valor ecológico cuando:
 - a. constituye un espacio de interés geomorfológico o hidrológico.
 - b. actúa como conector biológico entre grandes superficies naturales.
 - c. constituye un hábitat de especial interés por su naturalidad y diversidad vegetal.
 - d. conforma un mosaico agroforestal donde se intercalan cultivos de secano con masas boscosas
- Valores estéticos. Consideramos que un paisaje posee valores estéticos cuando transmite un sentimiento de belleza, tanto por su significado cultural (p.ej. una ladera abancalada) como por su aspecto: colores, formas, proporciones, armonía entre sus componentes... En este sentido se puede aventurar que los Paisajes Tipo y las Unidades de Paisaje contarán con un valor estético si:
 - a. cuentan con relieves abruptos y formaciones geomorfológicas singulares.
 - b. dispone de formaciones vegetales o agrícolas que, asociado a su valor
 - c. geoecológico, presentan un atractivo visual por las formas y colores de los componentes.
 - d. posee una masa o corriente de agua permanente.
 - e. presenta un núcleo de población tradicional (habitado o abandonado).
 - f. dispone de elementos monumentales o de la arquitectura rural.
- Valores históricos-patrimoniales. Consideramos que un paisaje cuenta con valores históricos y patrimoniales cuando a través de él o de buena parte de sus componentes se comprende la evolución que ha experimentado un lugar con el paso del tiempo. Así, los Paisajes Tipo y las Unidades de Paisaje dispondrán de valor histórico-patrimonial si:
 - a. muestra yacimientos arqueológicos con restos de culturas o grupos que habitaron en el pasado.
 - b. cuenta con elementos arquitectónicos defensivos-militares anteriores al siglo XX.
 - c. presenta una estructura agrícola o arquitectura industrial heredada, representativa de modos de vida pasados.
- Valores simbólico-identitarios. Consideramos que un paisaje posee un valor simbólico o identitario cuando es capaz de generar, por lo en él vivido como por su imagen, un sentimiento de pertenencia. En este sentido los Paisajes Tipo y las Unidades de Paisaje contarán un valor simbólico-identitario si:
 - a. disponen de conjuntos artístico-monumentales que han sido elevados a la categoría de hitos.
 - b. cuentan con núcleos de población o casas de campo abandonados con una alta carga emocional para las personas que residieron en ellos.

- c. presentan espacios naturales o agrícolas que forman un fondo escénico (un sustrato vital) con los que la población local y foránea se sienten identificados
- Valores productivos-económicos. Son aquellos relacionados con la capacidad de un paisaje para producir beneficios económicos, convirtiendo sus componentes o su imagen en un recurso. Así, los Paisajes Tipo y Unidades de Paisaje tendrán un valor económico si
 - a. son capaces de atraer turistas, los cuales además de contratar los servicios de empresas ligadas al ocio, de visitar las instalaciones culturales y de consumir los productos locales, promocionan el Área Piloto como lugar de destino.
 - b. presentan unas explotaciones agropecuarias capaces de asegurar las rentas de sus propietarios.
 - c. Muestran unas instalaciones industriales que generan ingresos municipales y empleo para la población local.

3. Señala a continuación 3 elementos que consideres negativos, que crees que impactan o deterioran el paisaje, que te resultan desagradables o “distorsionan” el entorno.

	Impacto visual	Impacto ecológico-ambiental	Deterioro del patrimonio	Fragmentación territorial	Banalidad (sin personalidad propia)	Falta de integración con el entorno
Elemento negativo						

4. Itinerarios y Miradores de interés paisajístico

Indica ahora aquellos senderos, caminos e itinerarios que te resultan especialmente atractivos o a los que sueles acudir en tu tiempo libre.

Indica a continuación aquellos espacios desde donde se contemplan especiales vistas panorámicas o con óptimas cualidades escénicas

Itinerarios
Miradores

Bloque 2: Cambios y transformaciones en el paisaje

1. Se tratan los cambios y las transformaciones recientes que ha sufrido el territorio a lo largo de los últimos años. Los participantes podían valorar si el paisaje se había transformado o no, así como la rapidez de este cambio (lento o rápido). Mencionar un máximo de tres. En caso de que los participantes consideraran que el paisaje se había transformado, se pide caracterizar los cambios, según las siguientes tipologías de cambios:

	Lento	Rápido	Positivo	Negativo
Cambios en el paisaje				
Crecimiento de pueblos/ciudades				
Crecimiento de polígonos industriales/comerciales y de servicios				
Construcción/ampliación de infraestructuras y vías de comunicación				
Estado de conservación del espacio agrícola				
Estado de conservación de los espacios naturales				
Estado de conservación del patrimonio histórico				
La alteración de los cauces y las riberas de los arroyos				
Otros cambios				

2. Análisis de las tendencias

Elige la respuesta adecuada y justifícala en caso afirmativo, razonando el contenido y la importancia de las transformaciones del paisaje

¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que han desaparecido?

¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que han surgido nuevos?

¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que estén amenazados?

(Entendiendo la amenaza como el riesgo o la susceptibilidad a que dichos paisajes y elementos desaparezcan)

Bloque 3. Preferencias y aspiraciones en el paisaje

Este bloque está dedicado a las preferencias y aspiraciones como instrumentos de participación pública para alcanzar los objetivos de calidad paisajística. Aquí se abordan las preferencias e intenciones que cada persona tiene de cara a la protección, la gestión y la ordenación del paisaje.

3.1. Responde las siguientes preguntas, anotando tus preferencias, tus voluntades y tus intenciones en cada uno de los cuadros de texto (preguntas abiertas)

3.1.1 ¿Qué paisajes, elementos o atributos del paisaje protegerías? (Estén o no actualmente protegidos)

3.1.2 ¿Qué paisajes, elementos o atributos del paisaje crees que hay que gestionar y administrar mejor de cómo se está haciendo ahora?

3.1.3 ¿Qué medidas o mecanismos de gestión aplicarías para mejorar el estado de dichos paisajes y elementos?

3.1.4 ¿Qué elementos o atributos del paisaje limitarías, prohibirías o incluso eliminarías?

2. Patrimonio

2.1. Identificación de los detalles culturales dominantes en el paisaje.

Se trata de señalar para los paisajes tipo que el agente conozca qué actividades y procesos culturales, de la lista que se presenta, se identifican y cuál predomina en cada caso.

ACTIVIDAD O PROCESO CULTURAL Inmaterial	
Reconocimiento del lugar como un símbolo del municipio	
Romería o procesión religiosa hasta una ermita, por el río, calvario, etc.	
Fiesta local, verbenas y espectáculos populares	
Maratón, carrera popular, paseos a caballo, circuito de motocross...	
Ferias agrícolas, ganaderas, de artesanía	
Casa o vida de un personaje famoso que aumenta la consideración y el valor del lugar (político, médico, escritor, artista, militar, deportista...)	
Existencia de obras literarias, científicas, o ensayos que hablen del lugar	
Zona o lugar pintado por pintores-paisajistas	
Zona o lugar visitado especialmente para fotografiarlo por sus paisajes	
Zona o lugar visitado por su interés educativo y cultural	
Asentamiento y lugar de vida de pueblos antiguos	
Leyendas, anécdotas e historias que describan o se desarrollen en alguna zona	
Zona en la que se haya desarrollado un acontecimiento bélico (batalla)	
Lugar o zona afectada por alguna política territorial o sectorial (Figura de protección, Parque Natural, Política Agraria Común; Fondos FEDER, FEOGA; LEADER, Repoblaciones forestales...)	
Escenarios y localizaciones de rodajes de películas de cine o series de TV, documentales de naturaleza, cultura...	
Práctica de pesca	
Práctica de caza	
Práctica de senderismo, escalada o actividades de tiempo libre	

3. Relación Puerto-Ciudad

Responde las siguientes preguntas, anotando tus preferencias, tus voluntades y tus intenciones en cada uno de los cuadros de texto (preguntas abiertas)

3.1. ¿Qué pasaría si el puerto no existiera?

3.2. ¿El puerto es un problema para la ciudad?

3.3. ¿En qué medida la vida de la gente está ligada al puerto?

3.4. ¿Cómo es la accesibilidad a las áreas portuarias?

3.5. ¿Cómo es la organización de la red de las infraestructuras de transporte?

3.6. ¿Cómo son las cuestiones ligadas al ambiente, tanto del área portuaria como del espejo marítimo?

4. Gobernanza

Responde las siguientes preguntas, anotando tus preferencias, tus voluntades y tus intenciones en cada uno de los cuadros de texto (preguntas abiertas)

4.1. ¿Quiénes son en su opinión los principales agentes?

4.2. ¿Qué opinas sobre el cambio posible de una regeneración urbana?

4.3. ¿Por qué no se ponen de acuerdo las diferentes administraciones en la regeneración de la Bahía de Pasaia? ¿Cómo afecta al resto de la bahía?

4.4. ¿cuáles son los principales puntos de desacuerdo?

4.5. ¿y cuáles son los puntos de acuerdo sobre los que se puede construir?

4.6. ¿Cómo ha sido la participación de las distintas administraciones, Puerto, Gobierno Vasco, Diputación, Municipios?

4.7. ¿Qué es lo que hacen para que entren en conflicto?

4.8. ¿Qué es lo que tienen ambos para que puedan intercambiar? o ¿En que deberían ceder unos y otros?

4.9. ¿Cómo alcanzar los acuerdos?

4.10. ¿Existe participación ciudadana, en las propuestas tomadas?, ¿en la definición de las operaciones de regeneración?, ¿en la gestión? ¿en el control y evaluación de los resultados?

4.11. ¿Existe una relación de los distintos agentes/instituciones?

5. Arco Atlántico

5.1. ¿Cómo hacer viable un puerto pequeño en un mundo globalizado?

Entrevistas realizadas

Entrevista propuesta como ejemplo, en este caso a Manuel González²⁹⁵ (E37), realizada el 10/02/2015. [Para entendernos abrevio con E) Enrique y MG) Manuel González]

MG) En la época preindustrial era mucho más lenta, aquí existía un entorno rural, la Bahía de Pasaia es un entorno natural, entonces si miras a Donostia, era una plaza militar y aquí lo que se hace es un asentamiento de pesquería, normal.

La transformación del territorio, es decir el paisaje, sea el urbano o el rural es un proceso lento, ¿qué ocurre?, que a través del modelo industrial capitalista, desde el punto de vista territorial, lo que ha primado ha sido las conurbaciones y el territorio de zonas naturales ha sido invadido por grandes infraestructuras, viales, ferroviarias, etc. el ferrocarril en 1886, como tenía que salir a la frontera, se piensa por donde puede pasar, adecuado al territorio y se hace sobre todo un modelo que no piensan en la población, también, la pesquería viene a la bahía, y se piensa en un modelo industrial, las fábricas se asientan al Sur de la bahía y en torno a estas es donde se plantean las viviendas de los trabajadores.

¿Qué ocurre?, que, conforme al modelo territorial, avanza, se va implantando esto.

Lo que te falta en el mapa es la autovía y el tren de alta velocidad y por donde pasa, tendrías que poner como escenarios de futuro como el actual modelo está previsto.

Tienes que mirarte el Plan territorial parcial del área funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa), que ahora lo han empezado activar, los planes de Adif y el tren de alta velocidad y como enganchan con el tercer carril para el tema de las mercancías, porque aquí tenían, como también la plataforma logística de Gaintxurizketa.

¿Qué ocurre con las personas?, pues que si todo eso se hace primero asumiéndolo en un debate social, vale, lo asumes, pero si son infraestructuras que te vienen metidas en un entorno en el que vives y eres ajeno y de repente ves esa maquinaria crea un problema desde ese punto de vista del paisaje, porque en el tiempo, con respecto a los molinos de viento y su oposición en crestería y tal..., al principio en la salida de Pamplona tienes ahí, pero por ejemplo, los que han nacido ahora están acostumbrados a eso y lo asumen paisajísticamente, por eso, yo lo que venía a decir es que muchas veces, los modelos territoriales vienen por intereses económicos. ¿Porque se han puesto esas infraestructuras, a que obedecen? ¿Obedecen a una necesidad de las propias comunidades?, no, son modelos territoriales segregacionistas. Lo mismo que el dimensionamiento del propio

295 Manuel González Baragaña. Director Técnico Observatorio de la Sostenibilidad y el Clima en 2015. Ocupa varios cargos con relación a la planificación estratégica, sostenibilidad y se preocupa por las cuestiones medioambientales.

puerto, la argumentación son las concesionarias que tienen aquí que no utilizan tanto territorio para el puerto, ocupan un montón de espacio porque simplemente tienen la concesión, lo que utilizan con los coches ¿qué es? Como almacenaje para la distribución, no como un sitio de carga y descarga, ¿a precio de qué? De suelo público, tiene los impactos que tiene, fíjate todo el espacio, la contaminación...y la población desde el punto de vista del territorio para las personas, pues expulsadas. Y en la toma de decisiones, lo que ocurre en este caso, es que la toma de decisiones es opaca, porque si te has acercado al tema del puerto de Pasaia, el puerto exterior, hablan de proyectos, megaproyectos, pero no hay un proyecto que sea como tal del puerto, no existe, quien está decidiendo, ¿dónde? Han hecho propaganda de una cuestión cuando no hay un estudio serio, se han gastado millones en propaganda.

E)- Respecto a las infraestructuras se comentaba en ese documental, que cuando hay una infraestructura nueva es como que la gente está en contra, como que la gente les tiene miedo a las infraestructuras. Pero es muy curioso ese dato, porque si hacemos un análisis a lo largo de la historia, se habla de conflicto de intereses, en la época medieval, la gente como que estaba en contra. A lo largo de la historia como que hay unos conflictos, en este caso los conflictos eran entre San Sebastián y Pasaia, la aduana estaba en el centro de la península y después se va a nuestra zona. Esos conflictos yo los voy a mostrar, haciendo alusión a ello. (Las aduanas estaban en Segura, Orduña, Balmaseda, no en el centro de la Península, hasta 1840, los conflictos eran de jurisdicción interior y entre los propietarios de rentas agrícolas y la burguesía comercial y la burguesía industrial que necesitaba un mercado protegido, arancel proteccionista de 1891, impulsado por los siderúrgicos vascos, entre otros...no un libre comercio de las importaciones de productos ultramarinos como en la etapa anterior.)

MG)-Si, son los pagos de aduanas que se pagaban para pasar las mercancías en aquel momento con los caballos, y normal, pero yo otra lectura del conflicto de las infraestructuras que suelen ser el NIMBY²⁹⁶, es la contradicción del modelo, que suele pasar, se asume que yo quiero generar, en las infraestructuras que son con impacto, nadie quiere un vertedero o una incineradora en su casa, pero todo el mundo compra un montón de materia y genera un montón de residuo.

E)-lo quieren dejar en el patio trasero.

MG)-Ese tipo de cuestiones es otro tema que suele ocurrir porque es parte de la demanda cultural.

E)-Yo con este tema quería hacer alusión a las NNSS de Pasaia de 1982 que las hizo Iñiqui Ormazabal con un grupo de arquitectos, voy a lo que dicen: La decisión de hacer de Pasaia, no ya el puerto comarcal, sino incluso supra provincial, sin una planificación previa que repartiese sus

296 Acrónimo en inglés que significa (NIMBY – not-in-my-backyard) tipo “fuera de mi vista” o no lo quiero en el patio trasero de mi casa.

enormes cargas cuando menos de forma paralela a los beneficios que genera, quizá haya posibilitado un centro comarcal (Donostia) más vistoso y atractivo, pero desde luego ha condenado a Pasaia a la asfixia territorial y le ha colocado, de hecho, en una posición de subsidiariedad y dependencia tanto política como económica respecto a la enorme potencia de un organismo como el del puerto.

Para mí es ese tema,

MG)-Sí, porque aquí el territorio, la capacidad de recuperación, desde el punto de vista de regeneración urbana, se plantea precisamente eso, el llegar a la lámina de agua, que la población pueda llegar a la lámina de mar y eso podría ser un atractivo de regeneración paisajística, pero también de regeneración urbana, se habla también que es un sitio estupendo para puerto de vela o puerto deportivo o actividades portuarias, recuperar o cuando se hablaba de hacer un puerto deportivo en Donostia, si ampliamos el zoom, desde la planificación, un puerto deportivo en Donostia, tenemos el mejor puerto deportivo en Pasaia, una dársena natural, porque yo (cuando se hablan de esa mierda entre Donostia y Pasaia, yo no tengo esas identidades, como también las fronteras y los problemas de muga), para mí son discusiones que no llevan a ningún camino, vamos.

Ese discurso, es normal que Donostia que siempre se ha desarrollado como ciudad de servicios, que tenga su atractivo turístico y haya desarrollado ese paisaje urbano desde el punto de vista de las personas que vienen aquí pero el problema que tenía de Pasaia es este, que la han condenado que no pueda tener esa parte atractiva de servicios y demás, eso está claro. Todo industrial, todo rodeado, si no dejaban pasar a la gente al puerto, si desde Buenavista no te dejan pasar, cuando la gente puede venir caminando por abajo.

E)- El tema es esos límites, con esas barreras que hay, Javier Belza, comentaba hacer algo permeable.

MG)- Darle mayor capilaridad por donde sea, esa fue siempre una idea que siempre se ha planteado, es una forma de hacerlo más tuyo, más propio, porque si has tenido la oportunidad de haberte bañado allí, la gente de San Juan, que pesca aquí o se pega el baño es la que tiene esa zona como suya, en cambio aquí no se sabe de quién es, por ejemplo, por la zona de Lezo.

¡A ver qué te puedo yo ayudar!

E)- yo por el momento recién estoy entrando en tema, luego posteriormente tendré que hacer entrevistas más en profundidad, más estructurada.

MG)- Lo único que, si te interesa la parte de participación, los procesos participativos, ha habido un montón de proyectos en los que se planteaba la participación de la gente, con debate para todo lo que es la zona de La Herrera, la regeneración urbana, el plan URBAN, ahí tienes un montón,

en donde la gente reivindicaba cosas de sentido común, cosas que luego no se llevaron a cabo. Y luego que ocurría con la salida de hacer megaproyectos, otra vez entramos con que se iban a hacer casas de lujo para yates, que no creo que eso funcione, porque también eso se puede estudiar en los procesos urbanos con la regeneración urbana característica de determinadas zonas, que al final luego lo que ocurre, la población autóctona no puede pagarlo y se va, ej. Manhattan.

Muchas veces, los procesos de regeneración hay que ver en función de que se hacen, cubriendo las necesidades de la población o de los agentes económicos que intervienen en el territorio.

E)-Con respecto a la participación, había anotado (Haciendo alusión al video que aparece el)

MG) Lo que digo en el video, no es un invento mío, está asentado por la economía ecológica y modelos urbanos²⁹⁷. Desde hace tiempo lo que se plantea es ver la ciudad como un ecosistema, entonces ver los flujos de materiales y de energía que tienen esos ecosistemas, entonces ver en el territorio, como demandante de capital, energía y también conocimiento, aquí se hace un proceso productivo, el que sea (el tema del puerto) y luego genera una determinada calidad de vida y unas emisiones de materia, de contaminación, de residuo, etc. El hábitat urbano es dependiente, cada ámbito de elementos que traen de afuera, flujo de materiales, etc. y para hacerlo habitable, las personas que son los elementos que absorbemos, sobre modelos territoriales, cada vez se extienden más, y lo que nosotros lo que planteamos desde el punto de vista, la energía sí que es infinita, proviene del sol, pero los materiales son finitos y con el modelo industrial que te planteaba no solamente se expande, por unidad de persona necesitamos cada vez más espacio, se artificializa más el suelo, cada unidad de persona necesita unidad de energía, por cada unidad de persona se necesita más materiales, es un sistema completamente ineficiente desde el punto de vista del paisaje y los impactos territoriales tan salvajes que tiene.

E)-Respecto al puerto en sí y a la chatarra, pero por algún lado tiene que salir.

MG)-Claro, si el intercambio de material es consustancial, lo que ocurre es que cada vez es mayor, la globalización lo que está trayendo es que cada vez movemos más material y más energía a más distancia. ¿Eso a la calidad de vida de las personas los hace más felices? A parte que es un modelo ineficiente.

E)-Por el momento no van a poder crecer los barcos que entran y que salen porque las condiciones naturales no lo permiten.

297 Ecología urbana (Terradas, 2001); Sobre la insostenibilidad de las actuales conurbaciones y el modo de paliarla (Naredo, 2000), Vías para la sostenibilidad urbana en los inicios del siglo XXI (Verdaguer Viana-Cárdenas, 2014).

MG)- Lo que están demostrando los grandes bichos estos que hacen, no quieren decir que sean más eficientes, los que están entrando en Bilbao, o los que están entrando en Cantabria tampoco, el tamaño también tiene unos límites, para determinados materiales no vas a traer semejantes barcos.

Respecto a la chatarra, toda la chatarra que sale es directamente para la fundición que hay ahí, en Azpeitia, Azcoitia y todo ese tipo de zonas. Cuanto tiempo van a estar esas fundiciones, cuantos años van a ser desde el punto de vista de la competencia, si todo eso se está externalizando, si todo eso se está llevando a la China o a la India.

E)- Con ese tema, qué hacer con todas las industrias que vivían de la pesca y del puerto, ahora muchas han desaparecido, muchas se han ido a china. Como que hay que reorganizar todo esto.

MG)- Claro, hay dos opciones, o intentar seguir con el modelo territorial de producción o de consumo o se cambia de modelo, se plantea otro paradigma nuevo. Por eso en este momento están saliendo elementos de transición, o modelos de transición, que aquí yo no lo tengo muy claro de cómo seríamos capaces de hacer un modelo de transición.

E)- Respecto a la participación ciudadana

Lo que tengo claro que tiene que ser de forma participada, con una ciudadanía mucho más responsable, sino no hay salida. Eso lo tengo muy claro.

E)- Aquí vos lo habías dicho muy claro, ¿Cómo se articula la toma de decisiones, como se consiguen consensos democráticos en el modelo territorial queremos? (respecto al video que realizó)

MG)- Ese es el tema, a la población le falta información, mayor transparencia y participar en el proceso de toma de decisiones, pero para eso hace falta hacer una ciudadanía más corresponsable. Estas son decisiones que se articulan, no sé en qué despacho, o en que lobby, ese es un problema gordo consustancial a la población y nos estamos encontrando con modelos urbanos ..., yo siempre suelo decir, las administraciones publicas desde el modelo democrático o desde la muerte de Franco, no se desde cuándo vives tu aquí, eso es una opinión, no se ha hecho ciudadanía, se ha hecho clientes, la gente está acostumbrada a demandar que le recojan la basura, abrir el grifo de casa y que haya agua, bajar a la calle y que tenga alumbrado público, con el modelo de movilidad, han pedido que tienen que tener aparcamiento debajo de su casa para guardar el coche, a nadie se le ocurre que la lavadora tienen que poner afuera, pero bueno, la ocupación del espacio público-privatizado para el vehículo motorizado y no pagan impuestos, que no me suban la tasa de basuras, que no me suban la tasa de aguas. Es un modelo de falta de corresponsabilidad porque no se saben lo que cuestan las cosas y simplemente se han hecho clientes, y siempre depende de qué partido político, han invertido en los nichos donde pueda. Ese es como se ha configurado el

modelo territorial, el paisaje es una expresión del modelo territorial. Porque se ha ocupado tanto territorio, todo viene de la recalificación urbana, se ha crecido para adentro, no se ha ido expandiendo y el conflicto aquí es porque no se sabe crecer, no se sabe desarrollar un modelo urbano sin necesidad de crecimiento de ocupación del suelo, tiene que ser siempre ocupando más suelo y ahí es donde está el conflicto. De ahí han sacado las plusvalías del 15 % del aprovechamiento en los cambios del convenio, ese es el modelo urbano que tenemos, que luego aparte de la burbuja inmobiliaria y demás, simplemente que las administraciones públicas en este momento no tienen dinero, y como hacemos urbanismo, y como hacemos regeneración sin dinero, porque todo se sacaba de las plusvalías, yo no tengo la solución.

E)- En esa reunión, en el Congreso de Euskalherria 2013, decían, va a ver todo un cambio de usos de suelo, se van a sacar o trasladar la chimenea de Iberdrola, y otros galpones que no se van a necesitar, entonces ahí se puede ir construyendo o vendiendo el terreno o facilitándoselo al ayuntamiento.

MG)- Pero por ejemplo, en las justificaciones del puerto exterior era hacer el pelotazo, al suelo, lo recalifico y lo vendo como suelo urbano, pero entonces, esa es la discusión, si es suelo urbano es del pueblo, esa es la discusión. Pero en el fondo esa es una discusión de competencias, o es mío o es tuyo, pero ahí no se soluciona el problema de lo que yo he planteado, para que, para hacer viviendas de lujo, para los aprovechamientos para la población, y hoy en día, para vivienda pública, quien está moviendo, no se está construyendo nada, en Donostia tampoco, entonces ahí hay que no sé yo si tiene fácil solución.

Por eso el proceso es que tienes que implicar a muchísima más población y a muchísimos más agentes, para que sean capaces al unísono de intervenir en las decisiones que se toman sobre esto, lo demás es imposible, va a obedecer como en Madrid o en Barcelona, que te traigan un Casino, ¿quieren el territorio para eso? No sé, ¿Para quién y para qué?

E)- Esto que voy a decir es a modo de comentario personal, estoy participando en las reuniones de La Herrera Herrira, y están ahora con el tema de la casa Ciriza, ¿y para que quieren la casa Ciriza?, para actividades culturales, a perfecto, pero los 4 Pasaia, cada uno quiere una casa cultural.

MG)- A eso es un problema que tienen ahí, claro, es que la gente de San Juan se odia con los de San Pedro, como van a pedir y encima venir aquí que ya no se sabe si es Donostia o Pasaia, encima los de Antxo no van a venir aquí.

Aparte la gestión de Pasaia siempre ha tenido eso,

E)- Que, si uno quiere una cosa, el otro quiere otra cosa y así sucesivamente...

MG)- Claro, si, si, de hecho, la rivalidad entre Pasajes San Pedro y San Juan, ya te lo sabrás, que no se tragan unos a otros. Son 4. Es muy difícil, porque ya te ves, el propio mapa se ve que es complicado, pero antes se ve que hay una mayor permeabilidad de canoas, está todo el rato, pero la que va a Puntas, me parece que ya no está, la que va a Antxo.

(¡A ver qué tesis haces, que propuesta urbana haces ahí!)

E)- Creo que uno de los grandes inconvenientes es el tema de la división territorial, y caminando por aquí, he podido observar que hay un deterioro, que las vallas no están pintadas, que había contaminación, que las casas están deterioradas porque eran de mala calidad.

MG)-Ahora es cementerio industrial, puro y duro.

E)- Ahora hago una pregunta, ¿Pero si todo es tan pequeñito, por acá, porque hay un municipio y otro y al lado hay otro, porque no se juntan?

MG) Aquí es así, los municipios son diferentes, están divididos.

E)- Saliendo de este ámbito, lo tengo que encaminar hacia las políticas territoriales de la unión europea en cuanto al puerto, no sé por dónde empezar. Sobre las políticas de desarrollo de la Unión Europea con respecto al Arco Atlántico en relación al puerto.

MG)- Desde el punto de vista de infraestructuras de la Unión Europea, ya estamos servidos, otra cosa es sacarle mayor rendimiento a esta infraestructura y el problema no es el cabotaje, el problema es la gestión del espacio que hay, que es el debate, como se regenera esto, urbanísticamente, como se da vida a los municipios colindantes con una mayor eficiencia del transporte de mercancías, pero supondría una gestión más transparente. Hoy en día está en manos de las concesionarias, que están ocupando ese territorio, que pagan unos duros, y a ver como rescatas tus concesiones que se están haciendo a veinte años y más. Yo si fuese un agente europeo, vendría aquí y diría que sistema de gestión del puerto tiene, en manos de las concesionarias que tienen ahí, el territorio ocupado. La Unión Europea como va a plantear aquí meter inversión de que.

E)- Bueno, pudieron meter aquí el Plan Urban, hicieron un estudio.

MG)-Intentaron hacer un estudio y salían un megaproyecto, también, no me imagino con los recortes en el presupuesto de la Unión Europea que proyectos. Tiene que ser un proyecto más ilusionado desde el punto de vista de la comunidad que vive ahí, digo yo y eso es lo que no se ha conseguido, precisamente además por el bloqueo institucional que has vivido y que existe.

E)- Respecto a otros puertos, por ejemplo, Bilbao, que se toma como un proyecto que ha sido exitoso todo el tema de la Ría 2000 y porque aquí no se puede hacer.

MG)- Son momentos históricos y modelos territoriales totalmente diferentes. Lo que paso en la Ría 2000, empezó todo el lio con el desmantelamiento industrial del ochenta y tantos y luego con una inversión, el efecto Guggenheim es el que ha atraído una historia de esta, pero es una escala de una población un millón de habitantes, no se puede comparar momentos históricos, modelos, elementos de oportunidad.

E) Bizkaia tiene una forma de actuar totalmente diferente a Gipuzkoa y es por ese motivo que se han puesto de acuerdo y han salido adelante, porque había un botín económico, cosa que aquí no ocurre. Me gustaría que parecer tiene

MG)- Eso obedece a un momento de expansión económica, cuando se hace en el ochenta y tantos, imagínate ahora el elemento antes del Guggenheim y el modelo territorial que existe, porque Zorrozaure se ha quedado sin hacer, porque tiene todo el problema, si tenían un gran proyecto, ¿porque no se ha desarrollado eso?

E)-Porque no hay dinero.

MG)- Claro, ha explotado la burbuja inmobiliaria. ¿Quién asegura que el modelo de Ría 2000 valla a seguir manteniéndose en el tiempo? Si van a ocupar todas las viviendas. Que yo sepa el edificio del Bilbao Bizkaia, ese edificio supergigante, me parece que está vacío. Que productividad están sacando al shopping de ropa al lado de la ría, ¿están vendiendo? No, entonces cual es el éxito de Ría 2000. Como han terminado la zona de Barakaldo, la vieja Lutzana, que es lo que hay, se ha vendido todo. ¿Porque se muevan mucho de Loiu al Guggenheim y hayan aprendido los bilbaínos a ponerse pantalón corto para parecerse turistas como los de Donostia?, bien vale, pero eso es para un nicho muy pequeño de población.

E) La pregunta es esta: ¿Porque dos superpuertos y no contentarse con uno solo y bien estructurado?

MG)- Un modo de compensación, como se ha dicho, si tu coges el zoom, lo levantas desde el punto de vista territorial, a nadie se le ocurriría hacer otro.

E)- A Antxon Lafont se le ocurrió hacer una relación entre Biarritz y Pasaia.

MG)- Sí, claro, una colaboración mayor con el de Bayona. Antxon también está en el foro mismo, si es que coincidimos todos en el mismo foro²⁹⁸.

E)- Sí, yo voy hablando con las personas y me van diciendo.

298 Foro Puerto Pasaia.

MG)- La idea era aprovechar las infraestructuras que se han hecho y un intercambio, cada cual tiene unas funciones. Es elemento de red, la palabra sinergia en vez de competencia.

E)-Según Pacho de León,

MG)- Eso es un poco de ilustrados, estoy de acuerdo que hay que desarrollar una ingeniería social y que hay que imaginarse el futuro con todos los agentes implicados pero en Ría 2000 con Pablo Otaola que fue el que creo el Plan general de Donostia, ya se hablaba de la conurbación y la necesidad de cooperación con los municipios colindantes, esto en el plan general de ahora de Donostia lo tienes también, el de hacer reuniones con algún municipio, y con Pasaia siempre se ha planteado ese tema, otra cosa es que no haya habido filin histórico. Cosa más absurda que Ulía esté partido por la mitad y que digan, a no, esto es Pasaia y esto es Donostia, Ulía es Ulía. Jijiji, Esto es un elemento de estupidez humana, el de inventarte fronteras donde no existen, porque tú miras ahora la naturaleza y aquí no existe ninguna frontera. Ulía seguirá haciendo Ulía, esto lo gestiono yo y esto lo gestiona aquel.

E)- Yo tengo una amiga que vive en las torres grandes en Paseo de los Olmos (Barrio de Bidebietta), yo le pregunto, vos miras por la ventana y vez toda la bahía, ¿Vos te sentís parte de Donostia o te sentís parte de Pasaia? Y me dice, yo lo único que si se, es que ahí hay límites históricos.

MG)- Como empiezan a reivindicar en Altza, que también es como un municipio y ya sabes que hay un litigio, que estos es Pasaia y esto no. Y si te pones todavía más antiguo dices no, Pasaia pertenecía antes a Donostia. Yo creo que esos elementos no llevan a ningún escenario de futuro.

Estadísticas (Tablas, datos, números)**Tabla 83. Leyenda de Corine Land Cover por nivel de detalle**

NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3
1. Superficies artificiales	1.1. Zonas urbanas	1.1.1. Tejido urbano continuo
		1.1.2. Tejido urbano discontinuo
	1.2. Zonas industriales, comerciales y de transportes	1.2.1. Zonas industriales y comerciales
		1.2.2. Redes viarias, ferroviarias y terrenos asociados
		1.2.3. Zonas portuarias
		1.2.4. Aeropuertos
	1.3. Zonas de extracción minera, vertederos y de construcción	1.3.1. Zonas de extracción minera
		1.3.2. Escombreras y vertederos
		1.3.3. Zonas en construcción
	1.4. Zonas verdes artificiales, no agrícolas	1.4.1. Zonas verdes urbanas
		1.4.2. Instalaciones deportivas y recreativas
	2. Zonas agrícolas	2.1. Tierras de labor
2.1.2. Terrenos regados permanentemente		
2.1.3. Arrozales		
2.2. Cultivos permanentes		2.2.1. Viñedos
		2.2.2. Frutales
		2.2.3. Olivares
2.3. Praderas		2.3.1. Praderas
2.4. Zonas agrícolas heterogéneas		2.4.1. Cultivos anuales asociados con cultivos permanentes
		2.4.2. Mosaico de cultivos
		2.4.3. Terrenos principalmente agrícolas, pero con importantes espacios de vegetación natural
		2.4.4. Sistemas agroforestales
3. Áreas forestales y semi-naturales		3.1. Bosques
	3.1.2. Bosques de coníferas	
	3.1.3. Bosque mixto	
	3.2. Espacios de vegetación arbustiva y/o herbácea	3.2.1. Pastizales naturales
		3.2.2. Landas y matorrales
		3.2.3. Matorrales esclerófilos
		3.2.4. Matorral arbolado
	3.3. Espacios abiertos con poca o sin vegetación	3.3.1. Playas, dunas y arenales
		3.3.2. Roquedo
		3.3.3. Espacios con vegetación escasa
		3.3.4. Zonas quemadas
		3.3.5. Glaciares y nieves permanentes
4. Zonas húmedas	4.1. Zonas húmedas continentales	4.1.1. Humedales y zonas pantanosas
		4.1.2. Turberas
	4.2. Zonas húmedas litorales	4.2.1. Marismas
		4.2.2. Salinas
		4.2.3. Zonas llanas intermareales
5. Superficies de agua	5.1. Aguas continentales	5.1.1. Cursos de agua
		5.1.2. Láminas de agua (lagos y embalses)
	5.2. Aguas marinas	5.2.1. Lagunas costeras
		5.2.2. Estuarios
		5.2.3. Mares y océanos

Fuente: Communautés européennes-Commission 1993. CORINE land cover. Guide technique, Luxembourg, Office des publications officielles de Communautés européennes, 144p.

Tabla 84. Tráfico total por sectores, del puerto de Pasaia 1997-2020

	Graneles		Mercancía general				Tráfico total
	Líquidos	Sólidos	Contenedores	Convencional	Tráfico local y Avituallamiento	Pesca	
1997	309.000	1.830.999	2.999	1.617.999	62.001	14.937	3.837.935
1998	254.999	2.194.001	5.000	1.487.998	52.001	13.976	4.007.975
1999	254.001	2.569.999	0	1.663.999	51.002	14.093	4.553.094
2000	159.999	2.816.001	0	1.629.998	66.001	14.683	4.686.682
2001	252.002	2.735.000	34	1.673.001	47.000	13.699	4.720.736
2002	261.999	3.245.999	5.000	1.832.999	44.996	11.899	5.402.892
2003	255.996	3.446.998	0	2.200.001	45.000	11.442	5.959.437
2004	100.000	3.494.000	0	2.084.994	46.000	11.098	5.736.092
2005	2.020	3.281.001	111	2.079.001	41.000	8.521	5.411.654
2006	0	3.247.999	234	2.202.999	45.999	7.314	5.504.545
2007	0	2.778.170	0	2.245.713	43.793	6.708	5.074.384
2008	0	2.351.379	430	2.374.211	40.414	7.665	4.774.099
2009	0	1.649.665	0	1.818.075	36.063	15.866	3.519.669
2010	0	1.655.966	295	2.183.739	39.668	18.700	3.898.368
2011	0	1.246.600	14	1.948.181	33.009	23.329	3.251.133
2012	0	1.419.969	0	1.629.685	27.577	24.335	3.101.566
2013	0	1.212.241	0	1.693.769	27.707	21.864	2.955.581
2014	0	1.509.003	402	1.942.794	28.297	22.739	3.503.235
2015	0	1.694.289	38.627	2.005.618	31.633	23.217	3.793.384
2016	0	1.099.170	77.865	2.216.792	33.348	27.552	3.454.727
2017	0	834.440	111	2.085.187	29.072	25.989	2.974.799
2018	0	995.886	99	2.092.625	25.087	24.636	3.138.333
2019	0	1.031.321	0	2.166.602	25.110	21.889	3.244.922
2020	0	1.009.085	40.496	1.984.305	22.843	20.462	3.036.695

Fuente: Memoria Anual Autoridad Portuaria de Pasaia.

Tabla 85. Tráfico, viviendas y población 1900 a 2017

Año	Tráfico (miles de Tn.)	Viviendas (miles)	Población (miles)	Año	Tráfico (miles de Tn.)	Viviendas (miles)	Población (miles)
1900	225	4	50	1959	1.354		
1901	195			1960	1.872	41	177
1902	226			1961	1.685		
1903	244			1962	1.895		
1904	290			1963	2.031		
1905	403			1964	2.278		
1906	410			1965	2.609		
1907	356			1966	2.731		
1908	323			1967	3.050		
1909	283			1968	3.427		
1910	376		64	1969	3.686		
1911	352			1970	3.566	63	232
1912	351			1971	3.749		
1913	375			1972	4.199		
1914	300			1973	4.096		
1915	263			1974	4.237		
1916	301			1975	3.565		
1917	499			1976	4.088		
1918	434			1977	4.358		
1919	365			1978	4.236		
1920	488		79	1979	4.852		
1921	328			1980	5.233		
1922	473			1981	5.123	87	255
1923	452			1982	5.449		
1924	508			1983	5.165		
1925	541			1984	4.545		
1926	517			1985	5.060		
1927	669			1986	4.377		
1928	733			1987	3.464		
1929	833			1988	3.790		
1930	819	6	101	1989	4.136		
1931	751			1990	3.824		
1932	733			1991	3.981	91	249
1933	714			1992	4.138		
1934	750			1993	4.293		
1935	725			1994	3.885		
1936	392			1995	4.147		
1937	554			1996	3.510		
1938	796			1997	3.838		
1939	915			1998	3.937		
1940	697	6	132	1999	4.538		
1941	695			2000	4.652		

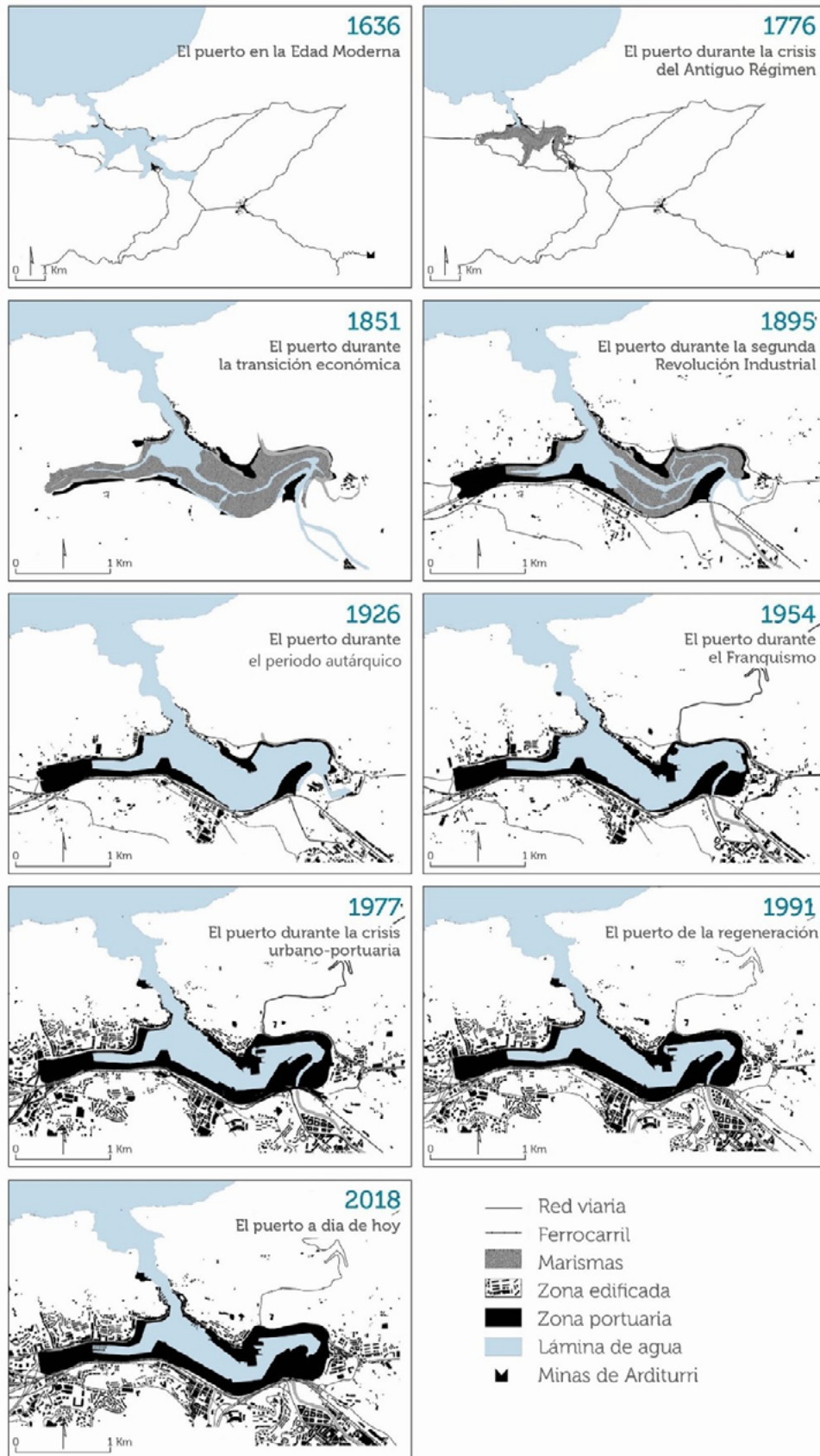
Año	Tráfico (miles de Tn.)	Viviendas (miles)	Población (miles)	Año	Tráfico (miles de Tn.)	Viviendas (miles)	Población (miles)
1942	839			2001	4.698	106	252
1943	774			2002	5.396		
1944	774			2003	5.979		
1945	820			2004	5.737		
1946	911			2005	5.414		
1947	1.001			2006	5.509		
1948	900			2007	5.078		
1949	1.000			2008	4.778		
1950	960	29	146	2009	3.520		
1951	1.004			2010	3.898		
1952	1.062			2011	3.252	121	257
1953	1.108			2012	3.102		
1954	1.126			2013	2.956		
1955	1.101			2014	3.503		
1956	1.298			2015	3.793		
1957	1.369			2016	3.455	123	
1958	1.448			2017	2.975		258

Fuente: Elaboración propia a partir de Nomenclátor General de España (1860-1930) INE, 1940; Anuario estadístico provincial INE, 1950 hasta 1981; Censo de la vivienda INE, 1981 hasta 2016 de Eustat y datos de tráfico suministrados por las Memorias de la Sociedad General del Puerto de Pasajes (1900-1924), Memoria de la Cámara de Comercio de Guipúzcoa (1918-1933), Memorias de la Junta de Obras (1927-1935), Memorias del Puerto de Pasajes (1927-1941) (Dirección del puerto de Pasajes, 1942); Memoria de Puerto de Pasajes (1942-1948) (Dirección del puerto de Pasajes, 1949); Memoria del Puerto de Pasajes desde 1949 a 1955; Varias Memorias del puerto de Pasajes, Estadística histórica del Puerto de Pasaia desde 1962 a 2009 de Puertos del Estado y Memorias de la Autoridad Portuaria de Pasaia (2010-2018).

MAPAS

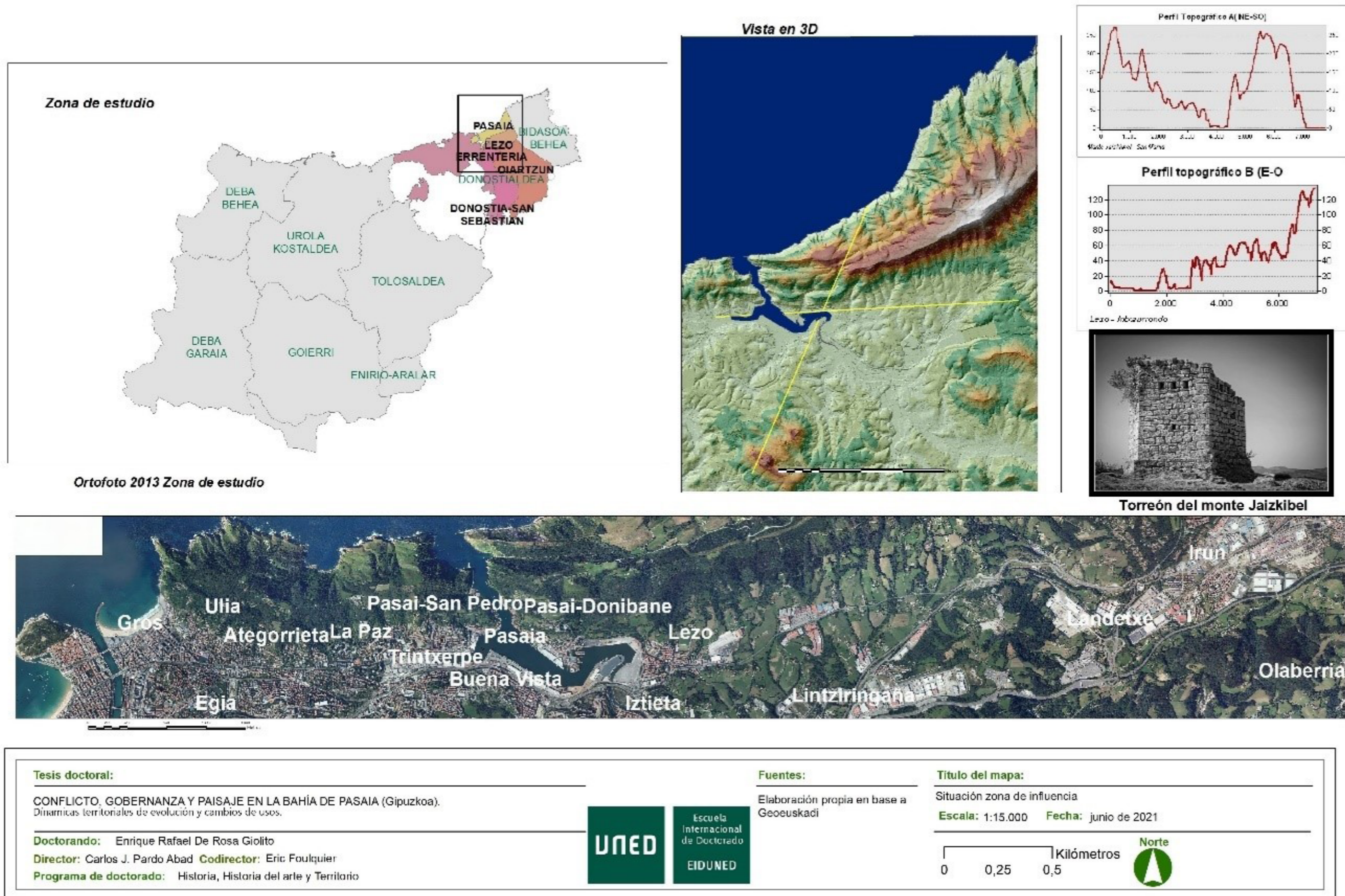
Mapas

Mapa 48. Secuencia cartográfica



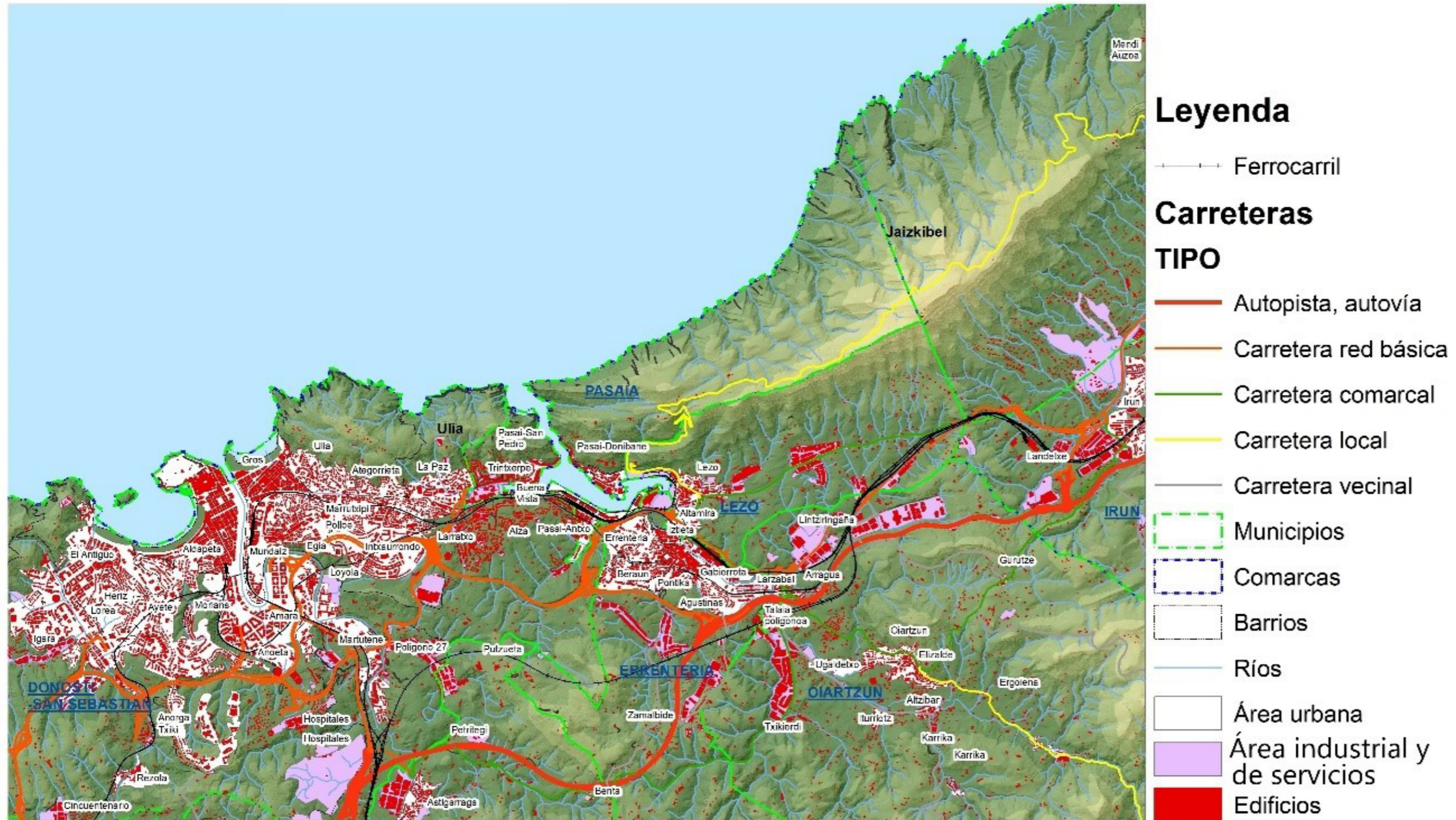
Fuente: Elaboración propia a partir de Cartografía histórica.

Mapa 49. Situación y zona de influencia



Fuente: Elaboración propia.

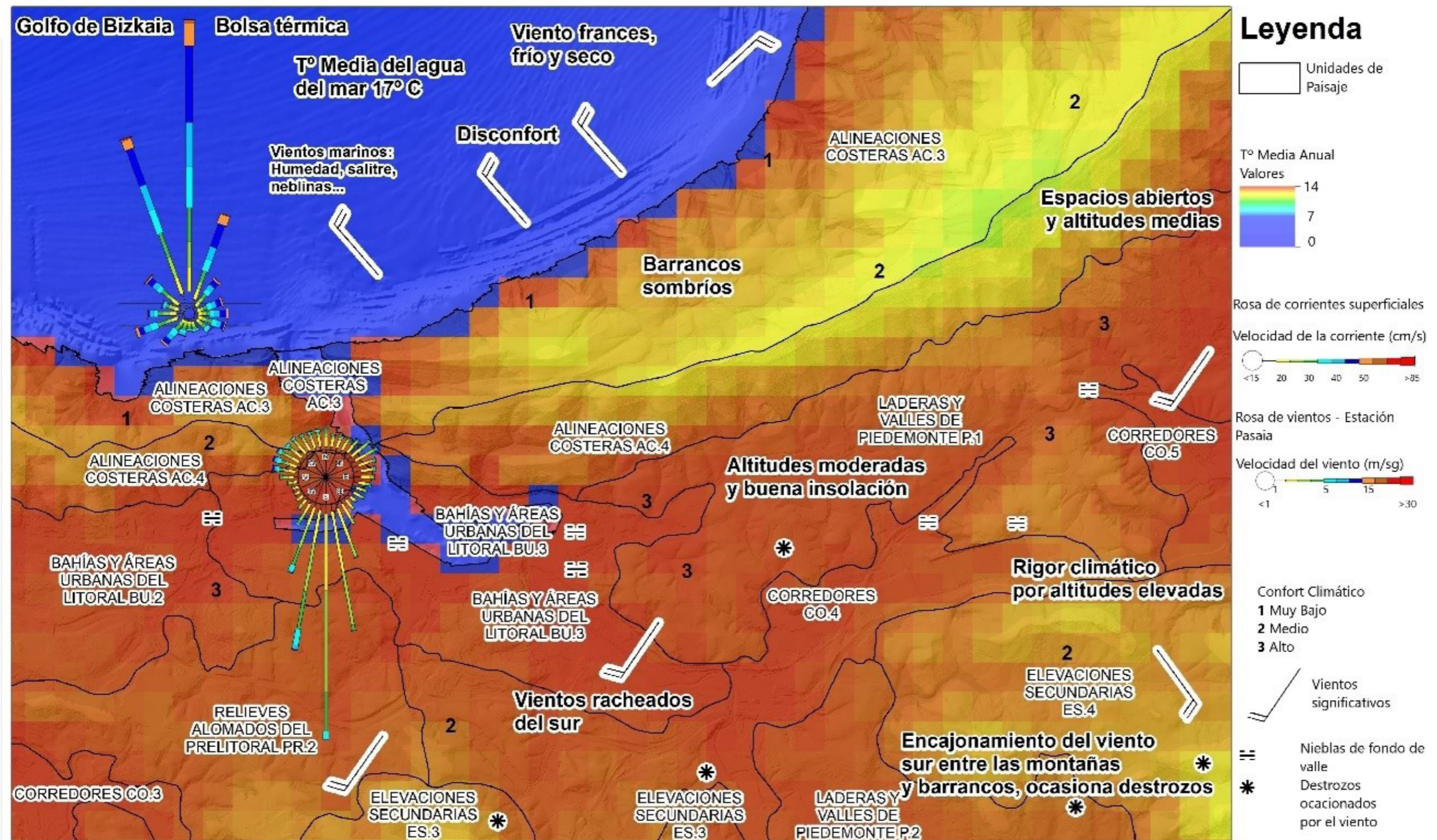
Mapa 50. Principales elementos territoriales



<p>Tesis doctoral:</p>	<p>Fuentes:</p>	<p>Título del mapa:</p>
<p>CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.</p>	<p>Elaboración propia en base a Geoeuskadi</p>	<p>Principales elementos territoriales Escala: 1:50.000 Fecha: diciembre de 2021</p>
<p>Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito Director: Carlos J. Pardo Abad Codirector: Eric Foulquier Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio</p>	<p>UNED Escuela Internacional de Doctorado EIDUNED</p>	<p>0 0,75 1,5 Kilómetros </p>

Fuente: Elaboración propia.

Mapa 51. Características confort climático



Tesis doctoral:

CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

Fuentes:

Elaboración propia en base a (Gobierno Vasco y Aranzadi 1983).
Rosa elaborada por (Iberinsa 2008)

Título del mapa:

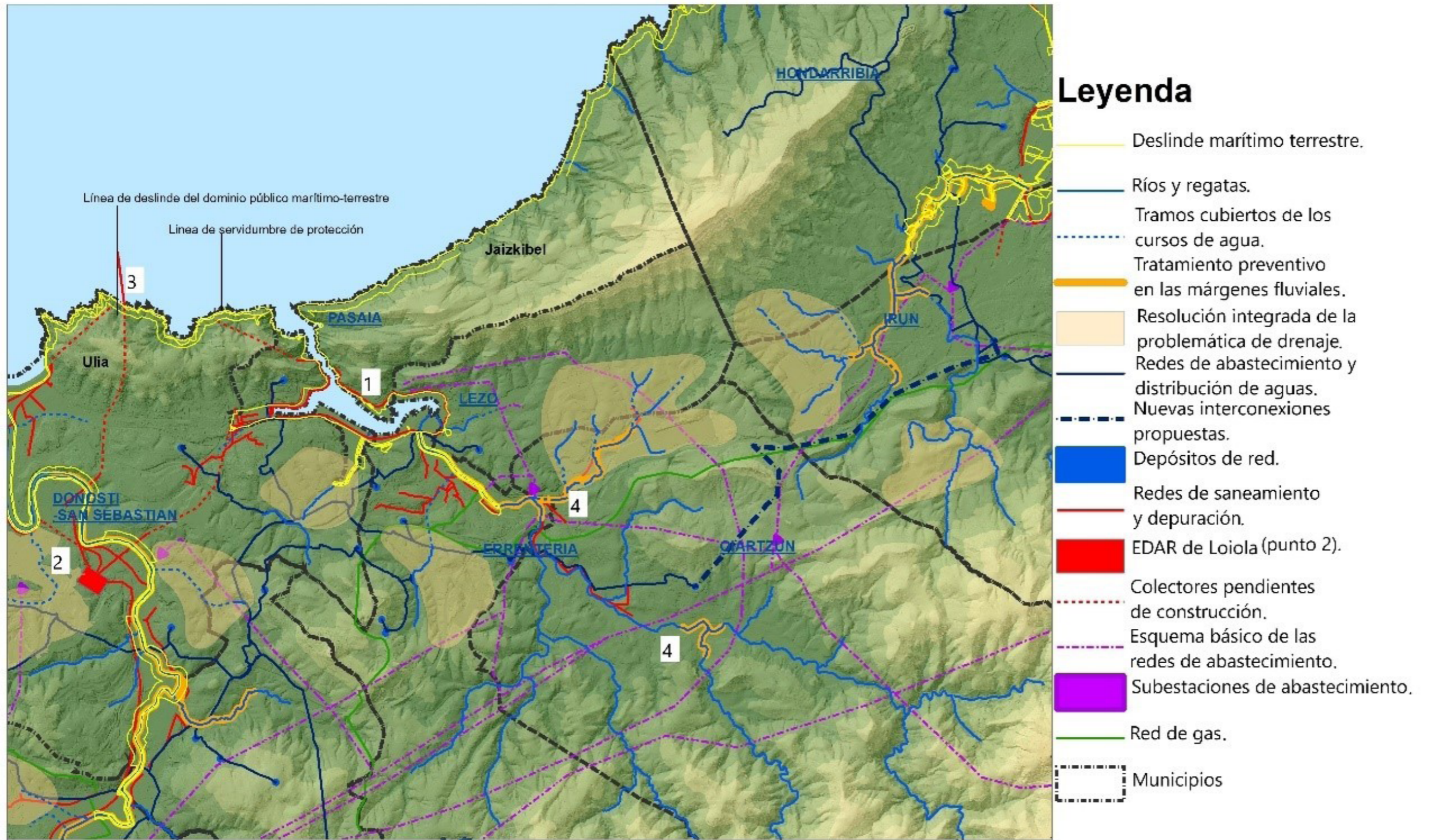
Características confort climático

Escala: 1:30.000 **Fecha:** diciembre de 2021



Fuente: Elaboración propia a partir de (Gobierno Vasco y Aranzadi, 1983, p. 16).

Mapa 52. Ciclo integral del agua e infraestructuras de servicios según el PTP



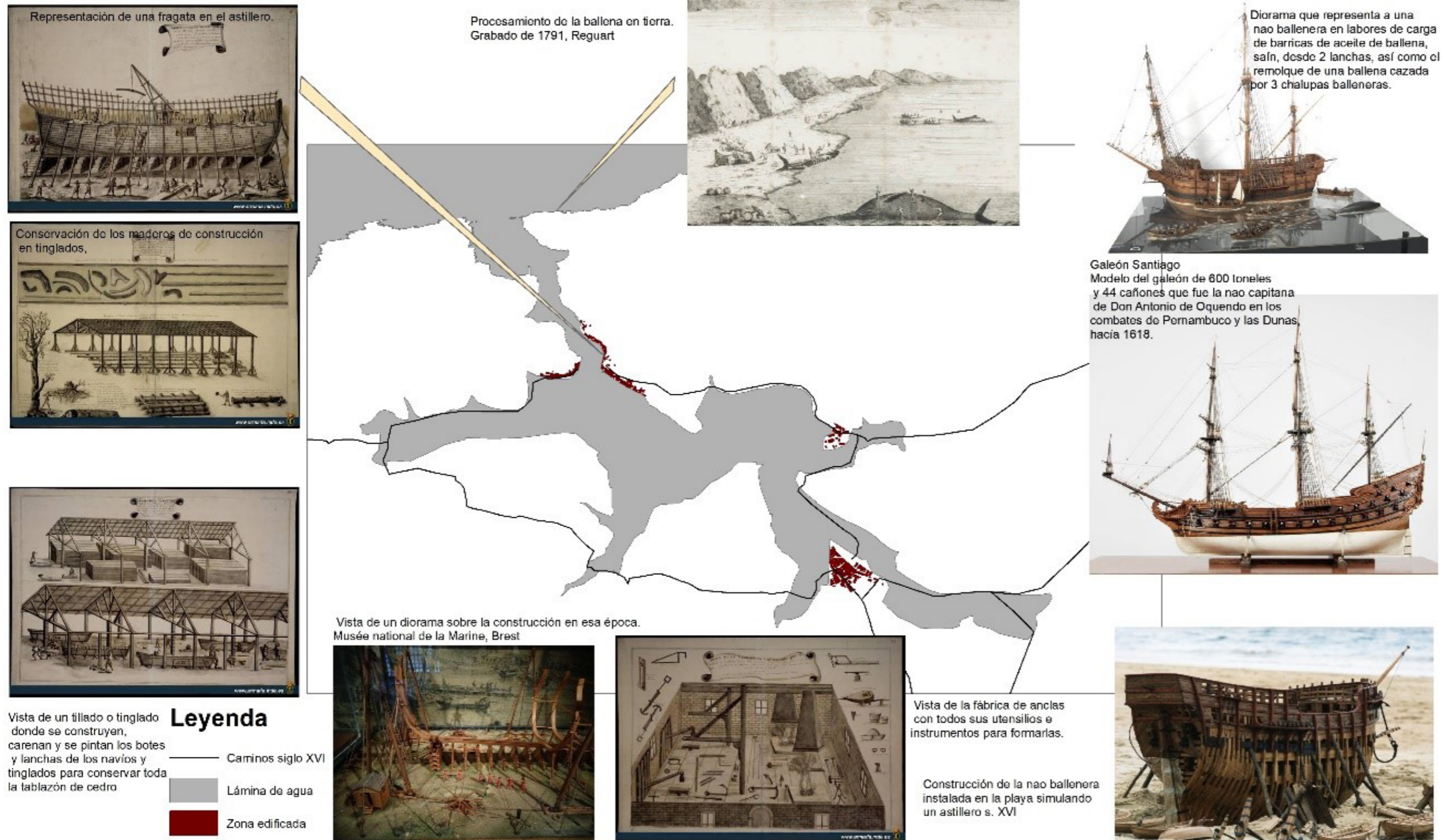
Leyenda

- Deslinde marítimo terrestre.
- Ríos y regatas.
- Tramos cubiertos de los cursos de agua.
- Tratamiento preventivo en las márgenes fluviales.
- Resolución integrada de la problemática de drenaje.
- Redes de abastecimiento y distribución de aguas.
- Nuevas interconexiones propuestas.
- Depósitos de red.
- Redes de saneamiento y depuración.
- EDAR de Loiola (punto 2).
- Colectores pendientes de construcción.
- Esquema básico de las redes de abastecimiento.
- Subestaciones de abastecimiento.
- Red de gas.
- Municipios

<p>Tesis doctoral:</p> <p>CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.</p> <p>Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito</p> <p>Director: Carlos J. Pardo Abad Codirector: Eric Foulquier</p> <p>Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio</p>		<p>Escuela Internacional de Doctorado</p>	<p>Fuentes:</p> <p>Geocuskadi y Servicio de cartografía de la Diputación Foral de Gipuzkoa</p>	<p>Título del mapa: Ciclo integral del agua e infraestructuras de servicio</p> <p>Escala: 1:50.000 Fecha: noviembre de 2021</p>
			<p>0 0,75 1,5 Kilómetros</p>	

Fuente: Elaboración propia.

Mapa 53. El puerto en la Edad Moderna 1636



Tesis doctoral:
 CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
 Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

Fuentes:
 Diversas imágenes del Álbum de Construcción Naval del Marqués de la Victoria
 Maquetas y grabados del Museo Aquarium

Título del mapa:
 El puerto durante 1636

Escala: 0 0,5 1 Kilómetros

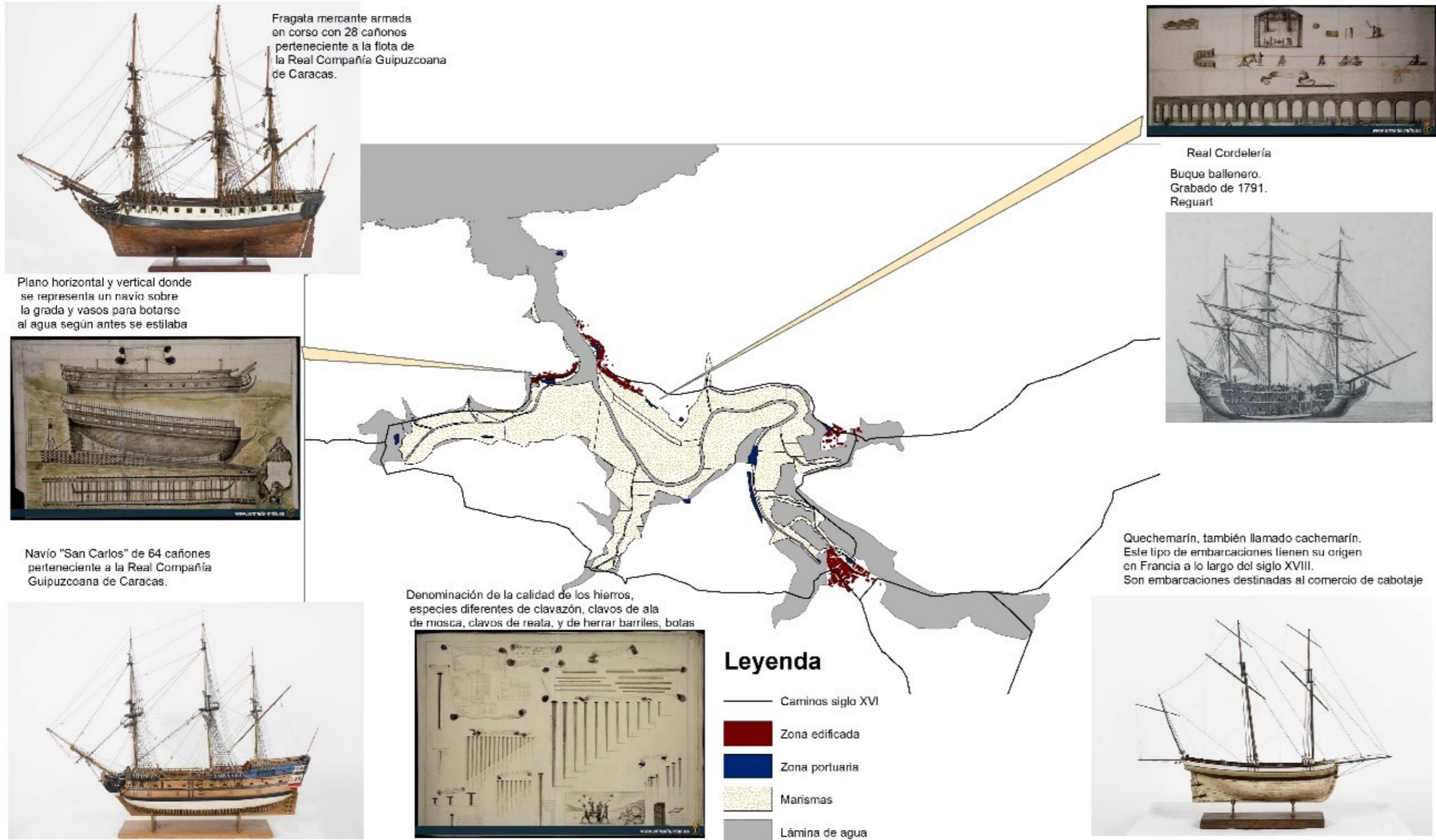
Fecha: diciembre de 2021

UNED Escuela Internacional de Doctorado **EIDUNED**

Norte

Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía histórica.

Mapa 54. El puerto durante la crisis del Antiguo Régimen 1776



Tesis doctoral:

CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio



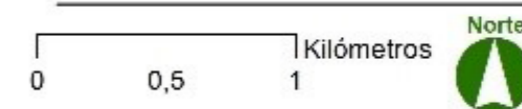
Fuentes:

Diversas imágenes del Álbum de Construcción Naval del Marqués de la Victoria
Maquetas y grabados del Museo Aquarium

Título del mapa:

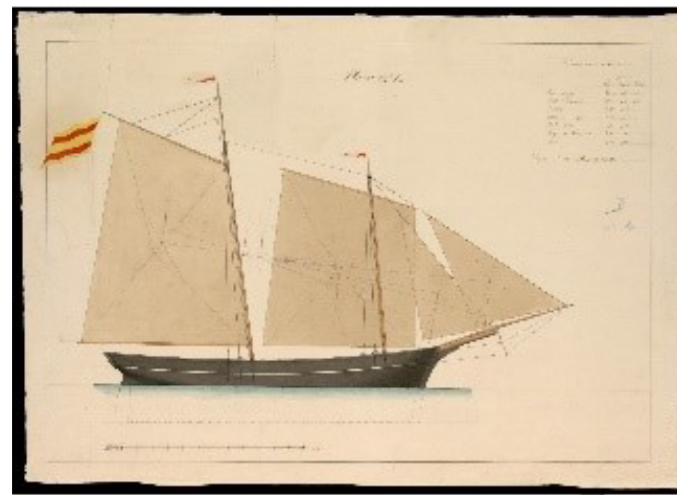
El puerto durante 1776

Escala: 1:25.000 **Fecha:** diciembre de 2021



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía histórica.

Mapa 55. El puerto durante la transición económica 1851



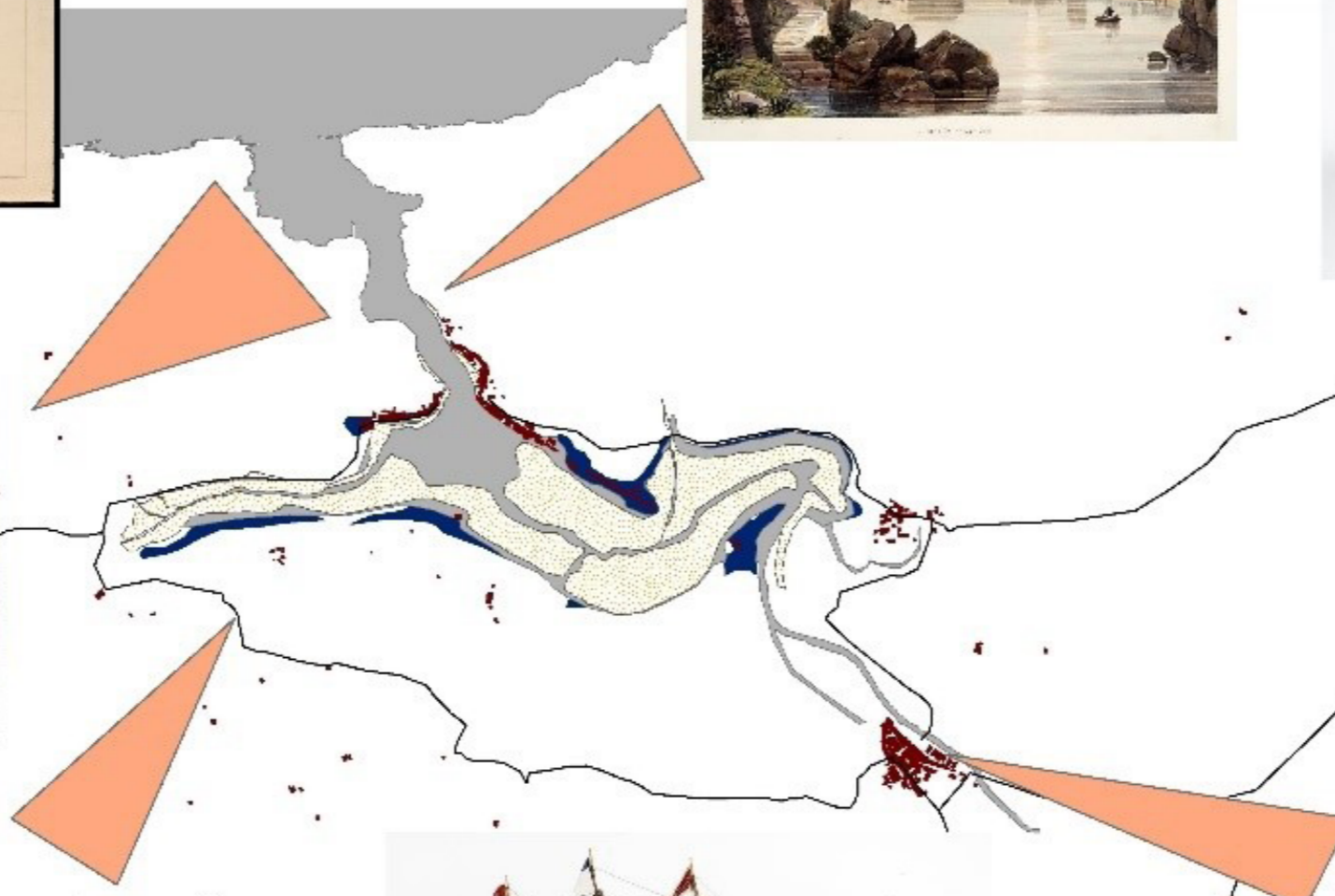
Cacheemarin o quechemarin. Comercio de cabotaje por las diversas flotas mercantes de la costa de Bretaña y el Cantábrico.



Goleta de velacho o Patache corsario, utilizado por corsarios donostiarros durante incursiones en el siglo XIX.



Vista hacia la bocana mostrando la posición del fuerte de Lord Jhon Hay
Vista desde Altza



Corbeta mercante hacia 1870, dedicada al transporte de mercancía y pasajeros



Leyenda

- Caminos
- Zona edificada
- Marismas
- Lámina de agua
- Zona portuaria



Tesis doctoral:

CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

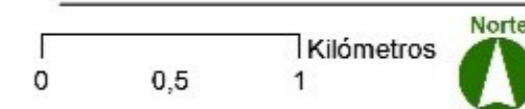
Fuentes:

Diversas imágenes del Álbum de Construcción Naval del Marqués de la Victoria
Maquetas y grabados del Museo Aquarium

Título del mapa:

El puerto durante 1851

Escala: 1:25.000 **Fecha:** diciembre de 2021



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía histórica.

Mapa 56. El puerto durante la segunda revolución industrial 1895



Típico pesquero vasco de principios del siglo XX. Embarcación de bajura o de litoral



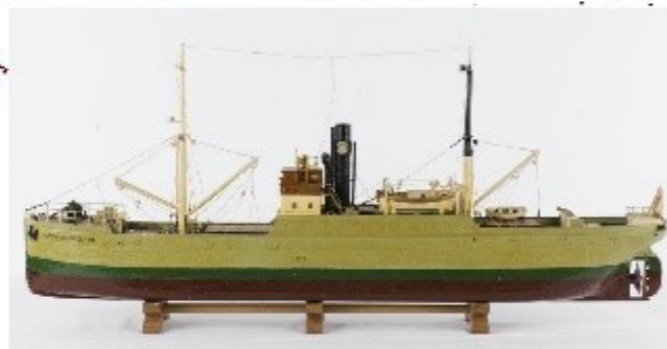
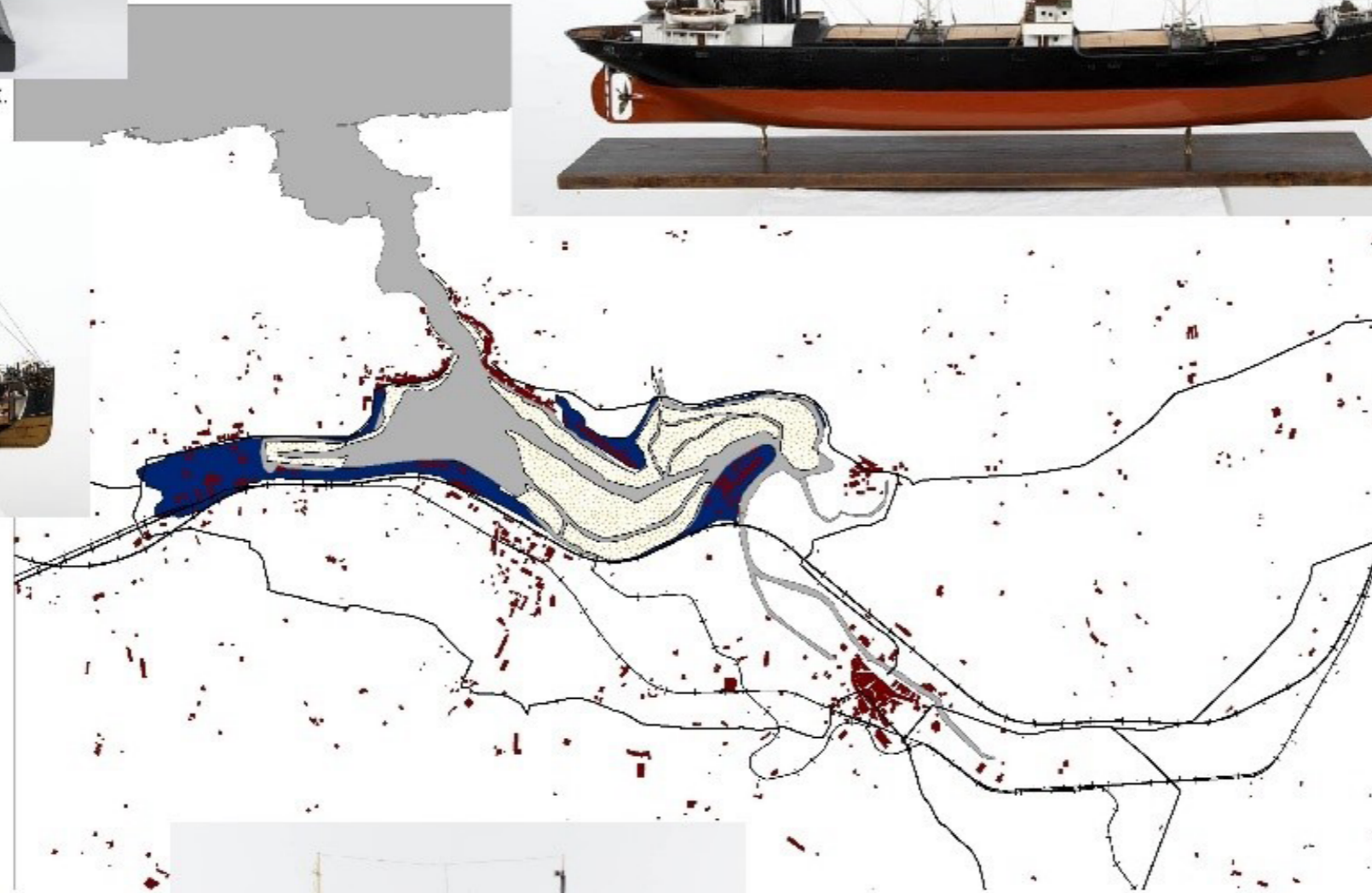
Buque mercante a vapor Lolita Artaza. Transporta carbón desde 1886



Buque a vapor "Ugarte" dedicado al transporte de mercancías, 1878



Buque a vapor "Mamelena" que se dedica a la pesca. c. 1879



Buque Cementos Rézola Nº 1 1882

Leyenda

- Caminos
- +— Ferrocarril
- Marismas
- Lámina de agua
- Zona edificada
- Zona portuaria

Tesis doctoral:

CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

Fuentes:

Diversas imágenes del Álbum de Construcción Naval del Marqués de la Victoria. Maquetas y grabados del Museo Aquarium

Título del mapa:

El puerto durante 1895

Escala: 1:25.000 **Fecha:** diciembre de 2021



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía histórica.

Mapa 57. El puerto durante la Primera Junta de Obras



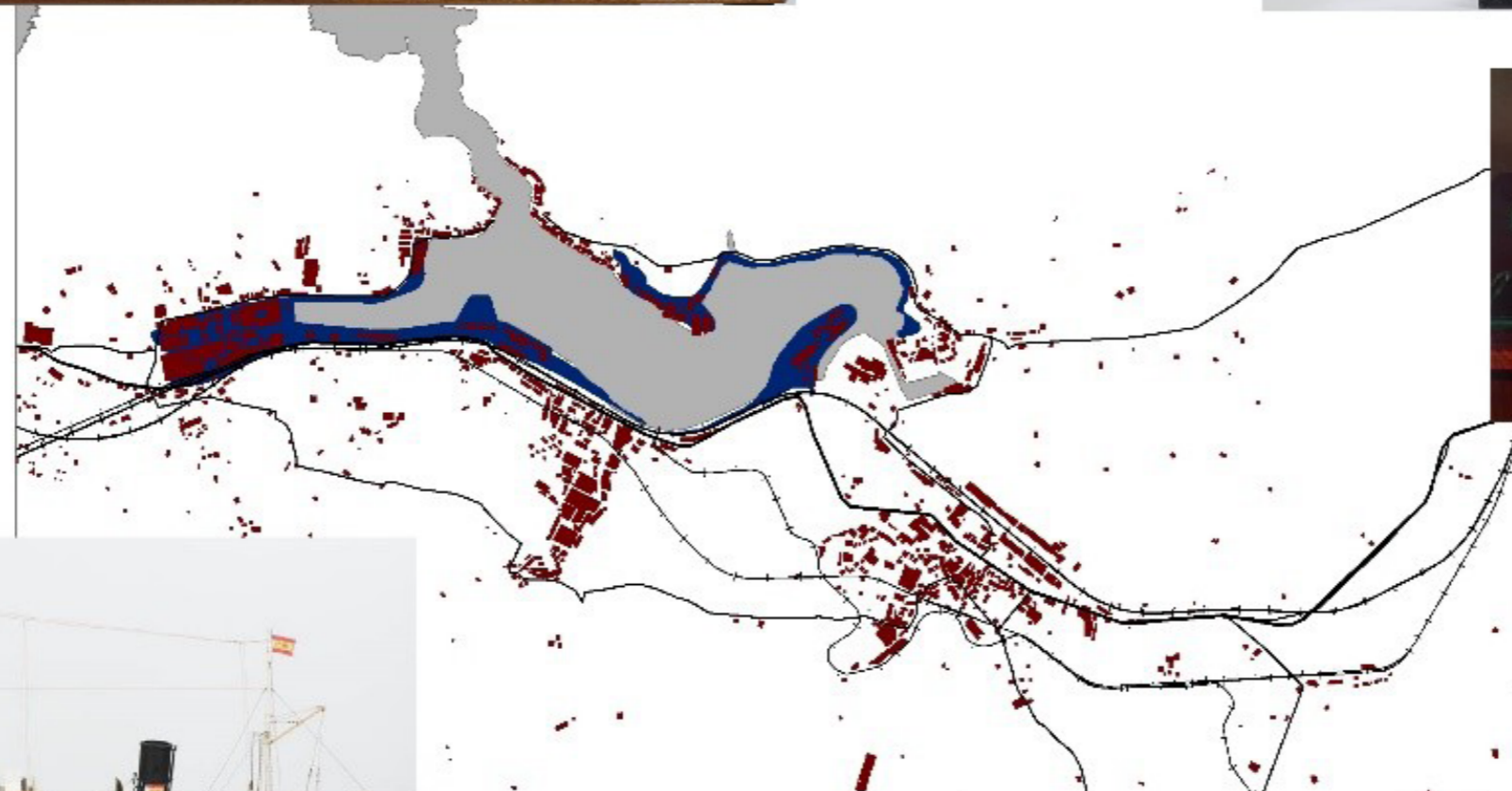
Vapor Habana 1923



Buque petrolero San Ignacio de Loyola 1893



Buque Mistral.
Formo parte de la PYSBE y luego pasó a formar parte de la Marina de Guerra Auxiliar de Euskadi, creada en 1936 por la Consejería de Defensa del Gobierno Vasco para ayudar a la Armada Republicana, con el nombre Gipuzkoa



Bacaladero Vendaval de la empresa PYSBE y luego junto con el Mistral pasó a formar parte de la Marina de Guerra, con el nombre Nabarra



Leyenda

- Carretera nacional 1
- Caminos
- +— Ferrocarril
- Zona edificada
- Zona portuaria
- Lámina de agua

Tesis doctoral:

CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

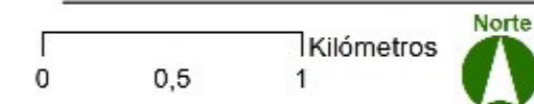
Fuentes:

Maquetas y grabados del Museo Aquarium

Título del mapa:

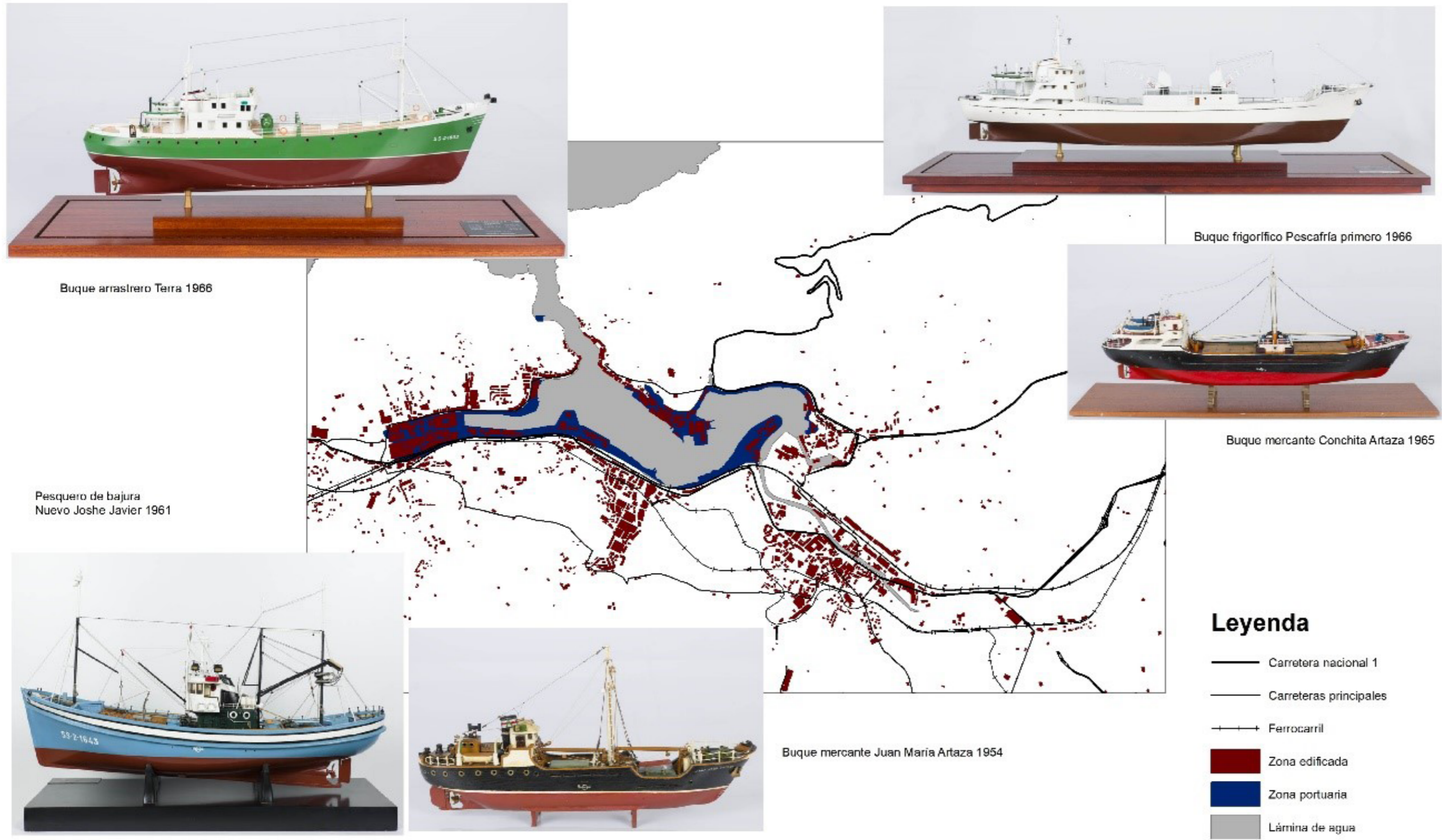
El puerto durante 1926

Escala: 1:25.000 **Fecha:** diciembre de 2021



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía histórica.

Mapa 58. El puerto durante el franquismo 1954



<p>Tesis doctoral: CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.</p> <p>Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito Director: Carlos J. Pardo Abad Codirector: Eric Foulquier Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio</p>	 <p>Fuentes: Maquetas y grabados del Museo Aquarium</p>	<p>Título del mapa: El puerto durante 1954</p> <p>Escala: 1:25.000 Fecha: diciembre de 2021</p> <p style="text-align: right;">   </p>
---	---	---

Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía histórica.

Mapa 59. El puerto de la crisis urbano-portuaria 1977



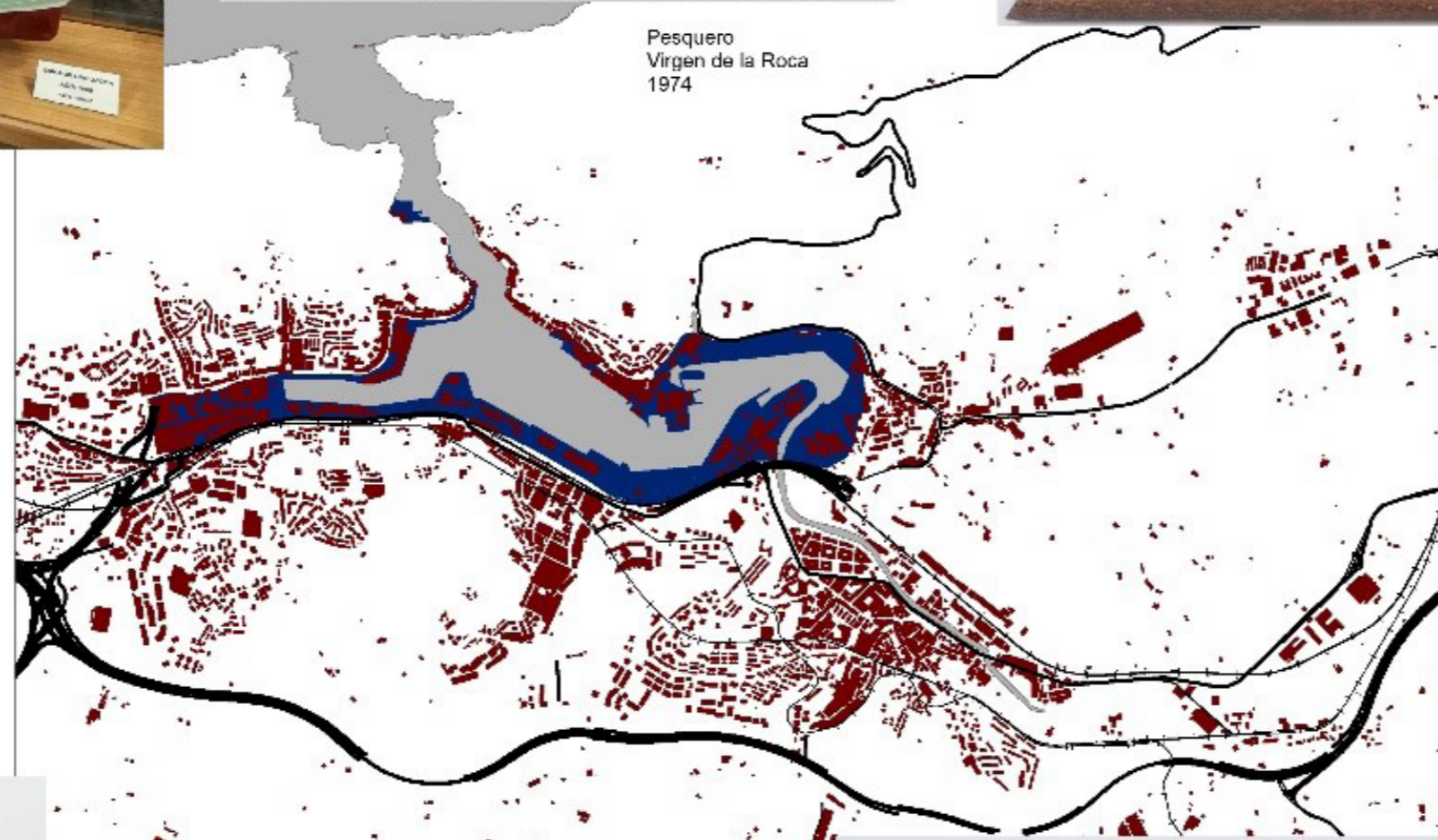
Buque rampero Bahía de Gipuzkoa 1969



Pesquero Virgen de la Roca 1974



Pesquero "Virgen de la Estrella"



Leyenda

- Carretera Nacional 1
- Carreteras principales
- Carreteras principales
- Autopistas, autovías y vías de doble calzada
- Ferrocarril
- Zona edificada
- Zona portuaria
- Lámina de agua



Buque Pesquero Pescarria segundo 1966



Tesis doctoral:

CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio



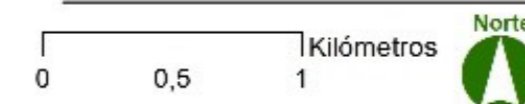
Fuentes:

Maquetas y grabados del Museo Aquarium

Título del mapa:

El puerto durante 1977

Escala: 1:25.000 **Fecha:** diciembre de 2021



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía histórica.

Mapa 60. El puerto de la regeneración 1990



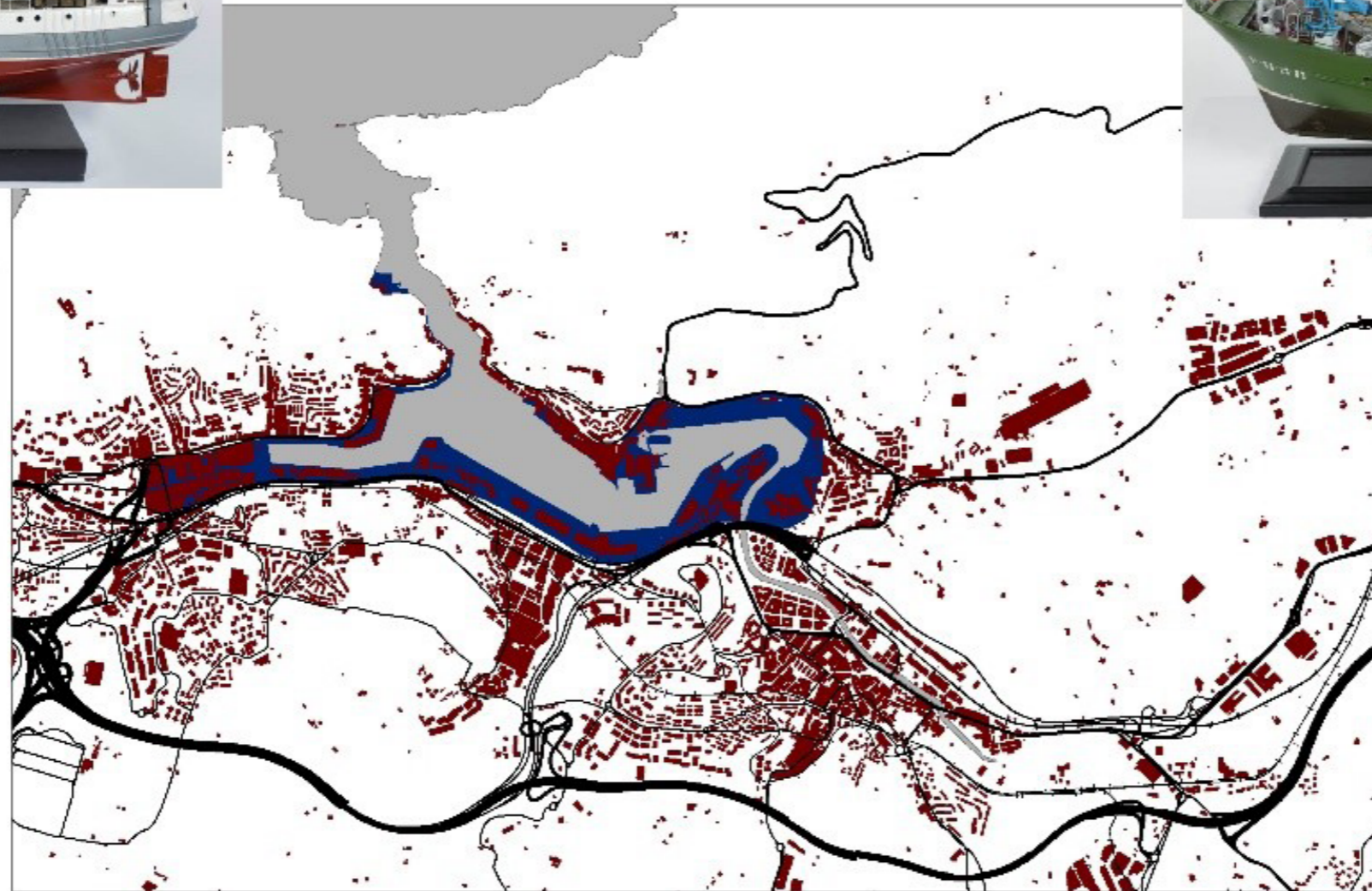
Buque bacaladero de arrastre Ibai Eterra



Pesquero de bajura Gure Aita José 2003



Chipironera 2008

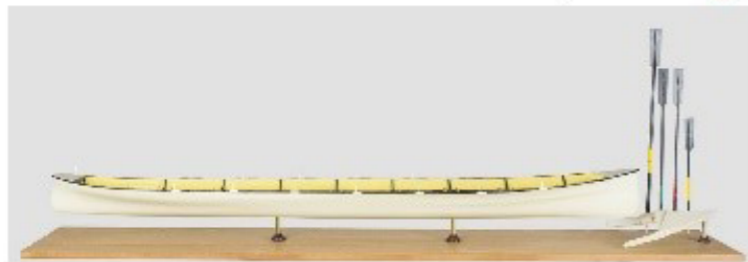


Pesquero artes menores Satanas bi 2003

Leyenda

- Carretera Nacional 1
- Carreteras principales
- Autopistas, autovías y vías de doble calzada
- Ferrocarril
- Zona edificada
- Zona portuaria
- Lámina de agua

Trainera de competición 2009



Tesis doctoral:

CONFLICTO. GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

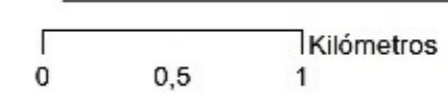
Fuentes:

Maquetas y grabados del Museo Aquarium

Título del mapa:

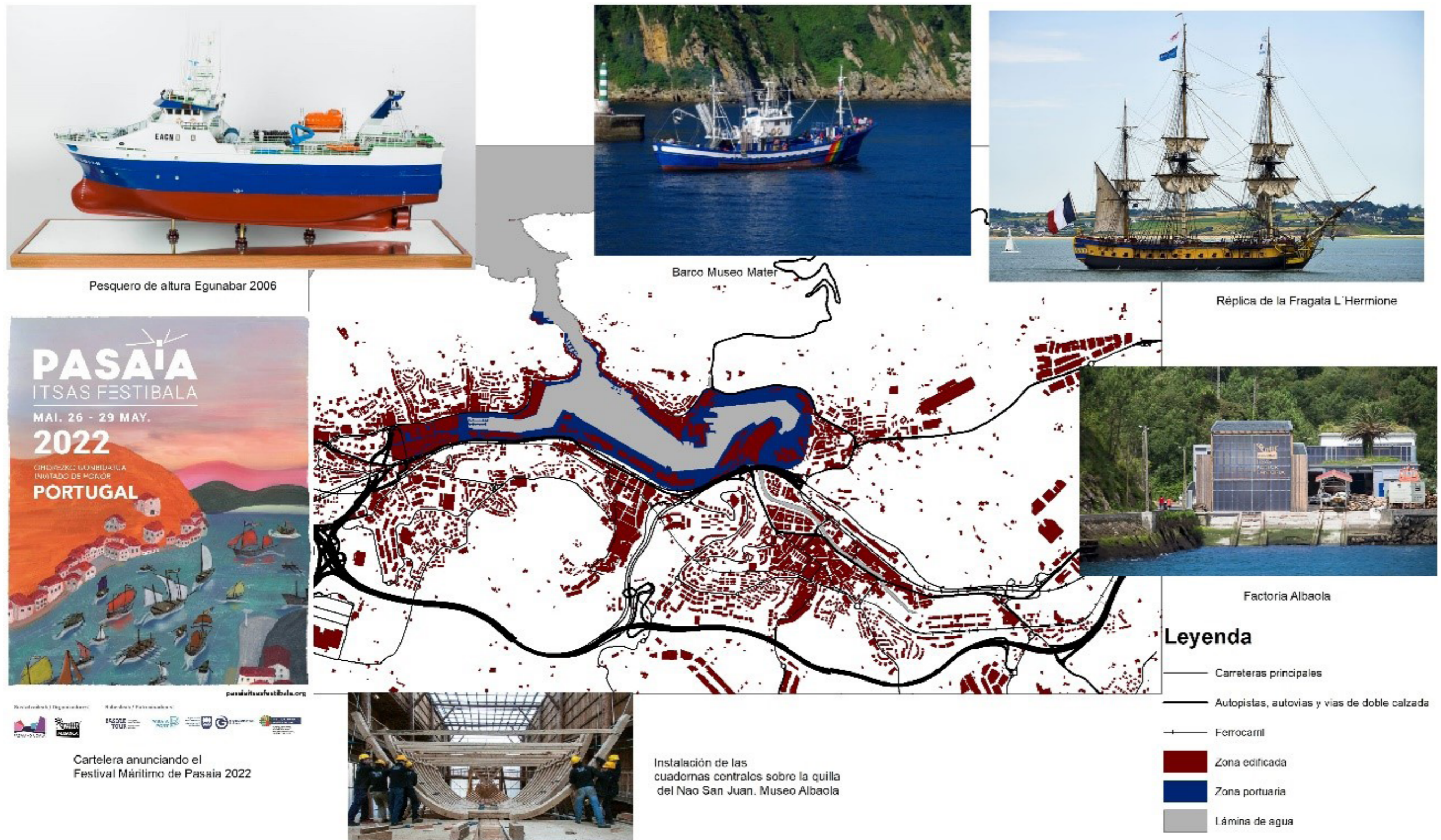
El puerto durante 1990

Escala: 1:25.000 **Fecha:** diciembre de 2021



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía histórica.

Mapa 61. El puerto hoy en día 2018



Tesis doctoral:

CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

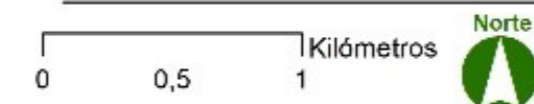
Fuentes:

Maquetas y grabados del Museo Aquarium

Título del mapa:

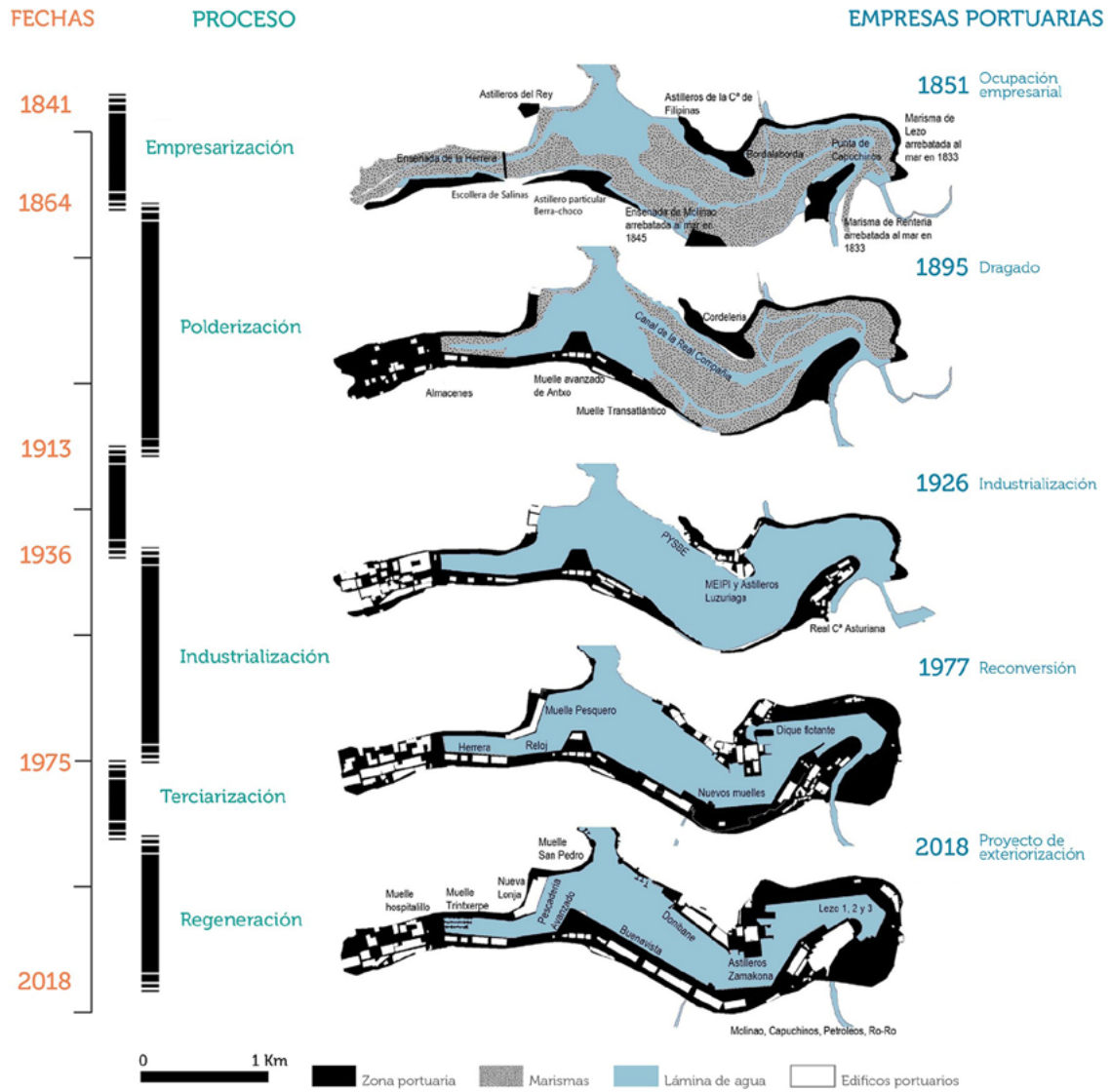
El puerto durante 2018

Escala: 1:25.000 **Fecha:** diciembre de 2021



Fuente: Elaboración propia.

Mapa 62. Las etapas de maritimización de la Bahía de Pasaia.



Fuente: Elaboración propia en base a cartografía histórica, publicado en (De Rosa Giolito et al., 2021, p. 185).

Mapa 63. La mirada del paisaje según Darío de Regoyos



Tesis doctoral:

CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

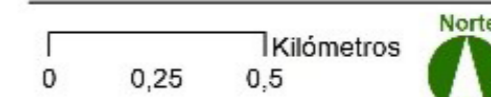
Fuentes:

Diversas imágenes de D. Regoyos

Título del mapa:

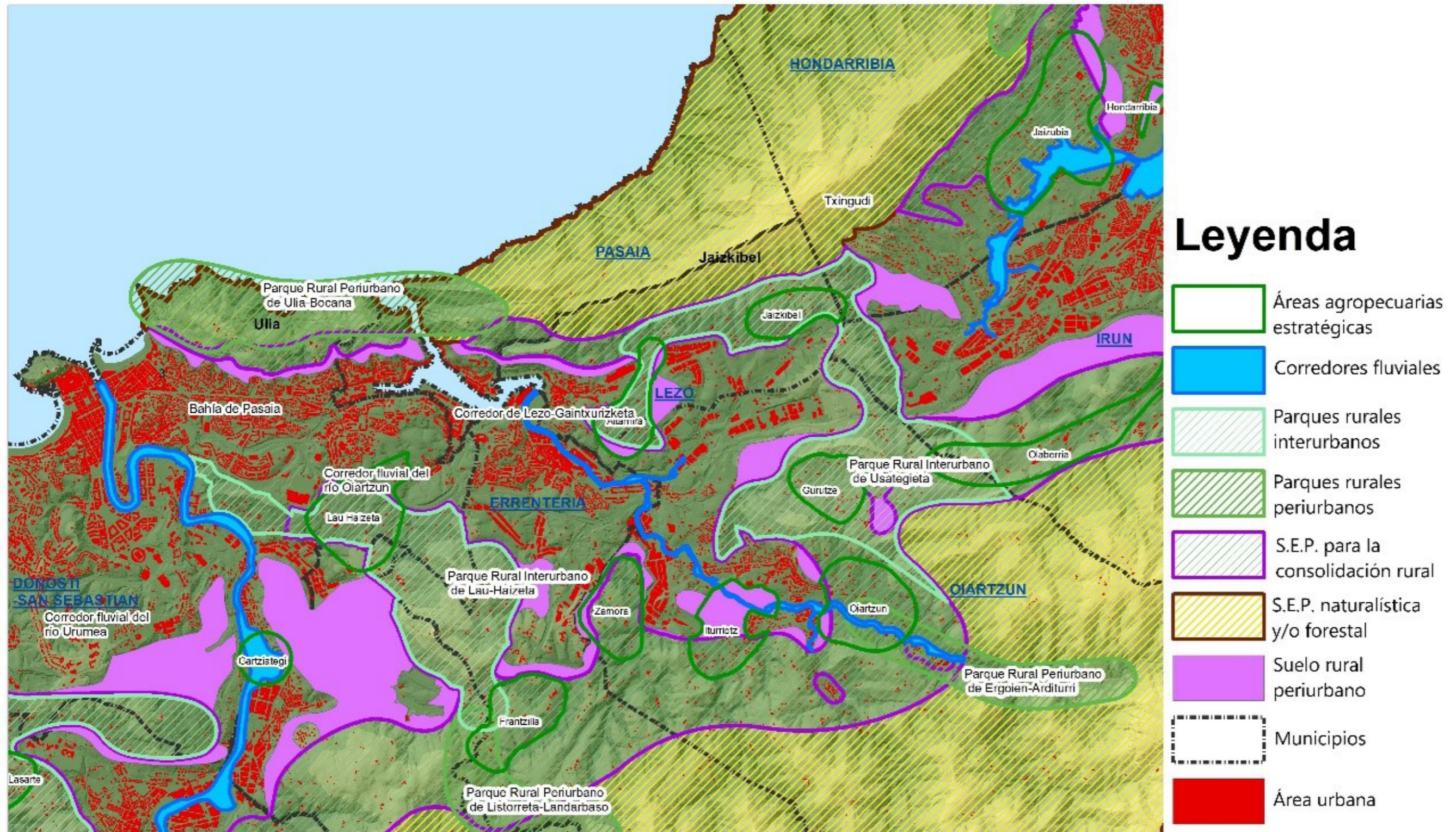
La mirada del paisaje según Darío de Regoyos

Escala: 1:15.000 **Fecha:** junio de 2021



Fuente: Elaboración propia con imágenes del Museo de Bellas Artes de Bilbao y de la exposición "Regoyos y el País Vasco" (San Nicolás y Moreno Ruiz de Eguino, 1994).

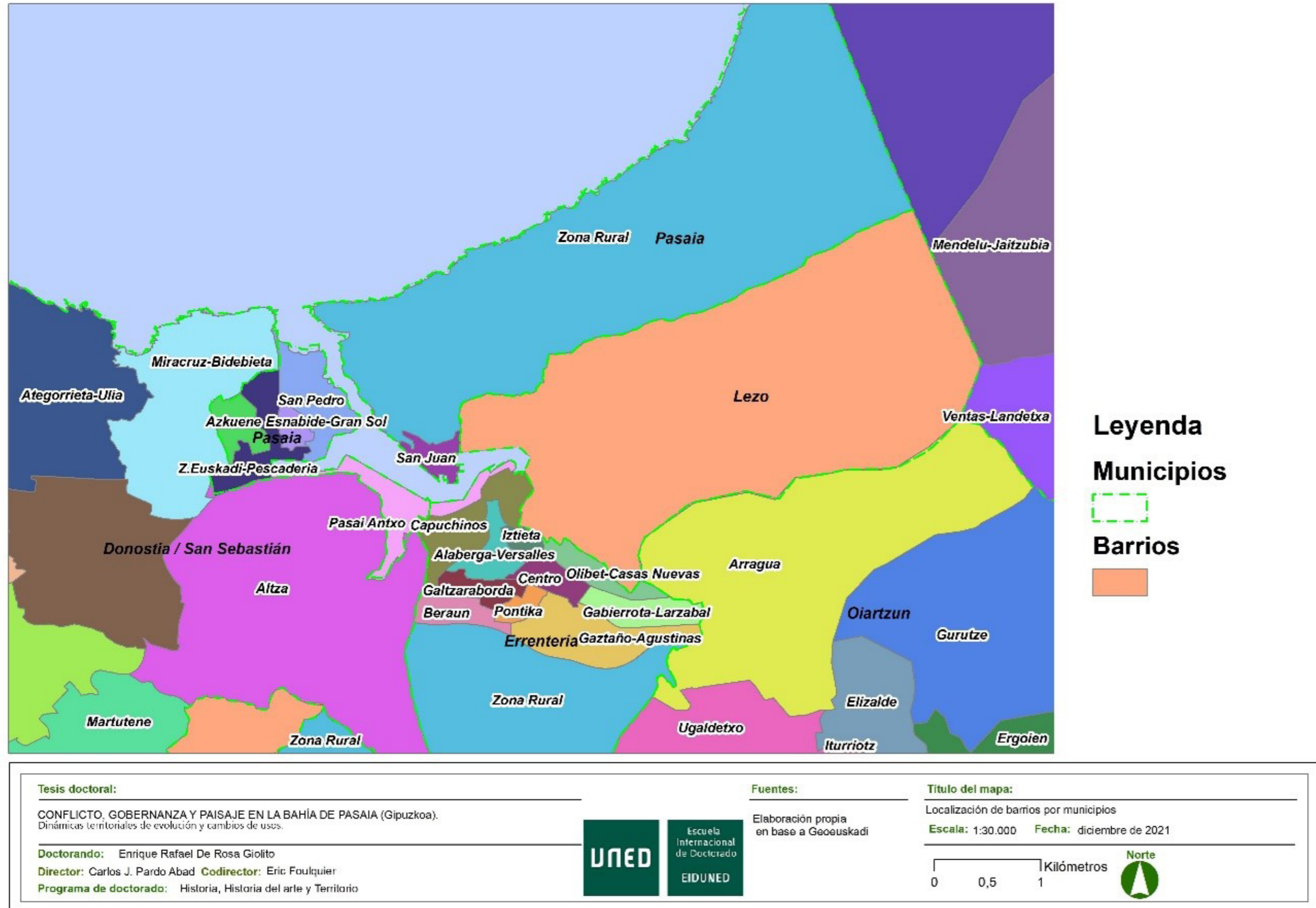
Mapa 64. Presión urbana e infraestructuras entre San Sebastián e Irún. Ordenación general del medio físico



Tesis doctoral:	Fuentes:	Título del mapa: Propuesta de zonificación básica para la ordenación territorial general del medio físico
CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.	Gooeuskadi y Servicio de cartografía de la Diputación Foral de Gipuzkoa	Escala: 1:50.000 Fecha: diciembre de 2021
Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito		
Director: Carlos J. Pardo Abad Codirector: Eric Foulquier		Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

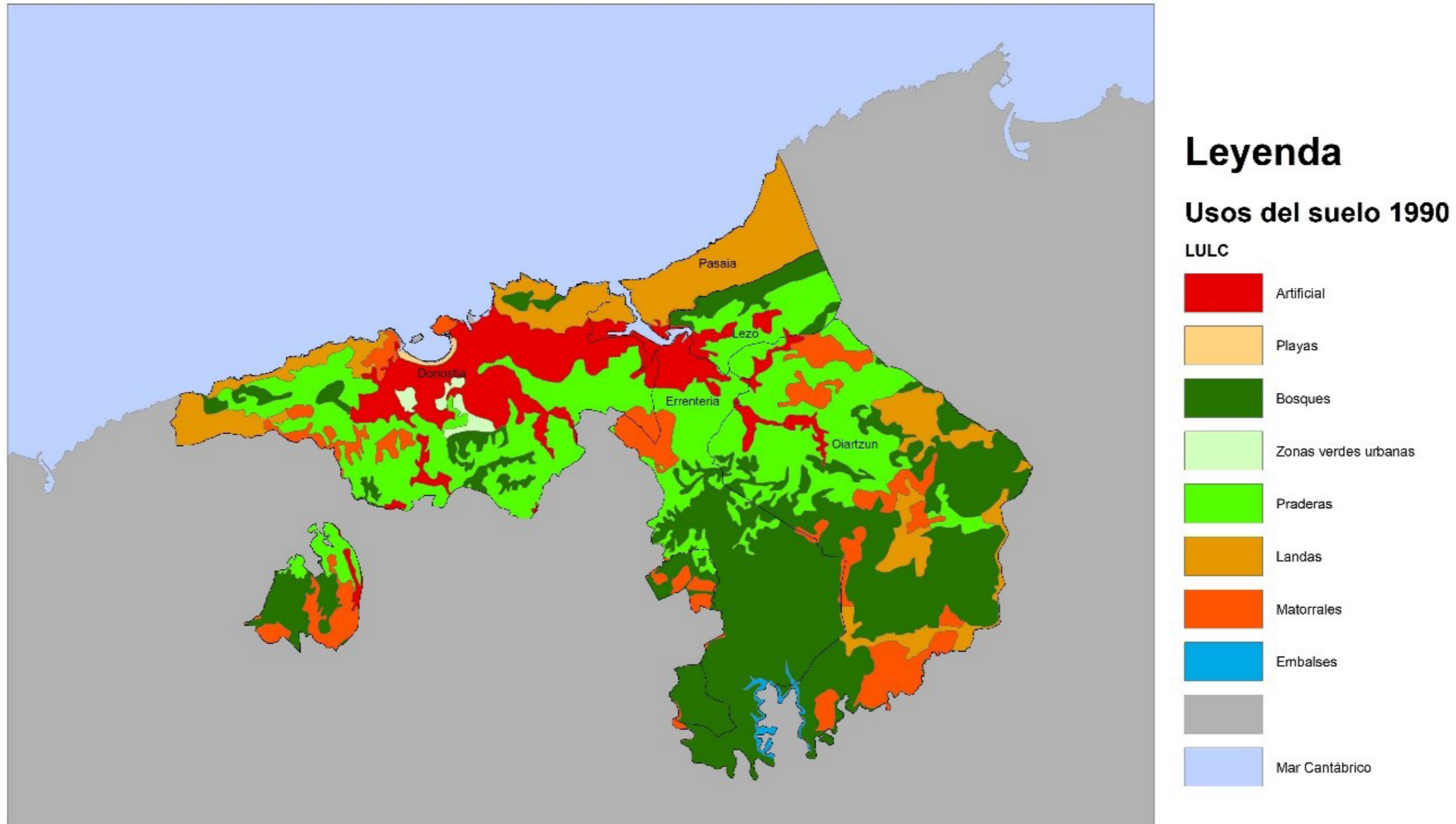
Fuente: Elaboración propia en base a el PTP Donostialdea Bajo Bidasoa.

Mapa 65. Localización de barrios por municipios



Fuente: Elaboración propia.

Mapa 66. Usos del suelo 1990



Leyenda

Usos del suelo 1990

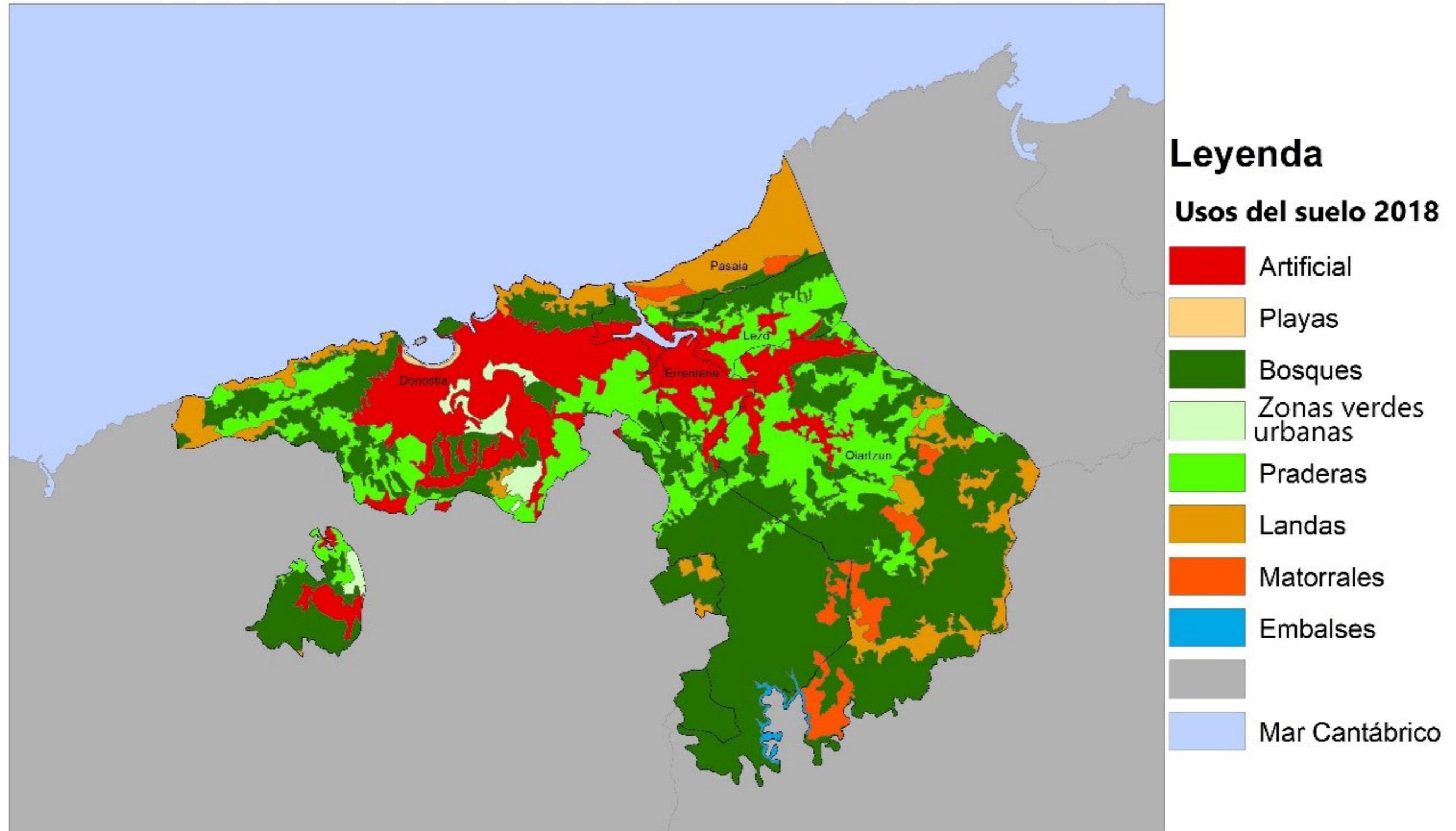
LULC

- Artificial
- Playas
- Bosques
- Zonas verdes urbanas
- Praderas
- Landas
- Matorrales
- Embalses
-
- Mar Cantábrico

<p>Tesis doctoral: CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.</p> <p>Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito Director: Carlos J. Pardo Abad Codirector: Eric Foulquier Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio</p>		<p>Escuela Internacional de Doctorado</p>	<p>Fuentes: Elaboración propia en base a Corine Land Cover v. 20 (con fecha 12/2018) en formato ESRI GeoDatabase. En base a imágenes de satélite con una precisión posicional de 100 m y una unidad mínima cartografiable de 25 Ha.</p>	<p>Título del mapa: Uso del suelo 1990 Escala: 1:100.000 Fecha: diciembre de 2021</p>
			<p>0 1,5 3 Kilómetros</p>	

Fuente: Elaboración propia.

Mapa 67. Usos del suelo 2018

**Tesis doctoral:**

CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

UNED

Escuela
Internacional
de Doctorado
EIDUNED

Fuentes:

Elaboración propia en base a
Corine Land Cover
v. 20 (con fecha 12/2018)
en formato ESRI GeoDatabase.
En base a imágenes de satélite
con una precisión posicional
de 100 m y una unidad mínima
cartografiada de 25 Ha.

Título del mapa:

Uso del suelo 2018

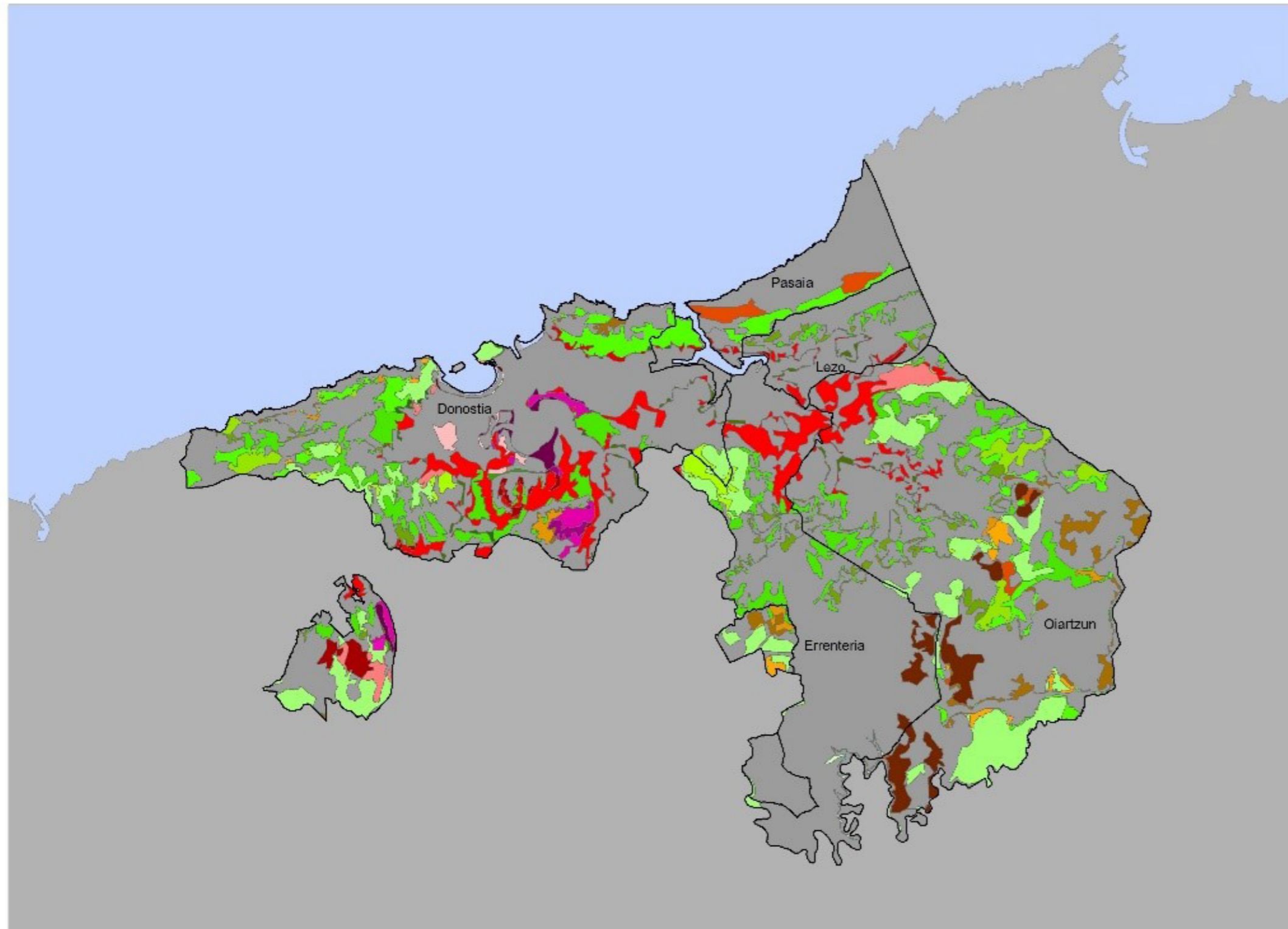
Escala: 1:100.000 **Fecha:** diciembre de 2021

0 1,5 3 Kilómetros



Fuente: Elaboración propia.

Mapa 68. Cambio entre 1990 y 2018



Leyenda

Usos del suelo CLC

Cambio entre 1990 y 2018

- Playa a artificial
- Bosques a artificial
- Landas a artificial
- Praderas a artificial
- Matorral a artificial
- Zonas verdes urbanas a artificial
- Artificial a playa
- Matorral a playa
- Artificial a bosques
- Zonas verdes urbanas a bosques
- Praderas a bosques
- Landas a bosques
- Matorral a bosques
- Embalse a bosques
- Artificial a zonas verdes urbanas
- Bosques a zonas verdes urbanas
- Praderas a zonas verdes urbanas
- Matorral a zonas verdes urbanas
- Artificial a praderas
- Bosques a praderas
- Landas a praderas
- Matorral a praderas
- Artificial a landas
- Bosques a landas
- Praderas a landas
- Matorral a landas
- Embalses a landas
- Bosques a matorral
- Praderas a matorral
- Landas a matorral
- Embalses a matorral
- Bosques a embalses
- Se mantuvo igual

Tesis doctoral:

CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

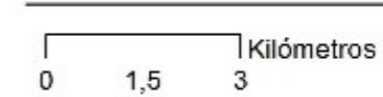
Fuentes:

Elaboración propia en base a Corine Land Cover v. 20 (con fecha 12/2018) en formato ESRI GeoDatabase. En base a imágenes de satélite con una precisión posicional de 100 m y una unidad mínima cartografiable de 25 Ha.

Título del mapa:

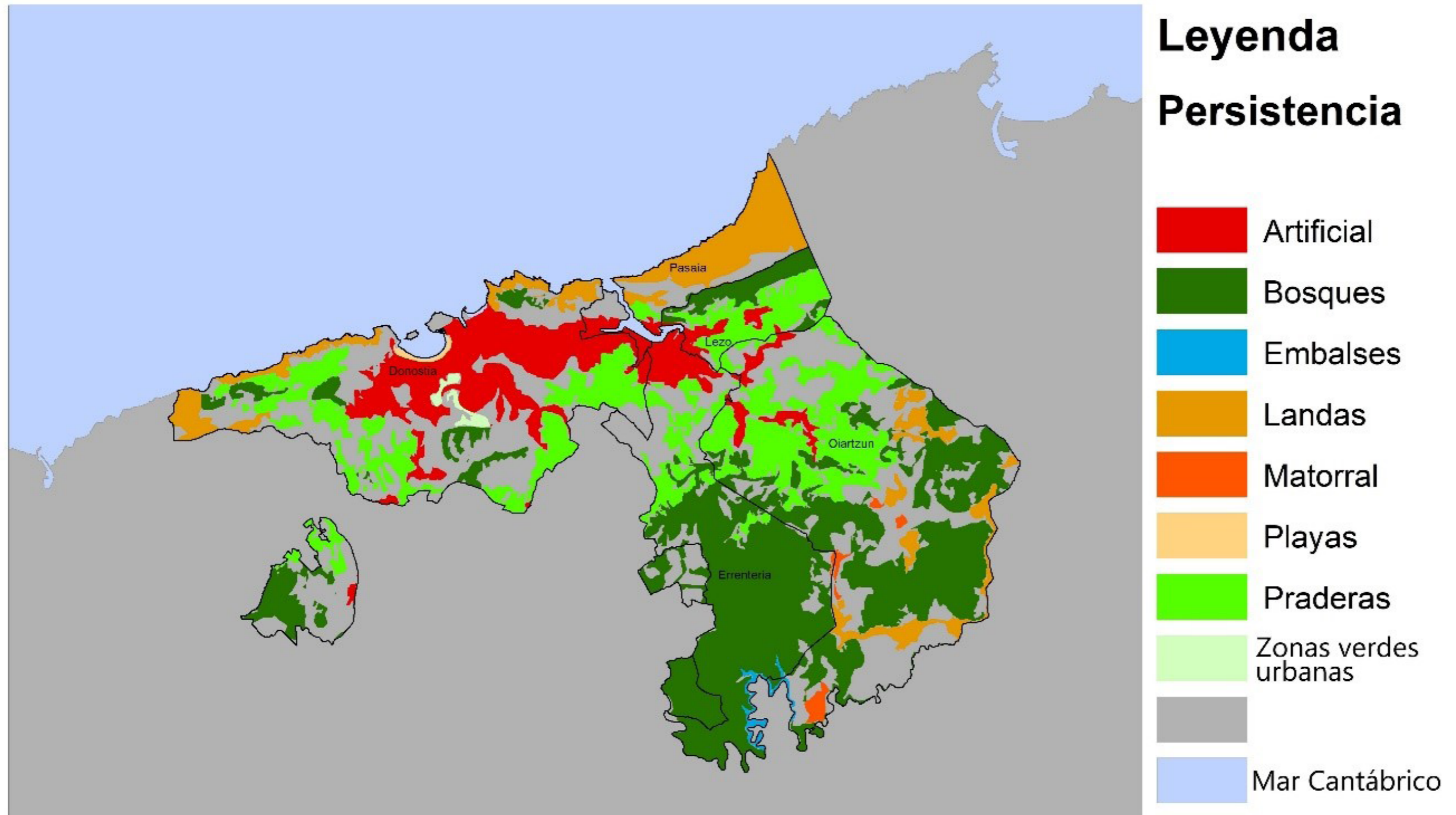
Cambio de usos del suelo por municipios de 1990 a 2018

Escala: 1:100.000 **Fecha:** diciembre de 2021



Fuente: Elaboración propia.

Mapa 69. Persistencias



Tesis doctoral:	CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.	Fuentes:	Elaboración propia en base a Corine Land Cover v. 20 (con fecha 12/2018) en formato ESRI GeoDatabase. En base a imágenes de satélite con una precisión posicional de 100 m y una unidad mínima cartografiable de 25 Ha.	Título del mapa:	Persistencias entre 1990 y 2018 Escala: 1:100.000 Fecha: diciembre de 2021
Doctorando:	Enrique Rafael De Rosa Giolito				
Director:	Carlos J. Pardo Abad		Codirector: Eric Foulquier			Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

Fuente: Elaboración propia.

Mapa 70. Puertos comerciales y deportivos de la fachada atlántica



Tesis doctoral:

CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

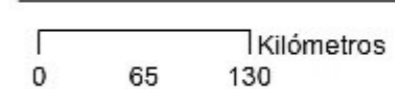
Fuentes:

Elaboración propia en base a Natural Earth. Datos de mapas vectoriales y ráster gratuitos @naturalearthdata.com

Título del mapa:

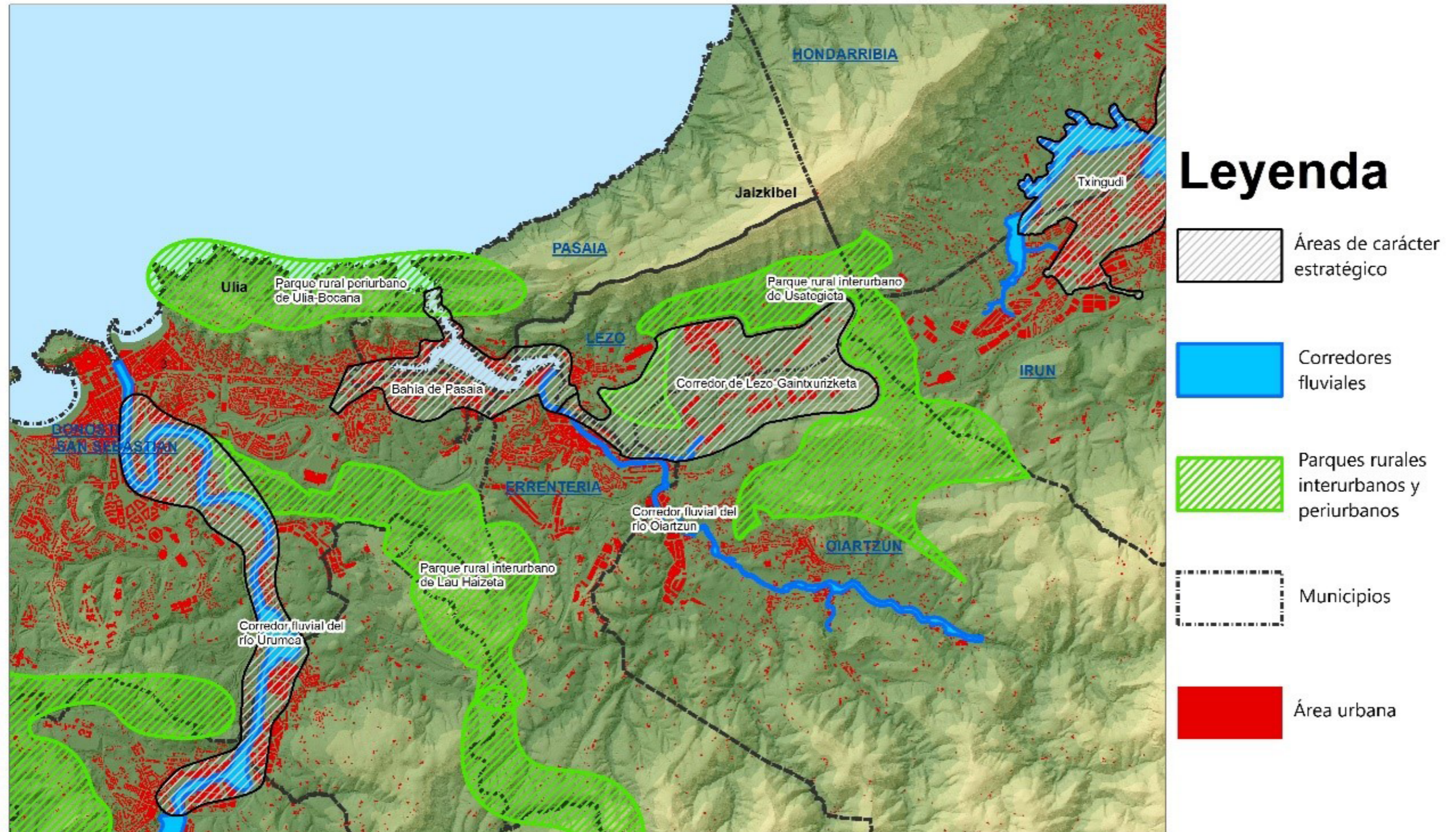
Puertos comerciales y deportivos europeos por importancia

Escala: 1:4.000.000 **Fecha:** diciembre de 2021








Fuente: Elaboración propia.

Mapa 71. Ámbito objeto de planificación preferente



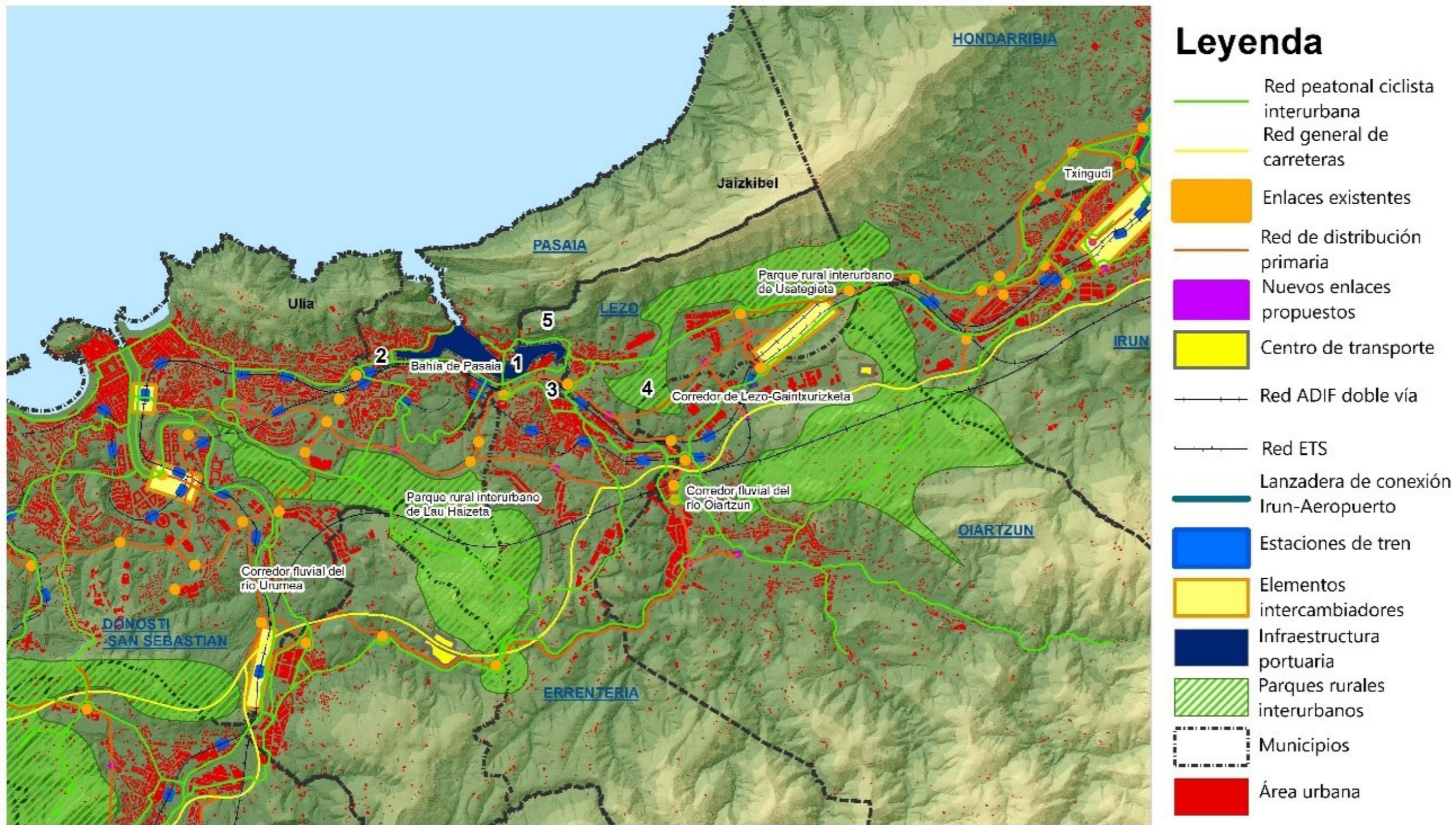
Leyenda

-  Áreas de carácter estratégico
-  Corredores fluviales
-  Parques rurales interurbanos y periurbanos
-  Municipios
-  Área urbana

<p>Tesis doctoral:</p> <p>CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.</p> <p>Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito</p> <p>Director: Carlos J. Pardo Abad Codirector: Eric Foulquier</p> <p>Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio</p>	 	<p>Fuentes:</p> <p>Goceuskadi y Servicio de cartografía de la Diputación Foral de Gipuzkoa</p> <p>Título del mapa: Ámbito objeto de planificación compatible preferente</p> <p>Escala: 1:50.000 Fecha: diciembre de 2021</p> <p style="text-align: center;">   </p>
--	--	---

Fuente: Elaboración propia en base a el PTP Donostialdea Bajo Bidasoa.

Mapa 72. Esquema general del modelo de movilidad según el PTP Donostialdea-Bajo Bidasoa



Leyenda

-  Red peatonal ciclista interurbana
-  Red general de carreteras
-  Enlaces existentes
-  Nuevos enlaces propuestos
-  Centro de transporte
-  Red ADIF doble vía
-  Red ETS
-  Lanzadera de conexión Irún-Aeropuerto
-  Estaciones de tren
-  Elementos intercambiadores
-  Infraestructura portuaria
-  Parques rurales interurbanos
-  Municipios
-  Área urbana

Tesis doctoral:

CONFLICTO. GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

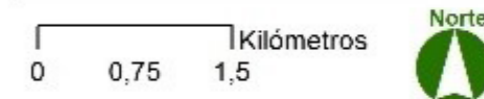


Fuentes:

Geocuskadi y Servicio de cartografía de la Diputación Foral de Gipuzkoa

Título del mapa: Esquema general del modelo de movilidad

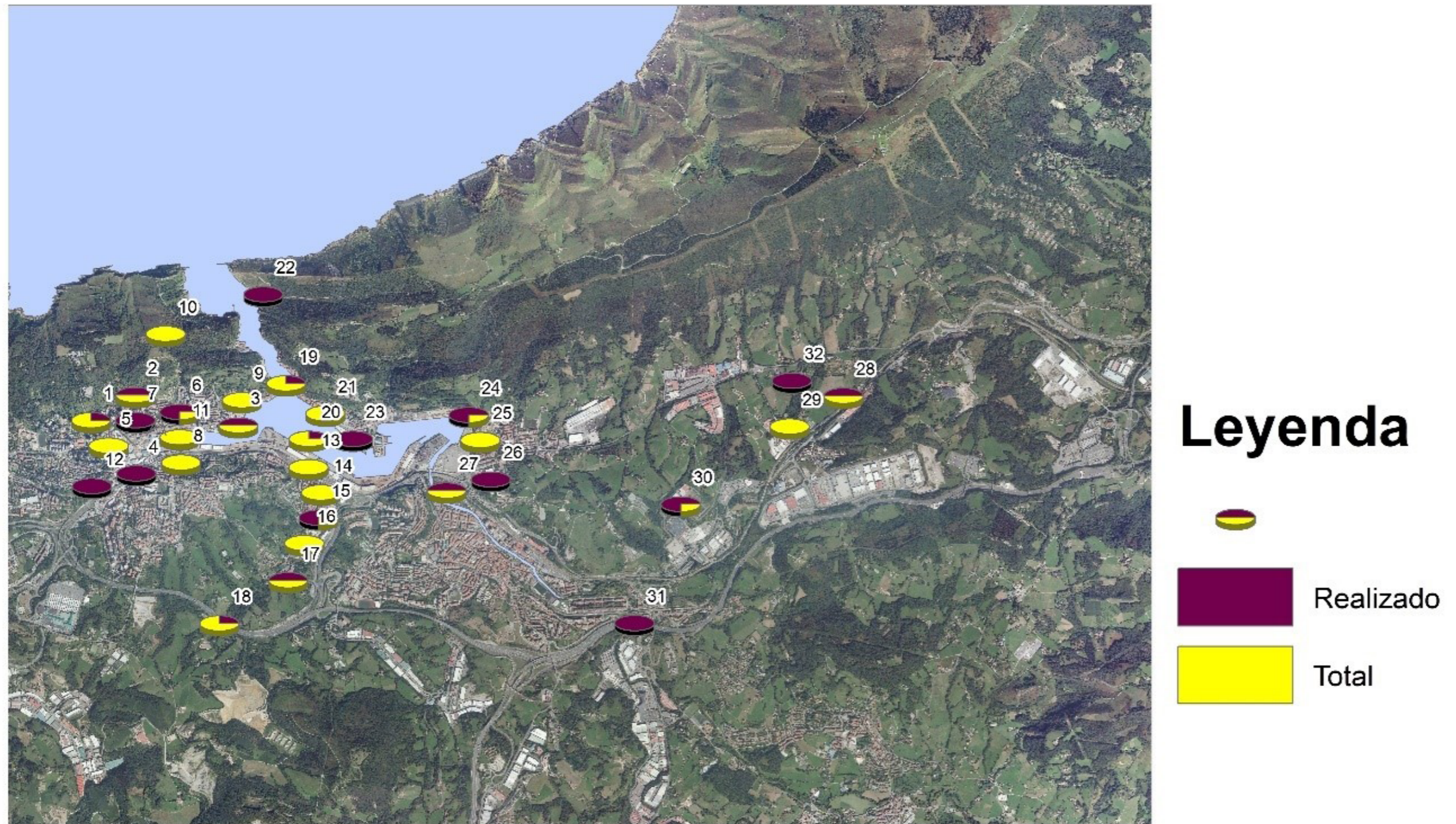
Escala: 1:50.000 **Fecha:** diciembre de 2021



Fuente: Elaboración propia en base al Plan Territorial Parcial del área funcional. 5.3 y 5.4 Área de carácter estratégico de la Bahía de Pasaia y Lezo-Gaintzurizketa³⁰⁰

300 https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/ptp_donostialdea_planos_difini/es_def/adjuntos/05.3_AE-Bahia%20de%20Pasaia-420mmx297mm.pdf consultada el 12/01/2022.

Mapa 73. Inversiones realizadas en la regeneración de la Bahía de Pasaia a 2020



Tesis doctoral:

CONFLICTO. GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio



Fuentes:

Geoeuskadi y Servicio de cartografía de la Diputación Foral de Gipuzkoa

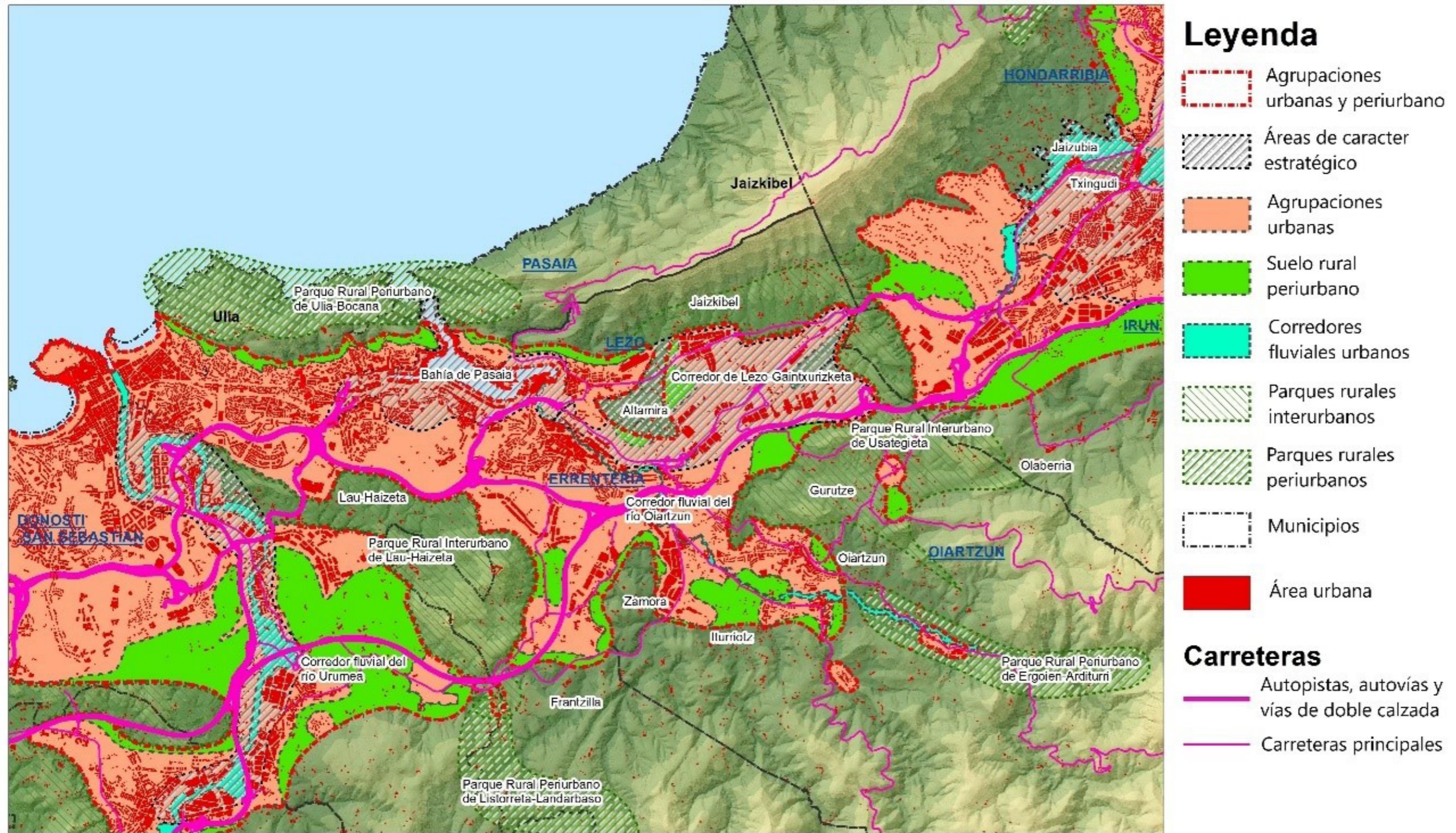
Título del mapa: Inversiones realizadas para la regeneración urbana

Escala: 1:30.000 **Fecha:** diciembre de 2021



Fuente: Elaboración propia a partir de una encuesta a la población tomando como puntos los proporcionados por IKEI (2015, pp. 61-102).

Mapa 74. Propuesta de zonificación básica para la ordenación territorial general del medio urbano



Leyenda

- Agrupaciones urbanas y periurbano
- Áreas de carácter estratégico
- Agrupaciones urbanas
- Suelo rural periurbano
- Corredores fluviales urbanos
- Parques rurales interurbanos
- Parques rurales periurbanos
- Municipios
- Área urbana

Carreteras

- Autopistas, autovías y vías de doble calzada
- Carreteras principales

Tesis doctoral:

CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

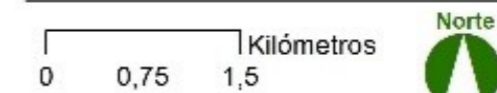
Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

Fuentes:

Goceuskadi y Servicio de cartografía de la Diputación Foral de Gipuzkoa

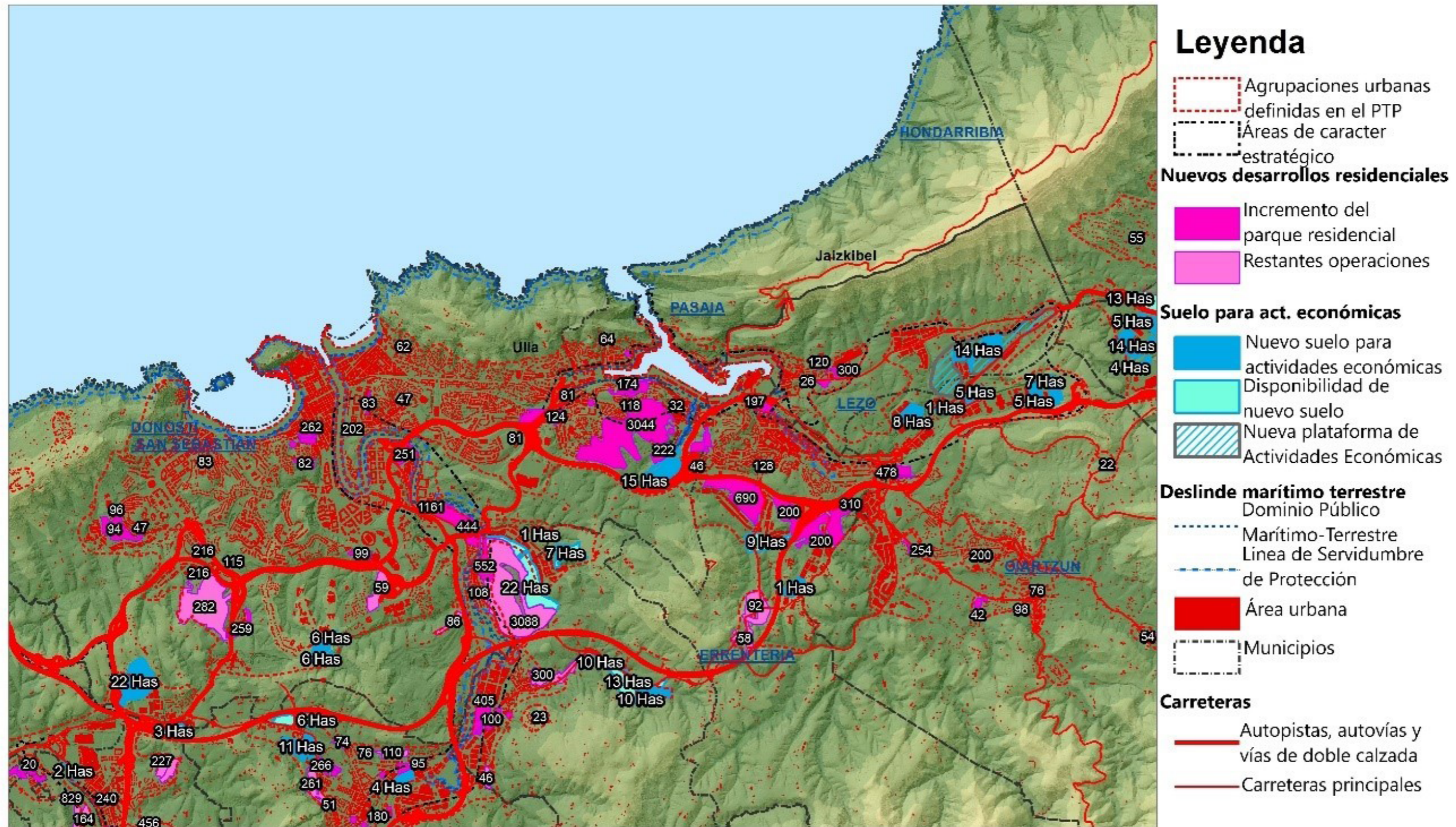
Título del mapa: Propuesta de zonificación básica para la ordenación territorial general del medio urbano

Escala: 1:50.000 **Fecha:** diciembre de 2021



Fuente: Elaboración propia en base a el PTP Donostialdea Bajo Bidasoa.

Mapa 75. Parque residencial de viviendas y actividades económicas



Tesis doctoral:

CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa).
Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.

Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito

Director: Carlos J. Pardo Abad **Codirector:** Eric Foulquier

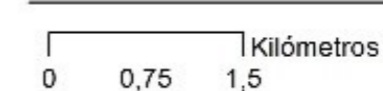
Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio

Fuentes:

Goceuskadi y Servicio de cartografía de la Diputación Foral de Gipuzkoa

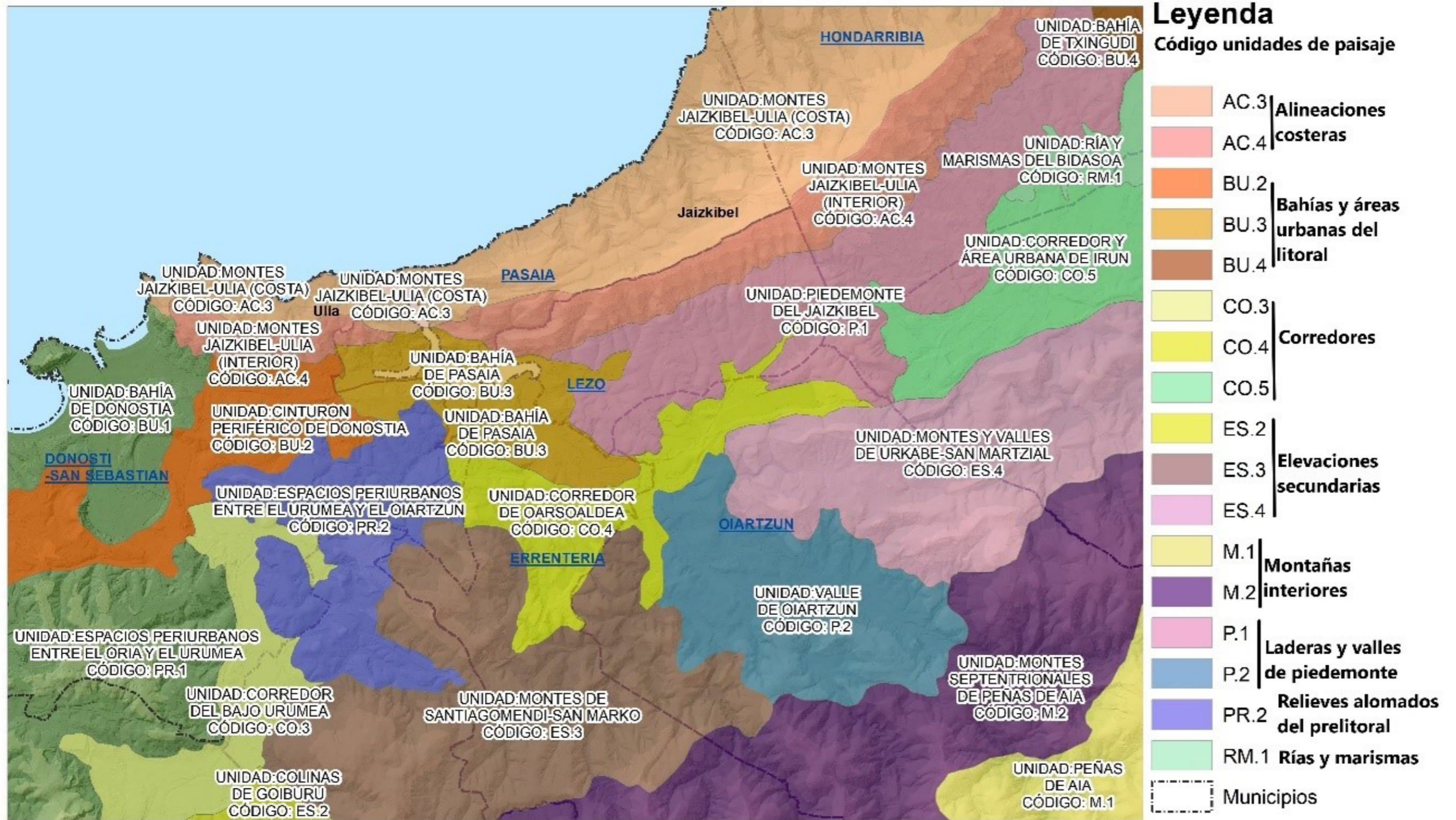
Título del mapa: Parque residencial de viviendas y actividades económicas

Escala: 1:50.000 **Fecha:** diciembre de 2021



Fuente: Elaboración propia en base a el PTP Donostialdea Bajo Bidasoa.

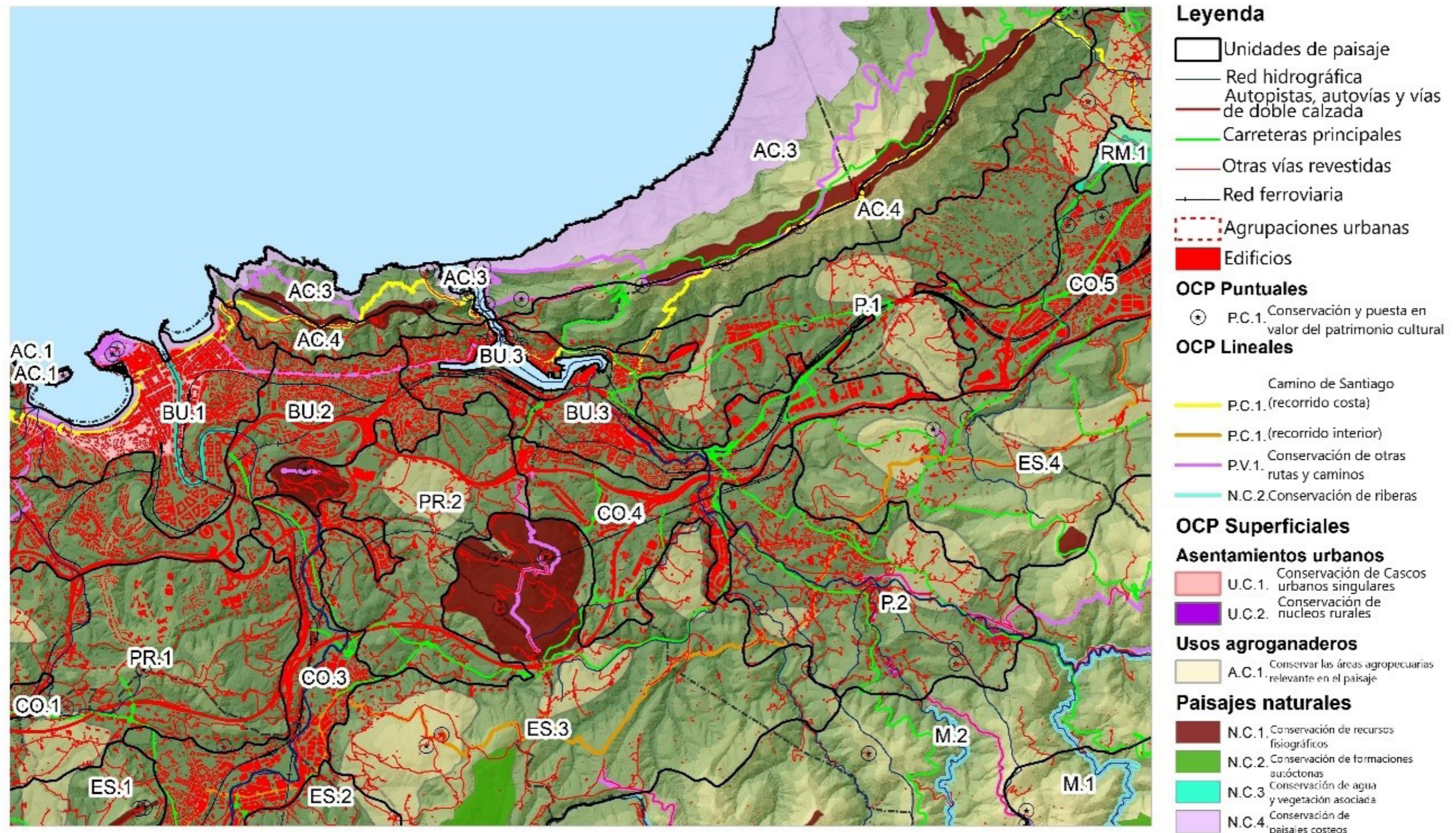
Mapa 76. Unidades del paisaje según el PTP de Donostialdea-Bajo Bidasoa



Tesis doctoral:	Fuentes:	Título del mapa:	Unidades del paisaje según el PTP Donostialdea-Bajo Bidasoa
CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.	Gooeuskadi y Servicio de cartografía de la Diputación Foral de Gipuzkoa	Escala: 1:50.000	Fecha: diciembre de 2021
Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito	 	 	
Director: Carlos J. Pardo Abad Codirector: Eric Foulquier		Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio	

Fuente: Elaboración propia en base a el PTP Donostialdea Bajo Bidasoa.

Mapa 77. Objetivos de calidad paisajística según el PTP Donostialdea-Bajo Bidasoa



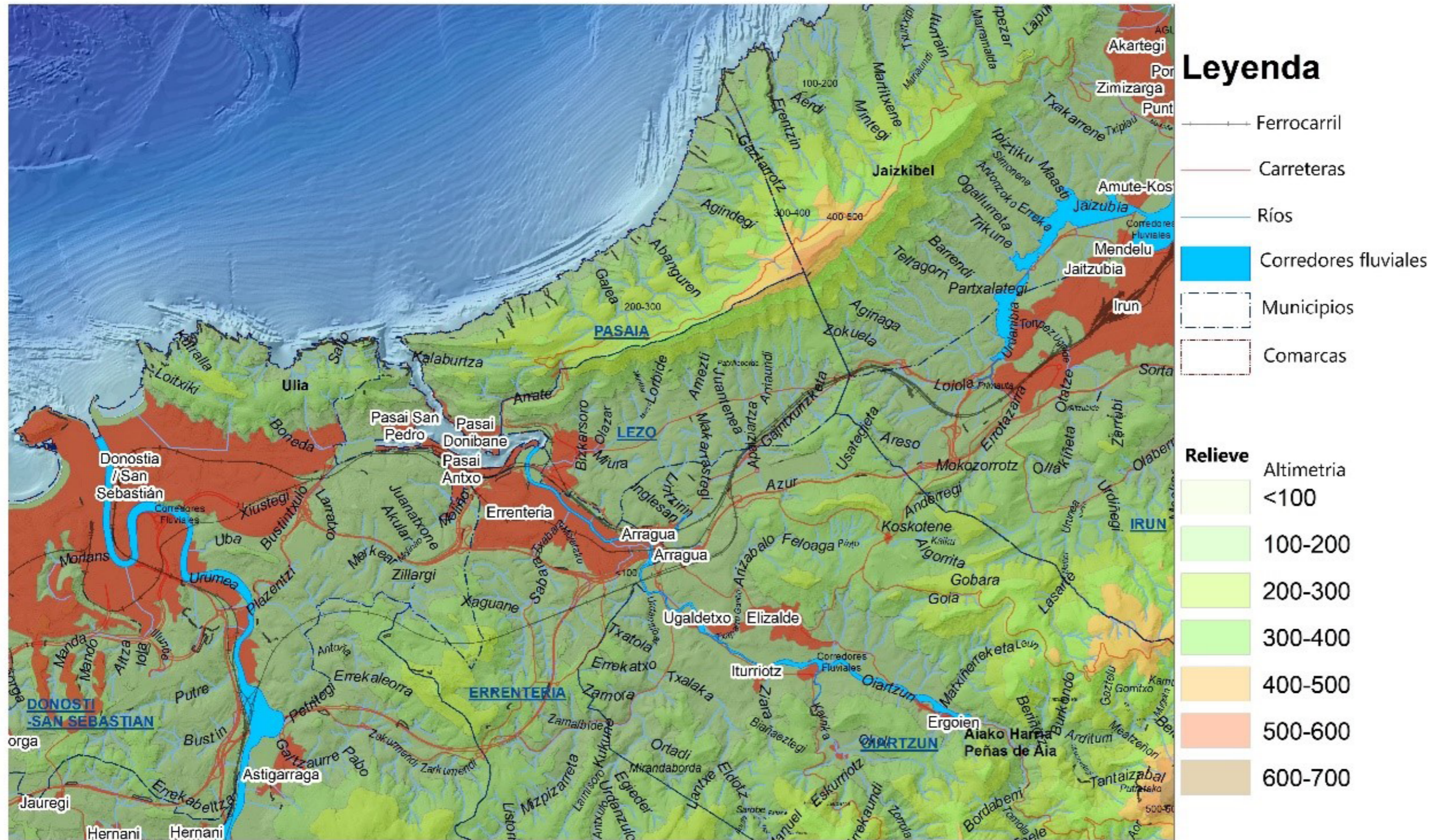
Leyenda

- Unidades de paisaje
- Red hidrográfica
- Autopistas, autovías y vías de doble calzada
- Carreteras principales
- Otras vías revestidas
- Red ferroviaria
- ⋯ Agrupaciones urbanas
- Edificios
- OCP Puntuales**
- ⊙ P.C.1. Conservación y puesta en valor del patrimonio cultural
- OCP Lineales**
- Camino de Santiago
- P.C.1. (recorrido costa)
- P.C.1. (recorrido interior)
- P.V.1. Conservación de otras rutas y caminos
- N.C.2. Conservación de riberas
- OCP Superficiales**
- Asentamientos urbanos**
- U.C.1. Conservación de Cascos urbanos singulares
- U.C.2. Conservación de núcleos rurales
- Usos agroganaderos**
- A.C.1. Conservar las áreas agropeduncarias relevante en el paisaje
- Paisajes naturales**
- N.C.1. Conservación de recursos fisiográficos
- N.C.2. Conservación de formaciones autóctonas
- N.C.3. Conservación de agua y vegetación asociada
- N.C.4. Conservación de paisajes costeros

<p>Tesis doctoral:</p> <p>CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.</p> <p>Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito</p> <p>Director: Carlos J. Pardo Abad Codirector: Eric Foulquier</p> <p>Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio</p>		<p>Escuela Internacional de Doctorado</p>	<p>Fuentes:</p> <p>Geocuskadi y Servicio de cartografía de la Diputación Foral de Gipuzkoa</p> <p>Título del mapa: Objetivos de calidad paisajística según el PTP Donostialdea-Bajo Bidasoa</p> <p>Escala: 1:50.000 Fecha: diciembre de 2021</p> <p style="text-align: right;">Kilómetros</p> <p style="text-align: center;">0 0,75 1,5</p> <p style="text-align: right;">Norte</p>
--	--	---	---

Fuente: Elaboración propia en base a el PTP Donostialdea Bajo Bidasoa.

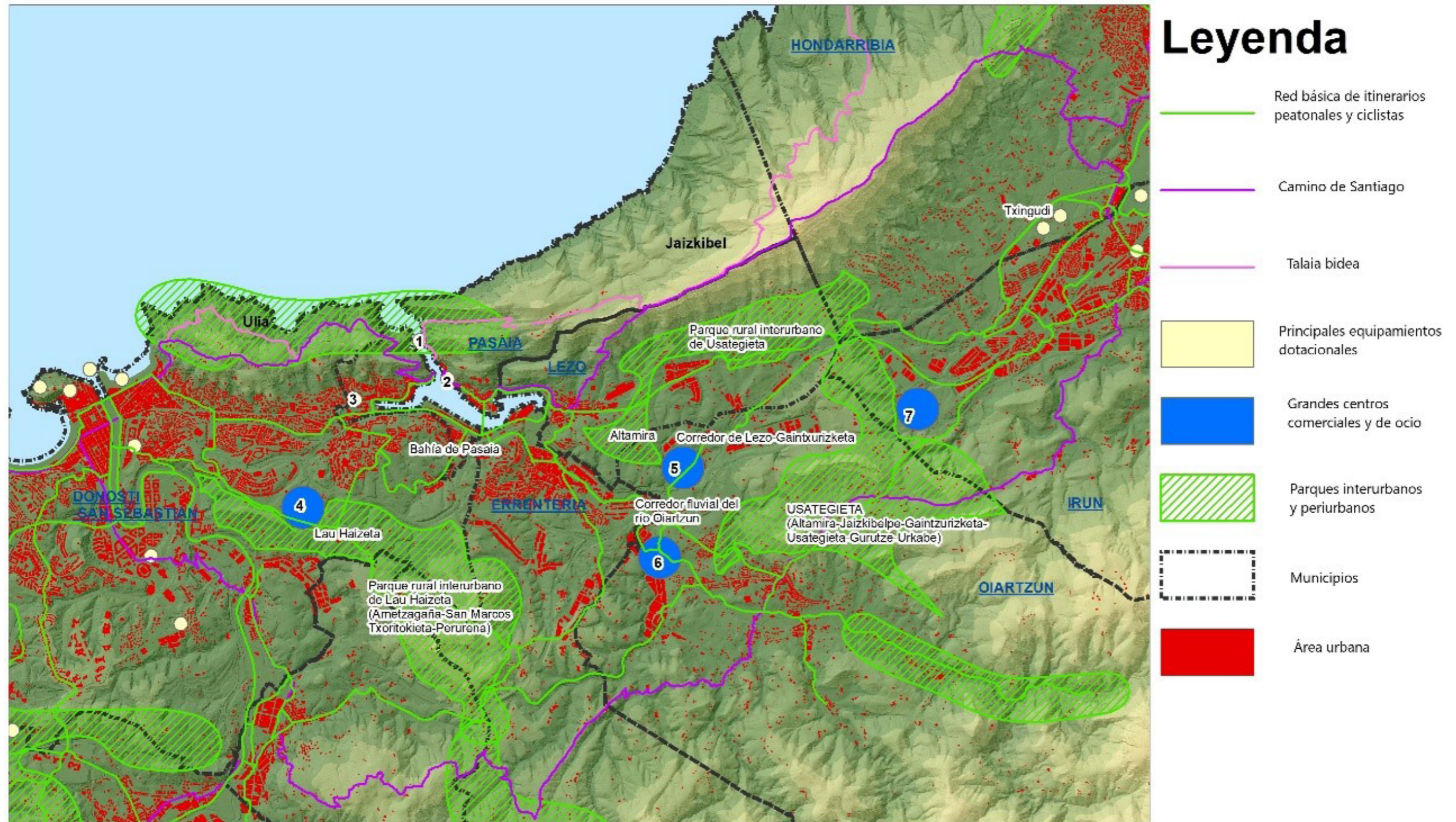
Mapa 78. Elementos del medio físico



Tesis doctoral:	Fuentes:	Título del mapa:
CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.	Elaboración propia en base a Geoeuskadi	Elementos del medio físico
Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito	 	Escala: 1:50.000 Fecha: diciembre de 2021
Director: Carlos J. Pardo Abad Codirector: Eric Foulquier		
Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio		

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

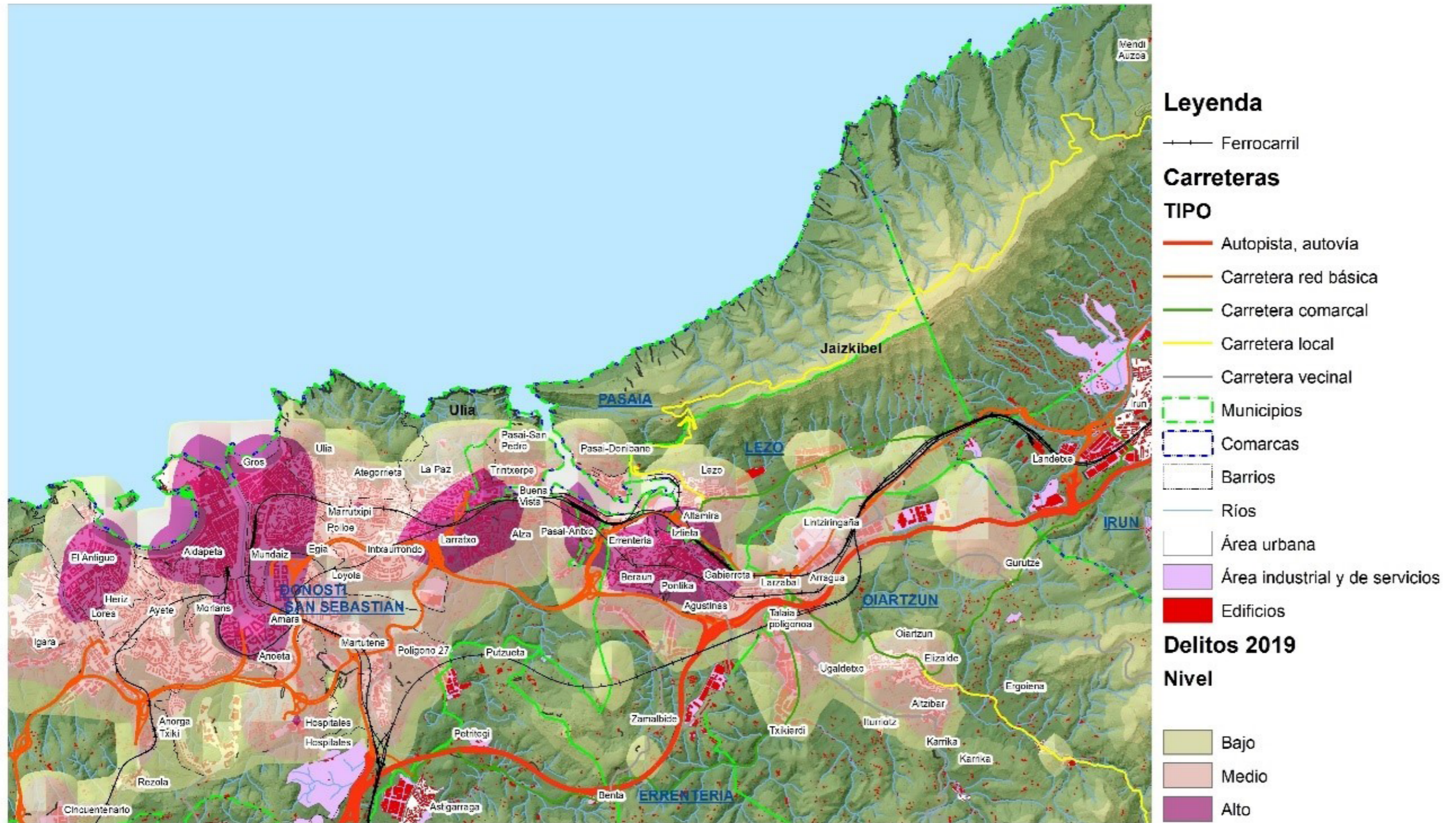
Mapa 79. Equipamiento comunitario general según el PTP



Tesis doctoral:	Fuentes:	Título del mapa: Equipamiento comunitario general
CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.	Gooeuskadi y Servicio de cartografía de la Diputación Foral de Gipuzkoa	Escala: 1:50.000 Fecha: diciembre de 2021
Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito Director: Carlos J. Pardo Abad Codirector: Eric Foulquier Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio		

Fuente: Elaboración propia en base a el PTP Donostialdea Bajo Bidasoa.

Mapa 80. Delitos y zonas inseguras 2019



Leyenda

- +—+— Ferrocarril
- Carreteras**
- TIPO**
- Autopista, autovía
- Carretera red básica
- Carretera comarcal
- Carretera local
- Carretera vecinal
- Municipios
- Comarcas
- Barrios
- Ríos
- Área urbana
- Área industrial y de servicios
- Edificios
- Delitos 2019**
- Nivel**
- Bajo
- Medio
- Alto

<p>Tesis doctoral:</p> <p>CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambios de usos.</p> <p>Doctorando: Enrique Rafael De Rosa Giolito</p> <p>Director: Carlos J. Pardo Abad Codirector: Eric Foulquier</p> <p>Programa de doctorado: Historia, Historia del arte y Territorio</p>	 	<p>Fuentes:</p> <p>Elaboración propia en base a Geoeuskadi</p> <p>Título del mapa: Delitos y zonas inseguras 2019</p> <p>Escala: 1:50.000 Fecha: diciembre de 2021</p> <p style="text-align: right;"> </p>
--	------	--

Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrado por el Gabinete de la Viceconsejería de Seguridad del Departamento de Interior del Gobierno Vasco.

IMÁGENES DE TRABAJO DE CAMPO

Imágenes de trabajo de campo

Ilustración 188. El mar y los pueblos



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 189. Cultivos bajo plástico



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 190. Actuales minas de Arditurri



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 191. El castillo en la actualidad



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 192. Estadía en el Laboratorio de Brest



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 193. Finalización con Eric e Iwan



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 194. Trabajo de campo con Serge Suanez



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 195. Vista del río Penfel, Brest



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 196. Réplica de goleta militar La Recouvrance, Brest



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 197. Dique seco, puerto militar de Brest



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 198. Barcos amarrados en el puerto militar de Brest



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 199. Visita en el Centro de la movilidad Internacional (CMI), Brest



Fuente: Elaboración propia.

