

Estudio de renovación y regeneración urbana del entorno de la Bahía de Pasaia

(A study on urban renewal and regeneration of the surroundings of Pasaia Bay)

Amundarain Mendizabal, Ainhoa

Teileri-Zahar Baserría. Martindegi Auzoa, 35. 20120 Hernani

BIBLID [1137-442X (2004), 12; 13-44]

Recep.: 30.09.99

Acep.: 18.05.04

La Bahía de Pasaia presenta una degradación ambiental y urbanística muy grande, pero a pesar de ello las privilegiadas condiciones geográficas que presenta, la configuran como una zona de muy alto potencial de regeneración urbana a medio plazo. Es necesario poner en práctica medidas para corregir esta deficiente situación ambiental global, con el objetivo de mejorar la calidad ambiental y urbana del área y ayudar a su recuperación económica.

Palabras Clave: Bahía de Pasaia. Regeneración urbana. Programas estratégicos. Recuperación económica.

Ingurumen eta hirigintza degradazio guztiz larriak jotzen du Pasaia Badia, baina, hala eta guztiz ere, bere egoera geografika paregabeak epe erdira hirigintza biziberritzeko oso ahalmen handia ematen dio. Premiazkoa da neurri batzuk praktikan jartzea ingurumen egoera orokor eskas hori zuzentzeko, modu horretara eskualdeko ingurumen eta hiri kalitatea hobetu eta horren susperraldi ekonomikoa lagundu ahal izateko.

Giltza-Hitzak: Pasaia Badia. Hiria biziberritzea. Programa estrategikoak. Susperraldi ekonomikoa.

La Baie de Pasaia présente une très grande dégradation environnementale et urbanistique, mais malgré cela les conditions géographiques privilégiées qu'elle présente, font que c'est une zone à très haut potentiel de régénération urbaine à moyen terme. Il est nécessaire de mettre en pratique des mesures pour corriger cette situation environnementale globale déficiente, dans le but d'améliorer la qualité environnementale et urbaine de la zone et d'aider à sa récupération économique.

Mots Clés: Baie de Pasaia. Régénération urbaine. Programmes stratégiques. Récupération économique.

1. ENCUADRE GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

La zona que nos ocupa se sitúa en el borde nororiental de la provincia de Gipuzkoa. Sobre este territorio se asienta una población de 246.873 habitantes que supone casi la mitad del conjunto de la población de Gipuzkoa. Se trata de un territorio densamente poblado debido a sus excepcionales condiciones para el asentamiento humano con un clima benigno y una situación geográfica estratégica como obligado punto de paso de las comunicaciones generales.

El territorio se eleva desde el mar al interior hasta alcanzar cotas de 500 y 800 metros de altitud. Estos elementos geográficos se integran en la cadena costero litoral (Montes Jaizkibel, Ulía y Mendizorrotz) y en un corredor interior paralelo a la costa que permite la interconexión entre los diferentes valles gracias a las suaves condiciones topográficas de los collados que los separan.

La cadena litoral forma parte de un macizo lineal que sigue la costa, y que llega a alcanzar cotas altas. La Peña del Rey en Ulía (234 m.), y Jaizkibel (543 m.) son cimas costeras que por su importancia y morfología dificultan el contacto con el mar, siendo en su mayor parte una costa impracticable.

En cuanto a los collados, están relativamente cercanos al litoral y gracias a su moderada altitud, favorecen el paso de las redes de comunicaciones. En algunos casos el propio desarrollo urbano ha rebasado el límite de estos collados formando un corredor urbano continuo paralelo a la línea de la costa.

Los collados más importantes de esta zona son:

- Alto de Gaintzurizketa, entre las cuencas de la Bahía de Txingudi y la Bahía de Pasaia.
- Alto de Miracruz, Collado de Lau Haizeta, entre la Bahía de Pasaia y Cuenca del Oiartzun.

Estos puntos constituyen una parte importante en la configuración de la estructura territorial y del carácter morfológico del medio físico.

Con todo ello, el marco territorial resultante es irregular, conteniendo importantes impedimentos naturales para el establecimiento de asentamientos urbanos.

El clima del entorno de la **Bahía de Pasaia**, al igual que el del resto de valles gipuzkoanos, es **oceánico**, de invierno muy lluvioso y templado, con algunos intervalos de tiempo frío como consecuencia de las ocasionales invasiones de aire ártico sobre la Península y verano fresco y lluvioso con pocos días de temperaturas elevadas. Las temperaturas son suaves a lo largo del año, con escasa oscilación térmica y con un elevado número de días de cielo cubierto. Las lluvias que se distribuyen de manera regular superan los 1.500 mm. Las precipitaciones de nieve son escasas.

Este clima se puede clasificar como Mesotérmico, sin estación seca, con máximo de lluvias en otoño-invierno, definiéndose según Koppen como Cfb, templado oceánico de fachada occidental y de verano fresco.

Pero en esta área al igual que en el resto de los valles gipuzkoanos, va a ser la originalidad del medio físico, la disposición en cuadrícula del relieve, un elemento modificador más a nivel local, de las condiciones de temperatura y de los elementos que configuran el clima.

La presencia de un cordón costero que actúa a modo de parapeto cara al mar, son entre otros las principales causas de la variación en las condiciones térmicas y microclimáticas que definen a los diversos sectores del entorno de la Bahía de Pasaia.

Por lo que se refiere a las precipitaciones, la media anual de precipitación es parecida a la del resto de los valles, existiendo una pequeña diferencia por la tendencia que tienen estas de aumentar conforme nos dirigimos hacia el Oeste, como consecuencia de la creciente resistencia que el relieve opone al paso de las masas de aire.

El medio físico de la zona que nos ocupa es accidentado, variado y con grandes valores naturales. Los collados, montañas, etc, que conforman la orografía de la zona, son importantes activos naturales muy valiosos, además, por su singularidad y por su proximidad al medio habitado.

En las últimas décadas, la alta densidad de población y la intensa actividad industrial han generado una fuerte presión sobre el medio natural, que se materializa en un entorno muy degradado en la actualidad.

La contaminación del aire y el agua, la degradación progresiva de importantes sistemas naturales, el deterioro de los ecosistemas, etc, son el resultado de una escasa integración de las actividades humanas en el medio, como sucede con la degradación por actividades productivas en general, por vertidos, procesos de urbanización impactantes y en general una dinámica de desarrollo ajena a los valores ambientales.

Es preciso, por lo tanto, adoptar una actitud especial de protección del medio físico y de recuperación y puesta en valor de áreas naturales para el disfrute de la población.

Se está abordando la recuperación ecológica de una serie de espacios naturales importantes en el ámbito que nos ocupa, clasificados en tres grupos:

Espacios de Interés Naturalístico

El acusado relieve de la zona ha condicionado el asentamiento humano, que se ha ido produciendo en las pasadas décadas hasta alcanzar elevados niveles de concentración y altas densidades de ocupación del suelo.

La fuerte concentración humana tiene efectos negativos evidentes sobre la calidad de vida de la población. Pero en este caso presenta también una destacable cualidad positiva, que es la proximidad de importantes volúmenes poblacionales a su entorno, de la que se deriva una gran accesibilidad de los ciudadanos al medio natural.

Estos espacios son considerados como un sistema de áreas verdes, a los que se les asigna una serie de funciones según su vocación y su interés desde diferentes criterios de valoración (valor ecológico, paisajístico, científico-cultural, recreativo, etc). Y la definición del papel de estos espacios se realiza compatibilizando los objetivos de protección y recuperación ecológica con la puesta en valor de los mismos como un activo al servicio de la población.

Los espacios incluidos en este sistema de espacios naturales de gran escala son:

- Área de Jaizkibel.
- Monte Ulía.
- Parque de Lau Haizeta.
- Área de Urkabe-Trapada.

Parques Periurbanos

Estos parques periurbanos son elementos escasos, que juegan un papel destacable, debido a la gran proximidad a una población que habita en áreas urbanas densas y dotadas de pocos espacios abiertos. Frecuentemente pueden actuar como piezas de transición o charnela entre tejidos urbanos próximos, cumpliendo así una importante función de descongestión y comunicación entre barrios.

Además de otros parques urbanos ya existentes se van a recuperar y poner en valor como Parques Periurbanos las siguientes áreas:

- Mirador de Buenavista.
- Parque de Altamira.
- Área de Arramendi.

Algunas de estas áreas seleccionadas son importantes por sus posibilidades de desarrollo y por su efecto en barrios próximos congestionados.

Parques Naturales

AIAKO HARRIA

El parque natural de Aiako Harria se asienta sobre los términos municipales de Irún, Hondarribia y Oiartzun. Este parque natural se ha establecido como medida de preservación del medio natural inmediatamente exterior a los corredores de desarrollo urbano, creándose, de este modo, una franja de protección

especial en la que se excluye en principio la previsión de nuevas acciones edificatorias.

Este espacio es un área protegible por sus especiales condiciones naturales, considerando diferentes aspectos (geológicos, florísticos, faunísticos, vegetación), y por sus valores paisajísticos y ambientales.

La visión que la investigación **histórica** aporta sobre los factores y circunstancias que rodearon la fundación de las villas, cuyos trazados constituyen el sustrato de las ciudades que hoy habitamos es muy importante.

Esta mirada al pasado permite descubrir que este territorio que rodea a la bahía de Pasaia era ya eminentemente urbano a principios del siglo XV, con una equilibrada distribución de sus núcleos habitados, establecidos en relación con su peculiar topografía y su posición estratégica respecto a los territorios limítrofes.

La costa, el paso al oeste de los Pirineos, la salida de Navarra hacia el mar, la ruta de Castilla, los valles, van a mantener hasta la actualidad la importancia que tuvieron en el proceso fundacional de estas villas.

Por lo tanto en este apartado se va a intentar dar una visión general del origen y fundación que han seguido los municipios que conforman esta importante área urbana que rodea a la capital provincial, San Sebastián, así como de la importancia histórica que ha tenido el puerto de Pasaia.

La base de la organización territorial guipuzcoana son las villas, principal agente articulador del territorio.

La cronología de la fundación de las villas comenzó en torno a 1180 y terminó en 1453. Son las siguientes villas: San Sebastián fundada en 1180, Fuenterrabia en 1203, Villanueva de Oyarzun en 1320, Usúrbil en 1371, Hernani en 1380. Aunque no se puede precisar la fecha, se piensa que Fuenterrabia fue fundada antes de 1200, siendo la carta de Alfonso VIII una confirmación del Fuero donado por Sancho VII de Navarra. El Valle de Oyarzun recibirá el villazgo en 1453.

Las razones que esgrimen los diferentes autores para justificar el gran número de fundaciones producidas sobre el territorio guipuzcoano en tan breve espacio de tiempo, atienden a argumentos de diversa índole. Argumentos de carácter económico, convirtiéndolas en el centro de intercambios comerciales y de diversificación de las actividades económicas existentes hasta el momento en Guipúzcoa, además del beneficio y la potenciación del comercio internacional atlántico. Argumentos de carácter político, para asegurar la posesión y colonización de Guipúzcoa con respecto a posibles intereses navarros. Argumentos de carácter militar y defensivo, relacionados con los anteriores. Razonamientos jurídicos, para imponer así sobre las divisiones eclesiásticas un continuum del realengo castellano y como una forma de frenar el avance de intereses ajenos a los

monarcas, principalmente de los señores laicos. Algún autor apunta también el desarrollo demográfico de la zona hasta 1348.

Pero en Guipúzcoa no existía Tierra Llana ni prácticamente cotos señoriales, sino que todo el territorio aparecía estructurado en pequeñas villas. Las villas suponen en Guipúzcoa un mecanismo de organización del territorio por el cual los pequeños núcleos y términos rurales quedan vinculados al núcleo principal que concentra la jurisdicción concejil. Estas villas aparecen así rodeadas de términos en los cuales la fórmula organizativa más común son las collaciones.

Los puertos costeros

La orografía de la costa guipuzcoana, situada en un litoral de erosión marina, hace que ésta presente un perfil muy abrupto. Pero la propia configuración del terreno interior, con suaves montañas que vierten sus aguas al mar Cantábrico en una zona de elevada pluviosidad anual y con un acusado desnivel, hace que entre los acantilados se hayan labrado numerosos arroyos que han formado estrechos y pequeños estuarios que cortan la línea de costa perpendicularmente. Estos estuarios y rías permitieron, desde la llegada de los primeros navíos de transporte comercial de larga distancia en el siglo I d.C. hasta la llegada de los barcos, ya en el siglo XV, con autonomía de navegación. Así, y de oeste a este de la Tierra de Guipúzcoa, se encuentran los puertos marítimos de Mutriku, Deba, Getaria, Zarautz, Orío, La Concha, Santa Catalina, Pasajes y Asturiaga, los comprendidos entre los cabos de Saturraran e Higuer.

La importancia que ocupó el **Puerto de Pasajes**, radicó en sus cualidades geográficas las mejores de la zona y en la coincidencia de intereses de varias villas, lo que le hizo cobrar una importancia especial ya que el resto de los puertos, situados en la zona cercana a la localización de la propia villa, y en ningún caso, compartidos, hizo que cada uno de ellos fuera organizado de forma autónoma por el concejo correspondiente, no produciéndose conflictos entre las villas por sus usos.

El Puerto de Pasajes, 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 Jaizkibel, se hacía muy difícil de enfilarse su acceso. 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.

Este puerto, el de Pasajes, fue dividido ya entre San Sebastián y Fuenterrabía tras la fundación de esta última y la entrega a la misma del monte Jaizkibel por ambas laderas hasta el mar como término. El puerto vio nacer en 1320 una nueva entidad en sus orillas formadas por los antiguos habitantes del Valle de Oyarzun, la villa de Rentería, que ya contaba desde antaño con derechos de uso de sus aguas. Este conjunto de donaciones realizadas por los monarcas sobre un mismo territorio hicieron que los conflictos entre las tres villas, con intereses similares, fueran numerosos.

La clara vocación marinera que impulsó el nacimiento de estas villas, favorecidas con la llegada de gascones en el siglo XII, hizo que los temas marítimos se reflejaran en la documentación, la legislación comercial y marítima que Sancho VI incorporó al fuero donostiarra. Desde 1180 existían aranceles sobre los productos que salían y entraban por los puertos donostiarras, y también se reglamentaba la propia actividad de los mercaderes. Todo ello lleva a valorar la importancia de la actividad marítima de carácter comercial atlántica.

2. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

La bahía de Pasaia se encuentra, comprendida dentro del Área Metropolitana de Donostia, conjunto urbano continuo que constituye uno de los tres polos del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales.

Se trata de un territorio denso constituido por un continuo urbanizado que se extiende por los términos municipales de Donostia, Pasaia, Rentería, Lezo y Oiartzun comprendiendo un total de 246.873 habitantes.

El entorno de la Bahía de Pasaia se inserta en el corredor urbano y económico configurado en torno a las infraestructuras de carreteras de la N-1, A-8 y la línea ferroviaria entre Donostia-Irún y Hendaia. En este sentido, los flujos de todo tipo en relación con esta zona fronteriza son muy intensos así como los flujos entre los municipios de la zona. Además es la puerta entre Francia y España, en una situación transfronteriza que constituye la primera imagen urbana importante que nuestro país ofrece al exterior. Se integra también en el denominado Eje Donostia-Baiona que es objeto de diversos programas comunitarios de carácter transfronterizo.

Pueden establecerse también la existencia de intensas interrelaciones personales y laborales entre algunos distritos de Pasaia (Antxo y Trintxerpe principalmente) y Donostia (las dos calles más largas de Pasaia son compartidas entre ambos municipios), así como entre Pasajes San Juan y Lezo con Rentería, situándose Oiartzun en una ubicación intermedia entre Rentería e Irún.

Por otro lado la presencia del puerto, asociada a la existencia de un escaso servicio de transporte, limita asimismo la accesibilidad en el interior de la zona, hecho este que se constata principalmente en la comunicación entre los diversos distritos de Pasaia y de éstos con otros municipios de la zona.

Los municipios que rodean la bahía de Pasajes conforman una de las zonas más problemáticas desde el punto de vista demográfico, infraestructural, estructural y social de toda Euskadi. Pero al mismo tiempo, presentan toda una amplia gama de oportunidades de transformación, que de materializarse adecuadamente, producirían un impacto muy positivo sobre la calidad de vida y sobre las posibilidades de desarrollo económico de los municipios que componen este territorio, así como sobre el conjunto de los asentamientos de Gipuzkoa.

Algunos de estos datos pueden ayudar a comprender la gravedad de la situación del Entorno de la Bahía de Pasaia:

- En el período de fuerte crecimiento industrial, entre 1950 y 1975 la población del Entorno de la Bahía creció un 152%. Sin embargo, tras la crisis de principios de los años 70, empezó un fuerte declive demográfico, más concretamente, entre 1975 y 1991 el número de habitantes descendió un 9% aproximadamente.
- Con carácter general se observa un declive de las grandes empresas industriales y el nacimiento de pymes que no llegan de momento a compensar la destrucción de empleo provocado por el declive de las grandes empresas.
- La tasa de paro está en torno a un 22,6%, cifra sensiblemente superior a la media guipuzcoana (17,8%)

Las demarcaciones administrativas y los términos municipales no tienen demasiado significado en el entramado urbano que se extiende desde los barrios periféricos de San Sebastián (Intxaurren-Herrera-Altza) hasta Pasajes, Lezo y Rentería formando una conurbación o área de urbanización muy intensiva que representa la concentración de población más importante del País Vasco, después de la conurbación del Gran Bilbao.

Es bien conocida, por otra parte, la baja calidad urbanística de dicha conurbación, por lo cual algunos la han designado como el “vertedero de San Sebastián” precisamente por ser manifiesta la naturaleza suburbial y la degradación de las urbanizaciones que se han realizado en esta zona.

Todo ello es consecuencia de la política urbanística discriminatoria que se ha seguido en los municipios y cuyo resultado es el caos urbanístico, (por que no se han respetado las exigencias mínimas en lo que se refiere a estructura urbana, dotación de servicios, etc.), cuyas secuelas se están sintiendo ya desde hace mucho tiempo.

Teniendo en cuenta la gravedad de la situación socioeconómica y urbana de este territorio, sus posibilidades extraordinarias de transformación y su impacto de trascendencia comarcal y regional, las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco señalan la necesidad de desarrollar un Programa Estratégico de Renovación Urbana sobre el espacio del entorno de la Bahía de Pasaia.

El entorno de la Bahía de Pasaia es un **espacio complejo**, con problemas económicos, con altas densidades, deterioro ambiental, yuxtaposición de infraestructuras portuarias y ferroviarias con tejidos residenciales, con divisiones municipales y repartos competenciales que dificultan la aplicación de soluciones integrales.

Situación demográfica

A partir de los años 70, se asiste a un proceso de disminución de la población de la zona, más concretamente, entre 1975 y 1991 el número de habitantes desciende un 9% de promedio en los municipios que rodean la Bahía. La densidad media poblacional se eleva a 659 hab/Km² (siendo 342 la media de Gipuzkoa), oscilando desde los 1621 hab/Km² de Pasaia hasta los 141 hab/Km².

El declive demográfico se produce tras una etapa de crecimiento económico desordenado y generador de elevadas deseconomías urbanas y de congestión. Entre 1950 y 1975 la población de la zona crece el 152%, concentrado en los dos municipios más poblados, llegando en el caso de Rentería al 263%.

Pero la evolución negativa de la población de la zona se deriva no sólo de un crecimiento vegetativo nulo, sino también de unos saldos migratorios negativos tanto en relación con el País Vasco como con el exterior.

Situación industrial

La estructura industrial de la zona se caracteriza por la elevada presencia de pequeñas y medianas empresas. Además las principales empresas de la zona han reducido significativamente su oferta de empleo durante los últimos años.

Además, la estructura industrial de la zona se caracteriza por la especialización en los sectores naval, maquinaria no eléctrica, fundición y artículos metálicos. Estos cuatro sectores ofertan casi la mitad del empleo industrial de la zona, destacando en relación al conjunto de Gipuzkoa, la especialización industrial de la zona en el sector naval en general, tanto construcción como reparación y mantenimiento asociado a la actividad portuaria.

A los inicios de la década pasada el 61% de la oferta de empleo industrial de la zona se localizaba en los municipios de Rentería y Pasaia. Diez años después este porcentaje se ha reducido al 52%, habiendo disminuido en casi 1.600 la oferta de empleo en ambos municipios (casi un 30%).

El declive de estos municipios coincide con el incremento de la ubicación industrial en Oiartzun, que incrementa su oferta de ocupación el 9%, llegando a ofertar el 35% de la ocupación industrial y contribuyendo a paliar el deterioro de los restantes municipios.

Pero esta zona, dada su ubicación sobre los ejes de comunicación internacional (N-1, A-8 y ferroviaria), la presencia del Puerto y su inserción en el corredor urbano se configura como área de localización preferente "industrial".

No obstante, los municipios de más antigua industrialización, Rentería y Pasaia presentan una problemática diferenciada asociada a la necesidad de remodelación y traslado de instalaciones industriales envejecidas, en tanto que los restantes municipios cuentan con mayores potencialidades para la atracción empresarial.

A medio y largo plazo, el corredor Lezo-Gaintxurizketa se plantea como área potencial de desarrollo industrial del área de Donostialdea-Bidasoa.

Situación laboral

La tasa de actividad de la zona se sitúa en el 43% (sobre población total), elevándose hasta el 57% entre la población masculina (29% entre las mujeres), siendo tasas muy similares a las del conjunto guipuzcoano.

La tasa de paro de la zona según el Censo de Población se eleva a un 22,6% de la población activa, sensiblemente superior a la media guipuzcoana (17,8%). La tasa de paro femenina (32,6%) casi duplica la masculina (17,4%), siendo las tasas de Rentería y Pasaia superiores a la media de la zona. Por otra parte, el 42% de los parados se encuentran a la búsqueda de su primer empleo, de los que el 49% son mujeres y el 36% son hombres.

El paro afecta principalmente a los jóvenes: el 54% de los parados de la zona tienen menos de 25 años y el 77% menos de 35 años. Por otra parte, el 51% de los parados ha efectuado exclusivamente estudios primarios, tienen escasa formación además de no tener experiencia, y el 53% lleva más de dos años buscando empleo. Así, más de la mitad de los parados tienen menos de 25 años y más de la mitad de los jóvenes activos carecen de empleo, configurándose esta situación como elemento central de referencia para el desarrollo social de la zona, al recaer sobre este colectivo los aspectos más desfavorables de la crisis económica.

La población de esta zona se caracteriza por su juventud en relación a áreas próximas. Así, el índice de envejecimiento de la población es inferior a la media guipuzcoana (11% de la población mayor de 64 años frente al 13% de la media guipuzcoana).

Situación ambiental y de vivienda

El crecimiento industrial desordenado, con fuerte generación de deseconomías de aglomeración (urbanas, medioambientales) en la zona y el desarrollo urbanístico carente de una mínima planificación, deterioró fuertemente el hábitat de municipios como Rentería, Pasaia y Donostia Este, paliado en cierta forma con actuaciones de rehabilitación urbana y dotación de equipamientos y áreas de esparcimiento emprendidas en los últimos años.

No obstante, la valoración actual de la calidad medioambiental del entorno por los habitantes de la zona es muy negativa en cuanto a varios factores: falta de parques y zonas para paseo y juegos y contaminación de las aguas y de los ríos.

En el entorno de la Bahía de Pasaia, junto a las necesidades de vivienda de la población residente, está la atracción de población joven hacia viviendas de precio medio inferior al de Donostia, a lo que se superpone la localización de

población, proveniente tanto de la zona como del exterior, de rentas medias-altas en áreas de baja densidad residencial principalmente en el municipio de Oiartzun. Actualmente, la oferta de nuevo suelo residencial se concentra especialmente en las áreas de Oiartzun y Rentería.

Pero el acceso a la vivienda por la población residente en la zona topa con un gran problema, que son las bajas rentas y la escasa capacidad de ahorro que tienen estas personas, renta no superior a 40.000 pesetas mensuales para la gran mayoría de los habitantes; imposibilitando por lo tanto su acceso al mercado de vivienda libre.

Las necesidades de rehabilitación de vivienda son también muy grandes y se plantean principalmente en los municipios de más antigua industrialización, planteándose además necesidades de traslado principalmente en zonas de Pasaia.

Equipamientos

Las principales demandas en relación a los equipamientos, desde una perspectiva global, se plantean por la ausencia de equipamientos deportivos, dificultades de prestación de servicios por la escasa vertebración intramunicipal, etc. En este sentido, el enfoque municipal debe complementarse con el enfoque global para una adecuada asignación de los diversos tipos de equipamientos en la zona.

3. INSTRUMENTOS PARA LA REGENERACIÓN URBANA (D.O.T, PLAN URBAN, AGENDA 21)

Definición de “Regeneración Urbana”

En el Informe europeo de Ciudades Sostenibles (CE, 1996) el grupo de expertos sobre medio ambiente urbano describe la regeneración urbana como “ el proceso de hacer reversible el declive económico, físico y social de nuestras ciudades y pueblos cuando se haya llegado a una situación en la que las fuerzas de mercado por si solas no bastan para ello”.

De una parte, es un deseo manifiesto de que el entorno urbano construido es algo que debe conservarse. Generalmente, 30 ó 40 años después de construidos, los edificios y las infraestructuras necesitan sustanciales obras de reparación o renovación. El término “renovación urbana” hace referencia principalmente a mejoras en el entorno construido mediante nuevas soluciones tecnológicas para un mejor mantenimiento edificatorio y gestión urbana.

Ello incluye, por ejemplo, nuevos materiales para viviendas, esquemas de ahorro energético, reciclaje de materiales de construcción, así como nuevas soluciones organizativas como esquemas de financiación públicos.

Pero el término “regeneración urbana” va mucho más allá. Además de renovación urbana, implica atender a aspectos esenciales del desarrollo urbano,

tales como abordar el problema del desempleo, del declive industrial, de los barrios degradados y la segregación social

La **regeneración urbana** incluye, por tanto, esfuerzos encaminados a valorar y reutilizar el tejido urbano existente, a despertar las conciencias, a mejorar la cohesión social y a desarrollar un sentido más fuerte de identidad local.

Así se conseguirá mejorar la calidad de vida general en las ciudades.

Fuente: SEMIRARIO EUROPEO "FLEXIMODO"- Movilidad y Regeneración Urbana. Bilbao. 1999.

Perspectiva histórica de la regeneración urbana en Europa occidental

La difusión de la necesidad de regeneración urbana en la ciudad europea contemporánea vino a plantearse de forma más natural, en un principio, sobre las partes más antiguas de las ciudades. A ello conducía, la limitada perdurabilidad del patrimonio construido, al que por su proporcionalmente elevado costo se trata habitualmente de extraer rendimiento más allá de lo razonable.

Pero no será hasta principios de los años 70 cuando, realmente, la regeneración urbana en los centros históricos experimentara un sustancial avance, al pasarse a tomar el patrimonio construido como objeto de consideración en sí mismo, en lugar de sólo determinados edificios destacados o algunos conjuntos especialmente conservados.

Además de los planteamientos que surgen sobre los centros urbanos antiguos, las últimas décadas del presente siglo están siendo testigo de la proliferación de casos de un nuevo tipo, como consecuencia directa del proceso de crisis y renovación industrial desencadenado: se trata de las grandes áreas industriales abandonadas.

La coincidencia en este fin de siglo de varias circunstancias (caducidad de instalaciones y sistemas de producción industrial, crisis de ciertos sectores de industria pesada, difusión de innovaciones en la automatización, desarrollo crucial de los sistemas de comunicación, ruptura de la zonificación, etc.) está provocando que sobre amplias áreas internas de las ciudades se planteen grandes interrogantes derivados del abandono de amplios espacios que durante el desarrollo de la ciudad moderna han mantenido un uso constante. Las ciudades industriales experimentan con ello los prolegómenos de una novedad cuyos horizontes, a veces, son difíciles de advertir, dada la magnitud de las cuestiones urbanas que suscitan.

Por las características que confluyen en su caso podemos destacar el área de los Docklands de Londres. La simultánea decadencia de una extensión de usos ligados a la actividad portuaria de más de 2.000 hectáreas contiguas al centro de la conurbación londinense situó el problema en términos que oscilaron desde la voluntad de conseguir una transformación urbana de calidad basa-

da en la mejora de lo que allí podía subsistir, hasta la pretensión de basar en su desarrollo la capacidad de Londres para liderar la capacidad económica y financiera de la Unión Europea.

La búsqueda de la inversión privada en la zona como aparente garantía de la regeneración dejaba en el camino cuestiones de revitalización social que estaban planteadas y apeaba cualquier intento de planeamiento director con idea de futuro. Los fenómenos provocados de forma más directa, la sustitución de capas sociales instaladas por otras de clase más alta, la conflictividad interinstitucional, o las inversiones públicas necesarias, no eran más que un acompañamiento de la general desorientación y pérdida de horizontes que mostró esa forma de conducir la ampliación de la ciudad.

Pero en las últimas fases la gestión de la London Docklands Development Corporation ha ido acompañada de ciertas medidas correctoras de sus iniciales procedimientos, bien para aproximarse a los municipios evitando la confrontación de intereses (haciendo cada vez más caso a los promotores locales), bien apreciando las ventajas del diseño urbano frente a los resultados que obtenía, o recibiendo la presión de los agentes privados que, incluso, para proteger sus iniciativas inversoras reconocen que es necesario el plan urbanístico.

Como se puede apreciar, los problemas de deterioro urbano, entre los que se encuentra la renovación de áreas portuarias, han sido estudiados en el Norte de Europa durante más de dos décadas. Obviamente, el contexto es diferente, también las estructuras legales, los mercados de la propiedad inmobiliaria y el mercado laboral, son completamente diferentes. Todo esto significa que no podemos transferir las ideas directamente de una zona a la otra, en cualquier caso, es posible como mínimo aprender de la experiencia de los diferentes países, para evitar caer en los mismos errores.

En definitiva, cada ciudad es distinta de las demás y las posibilidades de regeneración que se presentan en las mismas no son menos diferentes entre sí. Por ello, si caben pocas posibilidades a la repetición de experiencias, es amplio, sin embargo, el campo que la regeneración urbana ha abierto para convertirse en sujeto directo del propio desarrollo de la ciudad, sin ahorrarse oportunidades a la creación urbana.

Partiendo de la trascendencia del papel que el patrimonio urbano existente cumple en la ciudad y en la sociedad presente, la regeneración ofrece la posibilidad, o cumple con la necesidad, de implicar a la acción urbana con los problemas sociales propios de cuestiones urbanas importantes en una ciudad determinada.

En ello juega un papel determinante la calidad de la intervención, necesita, en primer lugar, de procedimientos y métodos que requieren meticulosidad y eficacia, pero también de análisis y concepciones proporcionados y respetuosos con el marco de valores en que aquella se desenvuelve. En ello se advierte la necesidad del planeamiento y el proyecto urbanos, con sus notables ventajas derivadas.

La confianza en la rentabilidad de la inversión pública no ha de ser menor que el empeño en catalizar la inversión privada, en la medida que la limitación de la primera convierte a la segunda en protagonista real de los procesos de regeneración de gran calado.

El futuro de la ciudad industrial europea se encuentra directamente asociado a la regeneración urbana, en la medida que la consciencia de la importancia del patrimonio construido se ve ahora enriquecida con el reconocimiento de la trascendencia de la ciudad existente como patrimonio social ineludible.

Instrumentos para la regeneración urbana

La problemática de la Renovación Urbana está contemplada en las **Directrices de Ordenación Territorial**. En dicho documento se recoge como prioritaria la necesidad de acometer actuaciones de renovación urbana en los municipios del entorno de la Bahía de Pasaia, junto a municipios de otras áreas urbanas de la C.A.P.V.

El capítulo 15 de las D.O.T, "Renovación Urbana", define la filosofía con que se aborda este importante problema y establece nuevos instrumentos y un sistema de prioridades. Por su importancia, se transcriben a continuación algunos párrafos significativos:

La Comunidad Autónoma Vasca ha estado sometida a una fuerte presión de crecimiento urbano en la etapa de su industrialización. Este crecimiento ha tenido lugar fundamentalmente en aquellas ciudades que eran soporte de actividades industriales.

El asentamiento de las diferentes actividades urbanas en las referidas ciudades se realizó con escaso control de los usos del suelo y de la morfología resultante por parte del planeamiento urbanístico de aquella época. Esto provocó frecuentemente yuxtaposición de usos incompatibles desde el punto de vista funcional y ambiental, elevadas densidades, contaminación, congestión infraestructural y deterioro de la morfología y de la imagen urbana.

En la actualidad se están produciendo cambios importantes en la base económica de la Comunidad Autónoma Vasca, y previsiblemente en los próximos lustros, asistiremos a una profunda transformación de las exigencias ubicacionales y ambientales del aparato productivo vasco y ello requiere la correspondiente adecuación del medio urbano y territorial.

En este capítulo se intenta dar una respuesta a los principales y más apremiantes problemas derivados de la situación descrita haciendo hincapié en la recuperación de conjuntos urbanos congestionados y degradados desde el punto de vista urbanístico y ambiental. Con este planteamiento y orientación general se proponen fórmulas y mecanismos para mejorar la situación urbana de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Debe tenerse en cuenta que la entidad de los problemas de deterioro urbano exige centrar todos los mayores esfuerzos posibles en torno al reto colectivo de la renovación urbana. Resulta imprescindible establecer mecanismos imaginativos que incentiven la participación de la iniciativa privada junto a las actuaciones de la administración municipal, foral y autonómica en esta importante tarea colectiva de renovación urbana.

Es importante hacer referencia también al reto que supone afrontar programas ambiciosos de renovación urbana en Pasaia-Rentería-Lezo... Estas actuaciones son claves no sólo desde la óptica de los municipios implicados, sino también teniendo en cuenta los objetivos globales de recualificación del modelo territorial de la CAPV.

Gran parte del atractivo futuro de la Comunidad Autónoma Vasca para la residencia y para las inversiones innovadoras dependerán del éxito en las operaciones de renovación urbana propuestas en este capítulo.

Con carácter general, las políticas de renovación urbana propuestas pretenden hacer hincapié en los siguientes aspectos:

1. Reutilización de espacios industriales infrautilizados, obsoletos o ruinosos.
2. Reconstrucción y tratamiento de riberas como espacios urbanos atractivos.
3. Recuperación de espacios portuarios degradados.
4. Creación de parques de actividades económicas.
5. Rehabilitación de viviendas antiguas.
6. Conservación y restauración de tejidos urbanos antiguos.
7. Dotación de equipamientos a los centros urbanos consolidados y deficitarios.
8. Se considera necesario aportar un tratamiento fiscal favorable para el desarrollo de las actividades propuestas.
9. Búsqueda de una nueva imagen urbana atractiva como expresión de la nueva etapa de desarrollo de la sociedad vasca.
10. El problema de las Ruinas Industriales.

La Comunidad Autónoma del País Vasco es un territorio en el que la problemática de ruinas industriales posee una gran entidad. Son frecuentes las áreas de yacimientos minerales agotados y sobre todo las instalaciones industriales de sectores sometidos a duros procesos de reconversión y a una crónica falta de inversión. Esta circunstancia ha provocado la aparición de gran superficie de terrenos alterados de su medio natural o con instalaciones industriales obsoletas y ruinosas que dan lugar a una imagen de degradación que condiciona fuertemente la creación de nuevas dinámicas y obliga a dar un tratamiento adecuado a estas superficies.

En el territorio guipuzcoano el Área Funcional de Donostia-San Sebastián es la zona más afectada y la que proporcionalmente tiene las ruinas con mayor

superficie ocupada. Si tenemos en cuenta la densidad de ruinas que se concentran en algunas zonas concretas, y la incidencia de las mismas en el entorno, nos encontramos con algunos lugares o ámbitos que debería tener la consideración de áreas especialmente degradadas, y que necesitaran actuaciones específicas para lograr su rehabilitación.

Instrumentos de Renovación Urbana

Se propone la redacción de “Programas Estratégicos de Renovación Urbana” de los núcleos y áreas urbanas prioritarias. La iniciativa para su redacción corresponderá indistintamente al Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, a la correspondiente Diputación Foral y los Municipios afectados.

Los “Programas Estratégicos de Renovación Urbana” no son figuras de planeamiento y por ello deben respetar el planeamiento vigente. El aspecto crítico que debe caracterizar el desarrollo de estos programas es la gestión activa, la puesta en marcha de procesos tendentes a lograr la renovación urbana que se persigue en un contexto de relaciones que debe ser lo más flexible, negociado y eficaz posible. Estos programas se redactan para la coordinación de actuaciones de diferentes Agentes e Instituciones en relación con unos específicos objetivos de renovación urbana.

Dada la entidad de las actuaciones necesarias para llevar a cabo el ambicioso programa de renovación urbana que se propone en este capítulo y la cantidad de recursos necesarios se considera imprescindible la máxima participación de Agentes e Instituciones de carácter público y privado. La eficacia operativa de los “Programas Estratégicos de Renovación Urbana” queda supeditada a la firma de los acuerdos oportunos y a la aprobación de las correspondientes partidas presupuestarias por parte de las diferentes Instituciones y Agentes implicados.

La entidad responsable de la gestión integral de cada Programa Estratégico de Renovación Urbana debe gozar de gran flexibilidad para el desarrollo de sus funciones. La componente creativa en la gestión y la capacidad de innovación se considera fundamental para el éxito en sus resultados.

Además de los núcleos y áreas urbanas señaladas por las D.O.T para llevar a cabo “Programas Estratégicos de Renovación Urbana”, los Planes Territoriales Parciales podrán proponer, dentro de su ámbito territorial, otros municipios en los que deban llevarse a cabo actuaciones similares de renovación urbana.

Los Planes Territoriales Parciales en relación con los Programas Estratégicos de Renovación Urbana establecerán las siguientes determinaciones mínimas:

- Delimitación de cada área de intervención.
- Identificación de las actuaciones que en su caso sea necesario llevar a cabo para la adecuación del planeamiento general del municipio o municipios correspondientes a las características de la renovación propuesta.

- Objetivos y criterios específicos que habrán de inspirar la redacción de cada uno de los “Programas Estratégicos de Renovación Urbana”.
- Las condiciones concretas con arreglo a las cuales se desarrollarán cada uno de los citados “Programas Estratégicos de Renovación Urbana”.
- Contenido conceptual y documental específico de cada uno de los “Programas Estratégicos de Renovación Urbana” propuestos.

Si se procediera a la redacción de un “Programa Estratégico de Renovación Urbana” antes de la entrada en vigor del Plan Territorial Parcial correspondiente, el citado Programa incluirá un estudio pormenorizado para la delimitación de la zona objeto de renovación. Las delimitaciones municipales que en este capítulo se indican para llevar a cabo estos Programas deben pues ser matizadas y ajustadas bien por los Planes Territoriales Parciales o bien por estos estudios de delimitación incluidos en los propios “Programas Estratégicos de Renovación Urbana”.

Los “Programas Estratégicos de Renovación Urbana” incluirán el siguiente contenido orientativo:

- Análisis y Diagnóstico pormenorizado de las causas que han originado el estado de deterioro urbano actual.
- Programa de actuaciones para la relocalización de usos y creación de áreas de nueva centralidad.
- Programa de actuaciones de reequipamiento y mejora de la escena e imagen urbana.
- Programa de actuaciones para la mejora de las infraestructuras.
- Programa de actuaciones para la mejora de los niveles de contaminación.
- Identificación de las modificaciones que en su caso sea necesario introducir en el planeamiento municipal para hacerlo compatible con el citado Programa Estratégico de Renovación Urbana.
- Evaluación económica de las actuaciones propuestas y agentes implicados en su financiación y gestión.
- Definición de las características de la entidad responsable de la gestión integral del “Programa Estratégico de Renovación Urbana” y el nivel de participación de cada agente.

Con relación al *sistema de prioridades*, las DOT en todo Euskadi definen cinco ámbitos para el desarrollo de estos Programas con la consideración de máxima prioridad, siendo Donostia-Rentería-Pasaia-Lezo uno de ellos. El capítulo 33 de las DOT lo describe así:

Se llevará a cabo un ambiciosa operación de renovación urbana y recomposición morfológica de los tejidos del área Urbana de San Sebastián (San Sebastián-Pasaia-Rentería-Lezo). Se propiciará un proceso progresivo de transformación o relocalización de la industria urbana, sobre todo aquella que provoca impactos urbanos negativos y se encuentra en áreas de oportunidad para la recualificación urbana y nueva centralidad. Para hacer posible una integración coherente de los tejidos urbanos de los diferentes municipios que componen el Área Urbana de San Sebastián, se proponen mecanismos de

compatibilización de los planeamientos municipales entre los cuatro municipios citados, además de Oiartzun.

Pero para solucionar la problemática existente y la actual situación de caos en diferentes ámbitos, son necesarias unas *medidas de urgencia* que ya se plantearon en el documento de Directrices de Ordenación Territorial de la C.A.P.V, que permitan comenzar unos procesos de renovación y regeneración del entorno de la bahía de Pasaia; sin embargo estas iniciativas planteadas se están llevando a cabo muy lentamente y además no en todos los ámbitos.

Las iniciativas planteadas por las D.O.T serían las siguientes:

- Renovación urbana en Pasaia, Rentería y Lezo, rehabilitación de los cascos históricos de Pasaia(San Juan y San Pedro) y Rentería, con transformación o relocalización de la industria urbana y planteamiento restrictivo en vivienda, así como creación de hábitats alternativos en Oiartzun.
- Como áreas de esparcimiento se mencionan Landarbaso-Listorreta y San Marcos-Txoritokieta, planteándose además una estrategia de desarrollo turístico para el conjunto de la zona. Y como propuesta de protección Peña de Aia.
- En las infraestructuras de carreteras destacan el acondicionamiento del corredor Andoain-Oiartzun-Irún como alternativa a la N-1, y las variantes de Pasaia y Rentería. Para el resto de infraestructuras la propuesta de una nueva estación de viajeros en la zona para el TAV, una nueva estación de mercancías (con acceso al puerto y al centro integrado de transportes de Oiartzun y Pasaia) y desarrollo del servicio de mercancías entre Irún y San Sebastián.
- La relevancia del puerto para el desarrollo económico no sólo de la zona, sino de Gipuzkoa es fundamental, derivada de su relevancia estratégica para el intercambio de mercancías y generación de actividad económica asociada al tráfico y actividades marítimas. Pero además de la actividad empresarial del puerto, se plantean proyectos de indudable importancia para la dinamización económica de la zona. Entre ellos además del proyecto de Navalaldea, debe mencionarse por su contribución a la dinamización y diversificación económica de la zona la posibilidad de ubicación del puerto deportivo para el área de Donostialdea, proyecto previsto en la zona de Herrera y que podría utilizar zonas infrautilizadas del puerto y contribuir a la regeneración de esta área portuaria.

Además de las D.O.T están el **Plan Urban** (Programa Integral de Renovación Urbana), el **Programa Erasmus Euskadi 97** (Ideas para la Renovación Urbana), un estudio para la regeneración urbana de la bahía de Pasaia que realizará un equipo de la **Escuela de Empresarios Wharton de Philadelphia**, y la **Comisión Interinstitucional** para la Rehabilitación de la Bahía de Pasaia.

El **Plan Urban** es un programa destinado a la regeneración urbana de entornos o conurbaciones urbanas de alrededor de 100.000 habitantes. Esta Iniciativa Urban pretendía ser un “detonante” para dinamizar y poner en marcha un ambicioso y necesario proceso de renovación urbana. Pero desgraciadamente la Bahía de Pasaia no fue incluida dentro del Plan Urban de la Unión Europea, aunque la experiencia ha sido muy positiva con la interrelación necesaria entre todas las partes (Gobierno Vasco, Diputación Foral de Gipuzkoa, Autoridad Portuaria de Pasajes, Ayuntamientos de los diferentes municipios, Oarsoaldea y SPRI).

En el **Programa Erasmus Euskadi 97** seis equipos de profesores y estudiantes de escuelas de arquitectura europeas plantearon sendos proyectos para la renovación urbana de Pasaia. Los seis proyectos englobados en el programa Erasmus coinciden en plantear una transformación de la actividad tradicional portuaria y la potenciación de usos lúdicos, con la creación entre otras cosas de un puerto deportivo. Asimismo apuntan también la regeneración hacia usos terciarios diferentes.

El estudio de regeneración urbana de la bahía de Pasaia que llevara a cabo la **Escuela de Empresarios Wharton de Philadelphia**, realizará un análisis en relación con la bahía, estudiará el contexto de mercado y las competencias del puerto y definirá estrategias y alternativas para el futuro. Además, se establecerán comparaciones con otros puertos en los que se han operado procesos de rehabilitación similares, como el puerto de Veracruz, en México o el de Baltimore en el estado norteamericano de Maryland.

Este nuevo estudio tratará de proporcionar diversas opciones que ya han tenido éxito en otros modelos similares. Y se plantearán alternativas diferentes a las tradicionales, con la incorporación de otros sectores económicos, fundamentalmente terciarios.

Las conclusiones de este estudio así como del realizado dentro de Programa Erasmus serán estudiados por la Comisión Interinstitucional creada este año para intentar dar una salida a esta zona de Gipuzkoa.

Es durante este año, 1998, cuando se ha creado la **Comisión Interinstitucional** para la Rehabilitación de la Bahía de Pasaia, formada por las administraciones vasca y central. Se ha creado con el objetivo de revitalizar la bahía, castigada desde hace años por una crisis económica y social profunda. La bahía de Pasaia recibirá desde este año y hasta el 2003 un total de 6.000 millones en ayudas para la promoción industrial y la rehabilitación urbana.

El Ministerio de Industria destinará 500 millones del presupuesto de este año a subvencionar la creación de Pymes en la bahía o la ampliación de las existentes. Esta cantidad se volverá a consignar en los presupuestos de los tres próximos años, hasta completar los 2.000 millones.

El Gobierno Vasco y la Diputación aportarán otros 4.000 millones a la regeneración de Pasaia y su entorno. Esta cantidad se asignará también en cuatro

años y el Gobierno Vasco puede consignar su parte a través del programa Eki-men.

Todos estos proyectos pretenden ser un eje de reflexión y un punto de partida para otros desarrollos. Pero para que sean viables todas estas iniciativas es necesaria la complementariedad de los municipios, ya que se necesitan unos a otros para resolver sus problemas. Es prioritario también coordinar la participación de todas las instituciones con incidencia en el territorio para unir esfuerzos en torno a un objetivo común. Además de establecer un sistema de prioridades que permita seleccionar las iniciativas más urgentes y factibles. Es necesario, por lo tanto, una implicación de instituciones públicas y privadas, así como la participación en el debate de los agentes sociales y de los ciudadanos.

En definitiva, el entorno de la Bahía de Pasaia es un espacio complejo, con problemas económicos, con altas densidades, deterioro ambiental, yuxtaposición de infraestructuras portuarias y ferroviarias con tejidos residenciales, con divisiones municipales y repartos competenciales que dificultan la aplicación de soluciones integrales.

Es por ello, y teniendo en cuenta la gravedad de la situación socioeconómica y urbana de este territorio, sus posibilidades extraordinarias de transformación y su impacto de trascendencia comarcal y regional, necesario desarrollar un Plan de Renovación Urbana.

4. PROPUESTAS DE INTERVENCIONES DE REGENERACIÓN, REVITALIZACIÓN URBANA. HACIA UN DESARROLLO SOSTENIBLE

Antes de comenzar a concretar posibles propuestas de intervención que puedan llevarse a cabo en la zona que nos ocupa, me gustaría citar una síntesis de unos artículos de **José Allende** *El desarrollo sostenible desde la Ordenación del Territorio y Desarrollo Sostenible. De lo global a lo local* en los que se dan una serie de ideas muy interesantes que pueden facilitar la articulación y coordinación a nivel local de la planificación urbana, a la vez que nos da una visión integral y sostenible de la ordenación del territorio y la planificación urbana. Destaca también el nuevo protagonismo de lo local, citando el V Programa de Acción en materia de Medio Ambiente. Hacia un Desarrollo Sostenible (1992-2000), que es el elemento clave para hacer el desarrollo sostenible a nivel local y que según él deberían de tenerlo todos los Ayuntamientos.

Por otro lado considero que el contenido de estos artículos pueden hacer reflexionar sobre conceptos como el desarrollo sostenible, que es casi como una filosofía que hay que empezar a llevar a cabo y donde los municipios tienen mucho que hacer a nivel local cuestionándose sobre las actuales formas de organización y desarrollo urbano.

Finalmente, pienso que las ideas que aporta José Allende en estos artículos denotan un enfoque transdisciplinar, diferente al que se ha utilizado y se utiliza

actualmente, en el que ve necesario la utilización de un lenguaje común, a través del cual se puedan entender los diferentes sectores implicados en la planificación urbana, además de entender que la realidad no se puede compartimentar ni en problemas ni en soluciones.

El Desarrollo Sostenible desde la Ordenación del Territorio

El proceso dinámico, permanente de transformación del territorio o de evolución del mismo, requiere esa visión integral de ordenación global de los espacios y usos que ensamble y compatibilice el desarrollo económico y social con la conservación y protección y recuperación, de procesos ecológicos degradados y revalorización de multitud de variables ambientales afectadas por la actividad humana de consumo y producción.

En este sentido la nueva concepción del desarrollo sostenible y la urgencia de su implementación en la escala local-regional, representa una excelente oportunidad para incorporar ya con gran peso específico la cuestión ambiental y ecológica en la planificación territorial de manera integrada, en íntima simbiosis y no como un proceso paralelo, externo, sectorial, como se ha venido contemplando hasta ahora.

Si la Ordenación del Territorio es una medida preventiva por excelencia, el control de los usos actuales y futuros del suelo representa el medio ideal para incorporar esa política medioambiental.

A través de la incorporación de la cuestión ambiental en los procesos de Ordenación del Territorio, que son los que directamente definen y estructuran los usos del suelo podremos, entre otros objetivos:

- Controlar la extensión de las conurbaciones urbano-metropolitanas sobre terrenos agrícolas de gran fertilidad o espacios rurales valiosos.
- Facilitar la integración espacial de las funciones residenciales, de trabajo, recreo, comercio etc., revertiendo el creciente tráfico pendular y las molestias de la multiplicación de viajes que el modelo de desintegración espacial de usos del suelo está generando.
- Controlar y reducir la transferencia de residuos al suelo, agua y aire.
- Controlar y racionalizar el impacto ambiental del turismo de masas y de las actividades de ocio causantes de importantes daños sobre ecosistemas altamente frágiles y sensibles.
- Reconducir la agricultura monofuncional, centrada en el crecimiento de la productividad de gran amenaza para la fertilidad del suelo y la diversidad ecológica y estética del espacio rural.
- Frenar la desaparición, a veces irreversible y acelerada, de los biotipos naturales y seminaturales que enriquecen el suelo.
- Recuperar y rehabilitar el medio ambiente de nuestras ciudades, regenerando la actual deteriorada calidad ambiental de las mismas.
- Conocer la capacidad de carga o acogida del territorio, sus limitaciones y vulnerabilidad para diversos usos, así como sus aptitudes sostenibles.

- Conocer, delimitar y evaluar los recursos naturales y ecosistemas singulares a proteger y conservar.

Esta penetración de la dimensión ambiental en la metodología de la Planificación Territorial está dinamizando en gran medida la adopción de enfoques integradores. La incorporación del nuevo paradigma del desarrollo sostenible abre nuevas posibilidades de amplio espectro en las que el protagonismo de la Planificación Territorial adquiere una relevancia desconocida hasta ahora.

Los nuevos conceptos de planificación integral tratan de articular armónicamente los objetivos con los procesos y los recursos, manteniendo el equilibrio a largo plazo con sentido de globalidad e interdependencia estructural. Hoy es reconocido que la concepción del medio ambiente como sistema global tiene una lectura trascendental en la escala local-regional donde la complejidad de las interrelaciones sociales, económicas y naturales, provocan la obsolescencia de los enfoques tradicionales de la planificación, excesivamente analíticos, funcionales y sectoriales.

Así se presenta un nuevo campo, aún por definir, estructurar y delimitar, en el que la valoración estratégica ambiental, como instrumento-proceso ideal para la implementación del desarrollo sostenible desvela un campo desconocido y enormemente sugerente para la renovada Planificación Territorial de fin de siglo.

Los ministros de Medio Ambiente de la Unión Europea han proclamado cambios profundos en la Ordenación del Territorio, reclamando una política de Ordenación del Territorio como instrumento básico para alcanzar el desarrollo sostenible. Esta petición implica, en líneas generales, el desarrollo de una legislación urbanística capaz de garantizar un ordenado medio ambiente urbano y la consecución de una política específica de infraestructuras ambientales.

Desarrollo Sostenible. De lo global a lo local

El V Programa de Acción en Materia de Medio Ambiente de la Comunidad Europea, ofrece una serie de medidas genéricas para la implementación del Desarrollo Sostenible a nivel local y se dirige fundamentalmente a la interpretación del Desarrollo Sostenible a escala de la Unión Europea. Es un documento que deberían tenerlo todos los Ayuntamientos como referencia.

El ámbito local se aborda desde la perspectiva de que las aglomeraciones urbanas deben planificarse y gestionarse de forma racional y sostenible, para lo que es fundamental el informe de la Comunidad *Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano (1990)* que desarrolla aspectos muy importantes para interpretar el Desarrollo Sostenible en la escala urbana.

Este Libro sobre Medio Ambiente Urbano es una nueva visión sobre la Ordenación del Territorio y la planificación urbana. Es una crítica y es un documento muy revolucionario ya que nos da las bases de por donde deben ir los cambios en la planificación urbana.

Hay siete principios que orientan este documento:

1. Favorecer un uso MIXTO de las zonas urbanas, basado en la coexistencia de habitantes y actividades múltiples.
2. Proteger y valorar la identidad de las ciudades, restableciendo relaciones de significado entre los lugares y su historia. (Recuperar la memoria histórica de la ciudad).
3. Encauzar el crecimiento y desarrollo de las ciudades preferentemente hacia la utilización de las zonas abandonadas en su interior (Centro,...) y no hacia la ocupación de nuevas superficies en la periferia.
4. Reducir la repercusión del transporte privado en las zonas urbanas.
5. Garantizar la calidad de los espacios públicos y de las zonas verdes. (Recuperar espacios verdes).
6. Introducir criterios de ahorro energético y de uso inteligente de los recursos en la gestión de las zonas urbanas. (Cogeneración y racionalización de la energía).
7. Garantizar la participación de los habitantes en las decisiones que afecten a la organización de la ciudad y a la gestión de los problemas ambientales y permitir a los ciudadanos participar DIRECTAMENTE en las decisiones que afecten a su entorno.

Finalmente es de destacar también otro programa de acción para el Desarrollo Sostenible, ya a escala global denominado *Agenda 21*, que representa el documento de acción más importante consensuado y aprobado en la Cumbre de Río 92.

A pesar de ser un programa a escala global, incide en ocasiones sobre la escala local, resaltando la ordenación del territorio como forma de vehiculizar las nuevas propuestas de Desarrollo Sostenible.

La *Agenda 21* establece recomendaciones y sugerencias de gran interés para profundizar en la senda del Desarrollo Sostenible y recomienda a los gobiernos que adopten una estrategia nacional de desarrollo sostenible. Ya que uno de sus objetivos específicos es alcanzar un desarrollo sostenible en todos los países.

Propuestas de intervención concretas

A pesar de su actual degradación ambiental y urbanística las privilegiadas condiciones físicas y geográficas que presenta el ámbito territorial del entorno de la Bahía de Pasaia configuran a este territorio como una zona de muy alto potencial de recualificación urbana a medio y largo plazo.

La Bahía de Pasaia es el elemento central del área, el que le confiere carácter y el que condiciona la mayor parte de sus problemas y potencialidades. El hecho de estar ocupada en su totalidad por un importante Puerto, de actividad fundamentalmente comercial, ha determinado históricamente el desarrollo económico y urbano de las poblaciones que rodean a la Bahía. El Puerto ha jugado siempre un papel fundamental como motor de la actividad y del progreso de la zona.

Sin embargo, junto a los aspectos positivos, deben reconocerse también las dificultades que la existencia del Puerto plantea en la relación urbana entre los núcleos de su perímetro y el mar. El carácter cerrado de las instalaciones portuarias, junto con la presencia de infraestructuras impactantes y los altos índices de actividad son aspectos que afectan negativamente a la calidad ambiental y urbana del área.

Es necesario poner en práctica medidas para corregir esta deficiente situación ambiental global. Se deben plantear las cuestiones clave relativas a la recuperación de los espacios urbanos próximos al Puerto, a la posible transformación de uso y carácter de algunas áreas portuarias e industriales, y a la introducción de nuevos usos y funciones urbanas que permitan abrir nuevas perspectivas a la recuperación económica de la zona.

El objetivo es mejorar la calidad ambiental y urbana del área, y ayudar a su recuperación económica. Es necesario optimizar el uso de los espacios portuarios, sin perjudicar la eficiencia y competitividad, pero introduciendo en la ordenación del espacio nuevos criterios adicionales a la mera funcionalidad del Puerto.

Obviamente, el desarrollo de un Proyecto de estas características requiere una voluntad de consenso por parte de todos los agentes implicados, que permita conjugar los diferentes intereses y objetivos legítimos de cada uno de ellos.

A continuación se incluyen una serie de operaciones estructurantes, en función de sus condiciones de situación, complementariedad, grado de viabilidad, etc.

Área de Nueva Centralidad de La Herrera

El ámbito de esta actuación se encuentra en el municipio de Pasaia, e incluye un área industrial vinculada al Puerto, en la zona de Herrera, y los muelles portuarios de Trintxerpe, Hospitalillo y Herrera. Se trata de un espacio importante por su situación como pieza central de un área urbana muy congestionada y con una estructura interna deficiente, formada por los barrios donostiarros de Herrera, Altza, Bidebieta y Trintxerpe, y por el casco urbano de Pasai San Pedro.

Actualmente, el área está ocupada en su totalidad por edificación de carácter industrial y por instalaciones portuarias. La edificación industrial está ordenada según criterios de máxima explotación del espacio, por lo que presenta una alta densidad de ocupación. La calidad arquitectónica es baja, no existen espacios abiertos de relación y el conjunto ofrece una clara imagen de obsolescencia. Todas estas características son impropias de un área urbana ubicada en una posición de gran centralidad. Muchas de las empresas ubicadas en la zona se encuentran afectadas por una situación de crisis que sufren el sector pesquero y la industria de construcción y reparación naval. Por otro lado, la dársena de La Herrera tiene un calado escaso, lo que limita sus posibilidades de aprovechamiento como puerto comercial.

Esta zona debe evolucionar desde su actual papel de barrera urbana hacia una función de espacio central, de charnela entre barrios y polo de actividad y vida urbana.

Como paso previo para la renovación urbana de la zona, se precisa facilitar a las industrias existentes el traslado a otras áreas más adecuadas para la actividad industrial, como por ejemplo el corredor Lezo-Gaintxurizketa, a través de ayudas públicas, exenciones fiscales, facilidades financieras, etc., con el objetivo de mantener la actividad y el empleo en las industrias existentes.

La remodelación del área de Herrera, si se plantea en profundidad y con coherencia, permitirá albergar un ambicioso programa de nuevos usos, de contenido muy diferente al actual.

La dársena de La Herrera, presenta óptimas condiciones para su transformación en Puerto Deportivo. En sus muelles es posible albergar un Paseo Marítimo, procediendo a la sustitución de los actuales almacenes portuarios e introduciendo nuevos espacios y edificación destinada a albergar actividad lúdico-recreativa vinculada al Puerto Deportivo. Se creará así un auténtico Centro de Actividades Náutico Deportivas de la Bahía de Pasaia, cuyo ámbito de influencia superará la zona a estudiar e incluso el Territorio Histórico de Gipuzkoa.

La zona actualmente ocupada por industrias tiene vocación de convertirse en un Área de Nueva Centralidad, ya que su posición facilita la viabilidad de las operaciones de renovación urbana, al ser sustituidos usos de escasa rentabilidad por actividades de mayor valor añadido. Pero para constituir el Área de Nueva Centralidad de Herrera se deberán mejorar al máximo las conexiones peatonales, rodadas y en bicicleta con los barrios colindantes. Para ello es necesario concebir un nuevo esquema viario que facilite la unión de tramas urbanas.

Área de actividades del Mar de Donibane

El área comprendida entre el límite del casco urbano de Pasai Donibane y el mar, está ocupada por un heterogéneo conjunto de industrias vinculadas al mar, astilleros, varaderos, etc., en deficiente estado de conservación y uso.

La necesidad de transformación de este área es una idea arraigada en la zona, y las posibilidades de acoger nuevos usos son buenas. Se trata de un espacio de importantes dimensiones, situado en un lugar de máximo protagonismo dentro de la Bahía, y con una morfología interesante, siendo fachada urbana de Donibane y configurando una península atractiva por su posición y vistas.

La transformación de esta zona va a tener un importante papel urbano, ya que contribuirá decisivamente a mejorar la relación entre el casco urbano y el mar, creando nuevos espacios abiertos de carácter público con el objetivo de disminuir la alta densidad de ocupación existente en el área.

La edificación que se plantea para la zona girará en torno a actividades vinculadas al mar. Uno de los usos propuestos es un área de actividad industrial naval (Navalaldeia) que agrupará en nuevas edificaciones a las empresas que permanecen en activo y que se encuentran dispersas por el Puerto, en instalaciones obsoletas y poco adecuadas, junto a otras complementarias de nueva creación incluyendo industrias auxiliares, que puedan servir de apoyo a la reparación de embarcaciones deportivas. La concentración de actividad y la mejor funcionalidad de unas instalaciones modernas facilitará la viabilidad futura de estas empresas, necesarias para la actividad del Puerto y que forman parte de la base industrial de la zona.

Otro uso singular, para completar esta destacable pieza urbana, es ubicar en ella el futuro Museo Naval de Euskadi. Es un proyecto que está siendo estudiado por el Gobierno Vasco y las Diputaciones Forales, aunque no está decidida su localización. Pasaia es, sin duda, un lugar muy adecuado, y el Área de Actividades del Mar de Donibane puede ser la ubicación idónea. Reflejará la actividad náutica comercial, pesquera, deportiva, la vinculación de Euskadi a la mar a lo largo de la historia, etc., desde una perspectiva que se pretende sea de *museo vivo* en el que pueda conocerse también la actividad real cotidiana en el Puerto.

Este centro dispondría de una exposición permanente que partiría de las colecciones del Museo Naval de Donostia, en gran parte sin exponer por falta de espacio. El proyecto contempla también la realización de réplicas de embarcaciones de otras épocas a tamaño real y dispondría de un astillero de construcción tradicional en madera para desarrollar a la vista del público trabajos de reparación, construcción o reconstrucción de embarcaciones, así como cursos de formación.

Las salas de exposiciones temporales, el centro de documentación: biblioteca, hemeroteca, videoteca, archivo documental; las salas de audiovisuales; multimedia, de reuniones y conferencias; espacios para actividades educativas y pedagógicas; un taller de modelismo naval; la tienda-librería; una cafetería; los almacenes y un gran aparcamiento, serían otros de los servicios que ofrecería el museo de Pasaia.

El estudio que hace Airu Z.K. define a la bahía pasaitarra

“como el emplazamiento ideal para el proyecto, por su pasado histórico, su vinculación a la construcción naval y al comercio marítimo y las pesquerías del Atlántico. Además de ser el mejor entorno portuario vivo de la costa vasca, ofreciendo enormes posibilidades”.

Rehabilitación Integral de los Cascos Históricos de los municipios del entorno de la Bahía de Pasaia

Los cascos históricos de los municipios del entorno de la Bahía de Pasaia son áreas importantes, tanto por su papel urbano como por su relación con la Bahía y su proximidad a áreas naturales valiosas como son los montes Ulia y Jaizkibel. La mayoría tienen una fuerte personalidad como espacios tradicionales vincula-

dos a la actividad pesquera y al mar. Actualmente, presentan problemas de degradación arquitectónica, y precisan de una operación de rehabilitación y puesta en valor, que permita recuperar todo su sabor tradicional, mejorar la funcionalidad urbana y las condiciones de vida de sus habitantes.

La transformación de los cascos históricos redundará de forma directa en una mayor calidad de vida para los ciudadanos que los habitan, y en un mayor atractivo urbano para los visitantes. La rehabilitación de los cascos históricos se considera necesaria para propiciar la necesaria recuperación económica del área.

Para acometer este proceso, se ha propuesto aplicar un instrumento innovador, el Programa Estratégico de Rehabilitación Integral, que es un mecanismo de intervención que permite integrar actuaciones exógenas que redundarán en beneficio del propio casco. Este Programa está definido en las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco (Capítulo 14 D.O.T).

Programa de Relocalización Industrial

Uno de los problemas urbanísticos más graves de la zona es, la inadecuada localización de muchas industrias que se encuentran ubicadas en los cascos urbanos, con todos los efectos negativos que esta situación conlleva. Esta situación, heredada de épocas pasadas, se caracteriza porque la calidad de vida de estas áreas se encuentra muy deteriorada, y porque la funcionalidad de las propias empresas está condicionada negativamente por esto mismo.

Se propone llevar a cabo un Programa de Relocalización Industrial para propiciar, en las zonas urbanas, la progresiva supresión de usos industriales incompatibles, trasladándolos a espacios mejor acondicionados para estas actividades. Con un doble objetivo, mejorar la calidad ambiental y de vida de los núcleos de la zona, y facilitar el desarrollo de la actividad empresarial.

El desarrollo del Programa se realizará mediante fórmulas de gestión que permitan la vinculación de los diferentes niveles de la administración pública junto a empresas privadas, entidades financieras, etc. Además el Programa debe ser elaborado con la colaboración de todos estos agentes, e incluirá préstamos en condiciones favorables, ayudas económicas, apoyos en la tramitación y gestión, facilidades en el acceso a las nuevas instalaciones, etc.

Las empresas beneficiadas por este Programa deberán justificar la continuidad y mejora de su actividad, y el mantenimiento de niveles aceptables de empleo. Su nuevo emplazamiento se situará en áreas adecuadas al efecto, como el Parque de Actividades Económicas de Oarsoaldea, que será un espacio óptimo para la ubicación de estas empresas.

Parque de Actividades Económicas de Oarsoaldea

Existe un importante espacio lineal ente Lezo y Gaintxurizketa, con topografía relativamente suave y buenas posibilidades de conexión a la Autopista A8, a

la carretera N1, al Ferrocarril y al Puerto. Este corredor puede ser el soporte de actividades económicas y equipamientos para las empresas con un alto nivel de calidad y competitivas a nivel internacional.

La zona tiene un gran valor estratégico, por las amplias posibilidades que aporta de descongestión de los tejidos urbanos centrales, al constituirse en un importante receptor de las industrias que se trasladen desde el centro.

Se propone desarrollar en esta zona un Parque de Actividades Económicas (PAE). Con esta fórmula se pretende superar el concepto tradicional de polígono industrial, y se plantea un espacio con más calidad ecológica, ambiental y urbana, menor densidad de ocupación, con un soporte infraestructural sólido, arquitectura cuidada, abundancia de espacios verdes, equipamientos complementarios para la actividad empresarial y para el servicio de los trabajadores, etc. En definitiva, se trata de promover un entorno para las actividades económicas que resulte competitivo a nivel internacional, según los más avanzados modelos europeos.

Este Parque de Actividades Económicas de Oarsoaldea será el lugar óptimo para acoger las industrias que sea necesario desplazar en el proceso de renovación urbana de la zona y que se podrá realizar mediante mecanismos de financiación, ayudas públicas, etc.

Además, la existencia de un Parque de Actividades Económicas bien estructurado y correctamente dotado de servicios será, sin duda, una oferta competitiva para atraer a otras empresas ya existentes, y para fomentar el surgimiento de iniciativas empresariales nuevas.

La puesta en marcha de esta operación tiene gran trascendencia, por cuanto es necesaria para poder iniciar otras actuaciones de las anteriormente expuestas.

Recuperación ambiental de la Bahía

En los últimos años se está realizando un importante esfuerzo inversor en obras de saneamiento en la Bahía de Pasaia. Entre estas obras destacan el saneamiento del río Oiartzun y Bahía de Pasaia que repercutirá en el futuro con la recogida de cerca del 90% de las aguas residuales que hasta hace bien poco vertían directamente sobre la Bahía.

La puesta en marcha en el último bienio de las estaciones de bombeo de Donibane, Oiartzun, Molinao, y el interceptor costero de la bahía de Pasaia, que a través de colectores transportan las aguas residuales hasta la estación de bombeo de Herrera, que las expulsa directamente al mar al este de la Cala Murgita, ha posibilitado que la calidad de las aguas en la Bahía de Pasaia hayan experimentado una notable mejoría en los últimos años.

A pesar de ello, la recuperación de la Bahía no es ni mucho menos total, y desde Obras Hidráulicas y Urbanismo de la Diputación se sigue trabajando para

recoger todas aquellas aguas residuales que en la actualidad todavía vierten directamente sobre la Bahía pasaitarra. Actualmente se encuentra en proceso de ejecución de obras el colector de Lintzirin, la estación de bombeo de Larzabal, el colector de la margen derecha del río Oiartzun y la unión de márgenes del río Oiartzun.

El conjunto de estas obras están aportando un efecto muy beneficioso para la calidad de las aguas del río Oiartzun y del Puerto de Pasaia, incidiendo también en el futuro, cuando se construya el emisario submarino, en la calidad sanitaria de las playas y calas de la zona.

La construcción de la Estación Depuradora de aguas Residuales de Loiola y el futuro emisario submarino invertirá la actual situación negativa que se produce con los vertidos en Cala Murgita, donde hoy en día se da una concentración de contaminación. La presencia del efluente ha ocasionado un importante aumento de la contaminación en la zona, ya influida por el vertido del colector de Mompás.

Una vez interrumpido el aporte del nuevo colector, la recuperación de la zona de cala Murgita será relativamente rápida, produciéndose un asentamiento de las comunidades a medio plazo.

Como vemos el Puerto de Pasaia y su entorno son objeto en los últimos años de un importante esfuerzo de recuperación ambiental. El saneamiento y la recuperación de la Bahía de Pasaia es uno de los objetivos más importantes sobre los que trabaja el Departamento de Obras Hidráulicas y Urbanismo de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Recogida de vertidos en la Bahía de Pasaia

Vertidos Urbanos (Población)				Industria contaminante (m ³ /año)			
Municipio	Total	Recogida	%	Municipio	Total	Recogida	%
Donostia	47.752	40.614	95	Donostia	81.052	39.867	49
Rentería	41.625	39.544	95	Rentería	2.215.976	2.184.312	98,6
Pasajes Antxo	4.809	4.569	95	Pasj.Antxo	24.733	0	0
Pasaia Donibane	2.858	0	0	Lezo	10.795	6.477	60
Pasajes S.P.	10.635	10.103	95	Oiartzun	189.093	170.184	90
Lezo	5.478	0	0				
Oiartzun	8.655	7.790	90				
Total	116.812	101.620	85		2.521.649	2.400.840	79

Previsiones del Departamento de Obras Hidráulicas y Urbanismo de la Diputación Foral de Gipuzkoa para cuando se finalicen las obras de saneamiento en el entorno de la Bahía de Pasaia. Estos objetivos están cubiertos a falta de los colectores de la zona alta del río Oiartzun.

El conocer estas propuestas de intervención de regeneración urbana planteadas por las diferentes instituciones y administraciones a corto y medio plazo, y el vislumbrar movimientos, al menos teóricos, en pro de una revitalización de la

zona dan la sensación de un futuro esperanzador para una zona tan degradada como la bahía pasaitarra. Pero yo particularmente soy un poco escéptica, ya que existe una clara falta de coordinación-articulación en los diferentes niveles de Planeamiento Urbanístico, además de no existir políticas municipales que articulen planeamientos a escala supramunicipal

Respecto a las propuestas de regeneración urbana planteadas por la Comisión Interinstitucional, que propone inversiones por valor de 6.000 millones en cuatro años, las D.O.T, Diputación y demás administraciones, reconozco el esfuerzo de todas estas instituciones por liderar la revitalización de la zona, pero hasta ahora no ha llegado ninguna ayuda y en los mismos ayuntamientos de la zona desconocen cualquier acción que se esté realizando a favor de la revitalización de la zona.

Esta impresión también la tienen los vecinos de los municipios del entorno de la bahía de Pasaia.

La Asociación de Vecinos de Antxo se muestra muy crítica con la realidad actual y duda sobre las promesas de inversiones que han escuchado en los últimos meses.

El Director del colegio público Virgen del Carmen de Trintxerpe, alerta sobre el error de crear ilusiones que luego no se concretan.

Pasaia es un territorio no vertebrado y este es el primer problema. Además tenemos una orografía muy complicada que genera el urbanismo que todos conocemos. Ahora todo el mundo está muy ilusionado con las noticias sobre las inversiones, pero también hubo optimismo cuando se habló del puerto deportivo y el proyecto está parado. Estas situaciones son las que crean escepticismo entre los ciudadanos y, al final, un sentimiento de fatalidad. La Comisión Interinstitucional está bien, aportará técnicos. No obstante, lo principal es que escuchen a la gente, se habla de que vendrán muchos millones, pero aquí no se ve un duro. Queremos menos promesas y más realidades.

La Plataforma Trintxerpe XXI, que se creó en Febrero del 98 con el fin de exigir a la administración soluciones, expresa la sensación que tienen de que Pasaia es un pueblo artificial, con cuatro distritos poco relacionados entre sí. Señalan que

estamos separados por veinte hectáreas de agua, no unidos por ella. Somos cuatro distritos con problemáticas variadas. Vivimos en un pueblo artificial y no sirve que la Diputación destine dinero atendiendo sólo a que somos 18.000 habitantes. Los recursos deben multiplicarse por cuatro y las Juntas Generales deben plantearse esta realidad.

La Comisión Interinstitucional provoca escepticismo “hay un bombardeo de noticias. Se habla de invertir 6.000 millones, pero si uno lee con detenimiento, no hay nada concreto”.

La plataforma también es muy crítica con el puerto “No aporta un duro y, sin embargo, condiciona el desarrollo. El Gobierno Vasco va a invertir en Orio, Zumaia, Hondarribia y Getaria. Aquí dependemos de Madrid y no se hace nada”.

5. CONCLUSIONES

Hay que decir que, sí se percibe un creciente convencimiento por parte de las instituciones responsables de este territorio, al menos en el marco teórico, de que el futuro de la Bahía de Pasaia hay que abordarlo a través de una estrategia integral y unitaria, y que es necesario alcanzar un importante consenso entre las distintas instituciones con competencias en el entorno de la Bahía.

La renovación urbana de la Bahía de Pasaia puede ser una operación piloto con un importante “efecto demostración” en toda Euskadi, al tratarse de un territorio comprendido en uno de los tres nodos del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales y ser un espacio que tiene una vocación supramunicipal clara.

La reactivación económica de Euskadi requiere además la recuperación de los principales polos de deterioro económico y urbano, para lo cual es necesario llevar a cabo una importante renovación territorial y urbana asociada a la reconversión del aparato productivo. En este contexto, la renovación de la Bahía de Pasaia puede ser un buen ejemplo.

Finalmente decir que, si todos los municipios que forman esta área urbana junto con las instituciones, trabajan en equipo coordinados como un todo que busca un desarrollo común, y siguen para ello los criterios de sostenibilidad aquí mencionados, podrán llegar en un futuro a conseguir un desarrollo equilibrado de la zona.

6. BIBLIOGRAFÍA

AA.VV.: *Iniciativa Urban. Programa Integral de Renovación Urbana de la Bahía de Pasaia*. 1993.

AA.VV.: *Futuro Urbanístico para la comarca de San Sebastián*. Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarros. San Sebastián.

ALLENDE, J.: *El Desarrollo Sostenible desde la Ordenación del Territorio*. (Artículo)

ARIZAGA, B.: *El nacimiento de las villas guipuzcoanas en los siglos XII y XIV*. Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra. San Sebastián. 1978.

CAJA LABORAL POPULAR: *Análisis Descriptivo Comarca Rentería-Pasajes*. 1981.

DEPT. URBANISMO VIV. Y MEDIOAMBIENTE: *Avance del P.T.P del Area Funcional de Donostialdea-Bajo Bidasoa*. Vitoria. 1995.

DEPT. ORDENACION DEL TERRITORIO VIV. Y MEDIOAMBIENTE: *Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autonoma del Pais Vasco. (D.O.T)*. Vitoria. 1997.

- Amundarain, A.: Estudio de renovación y regeneración urbana del entorno de la Bahía de Pasaia
- DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA: *Gipuzkoako Geomorfología eta Edafología*. Dpto. Urbanismo Arquitectura y Medio Ambiente. 1991.
- ESTEBAN, A.: *Las áreas metropolitanas en España: un análisis ecológico*. Centro de investigaciones Sociológicas. Madrid. 1981.
- FERRER REGALES, M. y PRECEDO, A.: "Desarrollo regional y sistemas urbanos en el Norte de España: el caso del País Vasco-Periferia". En: *II Reunión de Estudios Regionales*. Islas Canarias. 1975.
- FERRER REGALES, M. y PRECEDO, A.: *Las ciudades de Guipúzcoa y Vizcaya*. Leopoldo Zugaza. Durango. 1977.
- FONT, J.M.; JIMENEZ, M. y MARTIN, A.: *La comarca de San Sebastián. Crónica de una realidad urbana. Ciudad y Territorio*. 1980.
- *La ciudad capital de Guipúzcoa y su periferia*, en Futuro Urbanístico para la comarca de San Sebastián. Jornadas organizadas por la Diputación de Gipuzkoa en colaboración con el Colego Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro. San Sebastián. Mayo-Junio de 1979. 1980.
- GEORGE, P.: *Geografía Urbana*. Ariel. Barcelona. 1969.
- GOBIERNO VASCO: *Erasmus-Euskadi 97. Ideas para la renovación urbana de la Bahía de Pasaia*. Vitoria. 1997.
- GÓMEZ PIÑEIRO, J.: *Aproximación a la Gª Social y Urbana de la Comarca Donostiarra*. Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra. San Sebastián. 1984.
- RACIONERO, L.: *Sistemas de ciudades y ordenación del Territorio*. Madrid. Ed. Alianza. 1981.
- SAENZ DE BURUAGA, G.: *Ordenación del territorio. El caso del País Vasco y su área de influencia*. Guadian Publicaciones. Madrid. 1969.
- SEMINARIO EUROPEO "FLEXIMODO" - Movilidad y Regeneración Urbana. Bilbao. 1999.
- TENA GARCIA, S.: *La sociedad urbana en la guipuzcoa costera medieval: San Sebastian, Rentería y Fuenterrabia (1200-1500)*. Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra. San Sebastián. 1997.
- YARZA, C.: *Pasajes Antxo*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones. San Sebastián. 1974.