

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA****1.- EVOLUCION HISTORICA****1.1. FORMACION Y CONSOLIDACION DE LOS PRIMITIVOS ASENTAMIENTOS DE SAN PEDRO Y DONIBANE.**

Las referencias directas a los núcleos originarios de 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 el Sabio de Navarra en el año 1.165.

Con posterioridad, Pasai Donibane se anexiona a Hondarribia en el año 1.379, aunque conservando sus términos concejiles, sus derechos sobre el puerto, administración propia, su moneda y derecho a levantar bandera.

Desde 1.203 había estado sometido a su jurisdicción conocido entonces con el nombre de "Pasaje de la banda de Fuenterrabía o Pasaje de la banda de Francia".

Con anterioridad a estos datos sólo cabe pensar en la existencia de dos pequeños núcleos de pescadores que, al abrigo de las faldas de Ulía y Jaizkibel, desarrollan una modesta actividad y que son jurisdiccionalmente dependientes de Donostia y Hondarribia.

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.

Se tiene conocimiento de una considerable afluencia de población gascona entre los años 1.150 y 1.194 como consecuencia de la política de enlaces entre los Reyes de Navarra y las Princesas de Aquitania. Posteriormente en el año 1.200, 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 XV, las 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, se construyó en el emplazamiento de la actual del Santo Cristo de Bonanza, en el año 1.366. Posteriormente, en el año 1.533, se construye un muelle delante de la iglesia y el 1.645 otro en la plazuela de la Cruz.

A pesar de que el relanzamiento del comercio marítimo en el Cantábrico se apoya sobre todo en los puertos de Santander, Laredo, Castro, 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 (1.623) en puntos estratégicos para la defensa de la bahía dan idea de la importancia alcanzada por los núcleos urbanos de San Pedro y Donibane al calor de la actividad descrita.

En 1.589 primero y en 1.615 después, cuando Fuenterrabía intentó unirse a Navarra y, por último, en 1.674, se producen otros tantos intentos de independencia de Donibane que no fructificarán hasta 1.770. Hacia finales del siglo XV, la pesca del litoral se abre paso a su objetivo primordial, la ballena, ya desaparecida por entonces de nuestras costas, sumándose la captura del bacalao a partir del siglo XVI.

En 1.643, se abre al culto la nueva parroquia de Donibane que sustituye a la de Bonanza, abandonada 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 primera noticia de la existencia de la ermita de Santa Ana data del año 1.578.

Coincidiendo con la instalación en los actuales terrenos de la Pysbe, junto a la antigua ermita de San Roque (recuerdo del año de la peste, 1.597), de los astilleros de la Compañía Guipuzcoana de Caracas (1.727), cabe situar el impulso definitivo de la industria de la construcción naval a cuya sombra se produce la consolidación de los primitivos núcleos pesqueros.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA****EL TERRITORIO**

La bahía constituía el principal elemento físico aglutinador de los núcleos urbanos existentes, San Pedro, Donibane y Lezo directamente volcados hacia ella y conectado por el canal (desde el año 1.300 el río Oiartzun no es navegable) el núcleo de Rentería. La marisma ocupaba el actual territorio de Antxo hasta el caserío de Molinao y alcanzaba el trazado de la calzada San Sebastián-Rentería en Herrera. En marea baja. La bahía se comunicaba a través de una importante red de canales: de Lezo, de Rentería, de Bafanoaga (hasta Molinao) y de Herrera.

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-Rentería y resultaba más elemental en las áreas correspondientes a San Pedro y Donibane.

Los tres paquetes presentaban un alto grado de desconexión entre sí, apreciándose una comunicación más directa de San Pedro y Donibane con San Sebastián y 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 ESTRUCTURA URBANA

Salvo el núcleo urbano de Rentería, que destacaba por su perfecta formalización, los de San Pedro y Donibane presentaban una estructura elemental con lotización gótica y disposición longitudinal entre el mar y la montaña, con tendencia a ganar terrenos al mar dada la escasez de terrenos llanos donde procurarse expansión.

En el caso de Donibane esta estructura presentaba la particularidad de no estar apoyada en una calle continua (que no aparecerá hasta el último tercio del siglo XVIII con la perforación de algunas de sus edificaciones), sino que la conexión se realizaba en algunos puntos mediante escaleras que ascendían por la ladera salvando las edificaciones que obstaculizan el paso.

LA ESTRUCTURA RURAL

Presentaba una imagen más densificada en el área Herrera-Molinao-Rentería y en general respondía al modelo clásico de pequeña explotación salvo en algunos casos, como el de Bordaundi.

Dadas las características del territorio, se ocupaban terrenos de fuerte pendiente (superiores al 15%). Se tiene constancia de una importante riqueza forestal, sobre todo en la falda de Jaizkibel.

1.2. EL PERIODO 1.760-1.888

"a pesar de la interesada y tenaz oposición de las ciudades de Fuenterrabía y

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

San Sebastián y del Prior y Cónsules de esta última, usando de su poderío real absoluto, eximió, libro y saco al lugar de Pasages de San Juan, llamado entonces lugar del Pasage de la banda de Fuenterrabía, de la jurisdicción de las mencionadas ciudades, haciéndola Villa de por sí y sobre sí, con jurisdicción civil y criminal alta y baja, mero y mixto imperio, en primera instancia..."

Real Cédula de Villazgo expedida el 10 de Abril de 1.770 por el Rey Carlos III. (Acta municipal del año 1.914).

En 1.774, San Pedro finaliza la construcción de su iglesia y 31 años más tarde, en 1.805, se separa de la jurisdicción de San Sebastián; salvo el período de ocupación por los ejércitos de Napoleón (1.808-1.813), durante el cual es de nuevo sometido a su antigua dependencia, se mantendrá autónomo hasta su unificación con Donibane en el año 1.891.

La estancia de las tropas francesas de ocupación primero y de las inglesas y portuguesas que lo liberaron después, sumen al lugar en un estado de ruina urbana. Así en 1.824 un cronista señala que el estado del caserío en Donibane es el siguiente:

- 179 casas deshabitadas.
- 31 casas maltrechas.
- 50 casas derribadas.

De la magnitud del desastre nos puede dar una idea el hecho de que 59 años antes, cuando en 1.765 Donibane solicita constituirse como Villa, decía poseer:

- 147 casas, 347 habitaciones, 222 matrimonios, 13 viudos, 138 viudas, 387 de bula, 168 párvulos y 99 criados y criadas.

Habrà que suponer, no obstante, algún desajuste (importante) entre estas dos referencias.

A las obras de dragado del puerto, que se llevan a cabo a lo largo del siglo XVIII, se le añade un desarrollo progresivo de la infraestructura viaria que posibilitará el posterior afianzamiento de la primera revolución industrial. Entre 1.821 y 1.828 se construye un camino que enlazará Pasajes de San Pedro y Herrera con San Sebastián. Entre 1.827 y 1.828 se construye la carretera de Rentería al Camino Real, enlazando con éste en Ventas de Astigarraga.

En pleno apogeo del Romanticismo Liberal, la máquina de vapor introducida en España en el año 1.833, 64 años después de su invención, señala el comienzo de una frenética actividad que tiene en torno al puerto de Pasaia uno de sus puntos neurálgicos. En 1.858, los hermanos Baignol procedentes de Limoges establecen la fábrica de cerámicas de Donibane, tres años después de que la Real Compañía Asturiana de Minas se instalase en la desembocadura del río Oiartzun.

En el año 1.864, se inaugura el ferrocarril Madrid-Irún y la línea Madrid-Paris y entre 1.866 y 1.867 se termina la carretera de Lezo a Rentería que se completará entre los años 1.879-81 con el tramo Lezo-Donibane.

El 3 de Agosto de 1.866, se dictó una Ley por la que quedaban en propiedad de la provincia los terrenos que se ganasen al mar con las obras de mejora del puerto de Pasaia. En base a esta Ley y dotado ya del apoyo de la vía férrea, se construyen en 1.871 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 Gerente del Puerto de Pasajes.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Mientras tanto, ineficaz ya para las estrategias de defensa del puerto, se inutiliza, en 1.867, el castillo de Santa Isabel y, doce años más tarde, en plena tercera guerra carlista, se construye el fuerte de Sánchez Barcaiztegui, llamado también de Lord Yon por la marina inglesa.

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 1.883 la nueva expansión de Pasajes en los terrenos de la vega de la ría de Molinao, propiedad del Duque de Mandas.

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.

En el año 1.884, la Diputación crea la Sociedad General del puerto de Pasajes y siete años más tarde, el 24 de Mayo de 1.891, se refunden administrativamente Pasai Donibane y San Pedro que hasta ese momento mantenían sus respectivos alcaldes y regidores.

EL TERRITORIO

Las importantes expectativas que se venían gestando en los siglos anteriores sobre el puerto de Pasajes comenzaron a consolidarse con el primer impulso de la industrialización y con el abandono definitivo de la opción de San Sebastián como ciudad portuaria.

La transformación operada fue considerable:

- Se ganaron 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 redujeron la superficie de marisma que se concentraba 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 carena.
- Los trazados paralelos del ferrocarril (1.864) y de la carretera general (1.887-1.890) delimitarán definitivamente 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 Rentería. Se aprecia igualmente el nuevo camino que conectaba San Pedro y Herrera con San Sebastián (1.828).
- La malla de caminos rurales se mantenía sensiblemente igual, destacando la pérdida de importancia de la antigua calzada real a favor de la nueva carretera.

LA ESTRUCTURA URBANA

Los núcleos de San Pedro y Donibane, experimentaron un ligero crecimiento que se llevó a cabo sobre todo mediante operaciones de sustitución sobre la primitiva parcelación, por lo que su estructura originaria permanece prácticamente intacta.

Destaca en Donibane el fuerte impacto que produce la cordelería, junto al caserío Bordalaborda.

Entre la nueva carretera y la bahía se encontraban 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 localizaba un pequeño grupo de edificaciones junto al caserío Eskalantegi y dos construcciones más junto a la carretera que después serían incluidas en las alineaciones del Plan de Osinalde.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Al fondo de la vega se asentó la primitiva fundición de la actual Luzuriaga y en el Puerto se asentó la Real Compañía Asturiana de Minas. Fuera ya del término municipal, destaca la reestructuración del casco urbano de Rentería.

La transformación principal se operó en el sentido de la preparación del territorio a la medida de las nuevas necesidades que el primer proceso industrializador iba a requerir de él, sin que ello produjera en el momento, modificaciones de importancia en los núcleos urbanos preexistentes.

LA ESTRUCTURA RURAL

Permanece inalterada. Aparecen sin embargo los caseríos de Larrabide y Azcube en San Pedro y los de Oleta y Achiberri en Herrera, mientras desaparecen los de Antxo, absorbidos por el nuevo muelle y Costaburu en Donibane.

1.3. EL PERIODO 1.888 - 1.923

La designación de San Sebastián como capital provincial en 1.854 provoca un cambio de importancia en la organización administrativa, que repercutirá de forma especial en la comarca y en el municipio de Pasaia. El cambio del antiguo modelo descentralizado e igualitario, que había venido rigiendo el crecimiento guipuzcoano, por el nuevo basado en la centralización y supeditación a los intereses donostiarra repercutió en Pasaia acelerando su proceso industrializador en torno a la actividad del puerto, una vez abandonada la idea de convertir a San Sebastián en ciudad portuaria.

A su vez, el complejo industrial que la explotación del puerto generaba obligó a planificar su correspondiente ciudad residencial paralela en Pasajes Antxo. De la magnitud de ese crecimiento acelerado nos da idea el hecho de que en 1.898 Pasaia contara con unos 2.500 habitantes y en sólo 20 años alcanzó los 4.000. Un incremento

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

de 1.500 habitantes que se alojaron casi exclusivamente en el nuevo ensanche de Antxo.

El aspecto más sobresaliente de este período es pues el fuerte crecimiento demográfico y económico que se produce sobre el soporte estructural y normativo que se ha ido conformando en el período anterior.

Producto de la necesidad de conexión del centro (San Sebastián) con las zonas punteras del crecimiento comarcal es la inauguración del tranvía San Sebastián-Rentería, de tracción animal primero (1.890) y eléctrico después (1.897). Respondiendo al mismo objetivo se inaugura en el año 1.912 el ferrocarril de San Sebastián a la frontera, "topo".

Ese mismo año se termina la construcción del frontón de Antxo y al año siguiente se inaugura la Iglesia. Las escuelas de Viteri en Donibane se inician en el año 1.903 y un año más tarde se compran terrenos al Duque de Mandas (1.024 m² a 10,--ptas./m²) para edificar las de Antxo.

El 19 de Octubre de 1.915, la Corporación acababa la discusión de las Ordenanzas municipales que regulaban las edificaciones del ensanche y una vez aprobadas fueron remitidas para su sanción definitiva al gobernador civil, que las aprobó definitivamente el año siguiente.

En ese mismo año, 1.916, se firma el contrato de arrendamiento de los terrenos de la antigua fábrica de porcelanas para la instalación de una fábrica de aceros especiales y aleaciones metálicas. (Se fija el precio de 200,--ptas. anuales durante 20 años).

Es pues este un período caracterizado por un primer incremento fuerte en el terreno demográfico y por el esfuerzo municipal en la consolidación de su ámbito territorial y en la elaboración de los instrumentos de control del crecimiento urbano que ya ha empezado a producirse de forma significativa.

EL TERRITORIO

Las trasformaciones habidas durante este período no modifican apenas la estructura que quedaba ya fijada en el año 1.888. El puerto quedó dragado por completo, desapareciendo prácticamente toda la marisma. Se construyó un espigón entre los muelles de Antxo y Trasatlántico ganando de nuevo una importante superficie al mar.

Se desecó la marisma de Rentería, lo que permitió enlazar la carretera Donibane-Lezo directamente a la general San Sebastián-Irún.

La modificación más importante la constituye sin embargo la aparición del "topo" que secciona el ensanche de Antxo obligando a un reajuste en el trazado inicial de sus manzanas.

LA ESTRUCTURA URBANA

La ocupación casi por completo del dique de carena y su zona limítrofe (Velasco), la aparición de las primeras edificaciones para viviendas de pescadores al inicio de la calle Pescadería y la importante ocupación industrial de la ensenada de la Herrera constituyen los elementos más significativos de los cambios operados en el área San Pedro Trintxerpe.

Con todo, la estructura urbana dominante seguía respondiendo todavía al modelo pesquero y preindustrial ya descrito.

Como ya se ha dicho, el esfuerzo urbanizador se localiza fundamentalmente en Antxo. El fuerte impacto del trazado elevado del topo dividió la trama de ensanche en dos partes.

La más cercana a la carretera general se encontraba ya formalizada en sus dos terceras partes con manzanas destinadas a viviendas en las plantas y actividades comerciales o pequeñas-industrias en bajos y sótanos. El otro

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

sector congregaba la totalidad del equipamiento ciudadano. Se encontraban ya construidos la Tenencia de Alcaldía, la iglesia, el frontón, la oficina de correos, etc... mientras que la calle Eskalantegi, límite del término municipal con Alza, estaba prácticamente definida por ambas bandas.

La ocupación industrial del fondo próximo a Molinao apenas había sufrido una ligera ampliación mientras que ya se iniciaban las primeras implantaciones al otro lado de la regata que se encontraba todavía sin canalizar.

El primer choque industrializador sentó las bases de la actual estructura urbana de Pasaia, sobre todo en el caso de Antxo cuya planificación previa resulta relativamente eficaz para controlar el proceso posterior.

El impacto en San Pedro y Donibane es mucho más ligero y será en los períodos posteriores cuando consoliden su "moderna" estructura, no demasiado alejada de la tradicional en el caso de Donibane y sensiblemente más compleja por la aparición y desarrollo del fenómeno de Trintxerpe en el caso de San Pedro.

En cualquier caso, se encontraban ya perfectamente definidos los elementos territoriales (puerto) e infraestructurales (carreteras general, ferrocarril y topo) que condicionaron el crecimiento urbano de forma decisiva.

1.4. EL PERIODO 1.923-1.953

Mientras San Sebastián como "centro" realiza un importante esfuerzo de equipamiento acorde con su carácter de capital y de ciudad de veraneo, e inicia su expansión en nuevos barrios agotada ya la construcción del ensanche Cortazar, los núcleos urbanos del resto de la comarca, quedan relegados a un ritmo diferente. Su crecimiento urbano se produce a la medida que lo exige su creciente industrialización; lo cual, al no estar precedido de un esfuerzo planificador previo, (Antxo es una excepción) provoca la saturación de los viejos cascos, introduce los primeros elementos que después sentarán las bases de la moderna conflictividad urbana y acentúa el grado de dependencia sobre San Sebastián.

En Pasaia, paralelamente al progresivo emplazamiento de nuevas industrias: el 30 de Noviembre de 1.927, el Ayuntamiento aprueba el arrendamiento de terrenos municipales por 30 años a la empresa Pysbe y poco después se instala también la industrial Ibérica del bacalao; renace con fuerza la actividad pesquera, que constituirá hasta su declive en los años 70 la ocupación característica de los pobladores de San Pedro-Trintxerpe y Donibane.

La incorporación de la máquina de vapor a las embarcaciones se había realizado en el año 1.879. El hecho,

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

como en el resto de los sectores donde se introdujo, significó un relanzamiento de las expectativas comerciales para la pesca y consecuentemente las primeras inversiones fuertes de capital en el medio.

En Octubre del año 1.931, el armador Francisco Andonegui adquiere los terrenos de la finca Araneder cuya ocupación emprenderá en los años posteriores. En Enero de 1.935, Andonegui obtiene licencia para la construcción de un edificio en la antigua ubicación del caserío Araneder. Cuatro meses más tarde obtiene licencia para la construcción de cinco casas destinadas a los trabajadores de su factoría en la calle Pescadería.

Por otra parte, continua el proceso de ocupación y equipamiento del distrito de Antxo: en 1.923 se construye el campo de fútbol (Molinao) y en el año 1.928, la alameda y el mercado de abastos. En el año 1.926, el puerto revierte, por Real Decreto, al Estado, desapareciendo la "Sociedad General" y creándose la Junta de Obras del Puerto.

El Ayuntamiento de San Sebastián empeñado en la obtención de nuevos suelos de extrarradio que le permitan una planificación más desahogada de su crecimiento urbano consigue en 1.940, anexionarse Alza y Astigarraga y vuelve, en el año 1.945, a intentar ante el Ministerio de la Gobernación, la anexión del conjunto de Pasaia.

Tras una resolución contraria a la pretensión donostiarra por parte del Consejo de Estado (al parecer por cinco votos contra cuatro), se rechaza el intento en el Decreto del Ministerio de la Gobernación de 2 de Julio de 1.948.

En el año 1.953, y como consecuencia de toda la filosofía del planeamiento que venía materializándose desde los primeros años cuarenta (1), se aprueba el Plan General de Pasaia, redactado por Felix Llanos, Arquitecto.

EL TERRITORIO

La única transformación - importante - tuvo lugar en el distrito de Donibane donde, por efectos de la importante superficie ganada al mar en terrenos de la Pisbe, queda definitivamente configurado el perfil actual de la bahía. También desaparecerían las marismas de la dársena de la Herrera y la bocana, y se construyó el nuevo espigón de Punta de Cruces, ensanchando a la vez la entrada. También aparece ya construida la carretera a Hondarribia a través de Jaizkibel.

LA ESTRUCTURA URBANA

Iniciado a finales de los años veinte el proceso de formación urbana de Trintxerpe, en el año 1.953 se encontraba 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 el otro.

Se había iniciado ya la calle Azkuene y el tramo de Euskadi Etorbidea comprendido entre ésta y Pescadería se encontraba ya completamente formalizado.

El Poblado se encontraba 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", constituía una isla que conectaba con el resto mediante un vial serpenteante que "pinchaba" en Euskadi Etorbidea.

En la zona de Velasco Salinas se completó la hilera de pabellones industriales ligados a la actividad portuaria y se realizó una reestructuración general de los tinglados del dique de carena.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

En Donibane, la estructura urbana se mantenía sin alteración salvo la ya mencionada expansión industrial que la empresa Pysbe realizó sobre terrenos ganados a la bahía.

Desecada la marisma de la Herrera, el puerto lazó hacia allí sus tentáculos incrementando con rapidez su ocupación.

En los muelles de Antxo, se procedió al derribo de los viejos barracones y se construyeron los almacenes y servicios portuarios actuales.

La trama urbana de Antxo presentaba la novedad de la canalización de la regata Molinao. El crecimiento iba respetando la retícula proyectada por Osinalde e iba densificando sobre todo con instalaciones industriales repartidas por todo el tramo Sur a partir, prácticamente, de la alameda. Igualmente la margen derecha de la regata de Molinao se encontraba prácticamente ocupada por la industria que ya comenzó a implantarse en el período anterior.

1.5. LOS ULTIMOS PERIODOS: 1.953-1.973 - 1.973-ACTUALIDAD

La actividad legisladora que en el terreno de la vivienda y el urbanismo realiza el régimen franquista desde antes incluso de terminar la guerra (el servicio nacional de Regiones Devastadas se creó en el año 1.938), tiene como objetivos principales, por un lado, la recomposición urgente de unas estructuras mínimas que posibilitasen una cierta pero rápida normalización de la actividad económica colapsada durante tres años y, por otro, la utilización de la calificación del suelo como instrumento de esa reactivación.

La administración del estado a los diferentes niveles sustituye a los Ayuntamientos como protagonista del nuevo proceso y fomentará la redacción de planes de ordenación que legitimarán la aparición de plusvalías sobre los suelos cercanos a los núcleos urbanos favoreciendo así la formación de un potente mercado inmobiliario.

Junto con buena parte de los municipios de la comarca, se redacta el Plan General de Ordenación de Pasajes que será aprobado en el año 1.954. A partir de este momento, el encuadre histórico que estamos intentando componer, al objeto de aportar algún dato para la comprensión de la evolución y de las transformaciones urbanas del municipio, queda estrechamente ligado a la historia del desarrollo de este planeamiento.

La bahía mostraba ya en su estado actual y en las nuevas y considerables superficies ganadas al mar, sobre todo en los muelles de Antxo, se construían las nuevas instalaciones portuarias. En San Pedro se completa el muelle hasta los actuales viveros.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

La estructura urbana mantiene la coherencia en un Antxo ya casi colmatado; ha sufrido una considerable transformación en Donibane con las 182 viviendas del I.N.V., y se encuentra prácticamente irreconocible en el distrito de Trintxerpe donde sólo 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 (hoy Gudarien Plaza). En San Pedro sólo quedan por construir tres de los bloques del plan Velasco-Salinas. La zona histórica, para bien y para mal se mantiene prácticamente 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.

En los últimos años, las crisis de los sectores económicos, que han sido decisivos en la industrialización de Pasaia, está originando el abandono de importantes áreas urbanas.

La crisis del sector industrial dedicada a la construcción y reparación naval está modificando el paisaje urbano del canal de Herrera y la Zona de Astilleros de Donibane. La crisis del sector pesquero ha obligado al abandono y cierre de las antiguas factorías de la Pysbe y Meipi y ha sumido en la más absoluta degradación las instalaciones de la calle Pescadería.

La actual reconversión obligatoria en los sectores siderometalúrgicos obligará a la búsqueda de nuevas localizaciones para la zona industrial de Antxo.

La revolución en los transportes está dejando obsoletas algunas estructuras portuarias y algunas de las actividades tradicionales desarrolladas en el entorno portuario como son los almacenes de carbón.

En los últimos años por lo tanto estamos asistiendo a la caída del modelo económico que ha condicionado el desarrollo urbano de Pasaia. En los próximos años podremos asistir a importantes modificaciones en la estructura urbana y socioeconómica del municipio que deberán, sin duda, mejorar el modelo urbano heredado.

2.- SINOPSIS TERRITORIAL

El municipio de Pasaia se encuentra integrado en el Area Funcional Donostia-San Sebastián. Dentro de ella se localiza en el continuo urbano entre Donostia y Rentería, considerado desde las Directrices de Ordenación Territorial como Area Urbana Integral.

Los 18.302 habitantes que residían en Pasaia según el censo de 1.991 suponían, en esa misma fecha, el 7,5% de la población total del Area Urbana que ascendía a 245.215 habitantes. Suponía así mismo una densidad media municipal de 1.619,4 habitantes por Km.², bastante más alta que la media del Area funcional (aprox. 1000 H./Km²) pero cercana a la del Area Urbana Integrada.

La superficie del término municipal es de 1.227,1 Ha. incluida la Bahía desde la bocana (85,5 Ha.) . Sus límites son por el Oeste y Sur con Donostia, por el Este con Hondarribia y Lezo y por el Suroeste con Rentería.

Desde el punto de vista físico participa plenamente de las características de la cuenca vertiente del Río Oiartzun, en la cual se encuadra. La alineación montañosa formada por Jaizkibel y Ulía como pantalla física que cierra el valle interior, y la bahía como fondo natural de la cuenca, se configuran como los condicionantes físicos más importantes del municipio. Desde las cotas más altas en los montes Jaizkibel y Ulía (543 m. Jaizkibel), sobre materiales terciarios, hasta las más bajas en la zona portuaria y en el distrito de Antxo - este último sobre depósitos cuaternarios - se desarrolla un paisaje dominado por las altas pendientes de las laderas y articulado por vaguadas transversales modeladas por la escorrentía superficial.

Desde el punto de vista de la hidrografía debemos resaltar la existencia de dos cuencas vertientes diferenciadas. Por un lado la cuenca marina de las laderas norte de Jaizkibel y Ulía que vierten directamente al mar y, por otro, la

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

cuenca vertiente del río Oiartzun, de la que participa el resto de término municipal. Ninguna de las corrientes de aguas superficiales tiene un caudal reseñable habiéndose convertido, en los últimos años, en auténticas cloacas por el vertido directo de las aguas residuales urbanas e industriales.

Climatológicamente, el área soporta en clima Oceánico de temperaturas medias y sin estación seca, aunque con una gran oscilación pluviométrica interanual.

Los valores pluviométricos son muy elevados, oscilando entre los 1.700 mm. de media anual en el extremo occidental de la cuenca (Herrera, Alto de Miracruz) y los 2.000-2.300 en la zona Oiartzun-Molinao y en el fondo montañoso del área.

En la distribución mensual de las lluvias se detectan dos máximos pluviométricos, el invernal (noviembre a febrero) más importante y el primaveral (marzo a mayo) como secundario. No existe estación seca, aunque si aparecen un mínimo estival acusado (junio, julio y agosto).

La temperatura media anual es de 12,8° C oscilando entre los 6,7°C. de Enero y los 18,5°C. de agosto, lo que arroja una oscilación térmica anual moderada. Las máximas de las medias alcanzan los 23°C en agosto y las mínimas de las medias descienden los 5° C. en enero. Las temperaturas máximas absolutas, ligadas a las masas de aire continental africano, pueden alcanzar en verano los 37,7° C; las mínimas absolutas invernales cercanas a los 0°C se producen por la invasión de masas de aire del norte de origen continental.

El riesgo de heladas detectado se extiende a lo largo de 157 días, entre el 12 de noviembre y el 19 de abril.

La cuenca del Oiartzun, y especialmente la zona de la bahía, está muy protegida y aislada de las influencias marinas por la pantalla que supone la alineación Jaizkibel-Ulia, por ello los períodos de calma suponen el 36,8% de las observaciones eólicas realizadas, apareciendo frecuentemente en Julio, Agosto y Septiembre. La mayor frecuencia media anual corresponde a los vientos del SW (16,6%), seguidos de los del NW (12,2%) y de los del N (11,4%). El resto de las direcciones apenas tiene importancia ya que en ningún caso superan el 6,1% de las observaciones.

Las características topográficas y climáticas (excepto pluviometría) se configuran como factores negativos de la capacidad de dispersión atmosférica en la cuenca. El fuerte 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 dispersante de la atmósfera, pudiendo agravarse los procesos de contaminación bien en coincidencia con tiempos anticiclónicos bien por la excesiva humedad que conlleva la alteración de los contaminantes.

Desde el punto de vista del poblamiento, Pasaia presenta un paisaje muy concentrado organizado en tres distritos que se desarrollan en las partes bajas de las faldas de Ulia (Trintxerpe-San Pedro), Jaizkibel (Donibane) y en la zona desecada de la ría del Molinao (Antxo). Salvo este último, que presenta una topografía plana, el resto de los distritos se han desarrollado colonizando las laderas desde el mismo borde de la bahía hasta la cota de los 75 m. en Trintxerpe y la de los 35-40 mts. en Donibane.

El parque de viviendas asciende a 6.500, (censo de 1.991) de las cuales el 87% corresponde a los destinados a primera residencia, siendo prácticamente despreciable las que se han declarado en el último censo como vivienda secundaria (2%). El grado de ocupación teórico es relativamente bajo, situándose en 2,8 personas por vivienda; ahora bien, estimando únicamente las viviendas principales, este grado de ocupación sube hasta situarse en 3,2 personas por vivienda. Para finalizar este bosquejo territorial, resaltar que frente a esta moderada ocupación contrasta un elevadísimo hacinamiento edificatorio alcanzando densidades altísimas en Antxo Norte con 251,1 viviendas por hectárea o en las avenidas de Euskadi y Ulía donde la densidad asciende a 170 viviendas por hectárea. (Cuadro II-1)

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

**RESUMEN DE LAS CARACTERISTICAS SOCIOURBANISTICAS Y TERRITORIALES POR
AMBITOS DE INTERVENCION URBANISTICA**

ESTADO ACTUAL

CUADRO II-2

AMBITO	Superficie	Población	Hogares	VIVIENDAS				Composi- ción media familiar	Densidad de Población	Densidad de Viviendas
				Principales	Segundarias	Desocupadas	TOTAL			
1.01 Donibane	¹ 63.600	942	322	315	17	55	387	2,9	148,1	60,8
1.02 Bordalaborda	² 24.167	132	43	43	2	3	48	3	54,82	19,86
1.03 Bordaundi	45.690	1.703	467	460	9	35	504	3,6	372,7	110,3
1.04 Liceo	39.116									
1.05 Jaizkibel	8.745.000	22	5	5			5			
1.06 Larrabide	27.624	25	7	7		1	8			
Zona Rural	261.000	35	6	6		2	8			
SUBTOTAL	9.206.197	2.859	850	836	28	96	960	3,4		
2.01 San Pedro	³ 53.400	896	291	291	6	42	339	3,1	167,8	63,5
2.02 Zamatete	40.490	872	256	256	3	14	273	3,5	215,3	67,4

1 21.800 m² amarres tradicionales

2 8.350 m² amarres tradicionales.

3 4.224 m² amarres tradicionales.

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

2.03 Salinas	42.470	1.292	437	432	8	51	491	2,9	304	115,6
2.04 Pablo Enea	43.220	1.430	395	387	14	32	433	3,6	330,8	100,2
2.05 Pescadería	32.536	631	190	189	3	9	201	3,3	193,9	61,7
2.06 Araneder	62.879	1.168	317	316	8	23	347	3,7	185,6	55,1
2.07 Trintxer	38.125	1.747	589	579	19	75	673	2,9	472,3	177,5
2.08 Azkuene	47.412	2.452	714	711	13	87	811	3,4	517,4	169,4
2.09 Azkuene Goia	10.400	122	37	37	4	8	49	3,3	117,3	47,1
2.10 Ondartxo 01	97.040									
2.11 Ondartxo 02	68.800									
2.12 Trintxerpe Alto	69.850	22	9	9	0	15	24			
2.13 Ullia	740.600	5	2	2			2			
Zona Rural	138.000			2			2			
SUBTOTAL	1.484.682	10.637	3.237	3.211	78	356	3.645	3,3		

3.01 Antxo Norte	71.440	4.604	1.550	1.529	25	240	1.794	3	655,9	251,1
3.02 Antxo Sur	46.284					1	1			
3.03 Ria Molinao	24.736	187	63	63	3	20	86	3	75,6	34,7
SUBTOTAL	142.460	4.791	1.613	1.592	28	261	1.881	3	342,1	132

4.01 Askorreta	7.320									
4.02 M.S Pedro-Her.	39.720									
4.03 Herrera 01	36.800									
4.04 Herrera 02	59.760	54	15	14			14	3,6		
4.05 M.Herrera-Antx	247.250									
4.06 Termica	10.387									
4.07 Astillero	28.200									
4.08 Bordalaborda 02	52.075									
SUBTOTAL	481.592	54	15	14			14	3,6		

S.G.COMUNICAC.	100.039									
----------------	---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

TOTAL	11.415.510	18.302	5.715	5.653	134	713	6.500	3,2	16	5,7
--------------	-------------------	---------------	--------------	--------------	------------	------------	--------------	------------	-----------	------------

* La superficie de la lámina de agua de la bahía es de 855.722 m². A esta superficie habría que sumar las "zonas de amarres tradicionales" incluidos en los Ambitos de San Pedro, Donibane y Bordalaborda 1, y la superficie del nuevo muelle Donibane proyectado e incluido en el Ambito de Bordalaborda 2.

Fuente: CARTOGRAFIA MUNICIPAL, CENSOS DE 1.991

Elaboración propia.

3.- ANALISIS DEMOGRAFICO

3.1 POBLACION DISTRIBUCION Y DENSIDAD

La población del municipio de Pasaia ascencia, según el censo de 1.991, a 18.302 habitantes. Esta cifra suponía el 2,7% del total de la población del Territorio Histórico de Gipuzkoa, el 5,9 de la población de Donostialdea y el 25% de Oarsoaldea (Rentería, Oiartzun, Lezo, Pasaia).

El 58% de la población aparecía censada en San Pedro-Trintxerpe, mientras que en Antxo y Donibane se censaban el 26,5% y el 15,5% respectivamente. (Cuadro II-2)

La densidad media de población del municipio es de 1.619,4 habitantes/Km² (16,19 hb/Ha.); (Cuadro II-2) pero esta densidad es ficticia ya que el grado de concentración de la población es muy elevado. Las áreas urbanas suponen, únicamente, el 5,3% del total de la superficie municipal. Así, tomando únicamente el suelo urbano la densidad poblacional se dispara hasta 30.020,5 hb/Km² (300,2 hb./Ha.). Estos índices, mucho más reales, constatan claramente uno de los problemas más graves del municipio: Las altas densidades sin contrapartida de espacios libres.

Si desagregamos aún más el ámbito de análisis (Cuadro II-2) y eliminamos las áreas urbanas con uso no residencial, podemos llegar a cifras tan insospechadas como las del Ambito residencial de Antxo Norte en el que las densidades duplican ampliamente la última densidad media reseñada, alcanzando los 655,9 h/Ha. y oculta ratios tan desalentadores como la de 0,8 m² de espacio libre mínimamente cualificado por habitante.

En San Pedro-Trintxerpe y Donibane la densidad en suelo urbano se ajusta mejor a la media, 289,2 y 268,8 h/Ha. También la escasez de espacios libres cualificados encuentra un contrapeso en el uso lúdico de algunas zonas del ambito portuario y en los paseos de puntas.

Estos últimos índices, aunque extraídos de las mismas variables que en Antxo, deberán ser tomados con cautela ya que la forma de ocupación del suelo y la topografía introducen factores negativos no ponderados. Las altas pendientes, en las que se desarrolla el tejido urbano, han obligado a dejar espacios libres intersticiales que rebajan sensiblemente la densidad y por el contrario difícilmente los podemos incluir como espacios libres cualificados. En cualquier caso, áreas urbanas como las de Azkuene-Ulía, la de Euskadi Etorbidea y Bordaundi con 517, 472 y 372,7 h./Ha. respectivamente, representan los extremos más densos del municipio.

3.2. EVOLUCION DE LA POBLACION

Para analizar la evolución demográfica del municipio se ha recurrido a una primera comparación con la evolución de los municipios circundantes, (gráfico 1). Afectando al conjunto de seis municipios (Rentería, Pasaia, Lezo, Donostia, Fuenterrabia y Oiartzun) y probablemente al conjunto de Donostialdea, hemos detectado tres fases claramente diferenciadas entre 1.900 y 1.991.

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

Hasta 1.950, con un crecimiento constante y regular, se produce un primer despeque de los seis municipios. Teniendo como base 100 las cifras de partida de cada uno de ellos (población en 1.900), solamente Hondarribia y Oiartzun se mantienen por debajo del 200% (11.773 habitantes) (169,4 y 135% respectivamente). Pasaia es el municipio que más crece, alcanzando el índice 412,2% (cuadro II-3.1), lo que significa que en esos 50 años cuadruplicó la población de 1.900, (2.856 habitantes). Este crecimiento tuvo su reflejo urbano en los primeros asentamientos en Euskadi Etorbidea y calle Pescadería en Trintxerpe y fundamentalmente en el desarrollo urbano en el distrito de Antxo.

Entre 1.950 y 1.975 se produce una definitiva diferenciación entre los municipios del entorno. Hondarribia y Oiartzun mantienen un ritmo de crecimiento lento y constante, no superando este último el índice 200% (253 y 192,6% respectivamente)(cuadro II-3.1).

Donostia y Lezo, este último con un crecimiento más rápido, mantienen un ritmo moderado, consiguiendo cuadruplicar la población en la frontera de 1.975 (411,7 y 419,7% respectivamente) y por último Rentería y Pasaia que conocen en este período un crecimiento explosivo y con unas consecuencias urbanísticas lamentables.

DINAMICA DEMOGRAFICA 1.900-1.991

CUADRO II.3.1

		HONDARRIBIA	LEZO	OIARTZUN	RENERIA	DONOSTIA	PASAIA
1.900	POBLACION	4.345	1.193	3.960	4.081	41.200	2.856
	INDICE	100	100	100	100	100	100
1.910	POBLACION	5.175	1.263	4.268	5.527	53.090	3.571
	INDICE	119,1	105,8	107,7	135,4	128,8	125
1.920	POBLACION	5.570	1.423	4.200	6.956	67.291	4.772
	INDICE	128,1	119,2	106	170,4	163,3	167
1.930	POBLACION	6.181	2.062	4.378	8.973	85.664	7.519
	INDICE	142,2	172,8	110,5	219,8	207,9	263,2
1.940	POBLACION	6.994	2.143	5.579	10.106	105.775	10.024
	INDICE	161	179,6	140,8	247,6	256,7	350,9
1.950	POBLACION	7.363	2.447	5.773	12.704	111.776	11.773
	INDICE	169,4	205,1	145,7	311,3	271,3	412,2
1.960	POBLACION	8.501	3.290	5.346	18.642	135.149	15.036
	INDICE	195,6	275,7	135	456,8	328	526,4
1.970	POBLACION	10.471	4.057	6.704	34.369	165.829	21.130
	INDICE	240,9	340	169,3	842,2	402,5	739,8
1.975	POBLACION	10.995	5.008	7.627	46.329	169.622	22.501
	INDICE	253	419,7	192,6	1.135,2	411,7	787,8
1.981	POBLACION	11.276	5.372	7.664	45.789	175.576	20.709
	INDICE	259,5	450,2	193,5	1.122	426,1	725
1.986	POBLACION	13.182	5.614	8.073	43.258	180.064	19.552

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

	INDICE	303,3	470	203,8	1.059,9	437	684,5
1.991	POBLACION	13.531	5.309	8.413	41.613	171.625 + 3.216	18.302
	INDICE	311,4	445	212,4	1.019,6	424,3	640,8

Fuente: Censos y Padrones Municipales. I.N.E.
Elaboración propia.

Rentería alcanza un índice 1.135,2% (46.329 habitantes) lo cual significa multiplicar por once la población de 1.900 y prácticamente por 4 la población de 1.950. Ha tenido por lo tanto un crecimiento anual constante del 5,31%

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

entre 1.950 y 1.975. (Cuadro II-3.2)

CRECIMIENTO ANUAL CONSTANTE - GRANDES PERIODOS -**CUADRO II-3.2**

	1.900-1.950	1.950 - 1.975	1.975 - 1.991
HONDARRIBIA	1,06	1,62	1,39
LEZO	1,44	2,91	0,38
OLIARTZUN	0,75	1,12	0,66
RENTERIA	2,29	5,31	-0,71
DONOSTIA	2,01	1,68	0,20
PASAIA	2,87	2,62	-1,36

Fuente: Censos y padrones municipales C.P.D. Diputación Foral.

Elaboración propia

En Pasaia entre 1.950 y 1.975 se completó la trama urbana de Antxo y se configuraron definitivamente Trintxerpe y las Zonas de Bordaundi y Bordalaborda en Donibane. En la frontera de 1.975 alcanzó el índice 787,8% (22.501 habitantes) casi se multiplica por 8 la población de 1.900; el crecimiento anual constante en esos 25 años fue de 2,62 (cuadro II-3.2), el periodo de máximo crecimiento se concentró entre los años 60 y 70, en que el municipio creció a una media de 610 habitantes por año, lo cual significó un crecimiento anual constante del 3,46%.

Si analizamos en Pasaia la composición de la población en función de su lugar de nacimiento en 1.975, comprobamos que únicamente 4.973 personas (22,1%) de las 22.501 que viven en el municipio habían nacido en él. El resto, es decir el 77,9%, eran originarios de otro lugar y por lo tanto formaban parte del gran movimiento inmigratorio que se desató hasta el año 1.975. El 40,2% de la población en ese año había nacido fuera del País Vasco, siendo éste el colectivo más importante, seguido del colectivo de inmigrantes de otra distancia, nacidos en la propia provincial de Gipuzkoa, que suponían un 35,5%.(cuadro II-3.3)

EVOLUCION DE LA DISTRIBUCION DE POBLACION SEGUN SU LUGAR DE NACIMIENTO**CUADRO II-3.3**

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

LUGAR DE NACIMIENTO	1.975		1.991		DECRECIMIENTO	
	POBLACION	%	POBLACION	%	POBLACION	%
PASAIA	4.973	22,1	4.507	25,1	-386	-7,8
COMARCA	7.988	35,5	6.789	37,1	-534	-6,7
RESTO ODE GIPUZKOA			665	3,6		
RESTO DE EUSKADI	495	2,2	371	2	-124	-25
FUERA DE EUSKADI	9.045	40,2	5.890	32,2	-3.155	-34,8
TOTAL	22.501	100	18.302	100	-4.199	-18,6

Fuente: Censos y padrones municipales C.P.D. Diputación Foral.

Elaboración propia.

Entre 1.975 y 1.991 se desarrolla una nueva fase en la que se mantiene la diferencia de municipios ya detectada en el período anterior, pero con una tendencia radicalmente diferente en los municipios de Rentería y Pasaia.

Oiartzun mantiene un crecimiento lento y continuo, un crecimiento anual constante del 0,66%, que ha supuesto que sólo en 1.986 se superase la barrera de los 200% sobre la población de 1.900. Hondarribia también ha mantenido en general un crecimiento lento, pero con un despeque puntual importante entre 1.981 y 1.986; en estos 15 últimos años de análisis ha mantenido un crecimiento medio anual acumulativo de 1,39% (cuadro II-3.2). En cualquier caso, el elemento más significativo de estos dos municipios es que no presentan en ningún momento un punto de inflexión de la tendencia alcista de la población, hecho éste que no ocurre en el resto de municipios analizados, ni en el resto de Donostialdea.

Efectivamente Lezo y Donostia mantienen una tendencia moderadamente alcista hasta 1.986 (0,8 y 0,5 de crecimiento anual constante respectivamente), momento en el que se detecta un punto de inflexión, para iniciarse un período regresivo en el que la población comienza a decrecer a un lento ritmo de -1,1% y -0,6% de decrecimiento anual constante respectivamente (cuadro II-3.2). En cualquier caso, ambos municipios finalizan el periodo de análisis con una tasa de crecimiento anual positiva para los 15 años de 0,38 y 0,20 respectivamente (cuadro II-3.2).

Rentería y Pasaia representan el extremo de la tendencia decreciente de los seis municipios. De un índice de crecimiento de 1.135,2% y 787,8% respectivamente en 1.975 pasan a un índice 1.019,6% y 640,8% en 1.991. Un fuerte decrecimiento que se traduce en una pérdida absoluta de población de 4.776 y 4.199 personas respectivamente entre 1.975 y 1.991.

Como podemos apreciar Pasaia es el municipio que ha presentado un ritmo de decrecimiento más importante y regular, ya que desde el año 75, se ha mantenido una tendencia casi constante. La tasa media de decrecimiento anual constante en esos 15 años (-1,36%) ha doblado prácticamente a la del municipio de Rentería (-0,71%) (cuadro II-3.2).

Si retornamos la foto fija del año 1.975, diseñada más arriba gracias a la clasificación de la población según su lugar de nacimiento, (cuadro II-3.3) e introducimos la diferencia en el grupo de los nacidos en el "Resto de Gipuzkoa" entre los "nacidos en la comarca" y los "nacidos en el resto del territorio histórico", podemos aproximarnos a una primera interpretación de la composición poblacional que ha dado origen a esta dinámica demográfica regresiva.

El balance final al año 1.991 de este período de 15 años de dinámica demográfica regresiva se saldó con una pérdida global de 4.199 efectivos, un -18,6% respecto a la población de 1.975 (cuadro II-3.3). Pero este -18,6% no

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

se distribuyó de forma homogénea entre los diferentes grupos; los nacidos en Gipuzkoa y Pasaia perdieron respectivamente el 6,7 y el 7,8%, mientras que el grupo de los nacidos fuera de Euskadi perdieron algo más de un tercio de su población, el 34,8%.

Si tenemos en cuenta que Gipuzkoa perdió únicamente el 0,92% y Donostialdea un 0,63% (6.286 y 1.954 habitantes respectivamente), podemos constatar que estas pérdidas de población que ha sufrido Pasaia son más un producto de redistribución interna tanto en Donostialdea como en Gipuzkoa, que un proceso de emigración o vuelta masiva a los lugares de origen del grupo de población de los no nacidos en Euskadi.

Parece evidente que con independencia de la bajada en los últimos años del crecimiento vegetativo y del proceso de emigración o vuelta de efectivos a su lugar de origen (quizá muchos casos encubiertos por el propio proceso del censo y empadronamiento) se está produciendo, desde mediados de los años 80, un proceso de redistribución interna, en el que Municipios especialmente densos y con graves problemas urbanos heredados están perdiendo población en favor de otros municipios mejor dotados.

En nuestro municipio es claro; frente a la pérdida bruta de población en todos los grupos (cuadro II-3.3), en el año 91 los nacidos en Pasaia y los nacidos en la comarca han incrementado su peso porcentual, mientras que los nacidos fuera de Euskadi, muchos afectados por otro tipo de movimientos migratorios, han perdido unos 8 puntos.

Parece evidente que de una dinámica demográfica municipal se está avanzando hacia una dinámica demográfica comarcal, como no podía ser de otra manera, respondiendo al contínuo urbano que se ha formado. Las previsiones y evolución futura responderán a factores comarcales y no estrictamente municipales; los programas de vivienda, las mejoras en la calidad urbana, el desarrollo económico del área serán decisivos para definir la evolución futura de la dinámica demográfica y su repercusión en cada uno de los municipios.

3.3 ESTRUCTURA DE LA POBLACION

Los 18.302 habitantes censados en el municipio de Pasaia en 1.991 respondían a la estructura por edades y sexos reflejada en el cuadro siguiente:

ESTRUCTURA POR EDAD Y SEXOS. AÑO 1.991**CUADRO II-3.4**

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

EDAD	HOMBRES	%	MUJERES	%
0-4	336	1,8	310	1,7
5-9	408	2,2	361	2
10-14	651	3,6	605	3,3
15-19	849	4,6	827	4,5
20-24	912	5	845	4,6
25-29	881	4,8	791	4,3
30-34	680	3,7	595	3,3
35-39	550	3,00	515	2,8
40-44	579	3,2	578	3,1
45-49	497	2,7	573	3,1
50-54	529	2,9	544	3
55-59	635	3,5	696	3,8
60-64	532	2,9	555	3,1
65-69	393	2,2	502	2,7
70-74	252	1,4	377	2,1
75-+	279	1,5	665	3,6
TOTAL	8.963	49	9.339	51

Fuente::C.P.D. Diputación Foral de Gipuzkoa

Elaboración Propia

La pirámide por edades y sexo diseñada con los datos del cuadro anterior (gráfico 2) nos muestra una base muy estrecha, lo cual denota una tasa de natalidad muy baja, en cualquier caso, acorde con la detectada en Donostialdea y Gipuzkoa (aproximadamente 8%). Como demuestran las barras representativas de los grupos de menor edad, se corresponde con una evolución continua y descendente del número de nacimientos.

Las barras más amplias se corresponden con los nacidos en los años sesenta y primer lustro de los setenta en los que la bonanza económica y la afluencia masiva de personas en edad de trabajar y en edad de procrear rejuvenecieron una población, no muy envejecida, alcanzándose tasas de natalidad muy alejadas de ese 8%

actual. Gipuzkoa en el año 1.965 presentaba una tasa de natalidad del 25,37‰ y aún en el año 1.978 presentaba una tasa de natalidad del 14,92‰.

El resto de la pirámide demuestra una estructura típica, con reflejo del período natalista de la preguerra (55-59 años, nacidos entre 1.931-1.935) y una fuerte escotadura, amortiguada por los efectivos aportados por la inmigración, en los nacidos en el período de guerra y postguerra.

Como se aprecia en el cuadro siguiente, se trata de una estructura de población aún no excesivamente envejecida, pero inmersa en un fuerte envejecimiento.

EVOLUCION DE LA ESTRUCTURA DE LA POBLACION POR GRUPOS DE EDAD SIGNIFICATIVOS.

CUADRO II-3.5

EDAD	1.975	1.981	1.986	1.991
------	-------	-------	-------	-------

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

	n ^a	%	n ^a	%	n ^o	%	n ^o	%
0-19	8.730	38,8	7.441	35,9	5.828	29,8	4.347	23,8
20-44	7.917	35,2	6.763	32,7	6.850	35	6.926	37,8
45-64	4.887	19	4.727	22,8	4.870	24,6	4.561	24,9
65 +	1.567	7	1.778	8,6	2.067	10,6	2.468	13,5
TOTAL	22.501	100	20.709	100	19.552	100	18.302	100

TASA DE DEPENDENCIA	80	80	67	59
INDICE DE ENVEJECIMIENTO	1,8	2,4	3,5	5,7

Fuente: Censos y padrones municipales. C.P.D. Diputación Foral de Gipuzkoa.
EUSTAT
Elaboración Propia.

Como podemos apreciar desde el año 75 se está produciendo un fuerte proceso de envejecimiento; de las 1,8 personas mayores de 65 años por cada 10 menores de 19 hemos pasado a 5,7. Lo cual a supuesto doblar el peso porcentual de los mayores de 65 (7% en 1.975 y 13,5 en 1.991).

Este proceso contrasta claramente con los datos que arroja la "tasa de dependencia estructural" ya que un envejecimiento de la población lleva a pensar en un incremento de la población dependiente (estructuralmente dependiente y no socioeconómicamente dependiente). Sin embargo en Pasaia esta tasa de dependencia ha disminuido desde las 80 personas (jóvenes y viejos) dependientes por cada 100 personas adultas en edad teórica de trabajar, hasta las 59 personas dependientes por cada 100 adultas.

Esta caída de la tasa de dependencia estructural hay que relacionarla con la fuerte caída de la natalidad en ese período, pero quizá no sea la única explicación. La tendencia emigratoria desde 1.975 sin duda se ha nutrido

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

de efectivos poblacionales de estos grupos estructuralmente dependiente, mientras que la escasa inmigración que haya podido existir ha engrosado los grupos de edad adulta en edad de trabajar.

Si comparamos la estructura de Pasaia con la de los diferentes Ambitos de referencia (Oarsoaldea, Donostialdea, Gipuzkoa) podemos observar como nuestro municipio presenta un índice de envejecimiento ligeramente superior al del resto de los ámbitos (cuadro II-3), incluso el grupo de adultos se encuentra ligeramente más envejecido, menor porcentaje en el grupo de adultos jóvenes (20-44) y mayor porcentaje en el grupo de adultos-viejos (45-64).(gráfico 3).

La tasa de dependencia es ligeramente inferior en Pasaia, lo cual nos permite consolidar la idea anterior de un factor extraño, (emigración) que distorsiona realmente la tasa de dependencia y la estructura por edades. Como vimos en el apartado de la evolución demográfica, Pasaia es uno de los municipios con mayor pérdida de población; ahora podríamos completar esta información avanzando la hipótesis sobre la dominancia de la población estructuralmente dependiente en ese flujo migratorio.

COMPARACION DE LA ESTRUCTURA DE LA POBLACION ENTRE LOS DIFERENTES AMBITOS DE REFERENCIA.

CUADRO II-3.6

EDAD	PASAI	OARSOALDEA	DONOSTIALDEA	GIPUZKOA
------	-------	------------	--------------	----------

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

	NUMERO	%	NUMERO	%	NUMERO	%	NUMERO	%
0-19	4.347	23,8	19.768	26,9	79.585	25,7	173.836	25,7
20-44	6.926	37,8	28.717	39	119.387	38,5	260.542	38,5
45-64	4.561	24,9	17.122	23,2	71.159	22,9	155.789	23
65 - +	2.468	13,5	8.047	10,9	40.063	12,9	86.062	12,8
TOTAL	18.302	100	73.654	100	309.926	100	676.231	100

TASA DE DEPENDENCIA	59	61	63	62
INDICE DE ENVEJECIMIENTO	5,7	4	5	4,9

Fuente: Censos y padrones municipales - EUSTAT

Elaboración propia.

3.4. PREVISIONES DE EVOLUCION DEMOGRAFICA

Realizar una proyección de población en el marco de la coyuntura social, económica y laboral del municipio de Pasaia nos parece una tarea excesivamente complicada y con riesgo de convertirse en una mera especulación.

La evolución claramente decreciente desde 1.975, la situación de crisis actual con un índice de paro real por encima del 30% de la población activa y unos flujos migratorios de corta distancia aún no suficientemente estudiados, desaconsejan optar por una proyección sobre la propia estructura de la población.

Nos limitaremos a realizar cuatro estimaciones sobre el volumen final de población a un horizonte de 10 años (2.003) basada ,cada una , en hipótesis de partida diferenciadas.

Como datos de partida de estas estimaciones utilizaremos el volumen poblacional en 1.992, según rectificación padronal realizada a 01 de Enero de 1.993, que ascendía a 18.373 habitantes. Este volumen poblacional es ligeramente superior al registrado en 1.991, (18.255).

Este hecho viene a enturbiar, aún más si cabe, la posibilidad de una interpretación fiable de la evolución demográfica futura. Estos tres últimos años han podido significar el final de un período regresivo, o simplemente pueden ser un simple espejismo de estabilización. En cualquier caso, en una lectura año a año del volumen poblacional desde 1.975 y especialmente desde 1.985, 1.992 es el único año en el que la población crece ligeramente respecto a la del año anterior (cuadro II-3.7).

MOVIMIENTO NATURAL Y CRECIMIENTO**CUADRO II-3.7**

AÑO	NACIMIENTOS	DEFUNCIONES	POBLACION	T. NATALIDAD	T. MORTALIDAD	C.V.	T.A. CRECIMIENTO
1.985	123	143	19.552	6,27‰	7,27‰	-1‰	-0,77%

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

1.986	159	147	19.513			
1.987	134	149	19.387			
1.988	144	160	19.253			
1.989	134	149	19.146			
1.990	124	143	18.302			
1.991	57	80	18.255			
1.992	75	134	18.373			

Fuente: Censos y padrones municipales I.N.E.

Elaboración propia.

1ª **Hipótesis:** mantenimiento de la tasa de crecimiento vegetativo de los últimos años e influencia nula de los movimientos migratorios (cuatro II-3.7).

Población 1.992	c.v.	Población 2.002	Incremento
18.373	-1%	18.189	- 184

2ª **Hipótesis:** mantenimiento del ritmo de crecimiento vegetativo y dinámica migratoria registrada en los últimos 8 años, reflejados en la tasa anual de crecimiento.

Población 1.992	T.A. Crecimiento	Población 2.002	Incremento
18.373	-0,77%	17.006	-1.367

La diferencia registrada entre la primera y segunda hipótesis se corresponde con el saldo migratorio que se produciría en los próximos 10 años: -1.183 habitantes.

3ª **Hipótesis:** suponer una amortiguación de la dinámica de Pasaia y su adaptación al ritmo medio de Donostialdea. Aplicación a Pasaia la tasa de Crecimiento Anual registrada en el conjunto de Donostialdea entre 1.986 y 1.991.

Población 1.992	T.A. Crecimiento	Población 2.002	Incremento
18.373	-0,37%	17.704	-669

4ª **Hipótesis:** atendiendo al programa de vivienda y recualificación del medio urbano, que se propone en este documento de Normas Urbanísticas, entendemos que la futura evolución demográfica dependerá del desarrollo de dicha programación en el horizonte de 10 años.

Con independencia del programa de recualificación y reequipamiento del medio urbano que puede suponer una mejora en la aceptación social de Pasaia como lugar de residencia, nos hemos centrado en los programas de nueva vivienda producto de la recalificación de espacios industriales no asumibles y de la sustitución de tejido residencial degradado, y en los programas de consolidación de tejidos residenciales actuales, muchos ellos, incluidos en planes de Rehabilitación Integral.

* **Programa de nueva vivienda**

En ejecución y corto plazo (5 años)	Medio Plazo (10 años)	Ejecución no prioritaria
-------------------------------------	-----------------------	--------------------------

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

529

431

265

La ejecución de las dos primeras partes del programa supone la desaparición de 168 viviendas, y la ejecución no prioritaria supondría la desaparición de 131 viviendas.

* Programa de consolidación de vivienda existente.

Viviendas 1.991	Sustituciones en 10 años	Consolidadas
6.500	168	6.332

* Balance en el programa de vivienda.

En el horizonte de 10 años (2.002) se alcanzaría un volumen total de 7.292 viviendas. El propio envejecimiento de las viviendas, la no vinculación a los Planes de Rehabilitación y la propia dinámica del mercado inmobiliario abligan a prever un porcentaje de viviendas desocupadas o no utilizadas como residencia principal, que en el caso de Pasaia hemos situado en el 15% (en 1.991: 13%).

Viviendas totales 2.002	Viviendas principales	Viviendas secundarias y desocupadas
7.292	6.198	1.094

* Previsiones de Población.

Manteniendo fija la composición media familiar de 3,2 en 1.991 y suponiendo una familia por vivienda principal, Pasaia alcanzaría una población de 19.833 personas.

Población 1.992	Población 2.002	Incremento absoluto	%	Tasa crecimiento anual constante teórico.
18.373	19.833	1.460	7,9	0,76

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

4.- POBLACION Y ACTIVIDAD**4.1. POBLACION ACTIVA**

Según el censo de 1.991, en el municipio de Pasaia, la población activa (ocupada, buscando primer empleo y desocupada) ascendía a 7.578 personas, lo cual suponía una tasa de actividad del 41,37% (gráfico 4).

Si analizamos su evolución desde 1.981 (cuadro II-4.1) podremos apreciar un importante incremento de la tasa de actividad, cerca de siete puntos. Sin embargo este incremento se debe más a la pérdida global de población que al incremento bruto del número de activos; en estos 10 años apenas aumentó en 400 personas, lo cual suponía un 5,8% de incremento bruto sobre el número de activos de 1.981.

TASA DE ACTIVIDAD. EVOLUCION 1.981-1.991**CUADRO II-4.1**

	1.981		1.986		1.991	
	POBLACION	%	POBLACION	%	POBLACION	%
PASAIA	7.159	34,56	7.467	38,19	7.578	41,37
OARSOALDEA	28.444	35,43	29.363	38,16	31.329	42,53
DONOSTIALDEA	115.901	36,56	122.883	38,91	133.016	42,91

Fuente: Censos y padrones. C.P.D. Diputación y Eustat.

Elaboración propia.

Si comparamos esta evolución con la registrada en Oarsoaldea (Pasaia, Lezo, Oiartzun, Rentería) y Donostialdea (cuadro 9) podemos observar unas tasas de actividad similares y una evolución muy pareja en esos 10 años. Sin embargo las variables que determinan estas tasas otorgan características diferenciadas a los tres ámbitos. Por un lado el volumen de población ha descendido a ritmo muy diferentes en cada uno de ellos. Mientras Pasaia registraba una tasa anual de crecimiento constante de -0,77% en el período 86-91, Donostialdea registraba una tasa de -0,37% prácticamente la mitad. Por otro, mientras el número de activos se incrementaba un 5,8% en Pasaia, en estos 10

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

años, en Oarsoaldea y Donostialdea esta cifra llegaba al 10% y 14,7% respectivamente.

Como ya argumentabamos en el capítulo anterior, el proceso de emigración en Pasaia ha afectado en mayor medida a los grupos de población no activa, (población estructuralmente dependiente) ancianos y jóvenes, provocando un incremento en la tasa de actividad sin incremento sustancial del número de activos.

TASA DE ACTIVIDAD POR SEXOS. EVOLUCION 1.981-1.991

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

CUADRO II-4.2

		1.981		1.986		1.991	
PASAI	POBLACION	5.429	MUJERES	1.730	5.108	MUJERES	2.359
	%	53,25		53,24		55,27	28,09
OARSOALDEA	POBLACION	21.329	MUJERES	7.115	20.564	MUJERES	8.799
	%	53,36		53,87		56,55	28,85
DONOSTIALDEA	POBLACION	81.532	MUJERES	34.369	81.526	MUJERES	41.357
	%	53,14		53,51		55,60	31,14

Fuente: Censos y Padrones. C.P.D. Diputación. Eustat

Elaboración propia.

Por sexos esta tasa de actividad registra un ya clásico desequilibrio. Según el censo de 1.991 el 55,27% de los varones se declaraba activo frente al 28,09% de las mujeres (cuadro 10). Si analizamos la evolución de estas tasas desde 1.981 podemos apreciar como los varones apenas han ganado 2 puntos (53,25% en 1.981) frente a un avance de casi 12 puntos en las mujeres (16,45% en 1.981). Esta comparación, que en porcentajes es muy significativa, alcanza su mayor expresión en las cifras absolutas; mientras los varones pierden cerca de 500 activos, las mujeres ganan aproximadamente 900. En la explicación de este hecho confluyen tres factores: la aceleración del proceso de envejecimiento de la estructura de población que elimina lógicamente más activos en los varones; las pérdidas de población que, a pesar de hacer descender la población activa en cifras absolutas, permite mantener e incluso crecer ligeramente a la tasa de actividad masculina; y la tendencia creciente de la incorporación de la mujer al trabajo afectando principalmente al grupo de adultos más jóvenes, con lo cual el envejecimiento estructural aún no les afecta (gráfico 4).

4.2. POBLACION ACTIVA OCUPADA

TASAS DE OCUPACION 1.991

CUADRO II-4.3

	VARONES	MUJERES	TOTAL
PASAI	81,87	66,96	76,25
OARSOALDEA	82,63	67,41	77,40
DONOSTIALDEA	84,29	73,66	80,30

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

Fuente: EUSTAT
Elaboración propia.

En el censo de 1.991 de Pasaia aparecían 5.778 personas que se declaraban "activas ocupadas", lo cual suponía una tasa de ocupación del 76,25%, ligeramente inferior a la de la comarca (Pasaia, Lezo, Rentería, Pasaia) y bastante inferior de la registrada en el Ambito de Donostialdea (cuadro II-4.3).

Por sexos, el desequilibrio se reproduce de nuevo; mientras en Pasaia la "tasa de ocupación" para el conjunto de varones activos se situaba en el 81,87%, para el conjunto de mujeres se situaba casi 15 puntos por debajo, 66,96% (cuadro II-4.3).

Unicamente en Donostialdea este fuerte desequilibrio aparece ligeramente amortiguado situándose la diferencia en algo menos de 11 puntos.

TASAS DE OCUPACION POR SECTOR DE ACTIVIDAD PASAIA EVOLUCION 81-91 ⁵

CUADRO II-4.4

	1.981	1.986	1.991
SECTOR 0	16,9	13,8	11,9
SECTOR 1	1,2	1,8	1,9
SECTOR 2	2,4	1,8	2,7
SECTOR 3	23,3	16,3	14,4
SECTOR 4	8,1	8,9	7,3
SECTOR 5	3,4	4,3	6,3
SECTOR 6	16,7	17,9	18,6
SECTOR 7	11,2	11,4	9,3
SECTOR 8	2,9	3,2	4,7
SECTOR 9	13,9	20,6	22,9

Fuente: EUSTAT. CPD Diputación Foral de Gipuzkoa

Elaboración propia.

Si observamos en Pasaia, la evolución entre 1.981 y 1.991 de las tasas de ocupación por sectores de actividad, podemos detectar la fuerte terciarización del tejido productivo (cuadro II-4.4).

⁵ Clasificación Nacional de Actividades Empresariales 1.974

SECTOR 0:	Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca.
SECTOR 1:	Energía y agua.
SECTOR 2:	Extracción y transformación de minerales no energéticos y productos derivados. Industrial química.
SECTOR 3:	Industrias transformadoras de los metales.
SECTOR 4:	Otras industrias manufacturadas.
SECTOR 5:	Construcción.
SECTOR 6:	Comercio, restaurantes y hostelería. Reparaciones.
SECTOR 7:	Transportes y comunicaciones.
SECTOR 8:	Instituciones financieras, seguros, servicios prestados a las empresas y alquileres.
SECTOR 9:	Otros servicios.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

El sector primario (sector 0), ligado a la agricultura y ganadería y aquí fundamentalmente al sector pesquero, sufrió un importante retroceso; del 16,9% en 1.981 al 11,9% en 1.991. Cinco puntos ligados al cierre de caladeros, al recorte de licencias y a la crisis de todo el mantenimiento en tierra que se han reflejado en la reconversión, y en muchos casos el cierre de las pesqueras de Pasaia, dejando a un buen número de personas en paro con difícil o nula reconversión.

Más importante y espectacular es la caída sufrida por el "Sector 3 - Industrias transformadoras de los metales. Mecánica de precisión" que ha perdido 9 puntos en 10 años, lo que ha supuesto una reducción del 35% en el volumen total de su mano de obra. El retroceso hasta la practica desaparición de sectores como el de la construcción naval, las fundiciones, o la maquina herramienta han diezmando el sector productivo que más población ocupaba en el año 1.981.

Unicamente los sectores, 6, 8 y 9 (terciarios), ligados al comercio, a la administración y a empresas de servicios, experimentaron un importante ascenso.

El sector 6, comercial, gracias a su importante volumen en el año 1.981 (segundo sector en volumen de empleos en el año 81) con su ganancia de casi dos puntos, apenas si experimenta un 16% de incremento en el volumen de población ocupada. Por el contrario, el sector 8, ligado a empresas de servicios especializados, (finanzas, seguros, servicios a empresas, etc.) experimenta, con menos de 2 puntos entre 1.981 y 1.991, un incremento del 70% en su número de empleos. En cualquier caso, el sector 9, ligado a la administración o servicios relacionados con ella, es el que marca claramente la diferencia, ya que incrementa su peso en 9 puntos, pasando del 13,9% en 1.981 a 22,9% en 1.991. Un incremento de 565 personas ocupadas que supuso un 74% más respecto al volumen del 81.

Por tanto, un importante incremento del volumen de población ocupada en actividades terciarias, que no se alimentó de los sectores en crisis sino de las nuevas incorporaciones al mercado laboral. Este hecho ha generado una importante bolsa de desempleados de carácter estructural, con una difícil reconversión y que suponen una demanda creciente de servicios asistenciales y de reciclaje laboral.

La comparación de la estructura por sectores entre cada uno de los ámbitos de referencia utilizados arroja una imagen muy pareja, aunque con algunas variaciones significativas. La terciarización en el conjunto de Donostialdea, alcanza un grado superior al de Pasaia y Oarsoaldea. Mientras los sectores 8 y 9 en Donostialdea absorben el 35,3% del total de la población ocupada, Pasaia no supera el 28% y Oarsoaldea apenas si alcanza el 25%. En el extremo opuesto, el sector 0, ligado a la agricultura, ganadería y pesca tiene un significado muy reducido en Donostialdea y Oarsoaldea (2,3% y 4,7% respectivamente) mientras que en Pasaia, aún habiendo sufrido la fuerte recesión de los años anteriores, aglutinaba al 11,9 de su población ocupada.

Si realizamos la comparación entre ambos sexos, observamos como esa creciente incorporación de la mujer al trabajo, no se realiza de manera uniforme entre todos los sectores, ni entra en competencia en sectores tradicionalmente masculinos.

En los sectores 0,1,2,3, (sectores primarios y secundario industrial) la presencia de la mujer es escasa en comparación de la presencia masculina. Unicamente en el sector 4 ligado a la industrias manufactureras mantiene una situación de equilibrio (7,1 % - Varones y 7,6% mujeres) situación esta que no aparece ni en el ámbito de Oarsoaldea (Rentería, Lezo, Oiartzun, Pasaia) con 11,3% y 8,8% respectivamente ni en Donostialdea con 14% y 8,5% respectivamente. Quizá la explicación esté en que el sector de manufacturas de pescado se ha nutrido tradicionalmente de mano de obra femenina.

Unicamente en los sectores 6 ligado al comercio, 8 ligado a servicios especiales y 9 ligado a la administración, el peso de las mujeres ocupadas supera al de los varones, superando y casi doblando en cifras absolutas a los varones en el sector 9.

TASAS DE OCUPACION POR SECTOR DE ACTIVIDAD Y SEXO. PASAIA 1.991**CUADRO II-4.5**

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

	VARONES	MUJERES
SECTOR 0	16,2	2,00
SECTOR 1	2,7	0,2
SECTOR 2	3,4	1,4
SECTOR 3	18,7	4,3
SECTOR 4	7,1	7,6
SECTOR 5	8,6	0,8
SECTOR 6	15,1	26,2
SECTOR 7	12,2	3,00
SECTOR 8	4,4	5,5
SECTOR 9	11,6	49,00

Fuente: EUSTAT

Elaboración propia.

POBLACION OCUPADA SEGUN SU LUGAR DE TRABAJO. 1.986

CUADRO II-4.6

	Propio Municipio	Donostialdea	Resto Gipuzkoa	Resto Euskadi	Resto	TOTAL
PASAIA	46,8	41,1	4,2	0,3	7,6	100
OARSOALDEA	38,0	51,6	5,7	1,5	3,2	100
DONOSTIALDEA	62,8	27	5,4	0,4	3,7	100

Fuente: Padrón 1.986. C.P.D. Diputación Foral de Gipuzkoa

Elaboración propia.

Si introducimos la variable del "lugar de trabajo" en el colectivo de la población ocupada (cuadro 14),, podemos observar como en Pasaia en 1.986 trabajaba algo menos del 50% de la población ocupada (46,8%), 16 puntos por debajo de la media de los municipios de Donostialdea y 8 puntos por encima de la media de los municipios de Oarsoaldea (Rentería, Pasaia, Lezo, Oiartzun).

Mientras en Donostialdea, de forma muy definida, los que trabajaban en sus municipios de residencia, lo hacía en el sector 6 de carácter terciario comercial (22%) y en el sector 9 de administración y servicios especializados (29%), en Pasaia el primer sector en importancia entre los que trabajaban en el propio municipio era el sector 0 de actividades primarias con un 19,5; probablemente engrosado por el volumen del propio sector pesquero. A tres o cuatro puntos de diferencia se encontraban los sectores 6 (17,8%), 3 (16,55) y 7 (16,3%).

Este último, en el que se encuadran las actividades ligadas al transporte y a las comunicaciones, alcanzaba un desarrollo significativo, muy superior al alcanzado en los ámbitos de referencia (6% en Donostialdea y 9% en la comarca).

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

Con independencia del sector 6 de carácter comercial cuyos efectivos pueden estar relacionados también con la actividad portuaria, parece evidente que el sector 0 ligado a la pesca y el sector 7 a los transportes están directamente inducidos por la existencia del Puerto; entre ambos alcanzaban un 35,8 de la población que trabaja en el propio municipio y un 17% de la población ocupada total.

Por lo tanto, un rasgo definitorio importante que marca una personalidad diferenciada en el conjunto de Donostialdea y que debe condicionar las relaciones Puerto-Ciudad.

En Donostialdea y Oarsoaldea los que trabajan en un municipio diferente pero dentro del ámbito comarcal se encuadran fundamentalmente en los sectores industriales y en el sector de la administración y servicios terciarios (sector 3 y 9 respectivamente) y por este orden de importancia.

Pasaia, con un 41,1% de la población ocupada trabajando en otro municipio de Donostialdea en 1.986, se diferencia significativamente de las medidas comarcales, ya que se concentraba sus efectivos fundamentalmente en el sector 9 de la administración con un 29,4% y en el sector 6 comercial con un 19% de este colectivo.

Aunque sea de forma anecdótica, en necesario reseñar que en Pasaia, en 1.986, entre los que trabajaban fuera de Euskadi, el colectivo más importante estaba formado por los ocupados en el sector 0 y por lo tanto ligados al sector pesquero (38%). En el resto de los ámbitos de referencia es el sector terciario (sector 9) el que ocupa de forma predominante a este grupo de población ocupada.

4.3. DESEMPLEO

De acuerdo al censo de 1.991 la tasa de desempleo en Pasaia era del 23,7% (cuadro II-4.7), superior de la media de los cuatro municipios de la comarca y superior en 4 puntos a la media de Donostialdea.

TASA DE DESEMPLEO. EVOLUCION 1.981-1.991

CUADRO II-4.7

		1.981	1.986	1.991
PASAIA	POBLACION	1.667	2.330	1.800

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

	%	23,28	31,20	23,75
OARSOALDEA	POBLACION	5.866	8.330	7.081
	%	20,62	28,36	22,6
DONOSTIALDEA	POBLACION	20.662	30.120	26.223
	%	17,82	24,51	19,7

Fuente: Censos y padrones. C.P.D. Diputación Foral de Gipuzkoa.

EUSTAT

Elaboración propia.

El proceso de evolución, en la década de los 80, el nivel máximo se alcanzó en el padrón de 1.986, con una tasa de desempleo del 31,20% (cuadro II-4.7), así mismo las desviaciones sobre la media de Donostialdea fue máxima, alcanzando casi 7 puntos (Donostialdea 24,51%). Por lo tanto, el quinquenio 86-91 registró un sorprendente descenso del número de desempleados y por lo tanto de la tasa de desempleo. Una caída de casi 8 puntos que nos ha obligado a comprobar en varias fuentes la veracidad de los datos aportados.

Por sexos (Cuadro II-4.8), la tasa de desempleo en cualquiera de los años y ambitos de referencia, aparece claramente desequilibrada entre un mínimo de 6 puntos de Donostialdea en 1.981 y un máximo de 15 puntos en Oarsoaldea en 1.991.

TASA DE DESEMPLEO POR SEXOS

CUADRO II-4.8

		1.981		1.986		1.991	
		VARONES	MUJERES	VARONES	MUJERES	VARONES	MUJERES
PASAIA	POBLACION	1.127	540	1.384	946	933	867
	%	20,75	31,21	27,09	40,10	18,83	33,04
OARSOALDEA	POBLACION	3.873	1.993	4.949	3.381	3.575	3.506
	%	18,15	28	24,06	38,42	17,34	32,59
DONOSTIALDEA	POBLACION	13.044	7.618	17.357	12.583	13.030	13.193
	%	16	22,16	21,5	30,42	15,71	26,34

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

Fuente: Censos y padrones. C.P.D. Diputación Foral de Gipuzkoa

EUSTAT

Elaboración propia

Más significativa es su evolución diferenciada, mientras el período de bonanza económica del quinquenio 86-91 redujo la tasa de paro en los varones, situandola por debajo de la tasa registrada en el año 1.981, en las mujeres en ningún caso se igualo la tasa del citado año. Una de las causas de este comportamiento de la tasa de paro femenino hay que buscarla en el mayor crecimiento de la población activa femenina, ya apuntado, sin encontrar una respuesta positiva en el mercado de trabajo.

ESTRUCTURA DE DESEMPLEO 1.991

CUADRO II-4.9

	PASAIA	OARSOALDEA	DONOSTIALDEA
PARADOS BUSCANDO PIRMER EMPLEO	44,2	42,2	40,2
PARADOS QUE HAN TRABAJADO	55,8	57,8	59,8
TOTAL PARADOS	100	100	100

Fuente: Censos 1.991. EUSTAT

Elaboración propia.

En cuanto a la composición del colectivo de desempleados se mantiene una cierta homogeneidad entre Pasaia y los ámbitos de referencia utilizados. En el año 1.991 (cuadro II-4.9) el 55,8% de la población desempleada había trabajado con anterioridad mientras que el 44,2% buscaban su primer empleo (ver gráfico 4). Cifra esta última que ha venido descendiendo en los últimos años; en el año 1.981 los parados que buscaban su primer empleo ascendía al 53,1%. Esto demuestra que las iniciativas de escuelas de capacitación y formación profesional están dando sus frutos y es necesario potenciarlas aún mas; aún el 48,5% de las personas que buscaban su primer empleo en Pasaia en 1.991, solamente tenían estudios de preescolar y primarios. (el 21,2% tenían estudios profesionales, el 16% estudios secundarios, el 5% estudios medios superiores y el 7,6% estudios superiores).

El colectivo de los parados que han trabajado con anterioridad destacan los parados del sector 9 ligado a la administración y a servicios especializados con un 21,3. Por el contrario los parados ligados al sector "3.Transformación de Metales" se mantienen en un nivel medio con el 15,5%.

Esto no deja de ser paradójico ya que en la evolución de los años 80 el motor económico de Pasaia pasó del sector 3 al 9. Si recordamos las cifras de las tasas de ocupación por sectores de actividad (cuadro 12), en 1.981 los citados sectores ocupaban al 23,3% y 13,9% respectivamente de la población trabajadora, mientras que en 1.991 esta situación se invierte y arroja las siguientes tasas: 14,4% y 22,9% respectivamente.

Parece evidente que el sector que más personas haya liberado en esos doce años sea el que más índice de paro arroje, sin embargo es el sector que más ha crecido el que más tasa de paro está generando.

Una de las explicaciones que podría tener este hecho estaría en que la reconversión del sector sidero-metalúrgico se

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

ha llevado a cabo a través de la fórmula de jubilaciones anticipadas y por lo tanto no responde a los mismos parámetros que el resto de sectores sometidos a libre devenir del mercado de trabajo.

Valorando las cifras aportadas por el I.N.E.M. al 02 de Febrero de 1.994, no podemos calcular la tasa de paro, ya que desconocemos a esa fecha las cifras de población activa, pero si podemos estimar un incremento absoluto del número de parados que puede rondar el 17% en los tres años transcurridos entre Marzo de 1.991 (censo) y Febrero del 94; siendo el peso de los parados de los sectores 6,8 y 9 del 57,2% del total de activos parados que han trabajado con anterioridad.

Esta transformación del Sector Terciario en motor del mercado de trabajo y a la vez generador de las tasas específica de paro más altas, frente a un sector industrial que se encuentra relegado a un segundo plano tras una severa recesión y recorte de sus efectivos laborales es común a los ámbitos de referencia utilizados. Este hecho, que no deja de ser una profunda contradicción de la situación económica actual, está implicando, en muchos municipios, una nueva definición urbanística, basada en el mantenimiento de una esperanza de reindustrialización expresada en una programación masiva de suelos industriales y en la recualificación de áreas degradadas, orientándolas hacia los usos terciarios. En otros casos, utilizando el espejismo aún mayor del llamado "Terciario avanzado" (sectores 8 y 9) se pretende recuperar el esplendor económico de momentos pasados.

En el caso hipotético de que fructificase este modelo podríamos asistir a la proliferación de parques tecnológicos o a la aparición de múltiples áreas de oficinas especializadas. En caso contrario podríamos asistir a un incumplimiento sistemático del planeamiento, tras unas primeras expectativas de juego económico, y por lo tanto el mantenimiento de los problemas, aún más enquistados y agravados y por tanto con soluciones más gravosas.

4.4. ACTIVIDADES RADICADAS EN EL PROPIO MUNICIPIO

Realizando una estimación sobre el censo de locales de Pasaia de 1.991 (cuadro II-4.10) observamos que la población ocupada en actividades desarrolladas dentro del municipio ascendía a 5.476 personas, en un total de 1.038 locales o instalaciones activas.

LOCALES Y POBLACION ACTIVA OCUPADA EN ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN PASAIA POR SECTORES DE ACTIVIDAD. 1.991

CUADRO II-4.10

Total Pasaia		Sector 0	Sector 1	Sector 2	Sector 3	Sector 4	Sector 5	Sector 6	Sector 7	Sector 8	Sector 9	TOTAL
Población Ocupada	Cuenta ajena	815	165	9	1.545	169	88	468	311	190	796	4.556
	Cuenta propia	8	0	0	59	46	29	622	18	23	115	920
Locales	Activos	34	4	2	139	55	31	495	61	55	221	1.038
	Vacios											344

Fuente: Censo de locales. 1.991

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

Elaboración propia.

Si tenemos en cuenta que de las 5.778 personas que formaban el colectivo de los activos ocupados residentes en Pasaia, solamente el 46,8% (cuadro II-4.6), es decir 2.704 personas, trabajaban en el propio municipio, obtenemos que 2.772 personas acuden diariamente a Pasaia a desarrollar su trabajo, lo cual significa un 50,6% del total de los puestos de trabajo generados en Pasaia.

Por sectores de actividad la composición contrasta con la registrada entre los activos ocupados residentes en el municipio (cuadro II-4.11 y gráfico 5).

OFERTA Y DEMANDA EN EL MERCADO DE TRABAJO EN PASAIA POR SECTORES DE ACTIVIDAD. 1.991**CUADRO II-4.11**

	TASA DE OCUPACION RESIDENTES EN PASAIA	TASA DE PUESTOS DE TRABAJO GENERADOS EN PASAIA	TASA DE DESEMPLEO PERSONAS QUE HAN TRABAJADO
SECTOR 0	11,9	15	11
SECTOR 1	1,9	3	0,8
SECTOR 2	2,7	0,2	3,5
SECTOR 3	14,4	29,3	15,5
SECTOR 4	7,3	3,9	12,4
SECTOR 5	6,3	2,2	7,0
SECTOR 6	18,6	19,9	18,8
SECTOR 7	9,3	6,0	7,0
SECTOR 8	4,7	3,9	2,7
SECTOR 9	22,9	16,6	21,3

Mientras el sector 3 "Industrias transformadoras de los metales, mecánica de precisión" se configuraba en el año 1.991 como el más desarrollado con un 29,3% de los puestos de trabajo generados, entre los ocupados residentes en Pasaia representada un discreto 14,4%; como ya se apuntó con anterioridad, se trata claramente de un sector en regresión ya que en 1.981 ocupaba un 23,3% de la población activa ocupada residente en Pasaia. En cualquier caso, estas cifras pueden diferir sustancialmente de la situación real en el año 1.994, ya que, como es conocido, en estos tres últimos años han cerrado algunos de las más importantes empresas de construcción y reparación naval (Lasa y Guría) y otras están en una clara situación de crisis, con un futuro incierto (Luzuriaga, Azkorreta).

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

PASAI ANTZO		Sector 0	Sector 1	Sector 2	Sector 3	Sector 4	Sector 5	Sector 6	Sector 7	Sector 8	Sector 9	TOTAL
Población Ocupada	Cuenta ajena			9	641	67	0	69	250	69	156	1.261
	Cuenta propia			0	1	12	6	193	7	9	59	287
Locales	Activos		1	2	11	19	5	96	47	19	75	275
	Vacios											63

Fuente: Censo de locales. 1.991

Elaboración propia.

En el conjunto de Pasaia podemos lanzar la hipótesis de la pervivencia de dos modelos económicos en evolución hacia su ajuste definitivo. Por un lado, según aparece en el gráfico 6 línea continua, un tejido económico basado en los sectores primario y secundario ambos en regresión; y por otro, línea punteada, un modelo económico basado en una población activa que evoluciona decididamente hacia la terciarización, aunque asumiendo el redimensionamiento de los sectores primario y secundario.

5.- LA PLANIFICACION URBANISTICA EN PASAIA

5.1. ANTECEDENTES

En 1.865, se inicia la construcción del ensanche de San Sebastián debido al Arquitecto Cortazar. Este está configurado por una retícula de aproximadamente sesenta y cuatro manzanas enmarcadas por calles perpendiculares ente si.

Con este antecedente, José Clemente Osinalde Anabitarte, representante de Don Fermín de la Sala y Collado, Duque de Mandas, diseña en terrenos o marismas de su propiedad una retícula de similares características, a la vista de los buenos resultados que el anterior proyecto estaba dando. Sin embargo, el diseño que se realiza en la capital se hace sobre terrenos públicos por lo que la ejecución y gestión son prácticamente inmediatas no siendo necesario por lo tanto la expropiación ni ningún otro sistema para la obtención de las calles y de las plazas. En nuestro caso, éstas fueron de propiedad del Duque hasta que la Diputación heredó la administración de sus bienes,

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

siendo todavía el momento en que éstos no han pasado a ser propiedad municipal.

El plano que diseña Osinalde responde a nuestro juicio a dos factores; uno de ellos es, claramente, la definición de las parcelas edificables para su venta y por otro la pujanza de una burguesía mercantil que demanda una ciudad planificada de estas características, cuyo modelo se repite en numerosas ciudades españolas y extranjeras. **Este Plano data del 31 de Diciembre de 1.883** y carece de aprobación conocida y de Ordenanzas vinculadas a él así como tampoco alineaciones de patios de manzana o fondos de edificabilidad.

El plano pues ordena una superficie de aproximadamente 11,5 ha. dividida en 15 manzanas de la "A" a la "O", canalizando el margen izquierdo de la Ría Molinao, apoyándose en ella y en el camino construido para dar acceso a la refinería de petróleo cuya propiedad detentaba al parecer la Diputación, que posteriormente se configuraban como el linde con Altza y actualmente es el límite con el municipio de San Sebastián. Se trata de Eskalantegi Kalea.

Como era típico en estos proyectos no se contemplaban ni los usos ni los equipamientos, debiendo comprar los terrenos y ejecutar la urbanización posteriormente la iniciativa pública. Carece de rasantes en las calles y, como consecuencia de ello y la inexistencia de proyectos posteriores, el desnivel que existe entre la carretera y la Alameda es de 1,70 m. en detrimento de esta última.

Años más tarde, el Sr. Viteri, acompañado del Arquitecto Sr. Aguinaga, solicita al Ayuntamiento suelo público con el fin de construir unas escuelas de su pecunio particular en los tres distritos, para donarlas al municipio. De esta forma, se construyen las escuelas de San Juan y de Antxo y se arreglan las de San Pedro. El 14 de Mayo de 1.904 se publica la compra del terreno en Antxo cuya dimensión es de 24,40 x 42 = 102,4 m² al precio de 10 pesetas m².

Entre 1.889-1.890 y 1.912 se construyen la carretera general de Madrid-Irún y el ferrocarril de vía estrecha, "Topo", respectivamente. El primero discurre paralelamente a la vía del tren y para el segundo se construye un viaducto que atraviesa la nueva ordenación de Antxo, dividiendo cuatro de las manzanas proyectadas convirtiéndolas en cuatro bloques y cuatro manzanas.

Prácticamente en estos dos decenios del siglo se inicia una presión demográfica y un desarrollo económico que se reflejan en los acontecimientos antes mencionados y los que a continuación se narran en relación con la planificación de Antxo y dadas las circunstancias, por extensión, de Pasaia.

El 19 de Agosto de 1.912, el Ayuntamiento pleno, por petición de su Presidente, acordó "en atención que las Ordenanzas de esta Villa dejan mucho que desear, proceda su modificación en algunos artículos y se añadan ó supriman aquellos que el Ayuntamiento considere conveniente". Este acuerdo hace suponer la existencia de unas Ordenanzas pero, a pesar de la investigación realizada, no se ha encontrado ningún documento que lo acredite y por contra en el pleno celebrado el 27 de Mayo de 1.915, con motivo de la solicitud de licencia de una construcción y ante el problema suscitado en relación con sus alturas, podemos leer: "... el Sr. Presidente hace ver la necesidad de que la Corporación adopte acuerdo en bien general y para ello propone que en lo sucesivo se imponga a todo propietario la obligación de que todos los edificios que se construyan han de tener una altura mínima de 10 metros de la calle de la rasante al alero del tejado y de 20 metros máximos y además para el bien de la higiene cada piso tendrá de 2,8 a 3 metros de altura, añadiendo que la altura de la calle deberá estar al nivel del de las escuelas públicas cuando se asiente el terreno del edificio".

Este acuerdo es aprobado pero no continua los trámites exigidos para su aprobación definitiva; pero lo más significativo de él es el reconocimiento explícito de la inexistencia de plano ni otro acuerdo en relación con el tema.

El 8 de Junio de 1.915, es decir un mes más tarde el Alcalde-Presidente dice que habiendo observado que en las Ordenanzas Municipales existen ciertas deficiencias y debido al desarrollo y engrandecimiento que va adquiriendo la villa, presenta un proyecto de las mismas.

En los plenos de 28 de Septiembre, 12 de Octubre y 17 de Octubre de 1.915, se aprueban las Ordenanzas de la Villa de Pasajes para el Régimen y Gobierno de la misma, siendo sancionadas por el gobernador civil el 08 de Enero de 1.916.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Se componen de dos títulos: policía urbana y policía rural. El primero dividido en tres capítulos: orden público, seguridad personal y limpieza y salubridad; cada uno de los cuales se compone de 7 y 10 secciones y otras 8 divisiones respectivamente. El segundo en dos capítulos: Construcciones en medio rural y medidas generales con una Disposición Adicional como remate.

Estas Ordenanzas permanecen vigentes durante cuarenta años y aún existen parte de ellas que consideramos que son válidas por no haberse corregido o sustituido por las que posteriormente se introducen con el Plan General.

Es evidente que cuarenta años es un período muy dilatado para que pudieran mantener una eficacia real, sobre todo, dada la complejidad y rapidez con que se suceden los fenómenos urbanos, que son ya controlados en otras ciudades por nuevos procedimientos. Es decir, que a pesar de que favorecían aspectos higiénicos prácticamente inexistentes hasta el momento, también lo hacían en los aspectos de densificación careciendo en absoluto de una visión global de la problemática urbana de Pasaia, dejando que se fuese resolviendo ésta con soluciones de carácter puntual y muy localizadas. Se mantenía conscientemente la diversidad y peculiaridad de los distritos, pero nunca con criterios territoriales unitarios ya que no sólo eran necesarias viviendas en cada una de las partes, sino que también había que crear una cierta especialización industrial para el suelo, planificación de infraestructuras, espacios libres y equipamientos sociales en todo el término municipal.

En 1.928, Victor Zubizarreta, delineante y profesor de dibujo en la Escuela Nocturna dibuja un plano de Antxo en el que se recogen aspectos nuevos: el trazado del "Topo", canalización de la margen derecha, cubrición de la charca con el edificio del mercado. Nuevas alineaciones, se amplían las manzanas "M" y "N", convirtiéndose la manzana "O" en dos, la "O" y la "P". Aparecen también alineaciones de patios de manzana.

A pesar de la precisión con que están dibujados los planos, aunque se trata de un plano hay dos a distintas escalas, no llegó a tener el refrendo oficial; se siguió el proceso edificatorio y, en nuestro caso, sin acomodarse a las determinaciones antes señaladas.

Sin embargo, hay que reconocer que aún no estando aprobado legalmente ningún plano, ni el de Osinalde ni los que se dibujaron posteriormente, el modelo previsto junto a las Ordenanzas aprobadas tuvieron una eficacia real en cuanto al resultado formal obtenido, ya que en cuanto a otras consideraciones tales como nuevos aprovechamientos del suelo, aumentos de alturas, modificaciones de alineaciones etc..., la gestión fue mucho más torpe y perjudicial para sus habitantes. Tal eficacia va ligada a la burguesía que se emplaza en Antxo, no existiendo apenas gestión municipal salvando la compra de los terrenos para escuelas y los de la actual Alameda, y como caso extraordinario la cesión de los terrenos para la construcción de la Tenencia de Alcaldía por el propietario de todos ellos, Don Fermín de la Sala y Collado, Duque de Mandas pero supeditada a una condición, que aquí no describimos por no estar suficientemente documentada.

Apoyándose en las Ordenanzas de 1.916, en el tercer decenio del siglo se inician las primeras construcciones para viviendas en la zona de Trintxerpe. A esta época pertenecen los edificios que configuran la calle Pescadería y actual Euskadi Etorbidea y van dirigidos fundamentalmente a la gente que está trabajando en el mar.

Volviendo al distrito de Antxo, el 31 de Enero del Año 1.935, la viuda e hijos de M. Azurmendi ceden la calle que lleva su nombre al Ayuntamiento después de haber construido el puente y canalizado la margen derecha de la ría Molinao debido a su iniciativa.

San Juan en el inicio de la cuarta década también tiene una actividad constructiva, aunque por supuesto sin ningún documento gráfico que lo ordene, apoyándose exclusivamente en las Ordenanzas mencionadas. Además se amplían las escuelas Viteri y se subastan las obras del quiosco de la plaza.

5.2. EL PLAN GENERAL

En 1.941-42, la Dirección General de Arquitectura en colaboración con la Diputación Provincial de Gipuzkoa, realizaron los trabajos para el **Plan Provincial de Gipuzkoa**, cuya finalidad era la ordenación territorial de la provincia con carácter unitario. Este documento, aunque llegó a aprobarse, no tuvo apenas efectividad aunque si

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA**DOC. "A" MEMORIA**

servió de base para sentar unos principios dirigidos fundamentalmente a la concepción Gipuzkoa-Industria y preparar el terreno a la nueva institución que se iba a crear por decreto de 27 de Enero de 1.944 y 17 de Julio de 1.947: La Comisión Provincial del Plan de Ordenación de Gipuzkoa.

A modo de anécdota, citaremos uno de los párrafos que atribuyen las causas del estado de cosas en que se encuentra la provincia en este plan:

"¿Se puede seguir en actitud pasiva el desarrollo en anarquía de la provincia? Si así se hiciera:

- Las comunicaciones se inutilizarían, al convertirse las carreteras en calles de suburbios.
- Los pueblos se transformarían en barrios chinos, como los de Trintxerpe, Matadero y Amara, con sus repercusiones sociales y sanitarias: tuberculosis revolución, etc..."

En 1.950, se redacta el Plan Comarcal de San Sebastián por el Ayuntamiento de San Sebastián, asistido por Arquitectos de la Dirección General, cuyo director era Pedro Bidagor y que se extendía a los municipios de Pasajes, Rentería, Lezo, Hernani y Usurbil.

Este Plan aunque se apoya en el Plan de 1.942, antes mencionado, se desmarca de éste aportando nueva metodología y olvidando aunque no del todo aquellas primeras ideas organicistas señaladas en la introducción. Su carácter es fundamentalmente centralista, que era en definitiva el criterio director de la Comisión y no en balde éste se redacta desde el Ayuntamiento de San Sebastián.

Entre algunos de los objetivos desarrollados se encuentran:

- Aproximar San Sebastián a la frontera y el aeropuerto de Fuenterrabía, solución resuelta por la nueva travesía Norte (la posterior autopista de Escario).
- Descongestionar y hacer posible al mismo tiempo el crecimiento del puerto de Pasajes mediante la travesía funcional Sur. Esta cruza San Sebastián sin perturbarlo pues su contacto con el tráfico urbano tan sólo es de 600 metros.
- Recoger en el eje Norte-Sur del valle del Urumea, los servicios de la comarca, entre los que figura en Astigarraga la estación de clasificación del puerto de Pasajes. Paralelamente al río se trazaba la vía que ha de cumplir esta misión complementaria.

El año 1.951, **la Comisión del Plan de Ordenación de Gipuzkoa**, presenta un proyecto de plan en base a unos estudios previos sobre comunicaciones, a los planeamientos locales que existen en ese momento, a un análisis del urbanismo industrial comarcal debido al ingeniero A. Martínez de Lamadrid y a trabajos realizados por el gabinete técnico del puerto de Pasajes.

Así mismo, por estas fechas se redacta **"El Libro Rojo"** llamando así a las Normas Urbanísticas del Plan de Ordenación y Ordenanzas Generales de Edificación para la provincia de Gipuzkoa.

Este, de forma simple, unificaba los criterios para la ordenación de los pueblos de Gipuzkoa para aquellos planes que se estaban redactando. Es decir se establecía un código de conceptos urbanísticos de carácter general para lo que se pretendía como el "Gran Gipuzkoa".

" El Libro Rojo" se compone de:

- Las Normas Urbanísticas en tres capítulos (de carácter general, de industria y especiales para cada zona), y las Ordenanzas, divididas en dos partes, la primera contiene tres capítulos (licencia municipal y procedimiento, disposiciones generales de la edificación, e infracciones y penalidad), y la segunda, un sólo capítulo (sobre Ordenanzas particulares para cada zona).

El carácter universal de estas Ordenanzas para toda la provincia y los planteamientos centralistas y tecnocráticos

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

del Plan de la Comarca son la base y los fundamentos del próximo Plan General de Pasaia.

El motor de la actividad de Planeamiento provincial y comarcal, como ya se ha dicho anteriormente fue la Comisión Provincial cuyo director de la oficina técnica era Felix Llanos, como especialista, Pedro Bidagor y Luis Astiazaran por la Dirección General de Arquitectura. Este además comienza a concretarse en el planeamiento municipal de tal forma que en **Febrero de 1.954 se aprueba el Plan General de Pasaia**, con informe favorable de la Ponencia Técnica de Urbanismo y Vivienda cuyo presidente era el Arquitecto Felix Llanos, al mismo tiempo que fue autor del mismo.

Pero así como era necesario conocer los antecedentes generales de este Plan en cuanto a su emplazamiento comarcal, como desarrollaremos más adelante, también es necesario mostrar los proyectos previos que se estaban redactando por esas mismas fechas, con carácter más local y pormenorizado por el Arquitecto Antonio Elizalde y que son básicos para entender la ordenación propuesta en el Plan General.

En 1.949, Antonio Elizalde, Arquitecto, dibuja dos planos de Ordenación para la zona comprendida entre la calle Azkuene por el Oeste, Esnabide Kalea y Plaza del Frontón por el Este; por el Norte, Avenida de Ulia y remate de la calle Pescadería y por el Sur, Euskadi Etorbidea. Es decir, con excepción del casco urbano de San Pedro, todos los terrenos de este distrito; el plano tiene como título Trintxerpe.

Estos planos, referidos a la misma zona pero con distinta tipología edificatoria, aportan las nuevas concepciones que están en boga, una de las cuales es la de ciudad-jardín y otra es la concepción de estructura funcional con criterios de ordenación unitaria. La ordenación se sale de los cauces estrechos de los ensanches y de los cascos urbanos, proyectando una ciudad muy concreta y controlada con alineaciones perfectamente definidas cuyo soporte topográfico era real y no ficticio; baste señalar en este aspecto que los planos se dibujaron sobre planos topográficos a escala 1:500. Las infraestructuras primarias son de gran importancia, emplazándose zonas verdes en lugares centralizados y de buenas condiciones topográficas.

La tipología de ciudad-jardín, que se mantiene en las dos propuestas, es aislada, rodeada de jardín, situándola a los bordes de las carreteras altas, en los terrenos que posteriormente fueron urbanizados por el I.N.V. y en los de Pablo Enea con una amplia zona verde. La zona de Martimuño, Trintxer, Borda Enea y zona escolar se planteaban dos soluciones; en un caso manzanas cerradas con patio y en el otro bloques abiertos sin patio con zonas verdes intermedias. La parte lindante con el casco de San Pedro, Zamatete mantiene la misma ordenación en las dos propuestas, es decir, con tipologías mixtas.

Pues bien, con esta preexistencia de planeamiento pormenorizado con todo el planeamiento comarcal antes mencionado promovido por teorías urbanísticas planteadas desde Madrid a nivel del Estado, dándose en esos momentos una transformación del modelo económico, en el que se va introduciendo el capital dejando de lado las primeras teorías urbanísticas e ideológicas, propiciando en consecuencia la transformación del suelo urbano en un bien de cambio que posibilita la aparición de promociones públicas y privadas tanto de suelo como de viviendas, **se redacta el Plan General.**

Este se reduce a recoger las líneas directrices del Plan Comarcal del año 52, las Normas Provinciales (Libro Rojo) y la ordenación que había establecido cinco años antes Elizalde.

Aunque ambos arquitectos, Llanos y Elizalde, colaboran en su redacción, al imponer el primero sus teorías del "Gran Gipuzkoa" que se plasma fundamentalmente en la representación de la autopista del Norte, llamada de "Escario" debido al nombre del ingeniero que la proyectó, Elizalde abandona. Es evidente que si comparamos ambos planos vemos que dicha autopista destruye prácticamente toda la ordenación que había sido proyectada y no sólo desde la óptica del crecimiento urbano, sino del de la coherencia interna del Proyecto de este último (Elizalde).

El plan evidencia las tendencias centralistas y tecnocráticas ya mencionadas al primar en él aquellos elementos que son ajenos al municipio pero favorables a San Sebastián, a la provincia y al Estado, manteniendo el principio de que las Ordenanzas municipales no bastan para orientar el urbanismo rural y comarcal con sentido orgánico y armonizador de los intereses generales. El puerto adquiere en este documento dimensiones grandilocuentes marginando la problemática del municipio en base a unos intereses generales que nunca han repercutido de forma

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

alguna en los habitantes de este pueblo.

Se compone de tres planos, estado actual, espacios libres y zonificación. No tiene memoria ni estudios previos que lo acompañen por lo que se supone son los del Plan Comarcal mencionado (ingeniero Lamadrid, equipo técnico del puerto).

En el plano de espacios libres, se recogen: la infraestructura viaria, los edificios públicos y las zonas verdes.

Las infraestructuras si no tan importantes y claras como las que había proyectado Elizalde debido a la autopista, si son lo suficiente como para que escaparan al poder de decisión y gestión municipal careciendo de una programación o al menos la exigencia de la redacción de proyectos especiales para ellas.

En las zonas verdes ocurre un tanto de lo mismo con el agravante de que en el Plan que se aprueba están considerablemente mermadas perdiendo la entidad que podrían haber tenido. Se califican por contra otras situadas en zonas de gran pendiente sin ningún valor de uso público.

El plano de zonificación responde al empleo de "zoning" correspondiente a los nuevos criterios que se van perfilando en el proceso de la producción urbana, aunque contiene parte de las propuestas gráficas de Elizalde, sobre todo en las zonas de casco urbano y transición. Las zonas coinciden con las Ordenanzas del "Libro Rojo" es decir Ordenanza 1 - casco urbano - Ordenanza 2, transición - Ordenanza 3, ciudad-jardín - Ordenanza 4, industrial y Ordenanza, 8, zonas especiales, no existiendo la Ordenanza 5, zonas rurales, la Ordenanza 6, zonas de reserva ni la Ordenanza 7, defensa de carreteras y caminos de todas clases.

Observando por encima el plano de zonificación se aprecia que la mayor superficie es la calificada como zona especial cuya clasificación es según el Libro Rojo:

- a) Zonas verdes.
- b) Zonas de deportes.
- c) Zonas sanitarias.
- d) Zonas militares.
- e) Zonas aeródromos.
- f) Zonas portuarias.
- g) Zonas ferroviarias.
- h) Zonas edificios públicos o especiales.

Sin embargo, no fue precisada ninguna de ellas si excluimos, por ser una situación de hecho la zona portuaria. De igual forma la zona de ciudad-jardín tenía sus variantes en relación con la altura de cornisa, desde 21 metros hasta 9 metros, con la parcela mínima desde 500 m² hasta 5.000 m² y en la ocupación de ésta desde el 25% hasta el 10% y tampoco fue precisada la variante.

Parte de Antxo fue consolidado como suelo urbano sin completar las Ordenanzas en las deficiencias que existían en las de 1.915, y añadiendo otras de carácter general; el resto de este distrito fue calificado como industrial.

Lo que sí es sorprendente es la inexistencia de las Ordenanzas 5 y 7 ya que el suelo rural quedó sin calificar, y dadas las infraestructuras viarias previstas no se estableció la defensa de carreteras y caminos.

De todo esto nos cabe pensar que la redacción del Plan General de Pasajes se hizo con una cierta premura y que esto fue debido a la voluntad de consolidar los criterios que habían predominado en la época anterior y en la que el poder en materia de urbanismo había estado en muy pocas manos, no en balde dos años más tarde se aprueba por las Cortes la Ley del Suelo que prácticamente anuló las comisiones que se habían formado en la posguerra, comenzando una época que sino es mejor, si es distinta al diversificar el poder y entrar de forma brutal, a los seis años de aprobado el Plan, el "boom" del desarrollismo que no respetó ni el plan ni la Ley, como más tarde se verá en la descripción del planeamiento parcial.

En 1.965, hubo unos intentos por parte del Arquitecto Setién para la redacción de un nuevo Plan General que no

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

cristalizó en nada concreto.

En 1.974, el Ayuntamiento aprobó inicialmente un **proyecto de revisión del Plan General redactado por el Arquitecto Sr. Lizancos**. Este plan comienza a redactarse bajo la aún vigente Ley del Suelo de 1.956 y con base en un estudio-encuesta realizado por el Ayuntamiento en 1.970 según el cual el número de habitantes para 1.980 iba a ser de 24.636, el desarrollo industrial estaba aumentando considerablemente y el puerto tenía un futuro alentador.

Sin embargo, tanto las previsiones establecidas en 1.970, salvando el puerto cuyo crecimiento ha permanecido aún a costa del municipio y en muchos casos estrangulándolo, como la Ley, se alteran. En Abril de 1.976 se promulga el Texto Refundido de la Ley del Suelo coincidiendo con una crisis económica que comporta una recesión en todos los campos.

El Plan configurado bajo aspectos desarrollistas, pone en juego prácticamente todo el suelo disponible en Pasaia, olvidando prácticamente el hecho real de la ciudad con toda la problemática que contiene y el contexto en la cual está inmersa.

El 15 de Diciembre de 1.978, es denegado la aprobación por el Consejero de Ordenación Territorial y Medio Ambiente que entre otros considerandos hace suyos los de: masificación excesiva de la falda Sur del Monte Ulía, con destrucción de la panorámica de la zona; inadecuación, como soporte de la planificación propuesta, del vial en cornisa que se proyecta como enlace del término de San Sebastián con el puerto de Pasajes; inadecuación de la zona industrial prevista en el distrito de San Juan con el carácter turístico de la carretera a Jaizkibel, a cuyo borde se pretende ubicar aquella; insuficiencia de detalle de las directrices para la redacción de los Planes de Reforma Interior de los cascos de San Pedro y San Juan; falta de resolución de las cuestiones de abastecimiento de agua y saneamiento; ausencia de Normas específicas para la conservación y protección del suelo no urbanizable. Todas ellas causas que se alegaron en la primera denegación en Julio de 1.976 por la entonces Comisión Provincial de Arquitectura y Urbanismo.

5.3. VALORACION DEL PLAN GENERAL DE 1.954

En este último punto de información sobre el planeamiento en Pasaia, se transcriben íntegramente los apartados "V-Valoración General" y "VI-Conclusión" del informe recogido en el Tomo IV de la información urbanística bajo el epígrafe "El Planeamiento General", inserto en el Capítulo VII- "El Planeamiento" al cual remitimos para mayor información.

El análisis que hasta el momento hemos realizado, sólo nos permite hacer una negativa valoración del marco que actualmente rige y gobierna la materia urbanística en el marco de Pasaia.

Para que esta valoración sea lo más clara posible, podemos señalar los siguientes aspectos:

- A.- El Plan General de Pasaia, como instrumento clave que rige la ordenación de este municipio, se ha quedado anquilosado en el tiempo. Existe en él una concepción del urbanismo que, por antigua y pasada no sólo no sirve, sino que es contraproducente para el desarrollo urbanístico futuro y para la rehabilitación del conjunto del término de Pasaia.

La falta de adaptación, en un principio a la Ley del Suelo de 1.956 y posteriormente a la Ley del Suelo de 1.976, pese a los mandatos contenidos en este sentido en la Disposición Transitoria 1ª de esta última Ley, ha impedido que el mismo tuviese los instrumentos necesarios, previstos en dichas Leyes, para una adecuada ejecución del Plan.

La filosofía que regía la materia urbanística antes y después de la Ley del Suelo de 1.956 es sustancialmente distinta. El Plan General de Pasaia, aprobado con anterioridad a dicha Ley, se ha quedado anquilosado en el tiempo, y hoy día no es mucho más que un instrumento muerto, con más valor formal que real.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

B.- De los argumentos utilizados por el Tribunal Supremo, para descalificar el plano de zonas verdes, merece ser destacado el que afirma que el Ayuntamiento no hizo uso, en su momento, del instrumento que podría ser utilizado para defender la validez del mismo: la expropiación.

Si de entrada al contenido del Plan General, que es muy escaso, llegamos a privarle de un documento fundamental, el plano de zonas verdes, sólo podemos concluir que su contenido ya no sólo es escaso sino incluso absolutamente contraproducente para el desarrollo urbanístico de Pasaia; ya que privándole de ese plano, podemos llegar a privar a Pasaia, como de hecho está sucediendo, de zonas verdes, de esparcimiento, jardines, ... Si bien es cierto que en el Plano de zonificación, diversas zonas quedan configuradas como zonas especiales Ordenanza 8 y que es aquí donde se pueden plasmar los espacios libres municipales, dada la configuración de esta Ordenanza, nada impide la construcción en estas zonas, siempre que se argumente algún interés general, público..., cosa que no ha sido nada difícil.

Creemos que esta práctica ha sido constante; mientras que las construcciones no han parado, las zonas verdes han quedado relegadas a simples reliquias, relegadas a las mayores pendientes.

C.- Pero no sólo el Ayuntamiento no hizo lo debido para defender hoy día la validez del plano de zonas verdes, sino que la infracción de uno de los principios fundamentales del urbanismo: "La obligatoriedad de los Planes, tanto para la administración como para los particulares", ha sido constante.

La futura ciudad prevista a través del Plan General de Pasaia no tiene nada que ver con la realidad actual.

En este sentido, y en la misma línea en que se niega la validez del Plano de zonas verdes, creemos que es necesario afirmar la falta de validez del plano de zonificación; éste no ha sido observado en muchos de sus aspectos y por eso afirmamos que es un instrumento muerto hace ya tiempo.

D.- En relación directa con el punto anterior vamos a plantear algunos aspectos, que no hacen más que remarcar las divergencias entre la ordenación prevista en el Plan General, y el Pasaia actual:

- Uno de los Puntos que más atención llama en el Plan General es el proyecto de la llamada autopista de Escario. Este proyecto fue abandonado hace tiempo, sin embargo todavía hoy día el Plan General sigue contemplando la construcción de esa autopista, ya que no ha habido ninguna iniciativa de modificación.

De hecho el terreno de la autopista, calificada como zona especial, ha sido sustituido por otros usos: residencial, industrial...

- Los Planes Parciales han modificado de hecho en numerosos casos la zonificación prevista en el Plan General; sin que en este sentido se observe el principio de jerarquía entre los planes, en base al cual, los planes parciales siempre han de respetar y observar las determinaciones de los Planes Generales.

- El Plan General de Pasaia, no abarca todo el término municipal, y así podemos mencionar el polígono de Azkuene, no incluido en el Plan General, y al que arbitrariamente se le ha asignado un uso residencial.

- Las Ordenanzas, a las que antes nos hemos referido, no han sido respetadas en muchos casos, dando lugar así a la construcción de volúmenes, por encima de los permitidos.

- La inexistencia de unos criterios generales que actúen de guía en toda la actividad urbanística del municipio, y la falta de instrumentos de ejecución, de programas de actuación... ha permitido una actuación en la que han primado los intereses particulares presentes en cada caso, siempre por

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

encima de los intereses generales del pueblo de Pasaia.

Exponente claro de todo esto es la falta de una división poligonal desde una óptica municipal dando lugar a una ejecución totalmente puntual realizada desde una óptica particular y privada.

- Pasaia no sólo es una ciudad hacinada sin respiraderos y pulmones, sino que desde la óptica del Plan General, es imposible crear esos elementos necesarios.

E.- Respecto a la normativa posterior al Plan General, su validez no es menos dudosa. Respecto de las Ordenanzas de construcción de Pasai Antxo, ya hemos dejado clara su falta de valor legal (Dictamen de la C.P. de Servicios Técnicos de 3 de abril de 1.959).

El resto de la normativa, fue aprobada por la Comisión Provincial, después de un procedimiento muy simple y viciado tras la aprobación inicial de la Corporación municipal, fueron enviadas a la Comisión Provincial y aprobadas por ésta. Las infracciones del artículo 32, o más bien la inobservancia del procedimiento señalado en este artículo, ha estado presente, ya que no ha existido ni información pública, ni aprobación provisional.

Conclusión

Queremos dejar claro en todo momento que el Plan General, aprobado el año 1.954, es el único instrumento marco que hoy día sigue regulando el urbanismo en Pasaia. El mismo fue aprobado tras el procedimiento adecuado y no ha sido objeto de ninguna modificación. Sigue vigente tal y como fue aprobado en su día.⁶

Pero la validez de este instrumento no va mucho más allá de lo meramente formal. Su anquilosamiento en una concepción urbanística desfasada, su falta de adaptación a la idea del urbanismo, plasmada en un principio en la Ley del Suelo de 1.956 y hoy día en la Ley del Suelo de 1.976,⁷ la inobservancia del mismo tanto por parte de la Administración, como por los particulares, la no ejecución de muchos de los aspectos en el mismo contemplados,... permiten afirmar que estamos ante un instrumento muerto y la tarea de resucitarlo, además de vana, sería absurda.

El mantenimiento en la situación actual, sólo posibilitaría empeorar la ya difícil y caótica situación actual.

La redacción de un nuevo instrumento regulador del urbanismo, para Pasaia es una tarea, no sólo necesaria, sino inaplazable. El postergar esta tarea podría traer consecuencias incontrolables e imprevisibles.

Y esta tarea es la que iniciamos con este Informe Urbanístico, primer paso en la redacción de las Normas Subsidiarias. Tarea en la que debemos contemplar todos los aspectos de la actualidad realidad pasaitarra, y en la que destaca especialmente, la presencia en el mismo del Puerto, como parte no sólo fundamental, sino condicionante de esta realidad.

5.4. EL PLANEAMIENTO PARCIAL COMO DESARROLLO DEL PLAN GENERAL.

Frente al principio de Subordinación y Jerarquía entre las diversas figuras de planeamiento que asegura su ejecutividad desde el mismo momento de su aprobación definitiva, en Pasaia la transgresión ha sido una constante. La inobservancia de las determinaciones del Plan General es un mal generalizable a todas aquellas zonas que se han desarrollado a través de un Plan Parcial y aquellas otras en que estos no llegaron a redactarse.

Efectivamente, en Pasaia podemos observar desde la inexistencia de la figura de Planeamiento Parcial allá donde el mismo era necesario, caso de Antxo, hasta la redacción y aprobación de Planos Parciales con criterios diversos y variados entre sí y con una transgresión continua del Plan General, casos de Trintxerpe y Donibane.

⁶ En los últimos años se han realizado dos modificaciones, referidas a los ámbitos de la calle Pescadería y zona de Bordalaborda.

⁷ Hoy Ley del Suelo de 1.992

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Este hecho ha provocado una alarmante situación actual en la que de entrada se observan dos aspectos fundamentales: la ejecución de las máximas expectativas edificatorias dando lugar a una salvaje realidad y el paso a un nivel secundario de los intereses públicos y colectivos como las infraestructuras viales, los espacios libres, las zonas verdes, los servicios públicos y culturales, etc; relegando la satisfacción de estas necesidades a terrenos, en muchos casos inapropiados, o simplemente ignorándolos.

Por otro lado, esta continua transgresión de los principios básicos mencionados se observa también en la fase de ejecución de las determinaciones de los Planes Parciales. Las modificaciones indebidamente tramitadas, los excesos de los Proyectos de Urbanización, los acuerdos puntuales, etc. han completado un panorama caótico protagonizando por la falta de urbanizaciones, la mala calidad en las que se han realizado, la falta de cesiones, titularidades confusas, no cumplimiento de la situación de fuera de ordenación e incremento indebido de volúmenes y modificaciones de los usos establecidos etc.

A modo de conclusión. antes de citar el Planeamiento de desarrollo, hemos de apuntar que todo este panorama nos pone ante una realidad que, desde el punto de vista jurídico, es insalvable y en la que los supuestos que adolecen de nulidad son numerosos.

La cantidad y gravedad de las irregularidades observadas nos sitúan ante un marco normativo que, en cuanto a materia urbanística, es excesivamente débil, deficiente y peligroso y que nos ha puesto ante la urgente y necesaria tarea de elaborar un nuevo marco normativo urbanístico que, adaptado al Texto Refundido de la Ley del Suelo de 1.992, tenga presente la labor de "restauración" "rehabilitación" y "renovación" del municipio.

5.4.1 Planeamiento de desarrollo y modificaciones.**SAN PEDRO - TRINTXERPE****1.- PLAN PARCIAL INSTITUTO NACIONAL DE LA VIVIENDA. AZKUENE.***** Fechas.**

- No ha sido posible la localización del expediente administrativo ni del documento del Plan.

*** Comentario.**

- Incorpora suelo sin calificar.
- No se desarrolla el viario previsto.
- Ordenación caótica.
- Alteración de los perfiles previstos (5 o 6 pisos de más).
- Se desconocen las cesiones y la previsión de equipamientos.

2.- PLANES PARCIALES DE PABLO ENEA Nº 1 Y Nº 2*** Fechas**

- Aprobación definitiva del Plan Parcial, Polígono nº 1: 26 de Abril de 1.963 -.
- Aprobación definitiva del Plan Parcial, Polígono nº 2: 26 de Septiembre de 1.965-.

*** Comentario.**

- Exceso de volumen programado.
- Excesiva densidad (115/viv Ha.)
- Carece de cesiones de zonas verdes.
- El estudio económico-financiero incumple la Ley del Suelo.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

- Los suelos libres mantienen la titularidad privada en régimen de copropiedad.

3.- PLAN PARCIAL DEL TRAMO FINAL DE LA CALLE AZKUENE (San Salvador)*** Fechas.**

- Aprobación definitiva del Plan Parcial: 20 de diciembre de 1.965.
- Aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización: 21 de Octubre de 1.966.
- No consta la fecha de aprobación definitiva del proyecto de gestión.

*** Comentario.**

- Se delimita sobre terrenos no calificados por el Plan General.
- Localizaba las cesiones de zonas verdes y equipamientos en los terrenos de mayor pendiente.
- Altísima densidad de viviendas (135 viv/Ha.).
- El Plan de Etapas y el Estudio Económico-Financiero incumplían la Ley del Suelo.
- El grupo escolar nunca se edificó.

4.- PLAN PARCIAL DE LA ZONA ESCOLAR EN EL BARRIO DE TRINTXERPE.*** Fechas.**

- Aprobación definitiva del Plan Parcial: 19 de Noviembre de 1.965.
- No consta ninguna fecha de los proyectos de urbanización y gestión.

*** Comentario.**

- Discordancia con la calificación global del Plan General.
- La expropiación y derribo de los edificios fuera de ordenación nunca se desarrollo.

5.- PLAN PARCIAL DE ZAMATETE O VELASCO-SALINAS*** Fechas.**

- Aprobación definitiva del Plan Parcial: 21 de Octubre de 1.966.
- Aprobación definitiva de memoria complementaria del Plan Parcial: 03 de febrero de 1.967.
- Aprobación definitiva de modificación del Plan Parcial (bloque nº 1): 24 de Noviembre de 1.967.
- Aprobación definitiva del proyecto de urbanización: 22 de julio de 1.970.
- No consta la realización de ningún proyecto de gestión.

*** Comentario.**

- Discordancia con las calificaciones de zonas verdes del Plan General.
- Excesiva edificabilidad.
- No se prevé la cesión de parques y jardines.
- La ejecución no respeta el esquema viario del Plan Parcial.
- No se han derribado los edificios fuera de ordenación.

6.- PLAN PARCIAL DE INMOBILIARIA TRINTXER*** Fechas.**

- Aprobación definitiva del Plan Parcial: 2 de Mayo de 1.969.
- No constan fechas de aprobación de los proyectos de urbanización y gestión.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA***** Comentario.**

- Discordancia con la zonificación del Plan General.
- Exceso de volumen a implantar.
- No existe reflejo gráfico de las cesiones programadas.
- Modificación en la fase de ejecución sin los trámites oportunos.

7.- PLAN PARCIAL DE BORDA ENEA*** Fechas.**

- Aprobación definitiva del Plan Parcial: 30 de Mayo de 1.969.
- Aprobación definitiva de la modificación del Plan Parcial: 26 de Febrero de 1.975.
- Aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización: 30 de octubre de 1.972.
- No consta la fecha de ningún proyecto de gestión

*** Comentario.**

- Discordancia con la zonificación del Plan General.
- Exceso de volumen a implantar.
- Escasez en el número de aparcamientos.
- Urbanización no recepcionada.
- Titularidad confusa de las zonas libres.

8.- PLAN PARCIAL DE MARTIMUNO*** Fechas.**

- Aprobación definitiva del Plan Parcial: 16 de mayo de 1.969 (sin ejecutoriedad)
- Aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización: 7 de septiembre de 1.971.

*** Comentario.**

- Incumplimiento de la ordenanza específica de ciudad jardín.
- Disconforme con la ordenación viaria del Plan General.
- Ausencia de cesiones.
- Deficiencia en el computo de la edificabilidad.
- Falta de recepción definitiva de los viales.

9.- MODIFICACION DE ELEMENTOS DEL PLAN GENERAL DE PASAIA. EN UN SECTOR DE LA CALLE PESCADERIA DE TRINTXERPE.*** Fechas.**

- Aprobación definitiva de la modificación: 30 de octubre de 1.990.

*** Comentario.**

- Modifica y elimina la reserva de suelo para la autopista de Escario.
- Remite a un Plan Especial de Reforma Interior para la mejora y adecuación del área.
- Clasificación como suelo urbano.
- Calificación residencial.
- Previsión de zonas verdes y espacios libres.
- Sustitución de las ordenanzas de la zona.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

- 10.- PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE LOS NUMEROS 15 AL 29 DE LA CALLE PESCADERIA.
- * Fechas.
 - Aprobación definitiva del Plan Especial: 21 de Agosto de 1.990.
 - Los proyectos de gestión y urbanización no se han redactado.
 - * Comentario.
 - Se ha producido un incumplimiento en los plazos de gestión y ejecución.
 - Amplía y mejora la calle Pescadería.
 - Incide en el control de actividades.
 - Incrementa la oferta de viviendas y supone una mejora de los espacios libres.
- 11.- PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE LOS NUMEROS 4 AL 8 DE LA CALLE PESCADERIA.
- * Fechas.
 - Aprobación definitiva del Plan Especial: 30 de octubre de 1.990.
 - Los proyectos de gestión y urbanización aún no se han redactado.
 - * Comentario.
 - Se ha producido un incumplimiento de los plazos de gestión y ejecución.
 - Amplía y mejora la calle Pescadería.
 - Sustituye el tejido industrial existente.
 - Incide en el control de actividades.
 - Incrementa la oferta de viviendas y aparcamientos.
 - Apertura rodada y peatonal hacia la Plaza de los Gudaris.
- 12.- MODIFICACION DE ELEMENTOS DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE PASAIA EN EL AREA DE TOKI ALAI.
- * Fechas.
 - Aprobación inicial del documento de modificación: 6 de septiembre de 1.993
 - Aprobación provisional del documento de modificación: 29 de noviembre de 1.993.
 - Está pendiente de aprobación definitiva.
 - * Comentario.
 - El proyecto ha sido recogido íntegramente en el presente documento de Normas Subsidiarias.
 - Mejora la estructura viaria.
 - Creación de nuevos espacios libres y parques.
 - Oferta de viviendas y aparcamientos.
- 13.- MODIFICACION DE ELEMENTOS DEL PLAN GENERAL DE PASAIA REFERIDO AL CASERIO ILLUNBE DE PASAI SAN PEDRO.
- * Fechas.
 - Aprobación inicial de la modificación: 26 de octubre de 1.992.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

- Aprobación provisional de la modificación: 29 de marzo de 1.993.
- Pendiente de aprobación definitiva.

- * Comentario.

- Este proyecto ha sido recogido íntegramente en el presente documento de normas subsidiarias.
- Consolida el Caserío Illunbe.
- Regula las actividades y la reforma de la edificación.
- Reurbanización del entorno.

DONIBANE**14.- PLAN PARCIAL DE BORDA AUNDI (Sector C).**

- * Fechas.

- Aprobación definitiva del Plan Parcial: 20 de Diciembre de 1.965.
- Aprobación definitiva del proyecto de Urbanización: 14 de Abril de 1.967

- * Comentario

- Disconformidad con la zonificación del Plan General.
- Exceso de volumen implantado con un importante incremento del número de viviendas.
- Elevada densidad.
- Titularidad no definida de las zonas libres.

15.- PLAN PARCIAL DEL INSTITUTO DE LA VIVIENDA. SAN JUAN.

- * Fechas.

- No ha sido posible localizar el expediente administrativo ni la documentación del Plan.

- * Comentario.

- Disconformidad con la zonificación del Plan General.
- Disconformidad con la ordenación viaria del Plan General.
- Inadecuación a las ordenanzas de las zonas afectadas.
- Se programa un exceso de edificabilidad.
- No se solucionan los problemas de accesibilidad.

16.- PLAN PARCIAL DE LA ZONA ESCOLAR DE PASAJES DE SAN JUAN

- * Fechas

- Aprobación definitiva del Plan Parcial: 30 de Mayo de 1.969.
- No constan las fechas de aprobación definitiva de los proyectos de Urbanización y Gestión

- * Comentario

- Disconformidad de parte de los terrenos incluidos en el Polígono con la zonificación del Plan General.
- Se han construido locales comerciales en zona verde pública.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

- La urbanización está sin concluir y es de mala calidad.

**17.- MODIFICACION DE ELEMENTOS DEL P.G.O.U. DE PASAIA EN BORDALABORDA
NORMAS COMPLEMENTARIAS.***** Fechas.**

- Aprobación definitiva de la modificación: 26 de Enero de 1.993.

*** Comentario.**

- Modernización y ampliación del ámbito e instalaciones portuarias en Bordalaborda.
- Recualificación y creación de espacios libres.
- Mejora de la estructura viaria.
- Oferta de viviendas y aparcamientos.
- Nuevo tratamiento en la relación puerto-ciudad.

ANTXO**18.- PLAN PARCIAL DE UNA MANZANA EN EL DISTRITO DE ANTXO (Plaza Viteri,
Alameda).***** Fechas.**

- Aprobación definitiva del Plan Parcial: 24 de septiembre de 1.965.
- No consta que se hayan realizado ni proyectos de urbanización ni proyectos de gestión.

*** Comentario.**

- Ordenación de la única zona de equipamientos del distrito de Antxo.
- Planta afecciones y actuaciones en terrenos no incluidos en el polígono.
- El estado actual es el mismo existente el año que se redactó, no habiéndose ejecutado ni una de las determinaciones del Plan.

**19.- ESTUDIO DE MANZANA CONSTRUCTIVA EN PASAI ANTXO (Alameda, Hamarretxeta,
Oarso, Gelasio Aramburu).***** Fechas**

- Aprobación provisional: 22 de Agosto de 1.955.
- Nunca se aprobó definitivamente.

*** Comentario.**

- Conformación de la Alameda como espacio urbano central.
- Nuevas alineaciones.
- Nunca llegó a realizarse.

20.- MODIFICACION DE USO DE UNA MANZANA DEL CASCO URBANO. (Plaza Axular)*** Fechas.**

- Aprobación definitiva de la modificación: 15 de Mayo de 1.968.

*** Comentario.**

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

- No se ajustó a las ordenanzas del Plan General al admitir más alturas de las autorizadas.
- Se encuentra totalmente ejecutada pero se desconoce si se realizaron las cesiones previstas.

21.- PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE UNA MANZANA (Manzana de los Gatos).*** Fechas.**

- Aprobación definitiva del Plan: 26 de enero de 1.965.
- La C.C.U. estimó un recurso y anuló la citada aprobación por resolución de fecha 30 de Mayo de 1.965.

*** Comentario**

- El plan fue promovido por uno de los propietarios sin la aceptación del resto.
- La Manzana se encuentra en la actualidad indefinida, manteniéndose la edificación en su estado primitivo.

22.- PLAN DE ORDENACION DE MANZANA (Gure Zumardia, Eskalantegi, Oarso, Hamarretxeta).*** Fechas.**

- Aprobación definitiva del Plan: 9 de marzo de 1.971

*** Comentario.**

- No se cumplen las ordenanzas previstas en el Plan General.
- No fija un número de viviendas ni fondos de la edificación.
- Está totalmente ejecutado.

23.- PLAN DE ALINEACIONES DE MANZANA (Oarso, Eskalantegi, Hamarretxeta).*** Fechas.**

- Aprobación definitiva del plan: 22 de diciembre de 1.977.

*** Comentario.**

- Carece de determinaciones a excepción de un plano de cotas.
- Establece los chaflanes y los fondos edificables.
- Las manzanas se encuentran actualmente macizadas.

PUERTO**24.- PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE PASAJES.**

- * Redactado el documento de Avance se expuso al público los meses de Enero y Febrero de 1.994.

6.- ANALISIS GENERAL DE LOS USOS DEL SUELO

En este apartado realizaremos un breve diagnóstico del esquema de usos del suelo desarrollado en Pasaia y que ya fue profundamente analizado en el documento de Información Urbanística y en el Avance, a los cuales remitimos para cualquier ampliación de información.

Antes de iniciar esta valoración nos parece interesante referirnos a un aspecto que mantiene su propia evolución, como es la vivienda, y que lógicamente en algunas de las estadísticas y valoraciones realizadas en los documentos

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

citados puede aparecer desfasado.

En el año 1.970 Pasaia contaba con 5.250 viviendas, en el 1.991 se censaban 6.500. Un incremento de 1.250 viviendas (23,8%) que han supuesto un incremento medio de 62,5 viviendas al año (Cuadro II-6.1).

EVOLUCION DEL N° DE VIVIENDAS POR DISTRITOS

CUADRO II-6.1

	1.970	1.981	1.991
DONIBANE	808	956	960
TRINTXERPE-SAN PEDRO	2.916	3.645	3.659
ANTXO	1.526	1.748	1.881
TOTAL	5.250	6.379	6.500

Fuente: Censos.

Elaboración propia

Pero este incremento, lejos de ser uniforme, ha sido claramente desequilibrado a favor de la década de los años 70. Mientras entre 1.970 y 1.981 el parque de viviendas creció en 1.129, este crecimiento cayó en los diez años siguientes hasta la cifra de 151 viviendas, década que coincide con el período de sería regresión demográfica ya analizado.

Por distritos, Donibane y Trintxerpe - San Pedro representan el máximo desequilibrio entre ambas décadas, frente a los 148 y 877 viviendas construidas entre 1.970 y 1.981, en los años 80 solo se construyeron 4 y 14 respectivamente. Antxo acusó la caída de la segunda década pero mantuvo una tónica importante de construcción con 133 nuevas viviendas, solamente 90 menos de las registradas en la década anterior.

Este hecho que seguramente tiene una interpretación causal de tipo económico, social o incluso laboral, puede tener una significación importante frente a la labor de diseñar la futura ciudad. Esta caída puede significar el final del urbanismo exclusivamente expansivo y desarrollista, para dar paso a un mercado de la vivienda dominado por la austeridad en la utilización del suelo y la revalorización del tejido urbano ya construido como bien económico rentable y como patrimonio cultural y memoria histórica a conservar. La construcción se centrará sobre las actuaciones de renovación de tejidos urbanos degradados y en la rehabilitación del patrimonio construido, sin olvidar el necesario reequipamiento de la ciudad.

6.1 EL PUERTO

El puerto se configura como un elemento fundamental a la hora de realizar una valoración urbanística de Pasaia como municipio; no sólo como conector físico de los tres distritos, sino como agente económico de primer orden, cuyos usos del suelo han sesgado los del resto del municipio, introduciendo valoraciones diferenciales según el momento de auge del sector pesquero, mercantil o industrial.

El criterio fundamental que debe guiar cualquier estrategia de planeamiento actual es el de concebir el ámbito portuario como un ámbito territorial más, supeditado a la capacidad ordenatoria que la ley confiere a la administración municipal.

Esta supeditación no implica una relación de sumisión sino una relación dialéctica que permita en cada caso buscar

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

las soluciones espaciales idóneas, conjugando los intereses portuarios y los intereses socio-urbanísticos municipales, colocando siempre la calidad de vida como objetivo prioritario.

Desde el punto de vista del planeamiento y la gestión urbana, las actuaciones deben ir encaminadas por un lado a asegurar la accesibilidad de la población al mar, de forma directa como puede ser el caso de Bortalaborda, con zona verde o plazas; o con la eliminación de los límites, posibilitando la compatibilidad de usos, en el caso de San Pedro; o indirectamente generando reservas espaciales para equipamientos o comunicaciones, en el caso de Antxo.

Por otro lado, el planeamiento y la gestión urbana debe asegurar la compatibilidad de usos a ambos lados de los límites portuarios, optimizando en cualquier caso la rentabilidad socioeconómica de los suelos utilizados. Se plantearán por lo tanto actuaciones que regeneren el tejido urbano, introduciendo una valoración de las actividades en función de sus características contaminantes, su generación de empleo, y sus especiales necesidades de ubicación portuaria.

6.2 SISTEMA DE COMUNICACIONES - RED VIARIA

La localización de Pasaia en el Sistema Comarcal, su propia configuración como municipio portuario, la adaptación a una topografía compleja, etc., han hecho de la red viaria, un sistema heterogéneo y confuso, que dificulta sensiblemente la accesibilidad e impide una comunicación fluida entre las diferentes partes de la ciudad.

El puerto, que en principio aparece como un conector físico entre los tres distritos, se configura como el aislante más importante al impedir la circulación rodada y peatonal ajena a su propia actividad.

La Nacional I, si bien se ha convertido en el conector más importante entre los distritos, su configuración como vía de tráfico nacional e internacional supone una mezcla de tipo de transporte tal, que no permite asegurar una buena accesibilidad a ninguno de los municipios que configuran el corredor Donostia-Irún, y en el caso concreto de Pasaia no sólo no facilita la accesibilidad al distrito de Antxo, sino que la impide según la dirección de circulación, y lo aísla del resto del municipio sumándose así a los efectos ejercidos por el ferrocarril y el puerto.

El planeamiento anterior y las características de urbanización, poco adaptadas a las condiciones topográficas y a las tramas urbanas preexistentes, han generado una red urbana incompleta, (especialmente en el caso Borda Aundi, Bortalaborda y Trintxerpe), de pésimo trazado, absolutamente deficitaria de aparcamientos, mal dimensionada y conservada.

Ante el breve diagnóstico realizado sobre el sistema viario en las páginas anteriores, los criterios y estrategias de planeamiento que se proponen son las siguientes:

- a) Jerarquización del sistema viario, atendiendo al dimensionamiento y funcionalidad de las vías como espacio público de relación y su servicio a la mejor accesibilidad a la trama urbana.
- b) Estudio del tratamiento y dimensionamiento de calzadas y espacios peatonales de la red viaria asegurando la accesibilidad; primando, en la medida de lo posible, la peatonalización y su configuración como espacio de encuentro.
- c) Involucrar a la administración comarcal y regional en la búsqueda de soluciones al paquete de infraestructuras supramunicipales constituidas por Puerto, Ferrocarril, Nacional I y "Topo", para compatibilizar el servicio que cada una de ellas presta, con las características urbanas de su ubicación.

6.3 ASENTAMIENTOS INDUSTRIALES

El proceso urbanizador que ha generado la actual configuración del Municipio de Pasaia, ha estado siempre supeditado a las actividades productivas, por lo cual, dispersos en la trama urbana, aparecen pequeños enclaves industriales o actividades aisladas que si bien no configuran asentamientos industriales, deberán ser tenidas en cuenta en la redacción de ordenanzas sobre usos compatibles y su posible ordenación.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Sólo son definibles, por lo tanto, como áreas industriales:

PUERTO:

- Zonificación de los muelles por actividad.
- Herrera y el muelle de reparaciones.
- Bordalaborda y Astilleros.
- Astilleros Askorreta.

SAN JUAN

- Bordalaborda

ANTXO

- Polígono Industrial de Antxo.

Los criterios de planeamiento en cada una de estas áreas, vendrán definidas por la **búsqueda de la máxima rentabilidad socioeconómica del suelo y el equilibrio entre residencia y empleo.**

Se incentivará la promoción de los procesos de reforma interior que requieren las actuales instalaciones obsoletas, abordando los problemas de accesibilidad desde la autopista y la nacional I, y mejorando las actuales dotaciones espaciales en infraestructuras de los polígonos.

El caso concreto del polígono industrial de Antxo, como zona industrial no asumible por el tejido residencial circundante, debe de ser contemplado desde los parámetros de provisión de suelo industrial que se están generando en los suelos contiguos, (Donostia y Rentería).

La ubicación actual de los Astilleros Askorreta debe ser estudiada de forma especial al interferir en el paseo de Ondartxo con otro uso más adecuado como es el de espacio libre de expansión y recreo.

6.4 EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS LIBRES

La valoración que podemos realizar sobre el sistema de equipamiento y espacios libres en el municipio de Pasaia es muy negativa, ya que su situación respecto a los estándares mínimos estimados por la ley, puede calificarse de déficit espectacular.

Si bien este problema es una inercia importante para los municipios que presentan un desarrollo similar, debiendo destinar importantes montos de inversión para comprar suelo o ejecutar urbanización que alguien debiera haber realizado ya, en Pasaia este problema es especialmente grave por la falta material de suelo para poder localizar una política de emergencia de reequipamiento.

La ocupación de los suelos susceptibles de aprovechamiento urbano ha sido voraz y caótica y los desequilibrios producidos entre población y equipamiento de tal magnitud, que no cabe pensar incluso a medio plazo en una solución aceptable del problema. Si tenemos en cuenta la situación de dispersión en distritos relativamente autónomos en cuanto a ciertas necesidades, alguno de los equipamientos y especialmente las zonas libres y verdes exigen ser cuando menos duplicadas o triplicadas.

Los criterios y estrategias de planeamiento que se proponen pasan por una reconsideración de los límites municipales involucrando a administraciones superiores y a los municipios colindantes en un proceso de reequipamiento común.

Será de especial importancia, seguir profundizando en la política de adquisición de suelo e inmuebles, a la vez que se negocia la compatibilidad de usos en los espacios libres del puerto.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA****6.5 VIVIENDA**

De nuevo en este punto debemos aludir al ámbito comarcal si queremos entender la problemática de la vivienda en Pasaia.

Es prácticamente imposible iniciar su análisis sin tener en cuenta que Pasaia se encuentra inmersa en un continuo urbano entre Donosti y Rentería, y que por lo tanto gran parte de los problemas que se nos presentan no tienen origen en el municipio sino en la capital o en la totalidad de la comarca, y por ello mismo la solución definitiva se escapa del planeamiento municipal.

Desde nuestras posibilidades podemos aportar pequeñas soluciones que no siempre encontrarán resultados favorables si no se acompañan de soluciones a nivel comarcal.

Los criterios y estrategias de planeamiento en esta materia pasan por:

- Promover las posibilidades de acceso de los ciudadanos de Pasaia a las promociones de vivienda que se generan en los municipios circundantes y en igualdad de condiciones.
- Puesta en marcha de los procesos de rehabilitación del parque de viviendas existentes, de tal forma que, en un esfuerzo de economía y austeridad de suelo, se consoliden los cascos históricos y se mejoren las condiciones de lo que pueden llegar a ser infraviviendas en un plazo no muy largo, si no se ponen las medidas adecuadas.
- Por último se estima que entre las operaciones de rehabilitación, renovación y nueva vivienda, pueden integrarse en el mercado inmobiliario entre 800 y 1.000 viviendas en los años de desarrollo del planeamiento general y especial.

De este total, las correspondientes a la nueva vivienda se conciben como integradas dentro de operaciones de sutura del tejido urbano y operaciones de sustitución de tejido urbano degradado o no asumible por su uso.

6.6 MEDIO AMBIENTE

Desde el punto de vista de la eliminación y control, de residuos urbanos y agentes contaminantes, el ámbito óptimo de planeamiento y gestión será el comarcal o la mancomunidad de municipios involucrada en el problema y perteneciente al ámbito territorial próximo.

Entendiendo, por un lado, que la contaminación de los suelos, del agua y del aire no reconoce los límites administrativos municipales; y por otro, que la solución del tema de saneamiento exige la máxima rentabilidad sobre la administración de recursos tan escasos como son los económicos y del suelo para la ubicación de vertederos, depósitos, o plantas de depuración, desde el planeamiento y gestión urbanística municipal se entiende que las valoraciones y aportación de soluciones han de referirse a un ámbito comarcal.

Los criterios generales que deberán ser tenidos en cuenta en materia de Medio Ambiente se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Los recursos naturales no estarán al servicio del desarrollo industrial y el crecimiento económico sino al servicio de la calidad de vida de los ciudadanos.

Esto no significa un freno al desarrollo industrial, sino una situación de equilibrio entre la rentabilidad

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

económica de un espacio y su capacidad de regeneración y mantenimiento como recurso natural al servicio del total de la sociedad.

- Las actuaciones en materia de Medio Ambiente se orientarán a regenerar las masas de agua dulce o salada relacionadas con su ámbito territorial, y garantizar el control sobre los agentes de contaminación atmosférica.
- Desde el planeamiento, la clasificación y calificación de suelo municipal deberá coordinarse con las estrategias medio ambientales, de tal forma que las actividades ubicables en el ámbito territorial encuentren respuestas a sus necesidades de tratamiento de aguas residuales y eliminación de residuos sólidos.

6.7 SUELO RURAL

La valoración que se puede hacer del ámbito rural es muy negativa, tanto desde una perspectiva integral del paisaje, con la desaparición de sistemas productivos y a la modificación de los esquemas mejor adaptados de tenencia y explotación de la tierra; como desde el análisis pormenorizado de cada una de las variables que confluyen sobre el medio rural, entre otras, suelos, vegetación, usos agropecuarios, etc.

Los criterios de planeamiento pasan por concebir el suelo rural como soporte de actividades productivas "óptimas" (no exclusivamente económicas) que aseguren su propia conservación y valor.

Se reconocerán y delimitarán en el territorio los posibles usos intensivos de ocio, que deberán hacerse compatibles con la posible implantación de actividades productivas rurales.

Se continuará e intensificará la política de adquisición de suelo.

7.- DIAGNOSTICO**7.1. TERRITORIO**

- 1.- Física y funcionalmente el municipio de Pasaia se encuentra integrado en un entorno comarcal (Oarsoaldea, Donostialdea), sin el cual no se puede analizar la realidad socioeconómica y urbanística, ni se puede diseñar su futuro.
- 2.- Pasaia presenta una altísima densidad de viviendas y de población, especialmente agravada por la irracionalidad del esquema viario y la ausencia de espacios libres.
- 3.- Debido a las características topográficas del territorio municipal, éste no presenta suelos susceptibles de ser colonizados en buenas condiciones de urbanización.
- 4.- Las láminas de agua superficial vinculadas al término municipal se encuentran especialmente degradadas y exigen un urgente saneamiento.
- 5.- Las características topográficas y climáticas se configuran como factores negativos de la capacidad de dispersión atmosférica, lo que exige un especial cuidado en la localización y control de actividades con riesgo de emisiones de humos, polvos o cualquier otra sustancia contaminante.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

6.- El municipio de Pasaia presenta un poblamiento especialmente concentrado en el que las áreas urbanas apenas suponen el 5,3% de la superficie municipal.

7.2. DEMOGRAFIA

7.- La realidad sociourbanística de Pasaia está directamente relacionada con el irracional crecimiento sufrido entre los años 50 y 70. Momento en el que alcanzó su máximo poblacional y que significó un punto de inflexión hacia el actual período de decrecimiento.

8.- La composición de la población está directamente determinada por este proceso de "inmigración masiva-emigración selectiva", de larga y corta distancia. Un proceso actual minoritario de vuelta a los lugares de origen junto a un proceso de redistribución comarcal y regional.

9.- La estructura de la población viene determinada por una evolución decreciente de la tasa de natalidad, llegando a arrojar un crecimiento vegetativo negativo en los últimos años. La población de Pasaia, al igual que la de la comarca, está inmersa en un proceso de envejecimiento, cuya evolución puede verse condicionada por las futuras migraciones de corta y larga distancia. Aún el grupo de adultos jóvenes (20-44) es ligeramente superior al de adultos viejos (44-64 años).

10.- La dinámica demográfica de Pasaia parece augurar una evolución decreciente del volumen poblacional, ahora bien, la inserción del municipio en Donostialdea y especialmente en el continuo urbano Donostia-Rentería hará depender el futuro demográfico del cumplimiento de las políticas municipales de vivienda y reequipamiento.

7.3. POBLACION Y ACTIVIDAD

11.- El proceso migratorio de los últimos años ha enmascarado en un incremento importante de la Tasa de actividad un estancamiento real del número de activos. La tasa de actividad paso del 34,56% en 1.981 al 41,3% en 1.991 mientras el número absoluto de activos se incrementó solamente en un 5,8% (aproximadamente 400 personas).

12.- Esta evolución de la tasa de actividad se corresponde con una evolución muy positiva de la incorporación de la mujer al mundo del trabajo (entre 1.981 y 1.991 se registró un incremento de cerca de 1.000 mujeres activas) frente a una evolución muy negativa de los varones con una pérdida de unas 600 personas ocupadas en el mismo período. Frente a esta evolución positiva es necesario resaltar la permanencia del desequilibrio y el mayor índice del paro entre el colectivo de mujeres.

13.- Pasaia ha presentado en los últimos años una tasa de desempleo muy superior a la media del conjunto de Donostialdea (en 1.986 un 31,20% y en 1.991 un 23,7%). Al período de recuperación del quinquenio 86-91 ha seguido un nuevo impulso de desempleo motivado por la fuerte crisis manifestada en el año 93. (Un 17% de incremento bruto del número de parados entre Marzo de 1.991 y Febrero de 1.994).

14.- Por sexos existe un fuerte desequilibrio en contra del colectivo femenino, alcanzando una tasa de paro específica en 1.991 del 33,04% frente al 18,83% masculino.

15.- Aún, en Pasaia, el 48,5% de los que buscaban su primer empleo sólo contaban con estudios de preescolar y primarios, lo cual les coloca en una situación de gran debilidad en el mercado de trabajo actual.

16.- En la década de los 80 Pasaia modificó la estructura de su población activa, abandonando los sectores que habían sido tradicionales en el desarrollo de los años 60 y 70 como son el pesquero y el industrial e inclinándose por sectores terciarios como son el del comercio, la administración y los servicios personales y a empresas.

Este trasvase de población activa no se alimentó de sectores en crisis sino de las nuevas incorporaciones al

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

mercado laboral, lo cual ha generado una importante bolsa de desempleo estructural de difícil reconversión.

- 17.- A pesar de esta restructuración, el sector pesquero y el sector industrial, desde el punto de vista del potencial humano, siguen siendo dos claves básicas de la especificidad municipal dentro de un entorno comarcal más terciarizado.
- 18.- La incorporación de la mujer al trabajo hasta 1.991 fue complementaria sin entrar claramente en competencia con los varones. La incorporación de la mujer se ha centrado en los sectores terciarios de mayor crecimiento, dejando prácticamente libres los sectores tradicionalmente masculinos como son el primario, el secundario industrial y el sector transportes.
- 19.- La oferta de mano de obra de Pasaia presenta una importante disfunción, generalizable al conjunto de Donostialdea, ya que el sector que se ha configurado como motor económico en los últimos años (sector Terciario) y que presenta una tendencia desarrollista, aglutina la mayor tasa de paro específica, por encima de sectores en crisis y en fuerte reconversión, como son el sector pesquero y el sector 3 de transformados metálicos.
- 20.- En los últimos tres años (91-94) han cerrado algunos de los importantes empresas de construcción y reparación naval y otras están en clara situación de crisis con un futuro incierto. Este hecho se valora como un ajuste imprescindible hacia un efectivo redimensionamiento de un sector básico en la potencialidad del desarrollo futuro de Pasaia.
- 21.- Los servicios especializados relacionados en los sectores 8 y 9 se prevé que tengan un ligero incremento, en consonancia con la tendencia comarcal. Aunque su futuro desarrollo no se espera espectacular, es francamente impredecible su evolución.
- 22.- El sector comercial está dominado por el pequeño comercio familiar con una media de 2,2 personas por establecimiento y 0,7 trabajadores por cuenta ajena por cada autónomo. Estamos probablemente ante un modelo comercial en el que prima la subsistencia frente a la rentabilidad, respondiendo más al refugio del autoempleo que al desarrollo racional del sector.
- 23.- El modelo económico de Pasaia se encuentra en un momento de transición entre el antiguo modelo industrial representado por un tejido productivo en regresión y redimensionamiento y el aún indefinido modelo terciario basado en un potente sector servicios.
- 24.- Entre el 40% y el 60% (según municipios) de la población activa ocupada de Donostialdea trabajan en un municipio diferente al que residen, lo cual está condicionando un importante flujo diario de movimientos pendulares entre el lugar de residencia y trabajo. En Pasaia un 53,2% de su población activa ocupada trabajaba en otro municipio.

7.4. LA PLANIFICACION URBANISTICA EN PASAIA

- 25.- Hasta 1.950 la planificación consistía en una mera ordenación de la actividad constructiva. Como era típico con estos proyectos no se contemplaban ni los usos, ni los equipamientos públicos debiendo comprar los terrenos y ejecutar la urbanización la iniciativa pública.
- 26.- Hasta 1.950 las ordenanzas eran deficientes e incompletas pero nunca se abordó seriamente su adecuación. Carecen de una visión global de la problemática urbana de Pasaia dejando que se fuese resolviendo ésta con soluciones de carácter puntual y muy localizadas.
- 27.- El Plan General de 1.954 se redacta bajo la nueva filosofía del suelo urbano como bien de cambio. Aparecen con ella las promociones públicas y privadas tanto de suelo como de viviendas.
- 28.- El Plan General de 1.954, frente a la ordenación integral y equilibrada del municipio primaba aquellos elementos infraestructurales ajenos al municipio pero favorables a San Sebastián, la región y al propio

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Estado.

- 29.- El puerto gozaba de una posición preponderante, marginando la problemática del municipio en base a unos intereses generales de carácter supramunicipal. Esta filosofía recogida en el Plan se ha transmitido perniciosamente hasta nuestros días, marcando claramente las tortuosas relaciones Puerto-Ciudad.
- 30.- El Plan programaba un sistema de infraestructuras que escapaba de cualquier control municipal, careciendo de una programación o al menos exigencia de la redacción de proyectos especiales para ellos.
- 31.- Las zonas verdes que se programaban eran escasas, claramente insuficientes y situadas en zonas inadecuadas, lo cual anulaba cualquier atisbo de valor público.
- 32.- La zonificación que se realizaba en el Plan General era incompleta en su pormenorización, e impedía una aplicación directa y efectiva de las ordenanzas.
- 33.- El Plan General, por sí mismo muy deficiente, ha sido incumplido sistemáticamente por el planeamiento de desarrollo (planes parciales, especiales, etc.), por modificaciones deficientemente tramitadas y por actuaciones puntuales ajenas a cualquier control.
- 34.- Las ordenanzas han sido incumplidas sistemáticamente consolidándose volúmenes por encima de los permitidos, y usos y edificaciones incompatibles con la zona diseñada.
- 35.- La inexistencia, hasta finales de los años 80, de unos criterios generales que actuasen como guía de toda la actividad urbanística del municipio y la falta de instrumentos de ejecución y gestión han permitido una actuación en la que han primado los intereses particulares presentes en cada caso, ignorando los generales del pueblo de Pasaia.

7.5 USOS DEL SUELO

- 36.- El puerto es un elemento fundamental de la estructura territorial del municipio y su valor estratégico de gran importancia para el futuro de Pasaia.
- 37.- En el último siglo los conflictos puerto-ciudad han sido una constante y han condicionado, en muchas zonas del municipio, una vida de espaldas al mar y al propio puerto.
- 38.- En los últimos años ha primado el desarrollo económico e industrial portuario frente a una ordenación equilibrada y medioambiental aceptable del municipio.
- 39.- La red viaria es confusa e incompleta y dificulta sensiblemente la accesibilidad a las diferentes partes de la ciudad.
- 40.- Las grandes infraestructuras de comunicación se han diseñado al servicio de la región sin atender a las demandas y necesidades del propio municipio.
- 41.- Aún existen dispersas por el tejido urbano residencial o contiguas a él pequeños enclaves industriales que generan graves problemas y suponen en muchos casos una pérdida importante de calidad de vida.
- 42.- Las zonas industriales de Pasaia presentan un aspecto desolador, con una implantación industrial en franca recesión y en algunos casos con unas posibilidades de regeneración nula debido a la falta de comunicaciones aceptables y la ausencia de condiciones medioambientales asumibles.
- 43.- En Pasaia el nivel de equipamientos y espacios libres es bajísimo y se encuentra muy alejado de un mínimo aceptable, tanto para la propia legislación como para la propia concepción de la dignidad humana.
- 44.- Esta ausencia de dotaciones públicas se encuentra especialmente agravada por la escasez material de suelo y

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

el ingente costo económico que puede significar el reequipamiento.

- 45.- En Pasaia se han agotado las posibilidades expansivas del suelo urbano.
- 46.- Las características del desarrollo urbano y la propia antigüedad de las viviendas recomiendan tratamientos específicos y urgentes de rehabilitación y renovación urbana.
- 47.- Las características especialmente densas del municipio y la dispersión e inadecuación de las áreas y actividades industriales condicionan un medioambiente urbano degradado. Los ruidos en las áreas residenciales, el vertido de aguas residuales sin depurar a las masas de agua superficial, la emisión de humos y polvo, etc., son responsables de la falta de atractivo de Pasaia como municipio residencia.
- 48.- La desaparición del sistema productivo tradicional y la invasión indiscriminada de los usos urbanos están condicionando una fuerte y rápida degradación de las zonas rurales del municipio.

8.- ESQUEMA DE OBJETIVOS URBANISTICOS

DIAGNOSTICO	OBJETIVOS
TERRITORIO	<ul style="list-style-type: none"> - Integración y coordinación en las actuaciones comarcales. - Recualificación de los espacios libres existentes. - Creación de nuevos espacios libres. - Recualificación de la periferia no urbana. - Actuaciones limitadas al suelo urbano actual. - No clasificación de suelo urbanizable. - Implantación de un modelo de saneamiento racional. - Recuperación de la Ria de Molinao y de la Bahía. - Protección del litoral. - Control de localizaciones industriales. - Control de las emisiones de productos contaminantes. - Definición de zonas industriales no asumibles. - Accesibilidad a la periferia rural.
DEMOGRAFIA	<ul style="list-style-type: none"> - Integración y coordinación con las políticas comarcales y regionales. - Mejora de los equipamientos públicos generales y específicamente asistenciales. - Facilitar nuevos asentamientos residenciales abiertos a la redistribución comarcal. - Programa de vivienda destinado a grupos poblacionales definidos (familias medias, tercera, edad, jóvenes, etc.).
POBLACION Y ACTIVIDAD	<ul style="list-style-type: none"> - Integración y coordinación con las políticas comarcales. - Mejora y programación de equipamientos (formación, capacitación, reciclaje, etc.). - Programación de equipamientos específicos que posibiliten la incorporación de la mujer al trabajo (formación, asistenciales, etc.). - Redimensionamiento y redefinición de las zonas industriales. - Redefinición de la funcionalidad de las diferentes áreas portuarias. - Búsqueda de nuevas actividades que optimicen el espacio económico municipal. - Asegurar la máxima compatibilidad con el tejido urbano residencial. - Búsqueda de localizaciones industriales en el ámbito comarcal. - Desarrollo cauteloso de zonas terciarias. - Jerarquización y mejora del viario comarcal. - Reordenación del tráfico interno de Pasaia. - Redefinición de recorridos de transporte público. - Mejora de la accesibilidad a los sistemas de transporte de gran capacidad, topo, autobuses, Renfe. - Implantación de aparcamientos subterráneos.
LA PLANIFICACION URBANA	<ul style="list-style-type: none"> - El nuevo planeamiento será integral, primando el equilibrio entre todas las partes del territorio. - Se contempla la ordenación comarcal en un régimen de igualdad y equilibrio con los municipios del entorno. - Las Normas Subsidiarias contemplarán la integración del ámbito portuario como un espacio municipal más, con unas características económicas y urbanísticas específicas, pero siempre solidario con el resto de ámbitos municipales. - Las grandes infraestructuras de comunicación existentes y las que se programen deberán asegurar la perfecta integración del municipio en la comarca, con el mínimo coste medioambiental y urbano. - La realidad urbana de Pasaia obliga a un importante esfuerzo de dignificación del espacio social municipal. - La herencia urbanística obliga a una programación firme pero flexible del desarrollo cotidiano pero muy rígido en el desarrollo a medio y largo plazo. Los objetivos de reequipamiento y mejora de la escena urbana son inaplazables.
USOS DEL SUELO	<ul style="list-style-type: none"> - Integración y coordinación en las actuaciones comarcales. - Mejorar la accesibilidad de la población al mar. - Favorecer la compatibilización de usos portuarios y urbanos. - Implicación del puerto en el reequipamiento de la ciudad. - Jerarquización del sistema viario. - Creación de los circuitos peatonales. - Optimización de las instalaciones y del uso de las infraestructuras de comunicación supramunicipal. - Definición de las zonas y usos industriales no asumibles. - Integración en política comarcales de localización y desarrollo industrial. - Implicación de administraciones supramunicipales en el reequipamiento de la ciudad, con carácter de máxima urgencia. - Definición de ámbitos de rehabilitación integrada.

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

	<ul style="list-style-type: none">- Definición del programa de renovación urbana.- Integración en política comarcales de vivienda.- Utilizar la promoción inmobiliaria para el reequipamiento urbano.- Estricto control medioambiental al servicio de la calidad de vida de los ciudadanos.- Regeneración del cursos de agua superficial, incluida la bahía.- Potenciar la implantación, en la zona rural, de actividades productivas "óptimas" que aseguren su propia conservación y valor.- Control y delimitación de zonas de ocio respetuosas con la conservación del medio rural.
--	--