

IX.1. RENOVACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA.

La situación actual de la Bahía de Pasaia presenta estos datos:

- Tasa de paro: 22,6%.
- Densidad de población: 659 hab./km².
- Crecimiento vegetativo: nulo.
- Actividad económica: en retroceso.

En la década de los 70 había una gran actividad comercial y de ahí las inmigraciones. Pero desde que la actividad pesquera e industrial se desplomó, se ha ido deteriorando la situación diaria de la sociedad pasaitarra.

A pesar de todo se han impulsado diferentes métodos y proyectos para volver a sacar a flote la comarca. En concreto las mayores esperanzas estaban puestas en el Programa Estratégico de Renovación Urbana.

IX.1.1. Programa Estratégico de Renovación Urbana.

El Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa y los Ayuntamientos de Donostia, Pasaia, Oiartzun, Lezo y Rentería, participaban en este proyecto.

El objetivo del mismo era mejorar el urbanismo y el medio ambiente e incrementar las posibilidades de trabajo.

Este proyecto lo tenían que aceptar en el Gobierno Central para poder enviarlo a Bruselas. Era la 2ª vez que se presentaba, la 1ª en 1994 fue rechazada, y era la única apoyada por el Gobierno Vasco.

Pero, por desgracia, esta vez también se rechazó con lo que esta comarca nunca ha recibido ayudas y siempre queda fuera de los planes de desindustrialización a pesar de los problemas que son palpables.

El proyecto abarca diferentes ámbitos y necesidades de la comarca de carácter urbano, socioeconómico y medioambiental. Dicho proyecto tenía un coste de 2.860 millones de ptas. De ser aprobado la UE habría aportado la mitad y los ayuntamientos afectados -Pasaia, Lezo, Oiartzun, Rentería-, el Gobierno Vasco y la Diputación la otra mitad. (Ver *CUADRO 28*).

Dentro del desglose presupuestario, destacan:

- 910 millones de ptas. que iban destinados al programa de Relocalización Industrial, es decir, al traslado de pabellones industriales.
- 500 millones para la colocación y formación de trabajadores.

- 340 millones para la reparación urbana del puerto en Herrera. En esta zona se habilitaría una plaza con zonas verdes, parking subterráneo de 3 plantas y un boulevard además de un parque ferial con accesos a la Autopista A-8 y paradas del Topo y autobuses de línea.



CUADRO 28. Proyecto URBAN para la bahía de Pasaia.

Estas son las principales inversiones pero al ser rechazado el proyecto la cantidad de dinero es inabordable.

Los problemas son numerosas tanto desde el punto de vista ambiental como económico. Por ejemplo la falta de suelo ha provocado la pérdida de mucho tráfico y teniendo en cuenta que los vehículos son el 30% de los ingresos de Puerto, esta actividad es básica para el desarrollo de esta zona. Otros apartados con problemas son: las infraestructuras, la falta de equipamentos, la falta de mano de obra especializada, etc.

IX.1.2. Comisión Interinstitucional.

En octubre de 1996 se constituyó oficialmente esta comisión para regenerar la Bahía. Esta comisión está formada por: Gobierno Vasco, Diputación Foral de Gipuzkoa, Ayuntamientos de Pasaia y Rentería y Gobierno Central.

Pese al enclave estratégico de la bahía, entre la N-1 y la Autopista A-8, desde finales de los 70 se prolonga una crisis que muchos trabajadores no han podido soportar y han terminado en el paro. Por ello muchos municipios del entorno tienen una imagen deprimente. El declive ha sido lento pero no ha parado desde hace 2 décadas más o menos.

Por todo ello se ha creado esta comisión que evalúa los problemas y busca soluciones y así poder definir unas estrategias.

IX.1.3. Regenerar la bahía.

Las instituciones y los alcaldes quieren incluir todo este proyecto de recuperación en el plan URBAN de la UE, aunque de momento no haya salido.

Las causas del declive del puerto o bahía son varios, por ejemplo: crisis de un sector pesquero; efecto de arrastre sobre la industria de la construcción y reparación naval; cierre de empresas emblemáticas como Luzuriaga, Brandu, Lara, etc.; no disposición de recursos suficientes para atender al conjunto de necesidades,...

Ante este panorama se ve necesario que los graves problemas se aborden desde una perspectiva supramunicipal. Para ello es necesario poner en marcha un organismo que coordine los esfuerzos por lo que la creación de la comisión es necesaria.

Ideas no faltan para desarrollar el entorno pero no están concretadas como: construir un recinto ferial, instalar la ciudad de la Ciencia y de la Tecnología, crear el Museo Naval de Euskadi y crear un puerto deportivo.

Otras también de gran interés serían:

- Rampa Ro-Ro. Esa rampa sirve para todo tipo de barcos y se puede trasladar.
- Boya recalada. Es un flotador sobre el que se monta la baliza luminosa con alimentación solar.
- Alargar 5 m. el canal de entrada de los barcos. Hasta ahora sólo pueden entrar barcos de 180 m. de eslora. Si pudieran entrar de 185 m. se podría multiplicar por 8 ó 10 la entrada de madera.
- Liberalizar las tarifas pero controladamente. Esto no le permite luchar con otros puertos, pero hay que luchar contra el puerto de Bilbao que amenaza con llevarse todos los tráfico.

IX.2. EL FUTURO DEL SANEAMIENTO.

IX.2.1. La Mancomunidad de Aguas del Añarbe.

La Mancomunidad de Aguas del Añarbe está formada por la asociación de los Ayuntamientos de Donostia, Rentería, Pasaia, Hernani, Lasarte-Oria, Oiartzun; Usurbil, Lezo, Astigarraga y Urnieta. La función de la Mancomunidad consiste en gestionar el abastecimiento y saneamiento de aguas. Para ello tiene que realizar unas obras que deberán finalizar antes del 31 de diciembre de 2000 en la mayoría de los municipios.

La financiación de la depuradora de aguas residuales y el emisario submarino, correrá al 100% a cargo de los presupuestos del Estado. Además la Mancomunidad ha materializado convenios para cofinanciar la ejecución de los demás proyectos. Entre los acuerdos está la financiación del 50% entre la Mancomunidad y la Diputación de la 1ª fase del tramo tornillo de Oiartzun-estación de bombeo-Donibane y el colector de la margen izquierda del río Oiartzun en Rentería, tramo Larzábal-Santa Clara.

Otros convenios son, con la Diputación Foral de Gipuzkoa para el saneamiento de la regata de Lintzirin , y con el Gobierno Vasco para las obras del colector de la margen derecha del río Oiartzun.

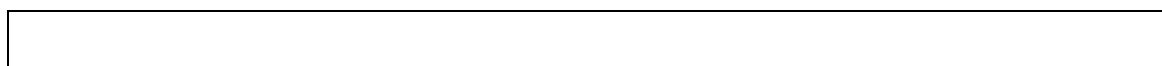
La depuradora de aguas residuales (EDAR) estará situada en la cantera de Loiola y permitirá el tratamiento de los vertidos de aguas residuales de Donostia, Pasaia, Rentería, Lezo, Astigarraga, Hernani, Urnieta y Oiartzun. Estos vertidos llegarán a la depuradora mediante colectores y estaciones de bombeo.

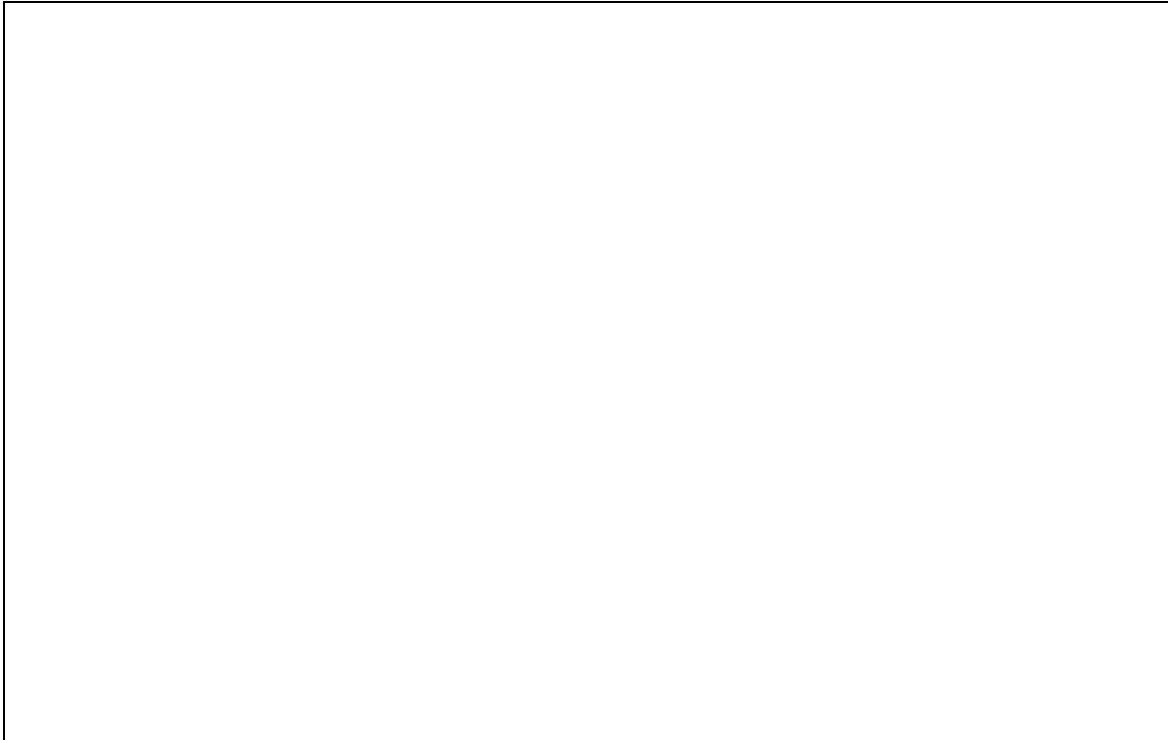
La construcción del colector Santa Catalina-EDAR de Loiola llevará las aguas residuales de El Antiguo, Centro, Gros y Amara de Donostia. La construcción del colector Herrera-EDAR llevará las aguas residuales de Altza, Herrera, Rentería, Pasaia, Lezo y Oiartzun.

Todos estos colectores se completarán con la construcción de un emisario submarino para el vertido de las aguas depuradas en la EDAR de Loiola. (Ver *ESQUEMA 3*).

IX.2.2. Plan de saneamiento de la Bahía de Pasaia.

Este plan se encuentra dentro del Esquema General de Saneamiento de Aguas Residuales del Área de Donostia-Bahía de Pasaia, aprobado en abril del 95 por la Mancomunidad del Añarbe.



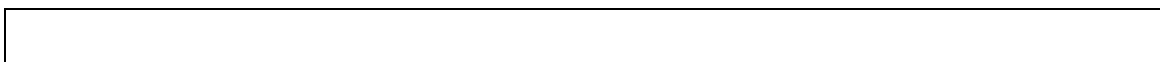


ESQUEMA 3. Diagrama de saneamiento según la Mancomunidad de Aguas del Añarbe.

El Esquema General de Saneamiento de Aguas Residuales del Área de Donostia-Bahía de Pasaia presenta la realización de las siguientes infraestructuras:

- Instalación de una estación depuradora de aguas residuales (EDAR) en Loiola.
- Construcción del colector Santa Catalina-EDAR.
- Construcción del colector Herrera-EDAR.
- Realización del interceptor costero de la Bahía de Pasaia.
- Construcción de un emisario terrestre y de otro submarino. (Ver *ESQUEMA 4*).

El interceptor costero de la Bahía de Pasaia es el producto de la suma de los 2 proyectos: La 1ª fase del proyecto de saneamiento de la comarca de Donostia-Pasaia-Bahía de Pasaia Oeste y la 1ª fase del proyecto de saneamiento del tramo estación de bombeo de Herrera-tornillo de Oiartzun y el tramo tornillo de Oiartzun-estación de bombeo-Donibane. Este interceptor entró en funcionamiento a finales del mes de julio y canaliza las aguas residuales del entorno de la Bahía por los túneles subterráneos de San Pedro hasta verterlas al mar en Cala Murguita.





ESQUEMA 4. Diagrama de saneamiento de la Bahía de Pasaia.

IX.2.3. La obra del colector de Herrera.

La Diputación Foral de Gipuzkoa ha adjudicado la obra de este colector que une la estación de bombeo de esta zona con la futura estación depuradora de aguas residuales de Loiola por un importe de 2.060 millones de pesetas.

Esta actuación comenzará en febrero del presente año y la obra deberá ser ejecutada en 2 años.

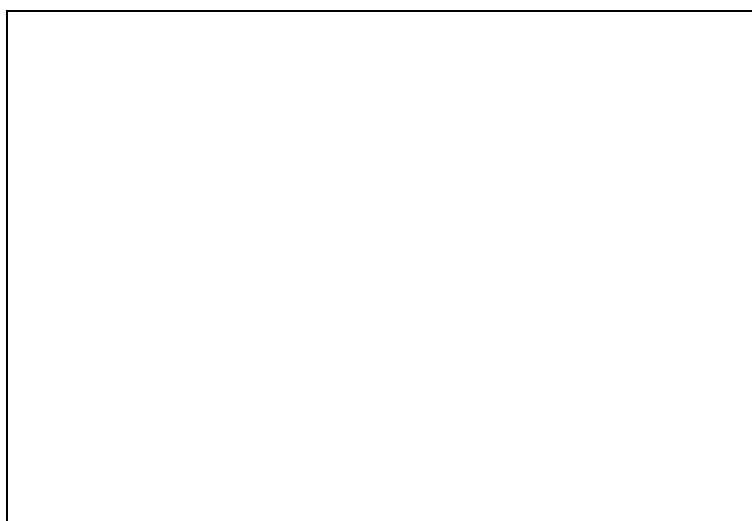
Esta infraestructura, a su vez, se complementa con la construcción de un 2º colector que une la estación de bombeo situada junto al puente de Santa Catalina en Donostia con la futura depuradora de Loiola. Estas 2 arterias de la red son piezas básicas del proceso de saneamiento que se complementará con la depuradora de Loiola (EDAR) y el emisario submarino de Mompás. (Ver *ESQUEMA 4*).

Este colector de Herrera tendrá una longitud de 3.500 m. y una capacidad de 1.400 l/seg.

IX.3. FUTUROS PUERTOS DEPORTIVOS.

Dado que es indispensable una concienciación de las autoridades, de las instituciones y de la opinión pública sobre la importancia de un puerto de estas características, se ha defendido la construcción de varios puertos deportivos en Donostialdea:

Uno estaría ubicado en la dársena de Herrera, en Pasaia. Este consistiría en 600 atraques, 500 aparcamientos para vehículos y todos los servicios necesarios para la práctica de esta actividad náutica. Además, supondría la desaparición de las actuales barreras que las actuales instalaciones comportan para la ciudadanía. (Ver *ESQUEMA 5*).



ESQUEMA 5. Puerto deportivo en el Puerto de Pasaia, proyecto.

En el esquema de este futuro puerto deportivo aparecen 4.500 m² para localidades y 500 m² para un edificio dedicado a club náutico y torre de control. Los nuevos edificios deberán contar con los servicios de: información y recepción, radio, información metereología, vestuarios, aseos y duchas, repuestos náuticos, venta de embarcaciones y motores marinos, tiendas de material náutico, correos, teléfonos públicos y fax, locales de administración y servicios oficiales...

La construcción permitiría el acceso a sus instalaciones a clases modestas, con amarres más baratos, lo que haría que tener una embarcación no fuese un lujo. Todo ello, pondría fin al hecho de que Pasaia es realmente un suburbio con el entorno muy deteriorado, tanto desde el punto de vista ambiental como económico. Además, aportaría una serie de beneficios como son el saneamiento de las aguas, la recuperación económica de un área muy castigada por la crisis pesquera y económica, y la regeneración urbanística y paisajística de unas zonas tremendamente degradadas.

Con este nuevo puerto, lo que se quiere conseguir además del embellecimiento de la zona y de la mejora de la relación puerto-ciudad, es crear puestos de trabajo.

Como punto final, cabe decir que resultará mucho más económico por el lugar puesto que no hay impacto ambiental y supondría unos cambios mucho más profundos que significarán la regeneración de Pasaia y Donostia, así como que contribuiría a la dinamización y diversificación en la cámara.

La otra posibilidad de puerto deportivo estaría la de ubicarlo en Mompás. Ésta sería la futura dársena deportiva donostiarra que se complementaría con la de Herrera en Pasaia. Lo que se haría en este, es remodelar el muelle ya existente.

Además de Mompás para el resto de Gipuzkoa estarían los proyectos de Zumaia y Hondarribia.

IX.4. PREVISIONES DE FUTURO PARA LAS MOTORAS.

Ante los graves problemas que se están produciendo en estos servicios, se van a invertir unos 100 millones de ptas. en los botes de Pasaia y de la ría de Bilbao.

Las 22 pequeñas embarcaciones que usan decenas de personas cada año para cruzar la ría del Nervión y la bahía de Pasaia tendrán un mejor aspecto si el Senado admite la iniciativa que ya ha superado su 1^{er} trámite en esta Cámara. La Comisión de Obras Públicas de la Cámara Alta aprobó una proposición no de Ley para poner en marcha un plan, para toda España, que modernice los llamados gasolinos.

Los 13 botes de Portugalete, los 4 de Erandio, los 2 de Olabeaga, los 2 de Pasaia que unen San Pedro y San Juan y el que parte desde Zorroza, pertenecen a pequeñas empresas privadas que dan empleo a 60 personas. Está claro que sin las ayudas oficiales, los gasolinos o motoras parecen destinados a la desaparición o deterioro.

De aprobarse en el pleno del Senado la propuesta, se formaría una Comisión en Euskadi, en la que participarán el Gobierno Central, el Ejecutivo vasco y los propietarios de las motoras, para estudiar el citado plan.

IX. 5. ¿EL MUSEO DE LA CIENCIA EN LA BAHÍA DE PASAIA?

Recientemente desde el Departamento de Economía y Turismo de la Diputación Foral de Gipuzkoa, se está apoyando la creación de una ciudad de la ciencia y tecnología en la bahía de Pasaia ya que se cree que Gipuzkoa precisa de grandes estructuras de ocio que permitan un desarrollo del sector turístico.

Se pretende que Gipuzkoa, además de con Zarautz, Donostia, Loiola y Arantzazu, adquiriera una notoriedad suficiente a lo largo del año y no sólo en verano.

Este Museo de la Ciencia y de la Tecnología está promovido por personas procedentes de diferentes estamentos del mundo de la Educación y de la Cultura. Su objetivo es crear un centro de similares características al Museo de la Ciencia de Barcelona o Acciona en Madrid.

Su ejecución requeriría una inversión de 446 millones de ptas. aproximadamente y se llevaría a cabo en 18 meses. Así se pretende que se inaugure oficialmente en diciembre de 1999.

El ubicarlo en la bahía de Pasaia es debido a que se considera lugar estratégico ya que allí también se pretende crear un puerto deportivo y así ayudar a revitalizar el área más deprimida de nuestro territorio.