

*VI. GURE BADIA:  
PASAIAKO PORTUA  
ETA BIZITZA.*

## 1. JAIZKIBEL ETA ULIAREN LANDAREDIA.

Los acantilados del monte Ulía empiezan en la punta del Monpás en Donostia y terminan en el Faro de la Plata en San Pedro. El Faro de la Plata avisa a los barcos de la cercanía del puerto. El nombre Faro de la Plata lo dieron los marineros al ver como brillaban las areniscas al ser mojados. Ulía es visitado por los peregrinos del camino de Santiago si eligen el camino del norte. También lo bordearon los enemigos pero el fuerte de Monpás los protegía de ellos. Ulía está formado por areniscas amarillas. Al estar inclinado forman acantilados allí se encuentra flora tan notable como la endémica *Armeria euskariensis*.

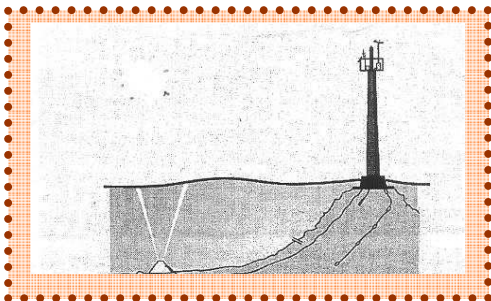
Normalmente la vegetación de Ulía se encuentra lejos del bosque *Quercus pyrenaica* ya que desapareció por incendios, colonias de gaviotas y demás...

Ulía no es el único monte cercano al puerto, también esta Jaizkibel formado por arenisca. Su cota más alta es de 547m desde donde se pueden observar el Golfo de Bizkaia, Jaizubia, y Bidasoa. En el norte del monte hay acantilados de 240m al este se van disminuyendo allí se pueden encontrar bellezas botánicas de Aranzadi. En el terreno de la fauna es importante destacar el lagarto Schreiber ya que es endémico del este de la Península.

En el cabo de Higer en Hondarribia hay un lugar inmejorable para las aves y para ver su migración sobre todo en los días nublados. También se encuentran allí patos negros, martines comunes etc.

## 2. ESTAZIO METEOROLOGIKOA.

2000. urtean estazio meteorologiko bat kokatu zuten Pasaiaiko bokaleko Arando Grande izeneko balizan. Estazio hau parametro ozeanikoak eta meteorologikoak neurtzeko balio du. Denboraldien arriskupean dagoen itsasertzeko zonalde bat aukeratzen da estazioa kokatzeko, eta hau portuko sarreran kokatu.



**DIBUJO 1.** Esquema estación meteorológica.

Estazio ozeano- meteorologikoak bi zati nagusi ditu: uraren gainazaletik gorakoa (estazio meteorologikoa) eta urpekoa (estazio ozeanografikoa). Estazio meteorologikoak haizeari buruzko datuak neurtzen ditu sentzore batzuen bidez. (Ver **DIBUJO 1**).

Itsaso hondoan kokatuta dagoen itsaslasterren neurgailu batekin informazio ozeanografikoa lortzen dute. Neurgailu honek datuak etengabe neurtzen ditu. Abiadura

eta norabidea aldi berean neurtzen ditu ur-zutabearen 6 geruzetan. Marearen altuera adierazten duen mareografo (marearen altuera neurtzeko, eta olatuen altueraren parametroak emateko) bat eta sakonerako bost metroz behin sentsore batez hornitutako transmisore bat du.

Estazioaren dorreari kable bat lotuta dago, bildutako informazio ozeanografiko guztia estazio meteorologikoraino garraiatzeko. Bertan datuak bildu eta lehorrera bidean jartzen dira. Ordenagailuak 10 minuturo biltzen ditu datu guztiak, eta AZTIko egoitzan eta Pasaiako Portuan jasotzen dira, internet bidez informazio hori guztia jakin ahala zabaltzeko.

### **2.1. Estazioaren mantentze-lana.**

Estazioaren mantentze-lanak iraunkorrak izan behar dira. Alde ozeanografikoak hilabetero mantentze-lana behar du, hilero garbitzen dituzte itsasoarekin kontaktu zuzena duten aparatu guztiak. Sei hilabetero, aparatu sentikorrenak urpetik atera eta laborategian garbitzen dituzte.

Estazioaren kanpo aldeak azterketa orokorra behar du urtero.

### **2.2. Helburua.**

Datuak biltokiratzen dira etorkizunean aztertzeko. Filtro batzuk jartzen dira, sortzen diren akatsak antzeman ahal izateko.

Etorkizunean laburpen bat kaleratzeko asmoa dago, datuen estatistikekin.

## **3. EL PUERTO EXTERIOR.**

La mar brava del Cantábrico y sus temporales no van a ser un impedimento para que se ejecute la infraestructura del nuevo puerto exterior.

Los ensayos se han llevado a cabo en el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (Cedex); y el consejo de administración del puerto de Pasajes visitó Madrid para conocer el resultado de los ensayos.

Se han creado unos modelos temáticos del puerto que permiten conocer con la máxima fiabilidad el comportamiento del oleaje y de las mareas, así como su efecto sobre los diques y el interior del puerto.

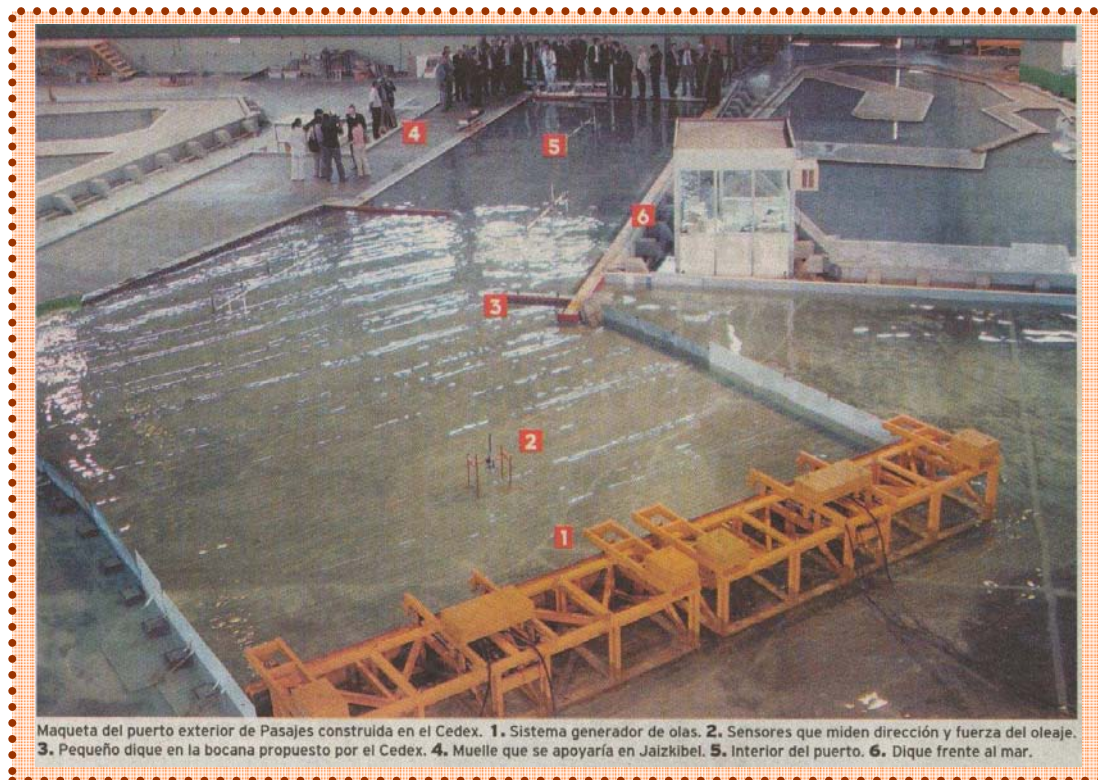
Los modelos informáticos muestran que el puerto proyectado en la falda de Jaizkibel resistiría los envites del mar; aunque, se propone modificar parte de la dársena exterior mediante la construcción de un pequeño dique que cierre en parte la bocana del puerto.

Los modelos informáticos muestran que el puerto proyectado en la falda de Jaizkibel resistiría los envites del mar; aunque, se propone modificar parte de la dársena exterior mediante la construcción de un pequeño dique que cierre en parte la bocana del puerto.

### **3.1. Olas artificiales.**

Todas estas estructuras, realizadas a escala, se encuentran en una piscina donde mediante sofisticados sistemas hidráulicos, se generan olas y corrientes.

La maquinaria reproduce con absoluta exactitud el efecto del mar sobre el puerto. (Ver FOTO 32).



**FOTO 32.** El puerto exterior, ensayos de laboratorio.

Los ensayos incluyen la colocación de diferentes tipos de barcos, en el interior de la maqueta del puerto; y disponen de sensores que registran el empuje de las olas sobre sus estructuras: la resistencia del casco del buque y del dique en el que se golpea.

Las obras podrían comenzar en el 2006 y finalizar 2016.

### **3.2. Impacto en el medio ambiente.**

El impacto medioambiental que generaría la construcción del puerto en los acantilados de Jaizkibel será aceptado por el Gobierno Vasco, El Ministerio de Medio Ambiente y la Unión Europea.

La obra no dañaría el medio ambiente, pero si que deberá respetar Jaizkibel, un área natural que goza de protecciones emanadas desde varias instituciones; aunque si es cierto que el puerto generaría más tráfico marítimo.

### **3.3. La Herrera.**

El PP exigió al Gobierno Vasco que actúe de inmediato para regenerar La Herrera, sin esperar a la construcción del nuevo puerto exterior.

Los vecinos no pueden esperar a que el proyecto del puerto se haga realidad, y por ello, las asociaciones de vecinos de Trintxerpe organizaron un programa festivo con el fin de reivindicar que se inicien los proyectos previstos para La Herrera.

#### **4. LA CALIDAD DE VIDA DE LOS PASAITARRAS.**

Pasaia consta de casi 17.000 habitantes, y es el municipio que más declaraciones institucionales tiene por metro cuadrado. Así que la conclusión es que lo que verdaderamente hay que hacer son obras.

Pasaia tiene problemas de sociedad y de alta degradación urbanística, y a los pasaitarras se les considera guipuzcoanas de segunda.

En cuanto al puerto, no hay que cerrarlo, porque es parte de la historia de Pasaia, y es bueno para la economía guipuzcoana. Aunque, Pasaia es la que aguanta los malos olores, el tráfico, los ruidos, etc. y no se lleva nada de beneficio.

A la alcaldesa de Pasaia le gustaría que los pasaitarras se ilusionaran con su pueblo y disfrutarán de una calidad de vida igual a la de los otros pueblos de Guipúzcoa.

#### **5. BICENTENARIO DE PASAIA.**

Hace más de doscientos años, antes de que Pasaia fuera una villa, estaba unida a San Sebastián y a Hondarribia, porque San Sebastián controlaba un lado del puerto y Hondarribia el otro. San Juan, por su parte, se había separado ya en el año 1770. Y, en el puerto había sido generado durante muchos años un largo conflicto provocado por la gestión del puerto.

Durante el reinado de Carlos IV, las autoridades decidieron actuar, y encomendaron a José Vargas Ponce la misión de estudiar el conflicto. José Vargas Ponce era un gaditano ilustrado, marinero retirado y escritor compulsivo; y fue el hombre que más ha influido en la historia de Pasaia, aunque hoy en día siga siendo un gran desconocido.

En julio de 1804 José Vargas Ponce elaboró un informe con los porqués del conflicto: causa económica, mala gestión y que San Sebastián quería anular el puerto.

El puerto no podía ser usado con libertad ni por Rentaría, ni por Hondarribia, ni por los propios pasaitarras; porque tenían que pagar a San Sebastián un impuesto cada vez que querían usarlo, y además, San Sebastián quiso inutilizarlo.

El informe realizado por Vargas, se encuentra en la Biblioteca del Museo Naval de Madrid, y en el se cuenta sobre todo la situación de las personas que residen en la zona y que en

siglos anteriores había habido riqueza y actividad comercial en el puerto. Así pues, el 1 de Junio de 1805 se otorgó a Pasaia la categoría jurídica de villa.

### **5.1. La comisión.**

El informe proponía la construcción de una villa. Que San Pedro se segregue de Donosita, que San Juan que ya era una villa, se una a San Pedro y que esa villa nueva tenga por territorio todas las laderas que dan al mar. De esta forma, Donosita quedaría alejada de la administración del puerto.

En el libro titulado “Pasaia 1805-2005, 200 años de unidad”, se puede ver el mapa de Vargas, en el se incluía, todo el barrio de Bidebieta hasta el alto de Miracruz, una zona de Intxaurreondo y casi medio Alza.

Precisamente, este verano se formó una comisión por ex-alcaldes, portavoces actuales y vecinos de la localidad para que se ocupara del conflicto de límites territoriales de Donostia.

## **6. EL PRIMER PASO PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NAO “SAN JUAN”.**

La barca “Butus” naufragó junto al galeón “San Juan” en aguas de Red Bay (Canadá) a manos de una gran tormenta. Su lucha contra el viento y las grandes olas no sirvió de nada y se hundió en las aguas del olvido.

El proyecto de la Asociación Albaola (en Pasaia) presidida por Xavier Agote y la asociación canadiense Parks mide 23 metros de eslora y 7,5m de manga; efectivamente se trata de la nave ballenera San Juan que se hundió hace 440 años en Red Bay.

El día 28 de abril de 2005 se botó en el puerto de Pasaia la réplica de una de las seis barcas que llevaba el galeón similar a la carabela Santa María de Cristóbal Colón. Se prevé, que el barco San Juan estaría listo en cinco años y estaría reconstruido con piezas del barco original como la quilla en perfecto estado que mostró Robert Grenier.

La botadura anteriormente mencionada, levantó especial expectación entre los pasaitarras ya que se encontraron 10.000 personas en la botadura de la barca “Butus”.

### **6.1. “Butus”, la primera de seis.**

Butus, es la primera chalupa de las seis que llevaba el barco San Juan. Xabier Agote destacó que se iba a trabajar todo lo posible y que los trabajadores del proyecto lo hacen con ilusión. Robert Grenier también aseguró que se estaba trabajando a destajo para encontrar las otras cinco chalupas.

### **6.2. La reconstrucción del galeón San Juan entre Canadá y Euskadi.**

La reconstrucción de la nave san Juan se realizará con la ayuda de fondos del gobierno vasco y del gobierno canadiense.

Cuando se bote el barco, se botará según la tradición del siglo XVI: con la brea fresca y bendecida por el sacerdote de Trintxerpe.

Será el mayor proyecto de las asociaciones canadienses y euskaldunas ya que, es uno de los barcos emblemáticos del mundo por su perfecta conservación para los años que tiene.

Tras muchos años de olvido de la nave ballenera San Juan vuelve a surgir lentamente y pieza a pieza.

## **7. JAIZKIBIA EL PROYECTO QUE CAMBIARÁ LA BAHÍA DE PASAIA.**

El nuevo elemento quizá abra un atisbo de esperanza para cambiar la bahía de Pasaia. Esto será el próximo proyecto de la nueva sociedad anónima Jaizkibia.

Jaizkibia nace siguiendo los pasos de la sociedad Bilbao Ría 2000. Esta última ha cumplido el objetivo de dar la vuelta a la capital vizcaína. La orgullosa Bilbao nacía a comienzos de los años 80 tras el bajón económico .Hoy se puede ver una ciudad pujante, después de convertir sus debilidades en fortalezas y las ruinas industriales en un maravilloso museo llamado Guggenheim , situado en un espacio urbanístico de primer orden.

### **7.1. “Está todo inventado”**

Jaizkibia se ha convertido en una sociedad anónima de la que forman parte todas las instituciones implicadas en la regeneración de la bahía. Por tanto, estarán presentes el Gobierno Vasco, el Estatal, la Diputación y siete ayuntamientos.

Jaizkibia contará con 4 millones de euros, distribuidos a partes iguales entre la administración General del Estado ( 25% ) , el Gobierno Vasco (25%) , la Diputación (25%) , y los ayuntamientos de Donosita ( 4% ) , Errentería (4%), Lezo (4%) , Pasaia (4%) , Irún (4%) , Hondarribia (2,5%) y Oiartzun (2,5%) , Bilbao Ría 2000 se formó en 1992 con 1,8 millones de euros.

El consejo de Administración de Jaizkibia estará formado por dieciséis miembros. El Gobierno Vasco, el Ejecutivo central y la Diputación contarán con tres representantes cada uno, a los que se sumarán uno por cada ayuntamiento.

Por tanto, Jaizkibia, a diferencia de la Comisión Interinstitucional, tendrá poder político y presupuesto propio para ejecutar los proyectos. Esta es la clave.

### **7.2. Motivar a la población.**

La sociedad Jaizkibia será el proyecto definitivo para cambiar la bahía de Pasaia, al igual que Bilbao Ría 2000 lo fue con la capital vizcaína.

Hasta ahora se ha desarrollado un trabajo poco lucido, como expropiaciones, expedientes urbanísticos...Para que se refleje en la calidad de vida de la gente se tienen que dar pasos sucesivos.

La decisión política ya está tomada ahora faltan por cumplir algunos trámites administrativos. Pasaialdea necesita que el motor no se cale y que al fin la bahía ocupe el lugar que le corresponde en Guipúzcoa.

### **7.3. Museo Naval, Paco Rabanne y centro Cívico, sobre el papel.**

La regeneración de la bahía de Pasaia es pobre en realizaciones de entidad, pero rica en proyectos.

El más importante de ellos es la construcción de un puerto exterior, en las faldas de Jaizkibel. Las instalaciones actuales ocupan las mejores zonas de la bahía y condicionan cualquier plan de reurbanización.

A Pasai Donibane, se trasladara la industria naval auxiliar del puerto de Pasajes, con el fin de disponer de solares en La Herrera, pieza clave de la reurbanización.

La regeneración se pondrá en marcha con dos museos, el Naval y el dedicado al modisto Paco Rabanne, nacido en Pasaia.

Otra de las cosas que tienen previstas hacer son: un centro cívico, que albergaría, piscinas, gimnasio y el museo Albaola, para la cría de rodaballos y lenguados habrá un centro acuícola. El museo Albaola será un museo de embarcaciones.

La presentación de la iniciativa, impulsada por la Diputación, se efectuó en marzo de 2005 y se aseguró que las obras comenzarían este año, 2006. (Ver **FOTO 33**).



**FOTO 33.** Centro cívico previsto en Askorreta.

## **8. PASAIKO KANPOKO KAIAREN AURREPROIEKTU BERRI BAT.**

Aldundiko iturriek esaten diotenez, Pasaiko kaiaren Aurreproiektu bat lantzen asi dira.

Bertako lurralde Antolamendu Saileko Teknikari den Mikel Idiazabalek esandakoen arabera.”Itsasertza hondatuko ez lukeen egitasmo neurtuago bat da esku artean duten ideia ikertsailleek eta teknikariek”.

Aldundiko arduraduna diotenez:

Pasaiko kampoko kaia Jaizkibelgo itsaslabarra txikitu gabe egiteko aukera dago, hau da kampoko kai Itxaso bertan egitea.

Nuria Lopez kasetariaren uztez:



Izango da teknologia eta Pasaiko kaia garatzeko eta beste hainbat gauzak bultzatzeko.

Jaurlaritzako garraio eta Herri Honetako Saileko prentza arduradunari gaiaren inguruan galdetuta.”Ideiak ba daudela” baina proiekturik oraindik ez. Erabaki ori oraindik ez. Erabaki ori oraindik oso berde dagoela uste du.

Pasaiko portuaren izenean Fernando Azpiri kampo harremanetarako arduraduna hitz egin du: Proiektua aurrera doala eta proiektu bat dela egiaztatu du.

## **9. PASAIAKO KAIK BERRIZ INDARTZEKO ASMOZ.**

Pasaiko portuak aspalditik aduzca berriztatu beharreko hainbat gune, eta larri ekingo dio laster Sprilurrek , Eusko Jaurlaritzaren eta Gipuzkoako Aldundiaren laguntzarekin.

Pasaiko badia berriz egiteko planan daude, Donibane kaian egun dauden fabrika zaharren aztarnak desagerrarazi eta industria berriari lekua egingo diote. Bertan 16.000 m<sup>2</sup> inguruko azalera eskainiko dituzten hiru pabiloi eraikitzeke. Lurzoruaren jabeak, Pasaiko Portuko Agintaritzak hain zuzen, 35 urtez utziko du eraikin berrien ustiapena (Ver **DIBUJO 2**).

Lehen aldiz erabiliko da industria egituretarako lagapen eredu hori, Sprilurreko Miren Madariagak BERRIARI azaldu bezala, “Europan maiz erabiltzen”. Pabiloi berrietan aritzeko “interesa duten enpresak” badirela esan zuen, baina “oraindik zerrenda finkorik ez da osatu”.



**DIBUJO 2.** Pasaiko kaiak berriz indartzeko asmoz.

Garai bateko industriek kai horretako lurrak kutsatu zituzten metal astunekin. Lurzorua garbituko dute, eraikin berriak kutsadurarik gabeko gunean altxatu nahi dute.

Oarsoaldeko Industrialdea SA enpresak izando da lanak gauzatuko disuena. Proiektuaren sustatzaileak 4 izango dira: Eusko Jaurlaritza, Gipuzkoako Foru Aldunaldia, Pasaiko Udala eta Portuko Agintaritza. Aparkaleku berriak eta bulegoetarako eraikin bat egiteko asmoa dute.

Lehenengo eraikina – A izenekoa 7.835m<sup>2</sup>

Bigarren eraikina – B izenekoa 4.360m<sup>2</sup>

Hirugarren eraikina – C izenekoa 2.561m<sup>2</sup>

Aparkalekua 2.651m<sup>2</sup> hartuko du.

Toki askotan zaharberritu behar dutela aspaldi erabaki zuten. Portuko Agintaritzako presidentea Jose Ignacio Espelek kai berria eraikitzeke beharra dagüela esan du. Azken urteetan garraioak goranzko joera izan du, iaz jaitsiera txikia izan arren.

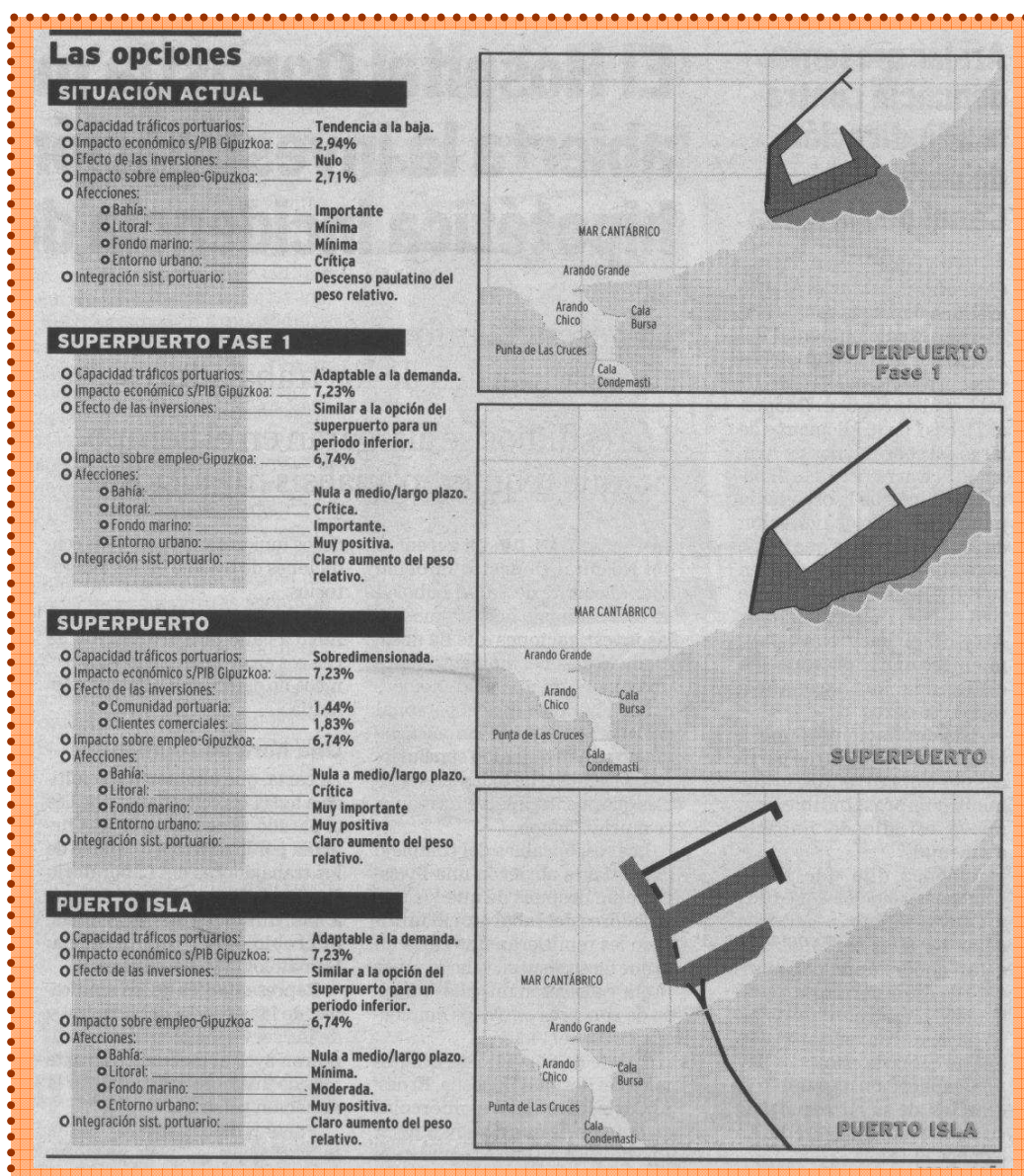
## 10. LAS INSTITUCIONES APOYAN EL PUERTO EXTERIOR DE PASAJES.

La construcción del puerto exterior de Pasajes y la mejora de las infraestructuras de transporte hasta la frontera recibieron el pasado Enero el apoyo de todas las instituciones.

La reunión que tuvo lugar en San Sebastián de la Comisión Interinstitucional de Pasaialdea y del corredor Intermodal de Jaizkibel sirvió para despejar dudas al respecto.

Todas las instituciones aprobaron un decálogo cuya conclusión es la necesidad de construir un puerto en el exterior de la bahía. Este decálogo contó con el visto bueno de Fomento, pieza clave en la operación, ya que la competencia sobre puertos radica en el Estado.

El apoyo a la dársena exterior contó con el apoyo al más alto nivel. En la reunión estuvieron presentes el Diputado general de Gipuzkoa, José Juan González de Txabbarri; la Consejera de Transportes Nuria López de Guereñu; el director de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias, Rafael López y el Diputado foral para la Ordenación del



CUADRO 17 y DIBUJO 3. Proyectos de ampliación del Puerto de Pasaia.

Territorio, Koldo Azkoitia.

A su vez, estuvieron presentes los alcaldes de Pasaia, Errenteria, Lezo, Oiartzun, Irún, Hondarribia, así como un concejal de Donostia.

La dársena se ejecutaría apoyándose en los acantilados de Jaizkibel o separada del litoral, mediante la construcción de una plataforma unida a tierra a través de un puente.

La opción del puerto isla tendría la ventaja de sumar el apoyo de EA al proyecto.

En los documentos analizados resumidos en el cuadro (Ver **CUADRO 17 Y DIBUJO 3**) se comparan cuatro opciones: mantener la infraestructura actual tal y como está, construir un puerto isla, un superpuerto en Jaizkibel o ejecutar sólo la primera fase de éste último.

### **10.1. Puerto isla, más ventajas.**

En la comparación, la alternativa de no tocar el puerto queda descartada, ya que supondría su “muerte dulce”.

La comisión también analizó un plan urbanístico para la Herrera aprobado por el Ayuntamiento de Pasaia.

El documento propone convertir la avenida de Euskadi, principal arteria de Trintxerpe, en un boulevard. Azkuene se prolongaría por La Herrera hasta llegar a Altza.

Por lo que se refiere a la amplia superficie de La Herrera, ahora ocupada por pabellones portuarios e industriales, se prevé su reconversión en zonas de vivienda y servicios.