

1. OBRAS ACTUALES.

El puerto de Pasaia ha realizado unos avances durante el 2005. En el decálogo que se realizó en febrero de 2006, ha quedado plasmado que su ampliación en el proyecto de Jaizkibia la sociedad se encargará de la regeneración de Oarsoaldea.

El puerto vive de la entrada y salida de mercancías siendo la primera empresa en número de trabajadores de Guipúzcoa. El puerto supone actualmente el 1,65% de PIB de Guipúzcoa y un 1,6 % del empleo. Si se ampliase supondría el 2,7% de PIB y el 2,4% de empleo. Hoy en día el número de empleos del puerto, tanto directos como indirectos, es de 4.500 y se estima que tras la ampliación ascendería a 7.500.

En 2005 también se han mejorado los muelles. Se conseguirá ampliar el calado hasta los 7 metros, (antes eran 4,80 metros), y el presupuesto de la inversión prevista es de 4.266.337 euros en el plazo de unos 13 meses. (Ver **CUADRO 4**).

Tráfico del Puerto de Pasajes							
[Cifras expresadas en toneladas]							
Mercancía	2005			2004			Evolución %
	Descarga	Carga	Total	Descarga	Carga	Total	
1. Energético	748.283	748.283	743.071	743.071		743.071	+0,6
Carbones y coque de petróleo	748.283		748.283	642.914		642.914	
Gas-Oil				73.289		73.289	
Gasolina				11.730		11.730	
2. Siderúrgico	2.550.211	756.614	3.306.825	2.926.233	779.351	3.705.584	-10,8
Chatarras de hierro	1.850.260		1.850.260	2.216.188		2.216.188	
Mineral de hierro extractivo	83.987		83.987	136.821		136.821	
Productos siderúrgicos	615.965	756.614	1.372.579	573.224	779.351	1.352.575	
3. Metalúrgico	94.207	32.240	126.447	75.289	30.836	106.126	+18,8
Otros minerales extractivos	94.207	31.150	125.357	73.238	29.316	102.554	
Otros productos metalúrgicos		1.090	1.090	2.052	1.520	3.572	
4. Abonos	191.759		191.759	195.697	1.180	196.877	-2,6
Abonos naturales y artificiales	136.284		136.284	138.839		138.839	
Fosfatos	52.440		52.440	50.005		50.005	
Potasas	3.035		3.035	6.853	1.180	8.033	
5. Químicos	14.619	8.352	22.971	6.665	3.384	10.048	+128,6
Productos químicos	14.619	8.352	22.971	6.665	3.384	10.048	
6. Materiales Construcción	88.208	89.428	177.637	100.429	121.148	221.577	-19,9
Cemento y clinker	19.782	8.013	27.795	22.701	40.544	63.245	
Materiales de construcción	68.427	81.416	149.842	77.728	80.604	158.332	
7. Agroganadero y Alimenticios	209.942	94	210.035	77.501	5.258	82.759	+256
Cereales y sus harinas	207.562		207.562	75.051	4.820	79.871	
Conservas		93	93		438	438	
Otros productos alimenticios	2.380		2.380				
Pienso y forrajes				2.450		2.450	
Vinos, bebidas y alcoholes							
8. Otras Mercancías	242.716	36.665	279.381	232.873	23.005	255.878	+9,4
Madera y corcho	77.340	4.241	81.582	91.967	5.282	97.249	
Maquinaria y repuestos	40.027	20.962	60.989	21.909	14.296	36.204	
Papel y pasta	120.008	7.622	127.630	100.108	3.067	103.175	
Resto de mercancías	5.341	3.839	9.181	18.889	360	19.250	
Sal común							
9. Transportes Especiales	46.152	254.933	301.055	77.094	279.957	357.052	-15,7
Automóviles y sus piezas	46.114	253.751	299.865	77.094	279.884	356.978	
Tara de contenedores	38	1.182	1.220		73	73	
Total	4.186.098	1.178.325	5.364.424	4.434.852	1.244.119	5.678.971	-5,5

CUADRO 4. Resumen del tráfico en el Puerto de Pasaia.

El puerto se encuentra al límite de su capacidad debido a las escasas inversiones previstas debidas al mantenimiento.

Se sigue con la necesidad de construir una nueva dársena en el exterior de la Bahía.

En cuanto a mercancías mas manipuladas en el 2005 han sido productos siderúrgicos. Espel dice que el puerto a finalizado por encima de los 5,5 millones de toneladas y añade que el año 2005 ha sido irregular en cuanto a tráfico, debido al incremento de la siderurgia y el descenso de la chatarra. El objetivo en el 2006 es recuperar el volumen de coches esperando acercarse a las 6 toneladas.

2. EL TRÁFICO AUMENTA EN EL 2006.

El movimiento de automóviles desciende a pesar de la construcción de un nuevo silo.

El año pasado el tráfico de mercancías descendió un 5,4%. Este año de 2006 en el primer trimestre han aumentado un 11%. Ha habido un tráfico de 1,42 millones de toneladas. El año pasado en las mismas fechas hubo un 1,28.

Las que más han aumentado han sido las mercancías cargadas que han subido un 20,4%. Las descargas crecieron un 8,6% respecto al año pasado y se descargaron 311.802 toneladas. Si este aumento durara todo el año se alcanzarían los 6 millones de toneladas.

El descenso del año pasado fue debido a un año errático de la industria siderometalúrgica y a las obras de un nuevo silo para el almacenamiento de vehículos que ya se encuentran funcionando. La instalación es de 90.000 m². Se pueden importar y exportar 600.000 vehículos al año.

El movimiento de automóviles alcanzó las 83.100 toneladas.

La chatarra es la mercancía que más movimiento genera en el puerto pasaitarra con 477.522 toneladas. Después están los productos siderúrgicos con 373.721 toneladas y el carbón y cok con 182.472 toneladas. (Ver **FOTO 23**).

El primer semestre el puerto de Pasaia ha manipulado 2,9 millones de toneladas, un 9,5% más que el año pasado.



FOTO 23. Pasaiaiko portua dentro de la Bahía.

La naturaleza siderúrgica un 63,17%, la chatarra un 36,66%. El carbón y el choque un 12,69% y los automóviles el 6,03%. La manipulación de automóviles ha subido con la construcción de 90.000 m² de un silo vertical.

Las abonas naturales y artificiales 103.155 toneladas, los cereales 101.036 toneladas y los materiales de construcción 83.979 toneladas. 67.222 toneladas de papel y pasta de madera. Los productos ganaderos y alimenticios 32.352 toneladas. La pesca bajó un 7%. En el primer semestre se generó 6.580 toneladas.

3. NAVALALDEA.

Un nuevo polígono naval será creado en el distrito pasaitarra de Donibane según el acuerdo firmado por el Ayuntamiento de Pasaia y la Autoridad Portuaria. (Ver **FOTO 24**).

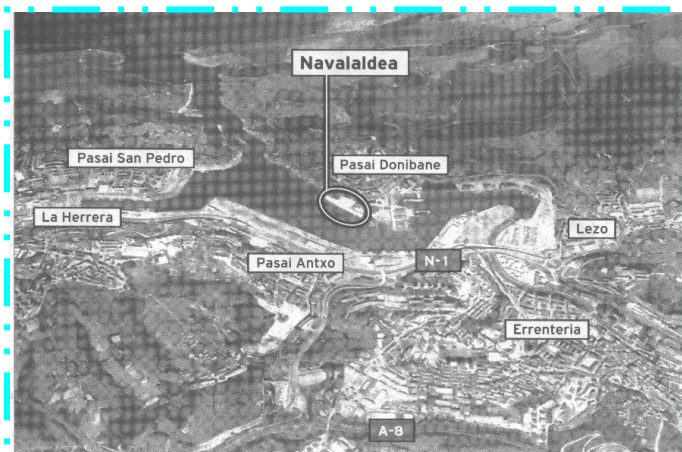


FOTO 24. Mapa general de la Bahía, donde se ubicará Navalaldea.

Será el polígono industrial de Navalaldea, que es un proyecto de iniciativa pública especializado en actividades de construcción y reparación naval.

El acuerdo permitirá liberar una gran parte de suela de La Herrera Norte, ya que las empresas navales que están ubicadas en este espacio acabarán trasladándose de manera paulatina al nuevo polígono.

Navalaldea cuenta con el apoyo y patrocinio del Gobierno Vasco y de la Diputación foral y, acogerá, además de las empresas de La Herrera, otras firmas, de manera que se acabará convirtiendo en algo más que “un fuerte impulso” para la economía de la zona.

Esta zona será posterior a las intervenciones edificadoras y urbanizadoras ya previstas.

3.1. Un proyecto en marcha.

El nuevo polígono acogerá además de pabellones industriales (13.000 m²) un edificio de uso comercial sobre una superficie de 2.500 m², lo mismo que una nueva zona de aparcamientos con un total de 260 plazas.

Los tres pabellones industriales especializados en la construcción y reparación naval acogerán en el interior a las distintas empresas del sector auxiliar de astilleros que a día de hoy se encuentran dispersas en la zona portuaria.

Algunas de estas empresas se localizan en La Herrera (Trintxerpe) y su traslado a Navalaldea permitirá impulsar la regeneración de la zona, pieza clave de la rehabilitación urbanística integral de la bahía.

A disposición del sector auxiliar de astilleros y suministradores se dejará 600.000 m², de los que 17.000 corresponderán a la superficie edificada, la cual tendrá 35.000 m².

También se instalarán nuevas infraestructuras eléctricas, gasísticas y telefónicas, un nuevo sistema de extinción de incendios con aprovechamiento del agua marina, así como un nuevo saneamiento integral.

Navalaldea se extiende sobre un espacio que estuvo ocupado durante años por edificios en desuso o en ruina que un día alojaron a empresas transformadoras de bacalao. Estos inmuebles han sido derribados y en su lugar se dispone una amplia explanada. (Ver **FOTO 25**).



FOTO 25. Situación actual del muelle de Bordalaborda y fotomontaje con la construcción de Navalaldea.

El coste de la operación ascenderá a 12,5 millones de euros, aportados en su mayor parte por el Gobierno Vasco y la Diputación. La gestión será asumida por la sociedad Oarsoaldeko Industrialdea, en la que participa como socio mayoritario Spilur, además de la Diputación y los municipios de Pasaia, Errenteria, Lezo y Oiartzun.

3.2. Respaldo de los políticos.

El lehendakari Juan José Ibarretxe respalda la construcción del puerto exterior de Pasajes, EA duda de su necesidad y EB se opone.

El lehendakari afirma que tanto el puerto exterior como el tren de alta velocidad son necesarios para que la bahía

de Pasaia y el corrector de Jaizkibel se conviertan en un “auténtico ejemplo de desarrollo sostenible de intermodalidad del transporte no sólo para la conexión de Euskadi con España y Portugal, sino para toda Europa”.

3.3. Colocación de la primera piedra.

Inaugurado por el lehendakari Juan José Ibarretxe, el acto de la colocación de la primera piedra contó con la presencia de Joxe Joan González de Txabarri, diputado general de Gipuzkoa; Nuria López de Gereñu, consejera de Transportes y Ana Agirre, consejera de Industria. También estuvieron el presidente de Spilur, Mauri Lazkano; el presidente de la Autoridad Portuaria, José Ignacio Espel, así como los alcaldes de la zona.

Mientras el lehendakari se manifestaba en estos términos, a un centenar de metros un par de docenas de ecologistas, donde se encontraba el colectivo Jaizkibel Bizirik junto a otros grupos ciudadanos, protestaban por la materialización de esas infraestructuras.

3.4. Plazo de ejecución.

El plazo de ejecución previsto estimaba que el polígono estaría en marcha para el verano de 2007. No obstante, la sociedad de Ciencias Aranzadi encontró cimientos de dos palacios y una ermita en el muelle de Bordalaborda, situado en Pasai Donibane, zona en la que está prevista la construcción del futuro polígono industrial de Navalaldea.

Este hallazgo motivó la paralización de las obras por un tiempo pues querían excavar en la franja que se encuentra entre los cimientos encontrados y el mar.

Por esta razón, la zona industrial de Navalaldea en Pasaia, no se inaugurará hasta 2008.

4. LA HERRERA 1990-2006

La Diputación Foral de Gipuzkoa donó a mediados del siglo XIX al Estado los poderosos terrenos pasaitarras de La Herrera (de 148.000 m²) para animar a retomar la gestión del puerto comercial.

Ciertamente, la medida tomó frutos, convirtiéndose durante largos años en un dinámico enclave, en el que se apoyó el despegue económico portuario; en sus vertientes comercial y pesquera inicialmente, y en la construcción naval después. (Ver **FOTO 26**).

No obstante, desde hace tiempo, La Herrera es un espacio en declive, necesitado de un empujón para poder convertirse en el motor que satisfaga las necesidades económicas, urbanísticas, sociales y culturales del entorno de Trintxerpe y, más en general, de la bahía.

- Año 1990: La Autoridad Portuaria fue la primera institución que planteó la posible creación de un puerto deportivo y la creación de zonas que permitirían compatibilizar los usos portuarios y sociales.
- Año 1997: Estudiantes de arquitectura de diversas universidades Europeas, en el programa Erasmus, observaban la dársena de La Herrera como uno de los principales ámbitos de oportunidad de la bahía.
- Año 2001: Proponen espacios libres urbanos integradores y equipamiento comunitario, como aparcamientos en superficie y un Museo Naval. Se subraya la prohibición expresa de edificar viviendas en esa zona.
- Año 2003: El modisto internacional Paco Rabanne (natural de Trintxerpe) plantea la creación de un espacio basado en el eco-diseño, las nuevas tecnologías y el aprendizaje permanente aplicado a la moda.
- Año 2004: Se propone convertir La Herrera en Área de Nueva Centralidad, un lugar de encuentro dotado de espacios para usos sociales, nueva economía, cultura...
- Año 2005: Una propuesta de Diputación plantea por primera vez la construcción de viviendas en La Herrera, así como un Museo Naval, un Auditorio y un equipamiento deportivo.

A día de hoy, en La Herrera está previsto la construcción de un Museo Naval, el Museo Paco Rabanne, viviendas y jardines. (Ver **FOTO 27**).



FOTO 26. La Herrera en la actualidad.



FOTO 27. Fotomontaje de La Herrera.

La plataforma Ciudadana Trintxerpe XXI recuerda que “este enclave está pensado para regenerar Pasaia y difícilmente será así si se piensa hacer un indeterminado número de viviendas”.

Además, la demolición de los pabellones abandonados y de aquellos cuyas licencias han caducado permitirá reurbanizar el acceso a la estación del Topo desde Trintxerpe. Para la realización de este proyecto se han destinado 30.000 euros.

4.1. Plaga de ratas.

Trabajadores de la Autoridad Portuaria denunciaron la aparición de ratas en la zona de La Herrera.

Los empleados aseguraron que en el antiguo almacén de la empresa Hierros Ormazabal se guardan 2000 toneladas de trigo en mal estado desde hace más de un mes.

El Ayuntamiento de Pasaia confirmó este dato y anunció que la Guardia Municipal, atendiendo a la petición del “departamento de Urbanismo”, elaboró un informe para requerir al puerto un control sanitario sobre las mercancías que se descargan en la bahía. Ya se han empezado a retirar las toneladas de trigo en mal estado almacenado en el pabellón.

El Departamento de Obras y Servicios de Pasaia recibió el día 11 de Septiembre un aviso a un vecino que había visto ratas en Andonaegi (Trintxerpe).

No hay pruebas que relacionen las denuncias recibidas en los últimos días con el nuevo foro de La Herrera, además, el técnico del departamento señaló que este tipo de avisos suelen ser “habituales”.

El responsable del área de Urbanismo manifestó que se debe intervenir antes de que el posible peligro se convierta en realidad.

Los vecinos se quejaron y dijeron que el que dejen durante tanto tiempo toneladas de trigo podrido en un almacén es muestra de lo poco en cuenta que tiene la Autoridad a los vecinos pasaitarras.

La institución del puerto indicó que el almacenamiento de mercancías deterioradas no es un problema de ellos sino de la empresa consignataria encargada de contar y verificar las cargas que entran en la bahía.

Un empleado dijo que lo peor era el dolor que desprendía el trigo podrido y relató que había gran cantidad de ratas en el almacén de Hierros Ormazabal.

También dijo que antes los cereales se almacenaban en el Almacén 6, mas cerca del puerto y que en Agosto más o menos cuando los trasladaron allí.

Luis García pasea a diario por el callejón que une Trintxerpe con la estación de topo de herrera, un barrio de Donosti, y, explicó que el no había divisado ningún roedor por la zona pero reconoció que no le extrañaría que me hubiera ratas porque todos los pabellones de ese lado están abandonados y no se cuidan.

5. ASTILLEROS DE PASAIA.

El acuerdo cuenta con el aval del gobierno Vasco, que pretende centralizar el sector reduciendo de cinco a dos centros de referencia.

La compañía había buscado durante los 3 últimos años un comprador. Aún quedan pendientes algunos flecos, pero mucho se tendrían que torcer las cosas para no llegar a buen puerto.

5.1. Adquisición de Zamakona.

La adquisición de la empresa que dirige Baltasar Martín por parte de Astilleros Zamakona es la culminación de un grande proceso de tres años donde ha habido una serie de compradores que al final, han generado expectativas frustradas entre los trabajadores.

Astilleros de Pasaia formará parte del grupo de Astilleros Zamakona que puja por hacerse con la Naval del Sesteó, perteneciente a la empresa Izar, una vez que concluyan las negociaciones para la adquisición de la empresa gipuzkoana, que se encuentra en base muy avanzada.

Así Astilleros Zamakona integraría a la Naval del Sesteó, y Astilleros de Pasaia,

donde es socio de referencia al controlar el 20% de la empresa.

La reordenación del sector de construcción y reparación Naval de Euskadi va a significar la recuperación del importante papel que esta actividad industrial ha tenido a lo largo de la historia en este País, al tiempo que se trata de impulsar una importante industria auxiliar que trabaja para los dos

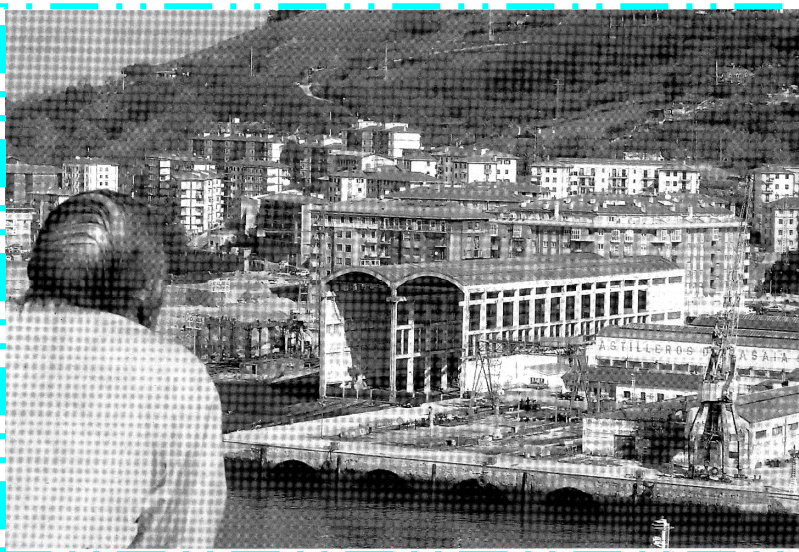


FOTO 28. Astilleros de Pasaia comprados por Zamakona.

centros de referencia.

Por ello, la concentración va a hacer posible que la actividad de los dos Astilleros abarque la construcción de buques de acero de diversos tipos y tonelajes. (Ver **FOTO 28**).

En este sentido, la incorporación de Astilleros de Pasaia en Zamakona va a reforzar y dar solidez a la empresa resultante, ya que la empresa gipuzkoana puede ser complementaria en su actividad con la bizkaina.

Mientras que la Naval está especializada en la construcción del buques de gran valor añadido como los petroleros y los buques de transportes de productos químicos y derivados del petróleo, Zamakona destina su actividad a la construcción de ferries, remolcadores y pesqueros.

5.2. Historia de los Astilleros.

La historia de Astilleros de Pasaia es una historia ligada a la crisis del sector naval Vasco, que tubo su peor momento en los años 90, como consecuencia de la competencia de los constructores asiáticos que demostraron por completo el mercado de los constructores de tipos medianos como la compañía gipuzkoana.

Los antiguos astilleros Luzuriaga, que se crearon en 1943 al albor de la importante actividad pesquera que se desarrollaba en el puerto de Pasajes tuvieron que cerrar en 1995, como consecuencia e la ausencia de la construcción de buques, que era la principal actividad de la compañía.

Con la nueva dirección, Astilleros de Pasaia orientó su actividad a la construcción de pesqueros y embarcaciones de hasta 50 metros de eslora y remolcadores, como la reparación y la transformación de todo tipo de buques mercantes y pesqueros, a la espera de una mejor ubicación como consecuencia de una ordenación del sector.

5.3. La plantilla.

A escasas semanas de que se formalice el acuerdo, aún se desconoce que repercusiones tendrá la adquisición para el medio centenar de trabajadores de Astilleros de Pasaia.

La historia de Astilleros de Pasaia es la historia de una industria en la que el mercado ha puesto en sucesivas ocasiones entre las cuerdas. Los 800 trabajadores con los que contaba la empresa al finales de los 80 se redujeron al medio centenar en la actualidad.

6. REMOLCADORES FACAL ES VENDIDA AL GRUPO BERGÉ MARÍTIMA.

La empresa remolcadores Facal dejará de trabajar en el Puerto de Pasajes después de estar 58 años trabajando con ellos tras haber sido vendida al Grupo Bergé Marítima.

El 22 de Marzo de 2006 su remolcador más potente, el Facal veinte, se hundió cerca de las costas gallegas al producirse una vía de agua. Los nueve marineros que estaban a bordo pudieron ser rescatados.

Eran cuatro remolcadores de diferentes potencias y características que se encargaban de dar entrada y salida a los barcos mercantes del Puerto.

El grupo Bergé es un grupo privado español que está especializado en la distribución, logística y servicios de automóvil. Manipula más de 17 millones de



toneladas de mercancías al año, mueve 500.000 vehículos por vía marítima y trabaja en los principales puertos españoles. En él trabajan más de 1.500 empleados. Comercializa vehículos de 22 marcas. El año pasado comercializó 90.010 vehículos. (Ver **FOTO 29**).

FOTO 29. Un barco remolcador en el Puerto.

7. LOS CARGUEROS.

El lunes, 8 de mayo del 2006, arribó en el muelle de Buenavista, un carguero chipriota de 180 metros de eslora y once de calado, cuyo nombre es Server. El buque transporta coque de petróleo, producido en el proceso de refino, y estaba cargado de carbón procedente de Venezuela. Desembarcó en el puerto guipuzcoano a las 14.30 horas. Su peso era aproximadamente de 24.000 toneladas.

Este no es el buque más grande del puerto, ya que otro ocupa el puesto con cinco metros más de eslora, el límite de acceso máximo fijado por la Autoridad Portuaria, aunque eso no quita el que sea uno de los más grandes que ha navegado por la bocana, al parecer sin ningún problema a pesar de sus dimensiones y a las fuertes rachas de viento. (Ver **FOTO 30**).

El barco procedía de Puerto José (Venezuela), y ha navegado llevando 230.000 toneladas de carbón en un pedido realizado por la empresa: “Cementos Rezola”.

Tardó alrededor de 28 horas en vaciar su carga, tras esto, abandonó las instalaciones portuarias guipuzcoanas.



FOTO 30. Uno de los cargueros más grandes que ha atracado en Pasaia.

Sus tripulantes eran: cuatro ciudadanos griegos, varios de la ex-república soviética, y los restantes, pasajeros de nacionalidad indonesia.

El mismo día, se hizo una reunión en la que se recalcó la necesidad de la ampliación del puerto, para explotar las posibilidades de este entorno.

8. EL FUTURO DEL PUERTO.

Según sabemos y cuentan los vecinos pasaitarras, la bahía alimentó durante muchos años a miles de guipuzcoanos. En los 60, vivió su mejor época, gracias a los beneficios que aportaba la actividad pesquera y comercial.

La crisis económica empezó en la década de los ochenta.

El discurso oficial, habla de construir un puerto exterior.

Tres pasaitarras vinculados a la bahía opinan lo siguiente:

8.1. Ignacio Berrotarán (el barquero de Donibane):

Su trabajo de sitúa entre San Pedro y San Juan, uno de los rincones más hermosos de la bahía. Su embarcación hace ese recorrido desde hace cuatro años. Antes llevaban a los viajeros desde Antxo a San Juan.

Él y sus dos hermanos, heredaron el negocio de sus padres, hace cincuenta años; años en los cuáles, el puerto estaba en su mejor momento, lleno de actividad y de comercio. El dice que el pueblo está <<abandonado>> y olvidado por las instituciones, a las que pide más cumplimiento de promesas. También dice que Pasaia merece

recuperar su lugar en Guipúzcoa, ya que la bahía “no es solo un lugar donde amontonar chatarra”.

El declive de la zona comenzó hace veinte años, cuando se vendieron los barcos, cerraron los astilleros, y se perdieron puestos de trabajo.

El único lugar que se “salvó” al menos en parte, fue Donibane, ya que no ha perdido su encanto, y sigue siendo turístico.

Ignacio añade, que la regeneración de la bahía no puede esperar, y dice también que los productos químicos que por ella pasan, sean probablemente perjudiciales.

8.2. Imanol Urdanbide (Jubilado de San Pedro):

Su abuelo fue pescador, su padre, marinero, y más tarde inspector de barcos. Imanol, a los catorce años, entró a trabajar en los Astilleros Luzuriaga, una de las empresas de mejor calado en el pueblo, y que llegó a contar con 350 empleados; los cuales reparaban barcos de todo tipo.

A los 32 años, entró a Olayz, también especializado en la reparación de los buques. Por aquel entonces, la actividad principal, por encima del tráfico de mercancías, era el puerto. <<Antes la actividad portuaria llegaba a ser, incluso divertida, hasta que la situación empeoró y se perdió la alegría>> cuenta Imanol.

Añade que la Bahía de Pasaia está en el furgón de cola, cada vez los barcos son más grandes y no hay tanto espacio, pero con el tiempo la bahía tiene que “reciclarse”, así que no le parece mala idea, que se haga un puerto exterior.

8.3. Xabier Anatol (antiguo marinero):

En este momento es presidente del Hogar del Jubilado de Trintxerpe. Cuenta que en los años sesenta, Trintxerpe era una fiesta, no había horarios, y los establecimientos estaban abiertos las 24 horas del día para dar servicio a los hombres de la mar. Al día descargaban más de 60 pesqueros, y el puerto tenía más de 300 barcos propios; los demás oficios, eran de tierra.

Con apenas quince años, Anatol salió por primera vez a la mar, en aquellos años, con oficios marítimos, se ganaba mucho dinero; aunque también es verdad, que es mucho más sacrificado .

Treinta años después, sufrió un accidente en un barco, aunque sobrevivió y se recuperó al contrario que sus dos compañeros. Cuando regresó a Pasaia, tuvo que retirarse, y vio como decaía la zona.

Xabier cree que el puerto tiene muchas posibilidades y que se deben aprovechar.

9. PASAIA Y EL PUERTO SE REUNEN PARA NEGOCIAR.

El Ayuntamiento de Pasaia y la Autoridad Portuaria se reúnen desde hace varios meses para distribuir y adjudicar las diferentes competencias.

Este acuerdo se oficializó el 7 de Septiembre de 2006 cuando se publicó en el Boletín oficial de Gipuzkoa.

Entre todas las atribuciones se destaca la autoridad en materia de urbanismo.

Para la autoridad portuaria se reserva la gestión del dominio público portuario y la realización, autorización y control del tráfico de la bahía.

Durante las negociaciones se deberá concretar la aplicación de la ordenación y disciplina urbanística.

Se negociaran y aclararan los trámites para la autorización de obras y se tendrá que regular la ocupación de edificios del puerto por Pasaia.

10. NAUFRAGIO EN AZTI.



FOTO 31. Naufragio de la embarcación de Azti.

Una embarcación del Instituto de Investigación pesquera “Azti”, se hundió sin saber las causas, mientras estaba fondeada en el puerto de Pasaia. Los bomberos acudieron a las 15.30, aunque llegaron tarde, y no pudieron hacer nada; en su interior no había tripulantes; al final del día una grúa vino a reflotarla. (Ver **FOTO 31**).

Esto ocurrió el domingo, 16 de julio de 2006.

11. CAPUCHINOS, AFECTADO POR EL POLVO Y EL RUIDO.

Los vecinos de Capuchinos denuncian continuamente la cantidad de ruido y polvo que saca el Puerto de Pasaia.

Casi todas las mujeres se quejan de la cantidad de polvo que se pega a las ventanas que luego hay que limpiar y que no es tarea nada fácil.

Dicen que cuando vuelven de vacaciones se encuentran cómo mínimo un centímetro de ceniza en la cornisa y que es bastante desagradable limpiarlo porque a menudo tienen que cambiar de trapo.

Hace diez años, se quejaron porque empezaron a descargar polvo de cemento enfrente de sus casas, y, fueron a hablar con Espel que en esa ocasión optó por mojar la mercancía.

Crean que la Autoridad Portuaria debería estudiar cómo atenuar los inconvenientes que las actividades portuarias ocasionan a la población.

Otro de los problemas del ruido son las grúas al liberar el cargamento que llevan en sus pinzas que sueltan a gran altura.

Ellas dicen que mojando la chatarra y lanzando los materiales a menos altura y con más cuidado, se echaría menos polvo y habría menos ruido.

Por otro lado, la Térmica que se encuentra en Pasai Donibane equivale a 300 hornos que queman residuos, y, es la que más dioxinas emite de todo el territorio incumpliendo el Protocolo de Kioto.

Disponiendo de tantas energías renovables cómo por ejemplo la eólica, la solar, la geotérmica, y, la de las olas, la gente no entiende porqué no la cierran ya.

Algunas noches, se producen explosiones que alteran el sueño de los vecinos, y estas mujeres una vez acabado con la basura se centrarán en eso.

A muchas de las asambleas sólo acuden vecinos de Capuchinos ya que a los trabajadores del puerto les da miedo acudir porque si protestan pueden sufrir represalias.

12. KALABURTZA, DONIBANEKO HONDARTZA.

Bonantza Auzo Elkarteak egin dituen gestioak kalaburtza hondartza berreskuratzeko ondo atera dira, garbiketa hasi delako.

Garbiketarekin pozik daude, baina, helburua hondartza behin betiko berreskuratzea da.

Kalaburtza Eguna ailegatzeko ilusio handiarekin itxaroten zuten Sanjuandarrek. Izan ere, Maiatzak 30an, Diputazioak makina bat bidali zuen kala naturalera garbiketa lanak hasteko.

Mozioaren onarpena eta garbiketa lanak Bonantza Auzo Elkarteak ikasturtean zehar egin duen lanari zor zaizkio.

2005. eko Urrian, herritar hauek alderdi guztiekin harremanetan jarri ziren, hondartzari buruzko dokumentazio zabala bidaliz.

Koldo Azkoitia, Lurralde Antolaketa eta Sustapenerako diputatuak hondartzan garbiketa eta azterketa lanak ekiteko Aldundiaren asomaren berri eman zien Aste Santuan.

Maiatzaren 30ean hasi zuen ekintza honen bitartez, harriak baztertu eta azpian hondarra bao te dagoen begiratzeaz gain, sanjuandar gune honetan mareek daukaten jokaera aztertu nahi zuen Diputazioak.

Kalaburtzan hondarrik ez badago, kanpotik eraman beharko dute, bere garaian Zurriolara eraman zuten bezala.

Baita, udalak beste kantina bat egitea nahi dute, Puntas-eko pasealeku berria egitena, kantina zaharra bota zutelako, eta ere, Puntas-eko pasealekua alunbratzea.

Kalaburtza, zabortegi bat dirudiela esaten dute denok, baita, bere berreskuramendua beharrezkoa dela Donibanentzat.

Aurten ospatu den kalaburtza eguna, 2. izan da. Lehengo urtean egin zen eta jendeak hondartza pixkat garbitu zuen, baina, hurrengo egunerako dena berriz zaborraz beteta zegoen.

Bonantza Auzo Elkartekoek, errecurso ekonomiko gutxi dituztela dakite, baina, lan gogorra eginez denon artean arazoa konpontzea posible izando delakoan daude, horrela, Pasaia egon behar den tokian jartzeko.

2006. eko kalaburtza egunan, Sanjuandar asko Donibaneko Puntas-eko paseoan elkartu ziren hondartza garbitzen hasteko.

Goizeko hamarretan, garbiketa hasi zuten, eskularru eta rastrilloekin, hau da, tresna oso sinpleekin, hondarran zeuden kristal hautsitak eta plastikoak kentzen. Gazte asko joan ziren garbiketan laguntzera.

Eguna pastasen zuen denboran, Donibaneko bizilagun gero eta gehiago joaten ziren garbiketan laguntzera eta azkenean, 100 bat pertsona joan ziren laguntzera, lehen Kalaburtza Egunan joandako pertsonen antzera, baina urte honetan instituzio batzuen laguntza jaso dute.

Portuko Autoritatea, exkabadora batekin arrokak kendu zuten eta hormigoizko kapa bat jarri zuten, hondartzara sartzeko arranca hobetzeko, baita, egun batzuk geroago barandila bat eta banku batzuk jarri zituzten.

Bainatu ahal izateko, bainu zona bat jarri beharko zuten itsasontzien rutetan ez interferitzeko eta bainularien segurtasunarako.

13. RESTOS ARQUEOLÓGICOS EN SAN PEDRO.

El departamento de Arqueología Histórica de la Sociedad de Ciencias Aranzadi comenzará dentro de poco el estudio de los restos aparecidos cerca del embarcadero de San Pedro.

El viernes día 16 de Junio del 2006, mientras proseguían las obras de acondicionamiento del paseo de Torreatze, el suelo se hundió al lado de la escultura “Homenaje a los pescadores” de Nestor Basterretxea y se abrió un agujero de 10 metros.

Debajo de la capa de cemento apareció la cimentación de una robusta edificación. Según explicó el director del departamento de Arqueología Histórica, Alfredo Moraza, hay indicios fehacientes de que se trata de 1 torre de vigilancia construida en el siglo XVI y hasta que no procedan a la excavación, no se sabrá con certeza el valor arqueológico de los sillares hallados.

El arqueólogo de Aranzadi expuso que varios textos escritos recogen que en ese enclave, además de la torre, se construyeron un pequeño fuerte, una plataforma con varias troneras para cañones y una ermita en honor de Nuestra Señora de Catania que se construyó en 1953.

Esta torre fue construida por el Ayuntamiento de Donostia con una doble función: control fiscal y militar. Desde la altura del baluarte podían vigilar la carga que traían los barcos para luego cobrar los impuestos y los edificios también les servía como defensa.

En un incendio del año 1835, fue dañada seriamente la atalaya, y, en 1867 fue demolida finalmente.

Este enclave del distrito de San Pedro fue declarado por el Gobierno Vasco de Presunción Arqueológica y hasta que Aranzadi no finalice el estudio, las obras que se estaban llevando en esa zona deberían quedar paralizadas.

Los vecinos de Torreatze que llevan más de 7 meses sufriendo las incomodidades de las obras, se mostraron muy preocupados ante la posibilidad de que los hallazgos obliguen a levantar de nuevo la única vía que da acceso a sus casas.