

# TESIS «CONFLICTO, GOBERNANZA Y PAISAJE EN LA BAHÍA DE PASAIA (GIPUZKOA)»

*Autor de la tesis y del resumen que se adjunta: Dr. D, Enrique Rafael De Rosa Giolito<sup>1</sup>*

El 24 de junio de 2022 fue defendida en la UNED la tesis presentada por D. Enrique Rafael De Rosa Giolito con el título: *Conflicto, Gobernanza y Paisaje en la Bahía de Pasaia (Gipuzkoa)*, codirigida durante 5 años por los doctores, M. Antonio Zárate Martín y Eric Foulquier y terminada como codirectores por los doctores Carlos J. Pardo Abad y Eric Foulquier. La tesis ha merecido la calificación de «Sobresaliente Cum Laude», dentro del programa de Doctorado europeo de la UNED. Su realización se ha enmarcado, junto con otras tesis, dentro de las actividades de investigación promovidas y realizadas desde el grupo de investigación de la UNED: *Paisaje, Cultura y Turismo (CULTURPAIS)*, actualmente extinguido, y de los trabajos promovidos por el profesor Eric Foulquier en torno al tema de la *Maritimité et maritimisation du monde*. Dado el interés científico de la tesis, se ha considerado oportuno desde el «Boletín de la Real Sociedad Geográfica», publicar íntegro el resumen de esta tesis, remitido y elaborado por su mismo autor, D, Enrique Rafael De Rosa Giolito.

Esta tesis pretende describir el proceso de maritimización de la Bahía de Pasaia desde el siglo XVI hasta la actualidad, basándose en el concepto de trayectoria sociotécnica, con el objetivo de estudiar la evolución de la empresa portuaria en un territorio. Con la ayuda de un corpus iconográfico, compuesto de mapas antiguos, fotografías y representaciones pictóricas, se trata de observar y medir las diferentes etapas de cambio y mutación de la relación ciudad-puerto. Este enfoque permite preguntarse sobre el papel que tiene un puerto en

---

<sup>1</sup> Facultad de Geografía e Historia, Universidad Nacional de Educación a Distancia, ederosa2@alumno.uned.es

el proceso de desarrollo territorial y acabar preguntándose sobre la legitimidad de los puertos en declive para seguir actuando como motor o autoridad del desarrollo territorial.

Estos últimos años debe cuestionarse la posibilidad de regenerar un territorio basándose en una ideología urbanística desarrollista; se pasa de una lógica económica a una lógica de desarrollo social y cultural, partiendo de una relación entre el paisaje, el puerto y la ciudad. El territorio, como soporte de actividades económico-productivas, puede convertirse en un territorio de contemplación paisajística, lo que hace referencia a un registro estético. Ello introduce la perspectiva de una nueva valorización del espacio, basado en el paisaje como recurso cultural e identitario, una idea de la valorización territorial que rompe con el modelo productivista antiguo, de tipo fordista. En este contexto, la industria ya no es el vector de desarrollo, el puerto se está transformando y se especula sobre el rescate de ciertas actividades tradicionales desde el punto de vista cultural y turístico.

Se ha hecho una lectura a largo plazo del paisaje, centrándose en particular en las nociones de maritimidad y maritimización. Estas dos nociones se expresan en términos socioeconómicos (empleo, tejido empresarial), geográficos (paisaje costero, dinámica urbana) y culturales (representaciones, patrimonio). Son enfoques diferentes que, sin embargo, forman partes de un «todo» territorial. A través del análisis de las percepciones o representaciones mentales, se trata de ir más allá de la mera descripción del territorio, para captar lo que le da una identidad, una singularidad, lo que lo convierte en un espacio vivido.

Con el tiempo, el puerto de Pasaia se ha especializado, ha crecido adaptándose a los contextos económicos y logísticos, y se ha separado de la ciudad en función del desarrollo de sus actividades industriales, siguiendo así una trayectoria urbano-portuaria clásica, con sus fases de convergencia, en las que la ciudad se beneficia del puerto, y sus fases de divergencia, en las que el puerto constriñe a la ciudad y viceversa. Esta trayectoria está fuertemente condicionada por un proceso de maritimización, entendido como el grado de participación (y, por consiguiente, de influencia) de los hechos portuarios y marítimos en la construcción, el ordenamiento de un territorio, a nivel económico, social, político o cultural. La maritimidad, entendida como el conjunto de marcadores de este proceso, pone de manifiesto el nivel de dependencia de un territorio para con los hechos marítimos y portuarios. Se expresa en función de diferentes tipos de descriptores, en forma de huellas e impresiones, de carácter económico y social, arquitectónico, cultural y político, que en conjunto forman una trayectoria técnica y social.

Por tanto, es posible evaluar esta trayectoria en función de algunas variables. En cuanto a la trayectoria técnica, se pueden utilizar tres series de descriptores para construirla. 1. Uso del suelo (perímetro del puerto, recuperación de tierras, endurecimiento de la línea de costa, construcción de muelles, diques, acceso a canales y dragado, ferrocarriles, carreteras, etc.). Básicamente, todo lo relacionado con las infraestructuras, un «paisaje» horizontal; 2. La construcción de un «paisaje» vertical (pórticos, grúas, almacenes, silos, edificios administrativos, etc.); 3. La evolución de la gobernanza, que incluye los modos de gestión, el régimen de funcionamiento, la adaptación al contexto internacional (inversión extranjera o local), la evolución del tejido económico, un «paisaje organizacional». La trayectoria social es quizás más compleja de entender. Se basa, en primer lugar, en la aceptabilidad del hecho portuario en la comunidad local, y puede, de hecho, evaluarse analizando las controversias, la conflictividad, que caracterizan el territorio de estudio, cuestionando el lugar que ocupa el puerto en estos fenómenos. A continuación, puede entenderse a través de los efectos de la representación, sobre la base de un análisis del corpus iconográfico. Por último, puede ser entendida a través de las políticas urbanas puestas en obra y el lugar que ocupan los espacios portuarios en los recursos geográficos movilizados en estas estrategias de desarrollo. Se entiende así que la trayectoria sociotécnica se materializa en un conjunto de interrelaciones entre ciudad y puerto.

El atractivo que caracterizó a la bahía en la época del desarrollismo, producto de la industrialización, generó un crecimiento desproporcionado de las viviendas y, por tanto, de la población, que afectó al paisaje existente. Con la llegada de la crisis, la desindustrialización y la reconversión generaron una nueva etapa, que aún no ha terminado. Los cambios en la ocupación del suelo son una prueba de esta dinámica: expansión urbana, aumento de las infraestructuras, cambio de modelo de producción, asignación de destino de tierras agrícolas. Estos procesos se basan en un recurso espacial cuya consunción, como consecuencia del desarrollo y la artificialización, da lugar a controversias ambientales, paisajísticas y culturales.

El análisis demográfico es otra forma de objetivar estas relaciones entre ciudad y puerto. A este respecto, la tesis propone una serie de observaciones. La primera es que la población local está envejeciendo, con un drástico descenso del número de nacimientos registrado en el último cuarto de siglo. Este envejecimiento va acompañado del fenómeno de la distribución desigual de esta población mayor y de la segregación residencial. La cartografía de estos procesos revela el problema de los barrios construidos en los años sesenta, sin una verdadera planificación, que hoy exige políticas sociales y urbanas específicas.

En los años 90, la relación entre la ciudad y el puerto se deterioró. Los sucesivos planes de regeneración urbana presentados a partir de 1994 ponen de manifiesto un conflicto de intereses en cuanto al uso del suelo. La principal dificultad para resolver estas divergencias radica en la pluralidad de agentes y administraciones implicados: Autoridad Portuaria; municipios de Pasaia, San Sebastián, Lezo y Errenteria; Diputación Foral de Gipuzkoa; Gobierno Vasco; Gobierno de España. La ausencia de un consenso institucional y social en torno a un plan de acción estratégico y un plan de ordenación del territorio, revela una crisis en la gobernanza de la ciudad-puerto. La única respuesta formulada consiste en trasladar el puerto fuera de la bahía, en primera línea de mar, una idea prevista en los años 40 por el ingeniero Marquina, planificada hacia 1980, retomada en 2011 y luego abandonada, debido a las múltiples resistencias locales en lo que respecta a los impactos ambientales y sociales que esta extraterritorialización conllevaría.

La aproximación a estas controversias se realiza mediante el análisis de corpus textuales, consistentes en reseñas de prensa, entrevistas a actores, textos legales y reglamentarios, informes técnicos y diversos documentos públicos. El objetivo es comprender mejor los temas controvertidos, los actores implicados y las posiciones defendidas, pero también la temporalidad y la intensidad de las controversias. Al final, el enfoque permite evaluar el estado de la aceptabilidad social y su evolución en el tiempo.

Mediante este trabajo de campo, la tesis se propone comprender mejor el papel del paisaje y el patrimonio en la creación de un recurso espacial. Propone una reflexión sobre el coste social de la degradación urbana y del entorno portuario. A continuación, señala que, ante el agravamiento de los problemas y la ausencia de un modelo de desarrollo local, el distrito aparece como un lugar innovador para los problemas sociales. En definitiva, este trabajo pretende comprender mejor los procesos de decisión que presiden estas trayectorias, con el fin de sentar las bases para una mejor consideración de las dimensiones paisajísticas y culturales en la planificación de la ciudad portuaria. Basándose en algunos ejemplos tomados del Arco Atlántico, postula que la identidad cultural, la valorización del paisaje y la patrimonialización pueden contribuir también al desarrollo local, tanto en la Bahía de Pasaia como en otros lugares.

Palabras clave: paisaje, puerto, ciudad, urbanismo, Bahía de Pasaia, gobernanza, patrimonio cultural, sostenibilidad, participación ciudadana, ordenación del territorio.