

## **La puesta en valor de un paisaje cultural por medio del mapa de historias en la bahía de Pasaia. Guipúzkoa\***

*Enrique Rafael De Rosa Giolito\*\**

**Fecha de Recepción:** 20 de junio de 2019

**Fecha de Aceptación:** 26 de agosto de 2019

### **Resumen**

Este trabajo responde a la puesta en valor del paisaje cultural de la bahía de Pasaia, en Guipúzcoa (España). El objetivo es definir etapas de maritimidad de este espacio urbano-industrial-portuario utilizando metodología de las ciencias geográficas, así como documentos pictóricos y literarios, y una cartografía histórica que permite analizar los cambios de los usos del suelo desde el siglo XVI, fecha a partir de la cual existe cartografía disponible, hasta la época actual, en la cual el desarrollo de los sistemas de información geográfica (SIG) permite situar los lugares con precisión. El resultado sería la escenificación de un itinerario cultural que pone en valor la bahía de Pasaia por medio de una narrativa en la cual las huellas del pasado ayudan a interpretar la historia.

**Palabras clave:** Patrimonio cultural; Resiliencia; Paisaje; SIG

### **Abstract**

This work responds to the enhancement of the cultural landscape of the Bay of Pasaia, in Guipúzcoa (Spain). The objective is to define the stages of maritimacy of this urban-industrial-port space using geographical sciences methodology, as well as pictorial and literary documents, and historical cartography. Changes in land use are analysed from the XVI century, when cartographic records became available, up to the present time, when the development of geographic information systems (GIS) has allowed the precise location of places. The result is a cultural itinerary that highlights the bay of Pasaia through a narrative in which the traces of the past help to interpret history.

**Keywords:** Cultural heritage; Resilience; Landscape; GIS

---

\* Esta investigación ha sido posible gracias a la ayuda de una beca para el fomento de la movilidad e internacionalización que he recibido del departamento de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED (Universidad Nacional de Educación a Distancia). Asimismo, agradecer a Eric Foulquier, Co-director de mi tesis doctoral, quien me dio las herramientas para trabajar y a todo el equipo de LETG (Littoral- Environnement- Télédétection – Géomatique) de la Université de Bretagne Occidentale (UBO, Brest) que con sus comentarios pudieron enriquecer este trabajo.

\*\* Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED, Madrid). Email: [enriquerafael@hotmail.com](mailto:enriquerafael@hotmail.com)

## **Cartografiado geohistórico interactivo y dinámico**

La importancia de buscar soluciones imaginativas e innovadoras en el terreno de la gestión del patrimonio cultural nos lleva a plantear la idea de construir un mapa de historias, por medio de reconstruir la cronología gracias la búsqueda de fuentes, documentos de archivo y la ayuda de los historiadores, permitió comprender mejor el contexto y la creación de un “mapa de historia”, herramienta de comunicación en torno a los datos geográficos que se ha elegido siguiendo el estudio de las diferentes formas de construir una cartografía geohistórica en línea, dinámica e interactiva como síntesis didáctica.

Estudiar el desarrollo de las ciudades y el puerto en el espacio y el tiempo es difícil ya que los mapas proporcionan una representación generalmente estática y cronológica,<sup>1</sup> por tanto, nos interesa la cartografía geohistórica que consiste en la elaboración de mapas cuyo propósito es estudiar un territorio en el tiempo que interactúa, tratando de no privilegiar ni la historia ni la geografía, sino fusionar los dos tipos de análisis.<sup>2</sup> El término geohistoria, creado por Fernand Braudel, básicamente describe el hecho de mostrar el significado de una historia, cuyo tiempo actual es el término, en diferentes configuraciones espaciales. Hoy, este término es más vago, se observa una porosidad entre los términos geohistoria y geografía histórica.<sup>3</sup> La geohistoria, por lo tanto, ahora se refiere más generalmente a la valoración georreferenciada de la información anticuada en una amplia variedad de campos disciplinarios.

### **Localización, fuentes y metodología.**

La bahía de Pasaia se encuentra enmarcada en la actual comarca de Donostialdea y comprende los municipios de Pasaia, Lezo, Errenteria, Oiartzun y parte este de Donostia-San Sebastián (ver Gráfico 1).

---

<sup>1</sup> Andrew Wilson. “Sydney timemap: Integrating Historical Resources using GIS”. *History and Computing* 13 (1), (2001): pp. 45-68. [ <https://pdfs.semanticscholar.org/6b40/f115e28c129e75dab3a24c408080cbada7d8.pdf> ]

<sup>2</sup> Christian Grataloup. *Introduction à la géohistoire. Coursus: Géographie*. (Paris: Armand Colin, 2015).

<sup>3</sup> Nicolas Jacob-Rousseau. (2009). «Géohistoire/géo-histoire: quelles méthodes pour quel récit?» *Géocarrefour* (Vol. 84/4) (2009): pp. 211-216. [ <https://journals.openedition.org/geocarrefour/7598> ].

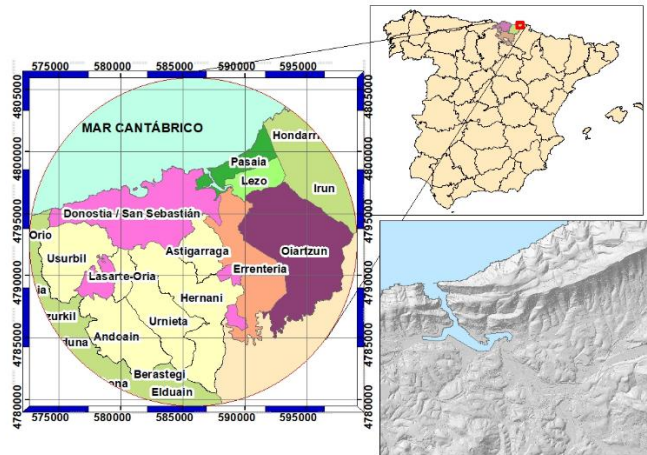


Gráfico 1. Localización de la bahía de Pasaia (Gipuzkoa)  
Fuente: Elaboración propia

Su condición de bahía natural descrita desde siempre por navegantes, poetas, literatos, científicos, nos permite conocer los principales valores e hitos paisajísticos. El paisaje analizado en esta ponencia se realiza por medio de representaciones cartográficas y pictóricas que pone de relieve las características sociales, culturales, económicas de los procesos que tienen lugar en el territorio, ya correspondan al ámbito natural o al humano, de acuerdo a Vicent Mari Costa tomado de Bellard<sup>4</sup> o cuya definición del paisaje se puede realizar como tantos geógrafos lo han definido por su origen artístico/estético, dinámico y constructo cultural. Asimismo como fuente de información, el hombre establece su relación con el paisaje como receptor de información y lo analiza científicamente o lo experimenta emocionalmente,<sup>5</sup> principalmente en las últimas décadas del siglo XX, Schlüter y Sauer, Troll, Tricart, Sorre, Zonneveld, Juillard, Brunhes, Bertrand, Dollfus, Santos, entre otros,<sup>6</sup> han abordado y construyen el concepto de paisaje, pero se torna un concepto polisémico, por lo cual dar una sola definición de paisaje no es nada sencillo.

Por otro lado, nos preguntamos ¿Cómo valorizar el patrimonio cultural cuando ya no existe? Es por ello que esta pregunta nos lleva a resaltar la importancia del patrimonio cultural

<sup>4</sup> Carlos Gómez Bellard (ed.). *Ecohistoria del paisaje agrario: La agricultura fenicio-púnica en el Mediterráneo*. (València, Universitat de València, 2003): pág. 244.

<sup>5</sup> Marina Frolova y Georges Bertrand “Geografía y paisaje”. En *Tratado de geografía humana*, coord. por Daniel Hiernaux-Nicolas, Alicia Lindón Villoria. (Barcelona: Anthropos, 2006), pp. 254-269; Valerià Paül i Carril, Alexis Sancho Reinoso y Joan Tort Donada “El marco conceptual de los paisajes de la agricultura”, en *Los paisajes agrarios de España: caracterización, evolución y tipificación*, ed. por Fernando Molinero, Joan Tort, Juan Francisco Ojeda. (Madrid: Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2011), pág. 10-38.

<sup>6</sup> Para una mayor comprensión del tema, consultar Horacio Capel. *Filosofía y ciencia en la geografía contemporánea: una introducción a la geografía*. 3a ed. Temas Universitarios. (Barcelona: Barcanova, 1988).

que se encuentra amenazado en la actualidad debido a la destrucción que a lo largo del tiempo se realiza por medio de una construcción de viviendas o el derribo de este patrimonio que no ha sido valorado, es una propuesta basada en el binomio: naturaleza y cultura. Desde el punto de vista de la geografía consideramos necesariamente útil el concepto de paisaje cultural, un paisaje continuo en el tiempo, que sigue teniendo un papel social activo en la sociedad contemporánea, conjuntamente con la forma tradicional de vida. Los objetivos de investigación corresponden primero a documentar a través de diferentes representaciones cartográficas y fuentes documentales, el paisaje de la bahía de Pasaia y el patrimonio cultural marítimo a él asociado entre los siglos XVI y principios del XX, detectar los elementos de valor paisajístico, las actividades socioeconómicas (Usos) y los elementos de valor patrimonial (Hitos).

La gestión de dicha información se realiza mediante SIG, con la herramienta Arc Gis 10.2 y el estudio de fuentes documentales que han sido publicadas en base a los usos del suelo, que se encuentran en los diferentes archivos históricos existentes en España, en relación a los diferentes usos, utilizando fuentes históricas secundarias. A fin de facilitar la lectura y comparación, se utiliza la toponimia contemporánea de los nombres del lugar. Para ilustrar nuestro propósito se emplean datos iconográficos existentes o hechos ad hoc: las cartas marinas, de la segunda mitad del siglo XVI, hasta el siglo XX escenificando el paisaje con imágenes, cuadros, fotografías antiguas y actuales y modelizaciones diversas por medio de una cartografía elaborada en los distintos periodos.



Gráfico 2. Plano de la ría y puerto de los Pasajes 1776  
Fuente: Archivo Servicio Histórico Militar

Diversos estudios han analizado la cartografía de la bahía de Pasajes.<sup>7</sup> Asimismo, se ha realizado un estudio de fuentes documentales sobre los usos del suelo, que se encuentran en

---

<sup>7</sup> José Luis Orella Unzué y Javier Gómez Piñeiro eds. *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa I y II: Cartoteca histórica del Servicio Geográfico del Ejército* (San Sebastián: Diputación de Gipuzkoa, 1994);

los diferentes archivos históricos (Archivo de Simancas, Biblioteca Nacional de Francia). Las cartas marítimas elaboradas desde la segunda mitad del siglo XVI hasta inicios del siglo XX: (“Plan portugais du havre de Fontarabie et du port du Passage” 1600; “Plan du port de Passage sur la côte de Guipuscoa en Espagne / Le Moyen fils” 17; “Plan du port du Passage, situé à la côte septentrionale d’Espagne, avec les sondes prises à basse mer” 17..; “Plan du port du Passage, en Espagne, situé dans la province de Biscaye, sur l’Océan, entré Fontarabie et St-Sébastien...” 17..; “Plan du port du Passage sur la côte de Guipuscoa en Espagne” 1700); (“Plano del puerto de Pasages [...] / Vicente Tofiño de St. Miguel” 1788) y, por otra parte, nos apoyaremos en cartografías obtenidas de archivos en relación a los distintos usos del suelo, utilizando fuentes históricas secundarias. A fin de facilitar la lectura y comparación, se usa la toponimia contemporánea de los nombres del lugar.

Por medio de una metodología propuesta por Bertrand<sup>8</sup> la cual define la matriz de lectura de los paisajes, podemos desarrollar los lineamientos que van a permitir la narrativa de este mapa de historias, por medio de una organización territorial del paisaje partiendo de niveles territoriales concretos, adaptada a cada tipo de paisaje y problemática de proyecto en niveles, un primer nivel: El medio ambiente material e inmaterial regional y los conjuntos culturales correspondientes, son referencias lejanas, directamente invisibles pero omnipresentes en las representaciones paisajísticas locales. Un segundo nivel: El decorado de fondo, la presión socioeconómica urbana o portuaria en nuestro caso y el modelo de desarrollo agrícola. Y se continua con otros niveles en los cuales se observan: Los lineamientos paisajísticos locales que ordenan y compartimentan (ríos, autopistas, la osamenta calcárea de las colinas y de las cimas, etc.); los mosaicos paisajísticos, en torno a un lugar destacado; las unidades de base y elementos paisajísticos.

Bertrand aclara que esta matriz se realiza a partir de los datos iconográficos existentes o hechos ad hoc: mapas, dibujos, bloques diagrama fotografía antiguas y actuales y modelizaciones diversas, pero sostiene que ninguno de estos documentos, por muy bien elaborados que estén, pueden pretender ser por si solos la representación del paisaje-territorio en su complejidad global.

---

Fernando Marías Franco, Felipe Pereda Espeso. *El atlas del rey Planeta: la «Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos» de Pedro Texeira (1634)*. (Hondarribia: Nerea, 2002); Martín Izaguirre Igiñez. *Cartografía antigua y paisajes del Bidasoa*. (Irún: Martín Izaguirre Igiñez, 1994).

<sup>8</sup> George Bertrand. “Un paisaje más profundo: de la Epistemología al Método”. *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, N.º 43, 2008: 17-28. [<http://www.ugr.es/~cuadgeo/docs/articulos/043/043-001.pdf>]

## **El patrimonio cultural como identidad y su difusión por medio de las TIC**

Una de las consideraciones abordadas en este estudio corresponde a ¿Cómo volver a dar vida a un paisaje portuario desaparecido? Por una parte, el patrimonio es una expresión identitaria. Las nuevas tendencias plantean la necesidad, por un lado, de coordinar políticas y, por otro, de buscar soluciones por parte de los organismos políticos, como también culturales (museos). Nos preguntamos en esta investigación ¿Cómo difundir y dar acceso al patrimonio documental para la investigación? El relevante papel que han adquirido las Tecnologías de la Información y comunicación, ha traído consigo importantes cambios a la hora de comunicarnos, como también la difusión y el acceso a documentos, creando repositorios o portales y un mayor acceso a la base de datos, de manera rápida, ordenada y simultánea, sin intermediarios lo que nos facilita el estudio o la presentación de trabajos y un sinnúmero de oportunidades a un costo relativamente económico. Por otra parte, también es importante los espacios de comunicación que brindan los congresos o diferentes ciclos y actividades dirigidas a la ciudadanía. Estos paisajes, cargados de valores naturales o culturales, son piezas fundamentales de las estructuras urbanas y territoriales y deben servir, también, para ayudarnos a construir y dotar de identidad renovada a los territorios del futuro.<sup>9</sup>

La convención de Faro define patrimonio cultural como: “un grupo de recursos heredados del pasado que las personas identifican, independientemente de su propiedad, como una reflexión y expresión de sus valores, creencias, conocimientos y tradiciones en constante cambio. Incluye todos los aspectos del entorno resultante de la interacción entre las personas y los lugares a lo largo del tiempo” (Artículo 2<sup>10</sup>) y en esta misma consideración se trata el concepto de paisaje,<sup>11</sup> el cual toma los conceptos de Patrimonio Cultural y Natural por primera vez se fusionan en una visión integral del paisaje, que contempla tanto los aspectos naturales como los culturales. Además, introduce la dimensión social del paisaje y le otorga la consideración de elemento de bienestar, dando especial cobertura a la relación que se establece entre el ser humano y el medio que habita.

---

<sup>9</sup> IKEI. “Plan estratégico comarcal 2017-2025 Oarsoaldea”. (Donostia / San Sebastián: Agencia de desarrollo comarcal Oarsoaldea 2018). [[http://www.oarsoaldea.eus/images/999\\_varios/e4389\\_plan%20estrategico-21%20de%20febrero.pdf](http://www.oarsoaldea.eus/images/999_varios/e4389_plan%20estrategico-21%20de%20febrero.pdf)].

<sup>10</sup> Consejo de Europa. “Convenio Marco del Consejo de Europa sobre el valor del patrimonio cultural para la sociedad”. Faro 2005.

<sup>11</sup> Consejo de Europa. “Convenio Europeo del Paisaje”. Florencia, 2000.

## **Narrativa y novela gráfica<sup>12</sup>**

En relación a las preguntas que este artículo desea contestar queremos poner en consideración una narrativa como síntesis didáctica que nos ayuda a construir un itinerario cultural para poner en valor el paisaje de la bahía de Pasaia y describir la actividad económica, cultural y social, o también entendida como etapas de maritimidad, ¿Cómo evolucionan los paisajes portuarios?

Desde época romana, la bahía de Pasaia, era un importante asentamiento vascón, del cual por medio de los estudios realizados por los historiadores podemos observar las siguientes características del núcleo costero, el medio marino sirvió para las comunicaciones interiores y para el resguardo de hombres y naves de las inclemencias del tiempo, una bahía abrigada utilizada por los romanos, que remontaron el río Oiartzun hasta donde los vascones les hablaron de grandes riquezas metalúrgicas, es así que existía un comercio en torno a la minería de Peñas de Aya, en Arditurri explotaron las minas durante un tiempo, construyeron una ciudad y dieron un nombre a todo el área, desde Oiasso su recuerdo perdura hasta hoy en los restos materiales y en el topónimo que fue cambiando hasta llegar al Oarso de hoy. Asimismo, también existió un intercambio de víveres, pescado y madera. En cuanto a los muelles no podemos tener constancia de ello debido a que eran muy rudimentarios, por lo que las condiciones naturales los destruía constantemente.

En la Edad Media, en los años oscuros, gentes del norte nos visitan, los normandos o vikingos, con ellos aprendemos y perfeccionamos técnicas de construcción y de navegación. Con el consiguiente Fuero de San Sebastián de 1180 por una parte y el Fuero de Fuenterrabía por el otro, se plantean conflictos por adueñarse de estos territorios. A su vez también, comienza una construcción de astilleros en Errenteria y Pasajes que van a permitir un comercio entre Castilla y el norte de Europa, principalmente en torno a la pesca del litoral. La caza de la ballena desde las bases costeras vascas o atalayas se practicó con gran interés. El enfrentamiento cuerpo a cuerpo determinó la identidad en los escudos de los diferentes municipios de las villas costeras.

La Baja Edad Media es una época conflictiva y expansiva de la marina vasca dentro de la Corona de Castilla, las naves y los marinos son utilizados en el comercio de Flandes y en el Mediterráneo y en los conflictos de los reyes. Las naos vascas participaron en la conquista de

---

<sup>12</sup> Debido a la gran cantidad de bibliografía en torno a esta temática, y por la síntesis que realizo en este artículo, solamente hare referencia a la obra de carácter general, que aborda cada una de estas etapas: VV, AA. *PASAIA Memoria histórica y perspectivas de futuro*. (Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval 1999). [[http://www.untzimuseoa.net/images/publicaciones/MonografiasDigitales/pasaia\\_memoria\\_historica.pdf](http://www.untzimuseoa.net/images/publicaciones/MonografiasDigitales/pasaia_memoria_historica.pdf)]

los territorios del Reino islámico de Granada. Por otra parte, como puerto de invernada, reparación de buques y descarga de navíos, principalmente de la flota labortana (Lapurdi, Bayona), tenemos noticias de que el ayuntamiento de San Sebastián les obliga a embarcar sidra, con la consecuencia de un aumento de las plantaciones de manzanales.

El análisis de la cartografía también nos ayuda a tener una idea de su paisaje, la construcción de los barcos y el desarrollo de las poblaciones en los fondos de valle hacen que las masas forestales comiencen a decrecer, principalmente en las zonas bajas, el bosque se mantiene en las cotas de 100 a 200 metros. Eran sociedades agrícolas ganaderas cuyos cultivos se encontraban en los terrenos aluviales próximos a los ríos.

En la Edad Moderna, cuando existe una hegemonía española en el mundo, el puerto se empieza a especializar en la construcción de barcos de guerra y se incrementa la pesca de altura, principalmente en Terranova y Península de El Labrador, allí desarrollan las activas pesquerías de ballenas y bacalaos, en la que serán pioneros y hegemónicos durante esta época. Pasaia fue la principal base de las expediciones en la Península, como lo ha demostrado el descubrimiento de la nao San Juan, testimonio de la presencia europea en América del Norte y posteriormente como sede de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, es en esta época cuando los sedimentos de la bahía, no permiten que Oiartzun y Errenteria tengan una salida al mar. El Castillo Santa Isabel fue mandado a construir por Carlos I para proteger el puerto de los posibles ataques de navíos de guerra extranjeros o de piratas que se movían en las proximidades de este pueblo y fue terminado en tiempos de Felipe IV. También la torre de San Sebastián o Torreatze (punto de control de la actividad portuaria) que, hasta hace muy poco, existía en Pasai San Pedro, puede ser observada en los mapas del Puerto del Pasaje en 1636 (Gráfico 3).



Gráfico 3 Puerto del Pasaje en 1636 según plano realizado por Gandolfo, Teixeira Albornoz y Sotto  
Fuente Museo Naval de Madrid.



La bahía de Pasajes extendía sus brazos por las ensenadas de Herrera, Molinao, Rentería y Lezo, aun cuando, por su mayor calado, el lugar de fondeo o surgidero se encontraba en la zona próxima a la actual plaza de Santiago de Pasajes San Juan. En él se aprecia también la cadena de protección que atravesaba en el canal. La preocupación por la defensa del puerto fue permanente ya que Pasajes era uno de los puntos estratégicos del sistema portuario de la Corona. En el barrio de Erreka, los barcos tomaban sus aguas para las travesías.

Posteriormente, como en toda Europa, se define una época en consonancia con la Crisis del Antiguo Régimen, con un cambio en el modo de producción, la decadencia de la siderurgia y el tráfico ilícito.

Las guerras carlistas traerán aparejada una protección del puerto, con el levantamiento de fuertes y torres. Asimismo, el impulso que dará a toda España el traslado de las aduanas a la costa, generara cambios en la emigración y comienzan procesos de pequeña industrialización que permite un crecimiento demográfico y territorial de los municipios. Surgen empresas capitalistas que van a desarrollar el puerto de Pasajes.

Por otra parte, los municipios tienen una arquitectura singular que se adapta al paisaje, Pasajes San Juan presenta una sola calle, lo mismo que San Pedro, casa de constructores, pescadores, armadores, pilotos, en ocasiones corsarios y contrabandistas. Casas de antiguos marinos, coloridas con los rayos del sol del atardecer, realzan el paisaje con muelles propios y salidas directas al monte para el comercio, almacenes y contrabando; pueblos en la transición entre el monte y el mar, abrazados por las montañas y arrullado por las aguas, el verde del monte, el pardo de la piedra y el azul, ese azul que tanto apasiono a Víctor Hugo y que trataron de reproducir grabadores y pintores como Wilkinson, Sorolla, Regoyos y tantos otros. En sus laderas habitan una rica fauna autóctona. Por otra parte, novelistas y cineastas han sido encandilados por sus paisajes, su cultura tradicional o folclórica.

Un nuevo periodo irrumpe en la bahía, la época de la Revolución de transportes con la máquina de vapor y el surgimiento de grandes industrias en torno a la lámina de agua, surgen la carretera nacional, el ferrocarril y el tranvía, que facilitan su conurbación con San Sebastián.

Posteriormente la dictadura y la época del franquismo trajeron consigo el crecimiento del tráfico portuario, principalmente de la flota de altura con la PYSBE (Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España S.A.) y la MEIPI (Muelles e instalaciones para Pesca e Industria Pasajes-Lezo, S. L.), por una parte, pero también la crisis de la agricultura y el

desarrollismo que generara el crecimiento descontrolado de la vivienda por motivos de la inmigración.

Desde 1980, asistimos a una crisis urbano-portuaria debido a los cambios a nivel internacional con la Zonas Económicas Exclusivas (ZEE), la destrucción del tejido industrial y el cambio de paradigma, es en esta época cuando el puerto desarrolla su máxima extensión superficial.

En la actualidad el puerto atraviesa una época de grandes cambios y en una necesidad de regeneración. Desde subvenciones generadas por los planes Urban (Unión Europea) a multitud de proyectos que no se llevaron a cabo, como la salida del puerto exterior, el derribo de la torre de Iberdrola y la necesidad de cambios en los tráficos, con un incremento de cánones por concesiones y la creación de Navaladea o una Plataforma logística intermodal.

De manera sintética se puede observar estos periodos en el análisis estadístico, de variables como tráfico, población y vivienda desde 1860 al 2018 (ver Gráfico 4) los cuales denotan las épocas de bonanza y las épocas de crisis descritas anteriormente como también la novela gráfica (ver Gráfico 6, al final del artículo).

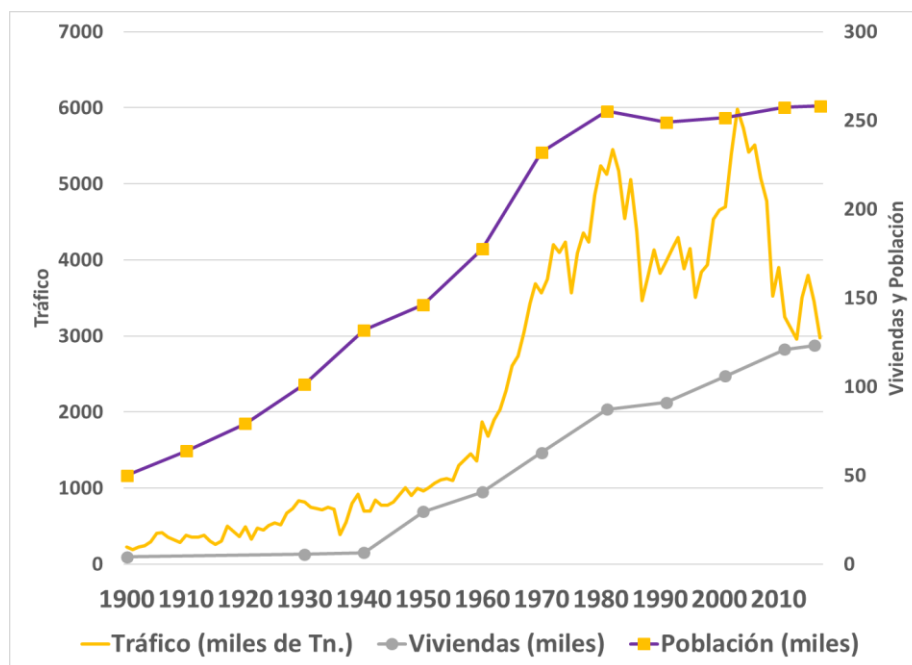


Gráfico 4. Evolución del tráfico, población y vivienda 1860-2018

Fuente: Elaboración propia en base a datos estadísticos de INE (Pob.), INE (Viv.) y Zurbano Melero 1998 (Tráfico)<sup>13</sup>

<sup>13</sup> José Gabriel Zurbano Melero, “El puerto de Pasajes durante la industrialización de Guipúzcoa (1870-1936): gestión y funciones económicas”. (Tesis, Universidad Del País Vasco, 1998).

## Conclusiones prácticas

La creación de mapas dinámicos permite el acceso a la visualización de un territorio en función del tiempo, pero también a la información complementaria del mapa (textos explicativos, documentos de archivo). Además, hace que los mapas históricos sean más accesibles y evita daños potenciales a los mapas y documentos de archivo originales.

Otra consideración que remarcamos en esta narrativa corresponde a ¿Qué significado social, histórico y cultural posee el paisaje portuario?

Primeramente, no olvidemos que un paisaje portuario es un lugar económico cuya infraestructura da empleo a la ciudadanía y a empresas de su entorno o también lejanas. En él se van desarrollando formas sociales, culturales a lo largo del tiempo. Y nuestra propuesta es entender que ocurre en ese paisaje, en el cual hombres y mujeres interactúan en contextos y escenarios propios de la mar. En esta concepción tengo presente a los sindicatos, por ejemplo, o a la Cofradía de pescadores, instituciones que forman parte del quehacer cotidiano de estas personas. En esta dinámica el significado va cambiando constantemente, como se puede observar con el solo hecho del cambio de tráfico portuario, el traslado de unas mercancías con ciertas características o la sustitución de estas por otras, como la reubicación de las actividades portuarias ligada al desarrollo del contenedor. Por otra parte, también a lo largo del tiempo, el significado social ha cambiado, antiguamente, los obreros y los jefes de los puertos convivían juntos, existía una mixtura en el puerto, en cambio hoy la tendencia es a compartimentar, está todo dividido, aislado por medio de barreras o muros que separan el puerto de la ciudad.

¿Qué elementos tangibles e intangibles presenta un paisaje portuario?

Infraestructuras, maquinarias, edificios, buques, grúas, silos y otros objetos, los trabajadores, la vida alrededor como cualquier actividad humana. Por otra parte, como intangibles tenemos el *Genius loci*, un espíritu que aflora en el cotidiano vivir de las personas, en los aspectos característicos distintivos de un paisaje o del propio lugar y como lo vive la gente, con tradiciones y fiestas o por el contrario en su trabajo cotidiano, se observa en fuentes como la fotografía o enmarcado en el arte, la pintura, el cine. Otros elementos intangibles puede ser los colores, característicos del óxido y el salitre, los olores propios del puerto y los sonidos.

¿Cómo volver a dar la vida a un paisaje portuario desaparecido?

Primeramente, estudiar hasta qué punto el paisaje ha desaparecido, porque este concepto trae consigo la idea de dinámica. Quedan los restos o materiales que se pueden recuperar, un elemento puntual o un conjunto de elementos por otra parte, buscar intervenciones que hagan atractivo ese lugar por medio de hitos puntuales que resalten esa referencia al pasado y su relación con el mar

¿Cómo concientizar a la sociedad para preservar el paisaje portuario?

En la medida en que recuperas edificios, o tradiciones le das un valor, es así que la gente lo hace suyo, lo aprecia. En la medida que se van haciendo nuevas actividades, de concientizar a la gente de ese pasado, se adueña, lo reactiva y mira hacia el futuro, es un continuo apelar a lo que somos para construir lo que seremos.

¿De qué manera se integra el paisaje portuario al tejido urbano próximo? Por medio de la ruptura de esas barreras, en una integración mixta, espacial y funcional entre las asociaciones de recursos y territorios, una mejor gestión de la movilidad y la posibilidad que la ciudadanía tenga acceso al disfrute y paseo como también una vista al mar. Generando edificios mixtos, en varias plantas que puedan ser oficinas portuarias junto a centros comerciales, grandes paseos y parking subterráneos y disponer de balcones o azoteas para que la ciudadanía lo disfrute.

La puesta en escena de un itinerario cultural, pone en valor la región por medio de una narrativa en el cual las huellas del pasado ayudan a interpretar la historia. En este sentido, la verdad es que, durante años, décadas y siglos, lo que ha habido es una utilización funcional del territorio, de la bahía y el puerto como soporte de actividades económicas, industriales o de otros medios de subsistencia en transformación, el paisaje como tal es una preocupación mucho más reciente. A lo largo del tiempo, ha habido una utilización fundamentalmente económico-productiva del espacio-territorio: el puerto era el motor social y económico de la bahía de Pasaia y de la sociedad guipuzcoana, y respondía a una lógica económica integrada con un hinterland variable en el tiempo según coyunturas políticas y económicas. En estos últimos años, vemos que la regeneración de la mano de un desarrollismo urbano tiene límites difíciles de superar por lo que nuestra propuesta es la de pasar de una lógica exclusivamente económica a una lógica global e intrusiva, con especial atención al desarrollo social y cultural aprovechando las oportunidades de los flujos permanentes de relación entre el paisaje, el puerto y la ciudad.



Gráfico 5 Diagrama de una lógica global  
Fuente: Elaboración propia

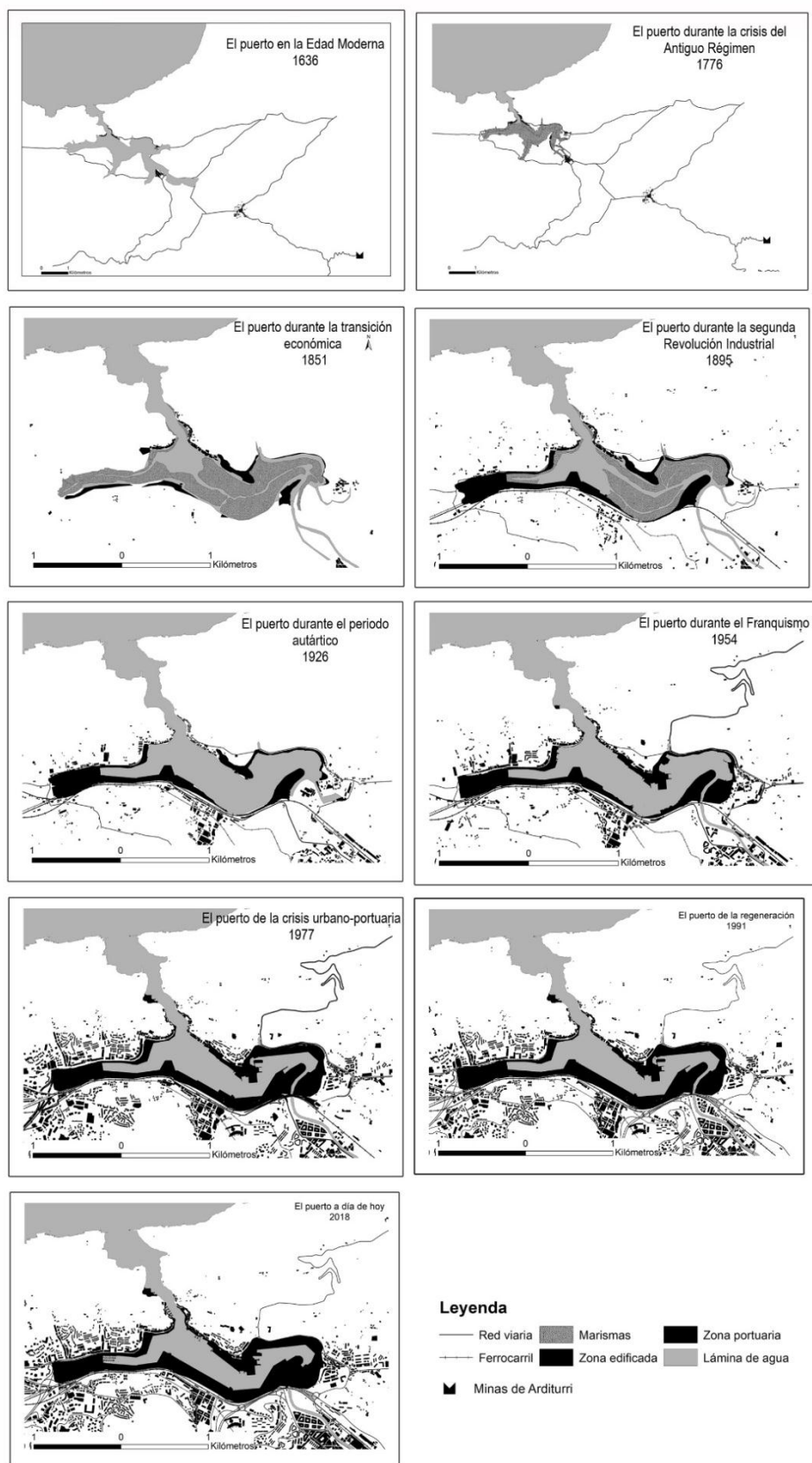


Gráfico 6. Novela gráfica de la bahía de Pasaia, desde el SXII a la actualidad.  
Fuente: Elaboración propia