

El patrimonio portuario como activo turístico y palanca de renovación urbana: el caso de la Bahía de Pasaia (Gipuzkoa)

Port heritage as a tourist asset and a lever for urban renewal: the case of the Bay of Pasaia (Gipuzkoa)

Enrique Rafael De Rosa-Giolito

erderosa@invi.uned.es  0000-0002-9433-1542

Universidad Nacional de Educación a Distancia.

Calle Senda del Rey, 7. 28040 Madrid, España.

INFO ARTÍCULO

Recibido: 30-04-23
Revisado: 24-06-23
Aceptado: 17-09-23

PALABRAS CLAVE

Turismo
Puerto
Cultura
Paisaje
Gobernanza

KEYWORDS

Tourism
Port
Culture
Landscape
Governance

RESUMEN

El objetivo de esta investigación es explorar la convergencia del sector turístico con las industrias culturales y orientar el ámbito patrimonial a una planificación concertada a dos niveles. El primero se centra en la administración pública y en la gobernanza multinivel, propiciando diálogos para la superación de conflictos. El segundo se enfoca en aproximarse a una transición económica sostenible aglutinando los distintos actores. En la metodología se utiliza un modelo geohistórico que tiene en cuenta los modos de producción, la sociedad y el espacio; temáticas que en tiempos de pandemia se hicieron más evidentes. Además, se llevaron a cabo 38 entrevistas semiestructuradas a agentes territoriales especialistas de las que se obtiene información cualitativa sobre esta temática, permitiendo estudiar los significados subjetivos, actitudes y opiniones, entre las personas y su entorno, producto de su experiencia en la vida cotidiana. Igualmente se llevó a cabo una sistematización de documentación e información. Con dicha información se efectuó un diagnóstico territorial, donde se ponen de manifiesto las condiciones actuales de la relación puerto-ciudad y se estudia el caso de Albaola junto a los museos de la comarca. Las conclusiones demuestran la necesidad de una concertación entre los diversos actores y una propuesta en común consensuada, institucional y social, en torno a un plan de acción estratégico.

ABSTRACT

The aim of this research is to explore the convergence of the tourism sector with the cultural industries and to orient the heritage field towards concerted planning at two levels. The first focuses on public administration and multilevel governance, fostering dialogues to overcome conflicts. The second focuses on approaching a sustainable economic transition by bringing together different actors. The methodology uses a geo-historical model that takes into account modes of production, society and space; issues that became more evident in times of pandemic. In addition, 38 semi-structured interviews were carried out with specialist territorial agents in which qualitative information on this subject was obtained, allowing the study of subjective meanings, attitudes and opinions, between people and their environment, as a result of their experience in everyday life. Together with a systematisation of documentation and information. By means of a territorial diagnosis, the current conditions of the port-city relationship and the case study of Albaola together with the museums of the region are shown. The conclusions demonstrate the need for concertation between the various actors and a common institutional and social proposal agreed by consensus, based on a strategic action plan.



1. INTRODUCCIÓN: LA BAHÍA DE PASAIA, UN MODELO PORTUARIO INDUSTRIAL EN CRISIS

En la actualidad, a partir de la década de 1990, los procesos que acompañan al capitalismo y a la globalización económica contribuyen de forma decisiva a transformar los paisajes urbanos y el cambio de modelo productivo en la Bahía de Pasaia. Así el cierre de fábricas, de astilleros, de la térmica, el cambio de modelo del puerto, son expresión del conflicto en la zona y de una crisis tanto de gobernabilidad urbana como de encaje de un modelo portuario que no acaba de encontrar consenso entre los diferentes actores sociales, económicos y políticos del territorio.

Se busca cambiar las condiciones de un área degradada, la Bahía de Pasaia (Gipuzkoa), resultado de una relación puerto-ciudad conflictiva, por la caída de un modelo portuario industrial en crisis con signos de desaceleración y recesión económica (Alberdi, 2013; Amundarain, 2004, 2009; De Rosa & Foulquier, 2022). El dinamismo y la diversidad de la vida urbana promueve nuevas y diversas demandas ligadas a diferentes estilos de vida en la forma de prácticas de consumo cultural, tanto para los habitantes, como para los visitantes, que pueden orientar la acción de los gobiernos municipales hasta estas emergentes áreas de política pública (Subirats & Martí-Costa, 2014, p. 90).

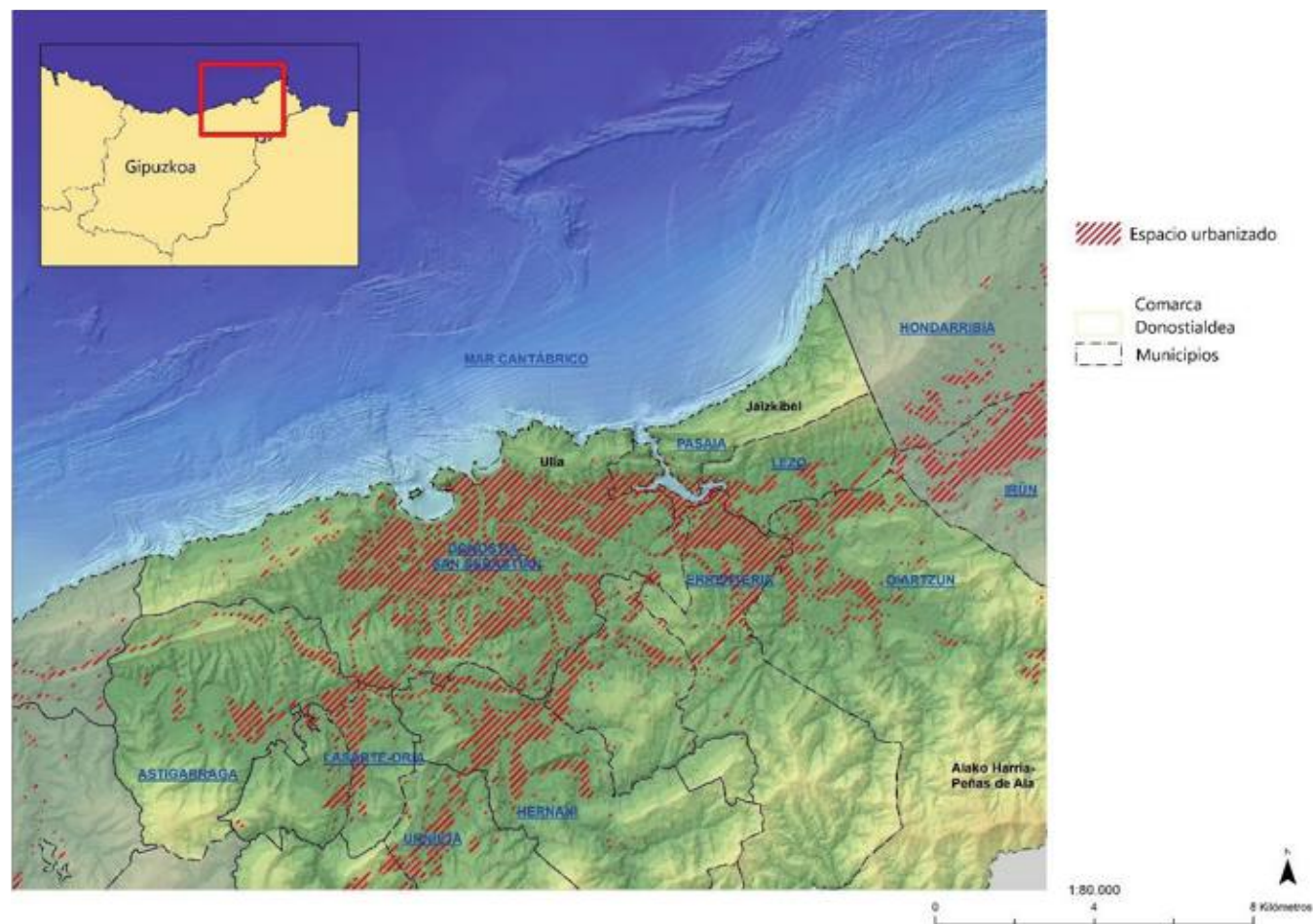
Es así por lo que se propone una alternativa, por medio de un modelo de servicios en donde el patrimonio cultural y el paisaje juegan un papel preponderante en relación con el turismo (mapa 1). Se busca guiar al turismo junto a los promotores culturales de la comarca hacia una planificación concertada para abordar los impactos sociales de esa transición y la cooperación entre los diversos actores del puerto y la ciudad. En estas circunstancias, la actividad económica localizada en los puertos de las ciudades del Arco Atlántico está condicionada por la liberalización e internacionalización de la economía, por las estrategias económicas de los grandes operadores marítimos (Larrea, 2022), pero también por las estrategias propias de las Autoridades Portuarias y de los diversos organismos del Estado, comprendiendo las ciudades en las que se sitúan; ejemplo de ello lo observamos en el puerto de Pasaia (Teirlog Ingeniería, 2015). Otros factores que se deben tener en cuenta son el declive industrial que afectó a zonas donde antes florecía la industria pesquera, alimentaria, química y pequeñas industrias de reparación, provocando la necesaria reordenación de los suelos portuarios. Junto a ello, también los cambios producidos en el transporte marítimo y el desarrollo de la logística. Todo ello, agravado por problemas económicos, sociales y de cambio de calidad de vida. Sin embargo, desde un punto de vista urbano, son la lucha contra el cambio climático y la defensa del desarrollo sostenible los factores fundamentales que determinan la reorientación de las relaciones puerto-ciudad (Guirao & Montoiro, 2011, p. 4). Hay una fricción continua y, en espacios reducidos y limitados geográficamente, hay tendencia a propiciar tensiones que muy pocas veces se resuelven con armonía.

El turismo se muestra como una necesidad básica, pero hay un cambio en los intereses de los consumidores que buscan ahora destinos pocos masificados con condiciones de seguridad y un modelo turístico adaptado, como se puede observar en las Directrices Generales de la Estrategia de Turismo Sostenible de España 2030 (*Directrices Generales de la Estrategia de Turismo Sostenible de España 2030*, 2019) o a nivel internacional (Streimikiene et al., 2021, p. 268).

Se producen intentos por las instituciones de regenerar la bahía, en este caso se analizará el valor que pueden aportar las industrias culturales y los museos, con una propuesta amplia y de calidad que abarque una gama completa de temáticas patrimoniales propias del territorio, centrándose en su contribución al paisaje local, una imagen idealizada por medio de festivales marítimos y la memoria como un complemento turístico, una estrategia local de desarrollo económico que se vio afectada en especial relación con la COVID-19 y la superación de esta.

Se trata de mostrar un estudio de caso que propone renaturalizar las ciudades y recuperar los valores paisajísticos y patrimoniales, por medio de una planificación integral en la cual el turismo juega un papel destacado. Y se busca un modelo que explique la ciudad a partir de la identidad y la memoria, establecer vínculos con los monumentos, los museos, pero también con los espacios de transición o baldíos, porque es desde allí desde donde se puede observar el paisaje de nuestros municipios. En definitiva, se apuesta por un puerto interior, especializado en funciones postindustriales, relacionadas con la cultura y el ocio junto a un tráfico a la carta, limpio y ecológico, por medio del transporte marítimo de corta distancia (TMCD) que

beneficie y mejore la calidad del territorio. Para ello se presenta una propuesta museística completa, consolidada en la recuperación tras la crisis sanitaria, que se diferencia por el grado de actuación espacial (análisis locacional) que sigue mostrando la dicotomía de la ciudad capital y la periferia.



Mapa 1. Localización del área de estudio. Fuente: elaboración propia a partir del servicio de cartografía de Gobierno Vasco. Geoeuskadi.

2. ANTECEDENTES TEÓRICOS

Para analizar estos asuntos hay que distinguir espacialmente los territorios afectados, los usos, sus funciones y determinar los intereses del puerto y de la ciudad. Casi siempre el ciudadano queda al margen de las acciones, de las propuestas, pero como siempre sólo los más afectados y sobre todo aquellos que disponen de un vínculo laboral, comercial o empresarial son los que manifiestan alguna opinión fundamentada, como se ha podido recopilar en las entrevistas reflexionadas por pares académicos y otros expertos.

Desde la estrategia y la planificación portuaria (Dooms et al., 2003), a nivel estatal se busca un esfuerzo en conjunto de las partes interesadas permitiendo una mayor gobernanza, con diferentes niveles de política (Debie & Raimbault, 2016). Por otra parte, se busca crear una conciencia sobre la contribución sostenible de los puertos a la transición económica y ambiental, buscando mejorar los desafíos locales asociados que se generan en esa relación puerto-ciudad (Moeremans et al., 2022) y adaptar un modelo que se está llevando a cabo en Europa.

Las consecuencias y efectos de las reconversiones/rehabilitaciones de los llamados “waterfronts”, se ha discutido ampliamente en la literatura (Chaline, 1993; Hoyle, 1989; Meyer, 1999) a partir de un debate que se produce sobre las interacciones entre el puerto y la ciudad “the portcity interface” (Hayuth, 1982). Unas



políticas que llegan a Europa con la reurbanización de los Docklands de Londres de principios de la década de 1980 pero que en USA y Canadá ya se implementaron en la década de 1970, o casos de éxito, como por ejemplo, Bilbao-Ría 2000 (Moreno, 2005), Puerto Madero (Argentina) (Domínguez, 1997), Boston (EE. UU.), Hamburgo (Alemania) (Schubert, 2010), (Ducruet & Woo, 2006), este de África (Chasseriau, 2015) o en el puerto de Nantes. El espacio, los edificios e incluso las herramientas del puerto son, desde hace varias décadas, objeto de apuestas y negociaciones entre la autoridad gestora del puerto y los órganos responsables de la localidad o localidades colindantes. Iniciada la regeneración de puertos y ciudades hace más de cincuenta años con la reconversión de Baltimore y Boston, la rehabilitación y reconversión (Molina, 2015) del área portuaria ha sido objeto de estrategias cada vez más urgentes en varios países.

El segundo fenómeno es el de la política urbana implementada por los municipios, debido a que las ciudades tuvieron un “crecimiento cero”, o incluso de declive y que les plantean graves problemas económicos. En el ámbito de la política urbana, esta situación marca el final del urbanismo expansivo. En muchos casos, el urbanismo cuantitativo da paso al urbanismo cualitativo, el de la ciudad que se rehace, y que pone en primer plano la mejora del marco existente y la puesta en valor de los espacios renovados. En este contexto, el espacio portuario cercano se convierte en un tema importante, de desarrollo y oportunidad de regeneración en el centro de la ciudad. Esta política urbana se observa fácilmente en ciudades como Dunkerque, Saint-Nazaire, La Rochelle, Sète o Marsella (Prelorenzo, 1996, p. 373). El tercer fenómeno se debe a los nuevos valores culturales, como la importancia del paisaje, la vista al mar y distintas cualidades muy valoradas por los ciudadanos que frecuentan los espacios públicos.

Desde entonces ha habido abundante bibliografía sobre el tema analizando los efectos de estas políticas, entre los terrenos portuarios y las zonas urbanas, o en un área de transición entre los usos del suelo portuario y el urbano, en la cual juegan sistemas económicos interactivos, especialmente en términos de empleo, transporte o de conflicto en la formulación de políticas. Es en este contexto dónde se desarrolla una especie de ideología o fantasía del patrimonio portuario. Por supuesto, no se trata de las políticas de conservación del patrimonio industrial de las que conocemos, sino de los enfoques más amplios que están en proceso de multiplicarse, aquí y allá, a partir de un análisis más o menos exhaustivo. Es una nueva forma de interpretar el patrimonio portuario en sus nuevas dimensiones.

3. PATRIMONIO Y TURISMO COMO PROPUESTA DE DESARROLLO

Las políticas dirigidas a la creación de sinergias puerto-ciudad han demostrado ser relativamente ineficaces. La prosperidad de la ciudad directamente depende de la actividad portuaria, pero no tanto de las políticas de la ciudad portuaria. Del mismo modo, de forma espacial, las políticas de comunicación también tienen resultados mixtos.

Estos hallazgos complementan el concepto de “valores blandos” desarrollado por el profesor Van Hooydonk (2007) de la Universidad de Amberes. Estos se necesitan para valorar el patrimonio cultural de los puertos, ya se trate de valores espirituales (los puertos se perciben, por ejemplo, como lugares de refugio o fuente de inspiración artística), o tangibles (puertos como colecciones de patrimonio construido, turismo, atracciones o complejos recreativos). No obstante, la gestión, promoción y desarrollo de los valores blandos son clave para lograr la integración social de los puertos, deben ser complementados por valores duros como, por ejemplo, generar empleo invirtiendo en educación y en infraestructuras. La renovación de la ciudad portuaria debe explotar los *genius loci* de las ciudades portuarias, para “contar la historia del puerto” y promover el patrimonio y la cultura portuaria. También debe romper los límites del puerto, invitar a la gente a experimentar la vida portuaria y abrir el puerto hacia la comunidad. Temas que traemos a colación por el sentido de valor que se puede aplicar en nuestro caso de estudio y considerarlo como una manera de diversificar las ganancias, tanto del puerto como de la ciudad, debido al efecto indirecto que puede generar, como se observará en el mapa 2 y el punto 8.

En este artículo, se parte de la premisa de que la prosperidad económica a largo plazo de los puertos solo puede salvaguardarse con un crecimiento semejante en la innovación social y que las organizaciones



portuarias están promoviendo activamente la cooperación entre los puertos y las ciudades. El desarrollo portuario depende de las demandas futuras del espacio, la generación y transición de la energía, la adaptación al cambio climático y las necesidades de los ciudadanos, por lo que es esencial que la integración de la sociedad sea un elemento establecido en la gestión portuaria (European Parliamentary Research Service, 2017, p. 5).

Estas reflexiones guían nuestra investigación y nos llevan a plantear las siguientes preguntas:

- ¿Cómo revitalizar y animar los frentes costeros?, ¿cómo preservar la identidad arquitectónica y portuaria?
- ¿Cómo atraer población, visitantes y empresas e impulsar así el desarrollo económico?, ¿cómo financiar y rentabilizar los proyectos de desarrollo?
- ¿Qué papel deben desempeñar los actores, las autoridades portuarias y urbanas en la gestión de proyectos y la gobernanza?, ¿cuáles son los métodos más adecuados para la gestión de los proyectos ciudad/puerto?
- ¿Cómo ha influido la pandemia en relación con nuestra propuesta en las industrias culturales?

Una segunda premisa del artículo se refiere al paisaje, la identidad cultural y el patrimonio como factores de desarrollo que han de estar unidos a otros elementos, como el “crecimiento azul” y las iniciativas relacionadas con la especialización marítima (turismo, acuicultura, industria náutica y naval, energías renovables o biotecnologías), que ya se abordan en el Plan Estratégico Comarcal 2017-2025 de Oarsoaldea¹ (Ikei, 2018). Citando también a un geógrafo de reconocido prestigio como Zárate, es importante reconocer que:

El patrimonio ofrece posibilidades para las áreas atrasadas y auténticas; así el paisaje cultural ha pasado de recurso a producto turístico de calidad; “en este contexto, el turismo es una actividad capaz de contribuir al desarrollo local a través de la conservación y la puesta en valor de los paisajes culturales heredados. Para ello se necesita incentivar el interés de la sociedad por el paisaje e implicar a los responsables políticos y a la comunidad científica en la protección de los ambientes urbanos, periurbanos y rurales. Solo entonces se podrán impulsar estrategias de gestión del paisaje desde criterios de sostenibilidad presentes en la Carta de Aalborg de 1994 y en la Agenda Local 21. Lo más previsible es que, pasada la crisis financiera actual, en un nuevo marco de recuperación económica, el suelo vuelva a ser materia de especulación, entre otros motivos, porque es una de las principales fuentes de financiación local. Por eso, aparte de insistir en la importancia patrimonial del paisaje y de su fragilidad ante cualquier actuación territorial, resulta imprescindible demostrar que el paisaje es un recurso turístico en sí mismo, con capacidad para generar beneficios para la sociedad en su conjunto” (Zárate, 2012, pp. 660-661).

4. GOBERNANZA COMO NECESIDAD PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DE VIDA A TRAVÉS DE LA RECUPERACIÓN ECOLÓGICA Y PAISAJÍSTICA DE LA BAHÍA Y EL APROVECHAMIENTO DE SUS VALORES CULTURALES

Estamos frente a un agotamiento serio del modelo económico que obliga a volver a hablar del turismo como refugio, de regresar a las bases o de recuperar el tejido industrial. Otro elemento crítico de este ciclo largo es que no hemos sido capaces de construir un soporte institucional fuerte en el que las organizaciones públicas y privadas estructurantes del sistema sean sólidas y funcionen bien. En relación a la gobernanza, sirven de marco teórico desde el punto de vista del concepto (Aranguren et al., 2010; Castillo, 2017; Farinós, 2008; Hurtado, 2015; Prats i Catalá, 2005; Subirats & Martí-Costa, 2015) en relación con la gobernanza portuaria (Cerbán & Ortí, 2015; Egberts, 2020; Fotinopoulou, 2011; López-Bermúdez et al., 2020; Molina, 2015; Telechea, 2018).

1. Véase, además, Oarsoaldea (2018a y 2018b).



El cambio de paisajes de producción a paisajes de consumo se ha puesto de manifiesto en estos últimos años, pero al incorporarse a las redes de turismo, produce otros problemas como la masificación de lugares, y sus consecuencias negativas. Eso es lo que se denomina turismo fobia, principalmente en ciudades españolas de Baleares, Cataluña, Comunidad Valenciana y País Vasco (Hueté & Mantecón, 2018; Rodríguez-Barcón et al., 2021, p. 2021) donde la mala planificación de los destinos turísticos unido al rechazo social que sienten los ciudadanos hacia los turistas genera ese fenómeno y como consecuencia de ello el recurso paisajístico tiende a deteriorarse. Además, dicho fenómeno crea otros efectos como la alteración de la vida cotidiana de los ciudadanos, el incremento de los precios de alquiler y el coste de vida. Igualmente, el exceso de visitantes da lugar a molestias y repercute en el trabajo por los bajos salarios que produce en el sector servicios, ocasionando todo este conjunto de factores una degradación o banalización de los ecosistemas y áreas naturales, exceso de ruido, concentración de riquezas en determinados sectores y destrucción del tejido social, entre otros.

Así pues, si queremos hablar de vocación turística, tenemos que saber a qué turismo nos referimos: ¿una industria turística que contribuye al crecimiento cultural de una ciudad o territorio, o, por el contrario, al turismo especulativo?

Se busca un turismo sostenible que genere un crecimiento socioeconómico, que a su vez pueda preservar los espacios naturales y culturales, que genere un beneficio social, que trate de una gobernanza participativa, que tenga una adaptación permanente y un liderazgo de ciertas industrias culturales.

Es importante tener presente el concepto de resiliencia de un sistema social o natural que pueda mantener su funcionamiento durante periodos de cambio, reorganizarse y adaptarse para hacer frente a nuevos retos, de manera proactiva y participativa. Este concepto, acuñado por Dovers & Handmer (1992), se aplica en las ciencias sociales para describir la respuesta del comportamiento de las comunidades, las instituciones y las economías y se relaciona con la planificación y la adaptación a los peligros. La resiliencia se considera una propiedad deseable de los sistemas naturales y humanos, incluidos los territorios, frente a las tensiones potenciales, incluidas las crisis y los peligros (Weichselgartner & Kelman, 2015). En esta, se combina el conocimiento, las experiencias de aprendizaje, el sentido del lugar, los vínculos sociales y las infraestructuras locales, la diversidad y la innovación económica.

Para justificar este marco teórico, cuando el panorama económico se derrumba, es necesario una nueva adecuación, por parte del puerto y la ciudad. El patrimonio cultural ha de ser gestionado y es aquí donde los museos cumplen un importante papel de la cultura local (De Rosa et al., 2021). El puerto ya no es un polo de flujos de mercancías sino de bienes culturales, en el marco de una terciarización de la economía local, fuente de diversidad y de oportunidades.

5. PROPUESTA METODOLÓGICA PARA UNA PUESTA EN VALOR DE LA BAHÍA DE PASAIA

Por medio de diversas metodologías se analizan los factores que determinan esa relación puerto-ciudad desde la gobernanza participativa y se propone una nueva mirada en la relación entre el patrimonio, las industrias culturales y el turismo, con carácter interdisciplinario, utilizando un modelo holístico geohistórico que tiene en cuenta los modos de producción, la sociedad y el espacio. Un diagnóstico territorial (figura 1), deja en evidencia las condiciones actuales de los diversos municipios que componen la Bahía junto a un puerto que necesita transformarse, cuestiones que en tiempos de pandemia se hicieron más patentes. La pluralidad de los actores que intervienen, con intereses diversos, cuestionan los enfoques tradicionales de gobernanza multinivel, vertical y horizontal, y nos obliga a replantearnos los modelos cómo se venían entendiendo hasta ahora.

En este trabajo, se estudia el espacio geográfico enmarcado en la relación de las siguientes unidades:

- Sociedad: para dar respuesta a las cuestiones que permitan saber cómo revitalizar y animar el Puerto de Pasaia, y cómo gestionar la gobernanza.
- Espacio geográfico: para dar respuesta a los factores de cómo preservar la identidad arquitectónica/ patrimonio histórico y portuaria del espacio, cómo abordar los desafíos medioambientales.
- Modos de producción: para dar respuesta al factor de cómo desarrollar nuevas estrategias económicas asociadas al turismo.

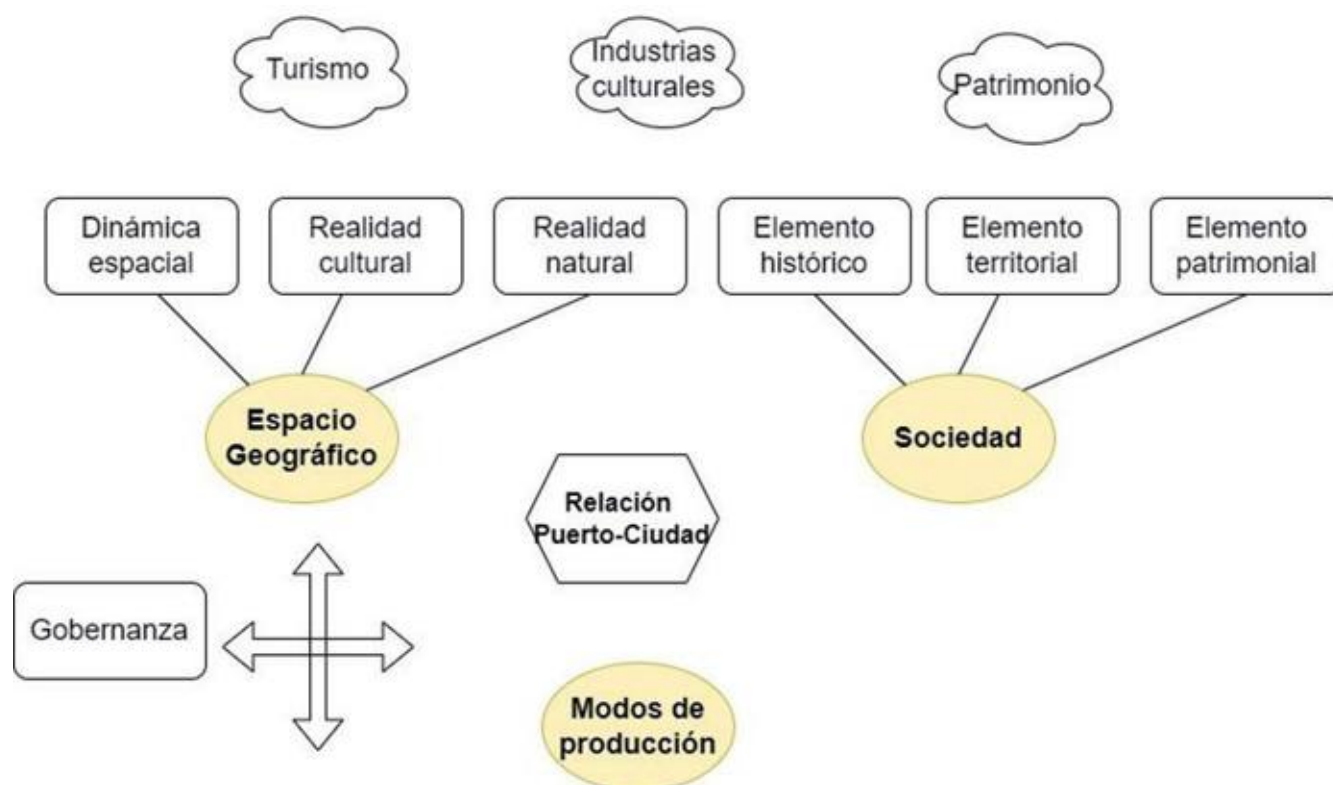


Figura 1. Mapa conceptual del marco teórico. Fuente: elaboración propia.

La principal técnica de investigación utilizada ha sido la sistematización de documentos e información procedente de la Agencia de Desarrollo Comarcal Oarsoldea y la Factoría Marítima Albaola, los cuales se han interpretado a la luz de la literatura sobre el ámbito portuario, el paisaje, el patrimonio cultural y la gobernanza. Además, se han examinado datos de reseñas de visitas en Google Maps (<https://www.google.es/maps>).

La recolección de datos mediante entrevistas a los diversos actores ha sido la técnica que se ha utilizado para recabar información a lo largo de nuestra investigación. Esto implica dar relieve al saber tácito de los expertos/actores, los cuales se consideran especialistas e informantes cualificados de diferente perfil (miembros de asociaciones y movimientos vecinales, profesionales sanitarios, urbanistas, arquitectos, residentes en el entorno de la bahía) que se expresan con sus prácticas cotidianas.

Las preguntas iniciales (Anexo 1) con las que parte el analista, derivadas de la literatura especializada, el análisis del contexto o la reflexión teórica, pueden y deben ser transformadas mediante el proceso de contacto con la realidad estudiada.

Se eligió la entrevista como la herramienta metodológica más adecuada para obtener información de tipo cualitativo. Esta suele ser practicada en su modalidad abierta y no estructurada, pero en nuestro caso, se ha utilizado la entrevista semiestructurada, debido a la cantidad de preguntas, ya controladas de antemano que se ha realizado por medio de un esquema.

En total, se han efectuado treinta y ocho entrevistas en profundidad, a personas que han sido seleccionadas por su implicación en la temática, características sociales, educativas, ámbito de incidencia y cargo.

La codificación (Anexo 2 y 3), se ha llevado a cabo por categorías de frases, (éstas a su vez tendrán en cuenta su frecuencia, su diversidad, su riqueza de contenido, etc.). Permitiendo todo ello efectuar dos tareas más concretas:

- construir un mapa cognitivo que se encuentra en el Anexo 2 y elaborar dos figuras (Anexo 3) referidas a las respuestas que dieron los entrevistados según su frecuencia, de forma que el peso de dichas frecuencias se ha empleado para seleccionar las ideas más repetidas, convirtiéndolas en palabras clave.



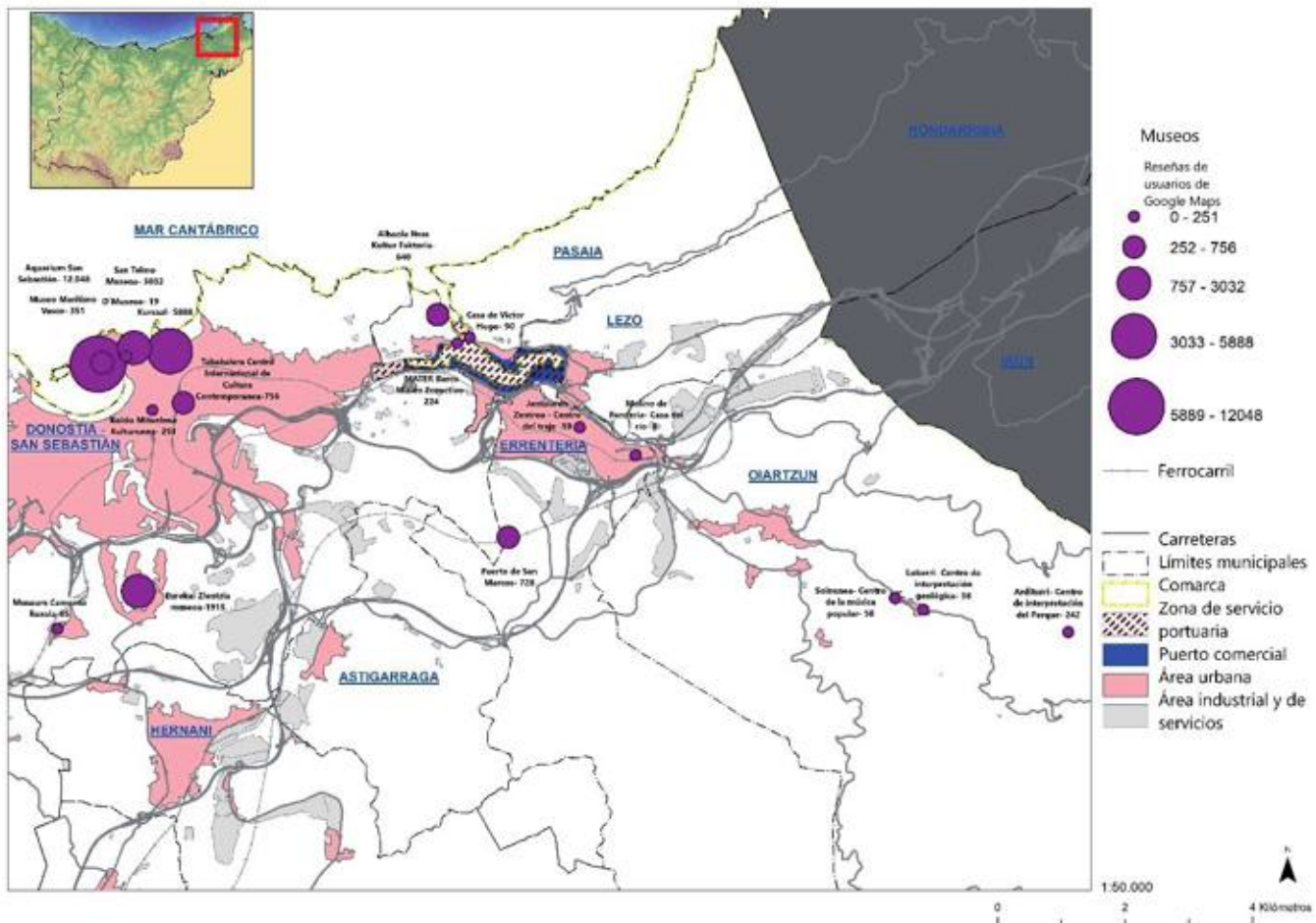
- Señalar los conceptos sensibilizadores, que destacan por la importancia que les atribuye el entrevistado a las ideas vertidas en sus respuestas. Dichos conceptos (señalados en verde en el Anexo 2) ayudaron a agrupar los comentarios de los entrevistados. Y se fundamentan en el desarrollo de la sensibilidad ante lo significativo de los datos (Strauss & Corbin 2002, p. 52). Tener sensibilidad significa ser capaz de penetrar y dar significado a los acontecimientos y sucesos que muestran los datos. Por lo tanto, esta cualidad del investigador se da cuando trabaja con los datos, hace comparaciones, formula preguntas y sale a recoger más datos.

Por último, se ha utilizado para el análisis de las entrevistas el programa *Atlas.ti*, programa desarrollado en la Universidad Técnica de Berlín por Thomas Muhr, para segmentar datos en unidades de significado; codificar datos y construir teoría (relacionar conceptos, categorías y temas). La información derivada de las entrevistas, se observa en el Anexo 2 y se analiza en el apartado 10 de discusión.

6. RESULTADOS A TRAVÉS DE RECURSOS Y DE DIFERENTES ESCALAS

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.

La riqueza museística de Donostialdea se observa en el mapa 2, primeramente, la influencia de visitantes se debe a la importancia de población turística en la ciudad, en relación con lo que buscan, gastronomía, turismo cultural, descanso en la naturaleza, turismo costero, entre otras actividades (Gobierno Vasco & Agencia Vasca de Turismo, 2023). Por su parte, en la zona de servicio portuaria, también existe una propuesta que complementa, pero muestra una menor proporción de visitantes, como se puede recoger con las reseñas de viajeros que visitaron los museos y la puntuaron en Google Maps. Un primer análisis se debe de centrar en la importancia que, desde finales de las guerras carlistas en el siglo XIX, cobra la distribución de funciones entre Pasaia y San Sebastián: la bahía industrial en Pasaia, con las actividades pesadas, y la bahía de San Sebastián, que tenía por misión desarrollar infraestructuras y servicios para albergar a la Corte y a la alta burguesía del Estado liberal español en vacaciones. Así la organización del territorio se completa con la red de infraestructuras de la Nacional 1, el ferrocarril del Norte de Madrid a Irún, el complejo industrial y la población que necesita viviendas y crece en consonancia. Las transformaciones industriales, lo mismo que la construcción de los ferrocarriles, provocaron cambios decisivos en el territorio, la aparición de nuevas maquinarias, de nuevas técnicas de navegación y las nuevas posibilidades de comercialización de la pesca generaría cambios sustanciales en todo el litoral, afectado también por el nuevo tipo de empresas nacidas con la revolución industrial (Montero, 1996, p. 105).



Mapa 2. Jerarquía de museos en función de las reseñas de Google Maps. Fuente: elaboración propia a partir de datos oficiales del servicio de cartografía del Gobierno Vasco, recogidos de Open Data Euskadi (actualizados a [10/07/2023]).



Por lo tanto, ha sido una necesidad poner en valor la Bahía de Pasaia por medio del aporte de las industrias culturales y los museos a fin de dinamizar los recursos, recuperar los oficios del pasado y reinventar el patrimonio inmaterial (tradiciones, saberes, costumbres). Los casos que se presentan a continuación muestran nuevas referencias identitarias que contribuyen a dar sentido a estas interfaces tierra-mar y generar beneficios económicos por medio del turismo y el patrimonio marítimo, construyendo las ciudades y activando el desarrollo de ámbito local y territorial.

7. ALBAOLA, UN EJEMPLO DE COMPONENTE PATRIMONIAL DE PASAIA

La Factoría Marítima Vasca Albaola, localizada en la zona de servicio portuario, en los antiguos astilleros Ondartxo, como componente patrimonial de Pasaia, ha recibido un reconocimiento especial en 2015, otorgado por la UNESCO, con el patrocinio del proyecto de construcción de la nao San Juan, cuyo logo es precisamente la silueta del pecio de la nao, emblema de la Convención del Patrimonio Cultural Subacuático de 2001 (UNESCO, 2001). Se trata de un proyecto generador de valor patrimonial, cultural y paisajístico, debido a que su construcción combina un proceso de revitalización y dinamización del patrimonio cultural y el universo marítimo, en el cual puertos y barcos tradicionales son movilizados como un recurso para el turismo y las actividades culturales, principalmente como una iniciativa de abajo hacia arriba, por parte de los ciudadanos (Egberts, 2020, p. 330). Con ella se colabora en la recuperación de oficios del pasado, saberes de un patrimonio inmaterial y se prepara a los adolescentes en conocimientos de marinería.

La Factoría marítima Albaola es mucho más que un museo: es un centro polivalente, de investigación, de construcción naval, y también de formación y residencia para las personas que se están formando en la carpintería de ribera. Las unidades estratégicas de negocio son: una Escuela internacional de carpintería de ribera; Escuela de navegación tradicional de Pasaia; nuevo referente de la cultura marítima vasca que ayude a desarrollar a su alrededor diferentes iniciativas que permitan la preservación y mantenimiento del patrimonio, así como su dinamización en actuaciones de interés social y cultural; astillero profesional para alquileres y reparaciones; organización de eventos, consultoría y producciones; o desarrollos pedagógicos y oferta formativa.

Los datos de la tabla 1, muestran el impacto económico muy alto que la factoría está llevando a cabo. Esto supone un retorno de la inversión realizada tanto en valores económicos como desde la perspectiva social y cultural, pilares sobre los que se asienta el proyecto de Albaola. Más allá de ser un equipamiento económicamente viable, pivota en la dinamización, socialización y puesta en valor del patrimonio marítimo vasco. Uno de los motivos es que el barco que se está construyendo es réplica, basada en la autenticidad, principio básico de actuación en las políticas de patrimonio cultural. Esto se debe a que es una reproducción exacta, a escala real, de la nao original (Oarsoaldea, 2016), que ha sido encontrada, en aguas de Terranova, gracias a los estudios de Selma Huxley y que se está llevando a cabo basándose en los planos elaborados, a partir de la información obtenida de la investigación arqueológica realizada por Parks Canadá (Grenier, 1998).

El museo y la Nao San Juan hace referencia al pasado reciente. Se han restaurado o reconstruido mediante una agregación de sus funciones iniciales, buscando la satisfacción de nuevas prácticas. Para la construcción de su réplica se ha recreado una red colaborativa formada por equipamientos culturales y agentes sociales relacionados con el patrimonio, la historia, la construcción naval, la educación y el medio ambiente. Además, la construcción ha sido uno de los proyectos más singulares de la Capital Europea de la Cultura Donostia-San Sebastián de 2016.

Tabla 1. Impacto económico Albaola 2014-2019 en euros.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Impacto directo (Gastos e inversiones)	2.454.732€	837.601€	556.095€	725.000€	837.338€	831.206€
Tasa de retorno directo (Relación del impacto directo y las subvenciones recibidas)			0,95€	1,27€	2,82€	2,46€
Impacto indirecto potencial (Gasto de turistas)	1.098.418€	1.780.234€	2.533.867€	7.339.820€	6.308.523€	8.032.802€
Tasa de retorno indirecto (Relación del impacto indirecto y las subvenciones recibidas)			4,25€	22,99€	21,27€	23,81€
Impacto económico total	3.553.150€	2.617.836€	3.089.962€	8.064.820€	7.145.861€	8.846.011€
Tasa de retorno total de financiación pública (Relación del impacto total y las subvenciones recibidas)			5,20€	25,36€	24,09€	26,27€

Fuente: elaboración propia a partir de los Estudios Impacto Socioeconómico de Albaola realizados por Oarsoaldea de 2014 a 2019. Impacto económico total = Impacto directo + Impacto indirecto potencial. Tasa de retorno = Impacto / subvenciones recibidas.



El impacto social fue muy elevado y en constante crecimiento, como se observa en la tabla 2. Cabe destacar el incremento de visitantes (general, de escolares y de personalidades), así como el de proyectos de investigación. En este sentido, Albaola está desempeñando una notoria labor de activación y se ha convertido en un lugar de intercambio y encuentro de agentes sociales. Las actividades de Albaola establecen líneas permeables a diferentes agentes y colectivos sociales:

- Programas de Inserción sociolaboral: prácticas de centros formativos.
- Programas de acción social: voluntariado, colaboración con asociaciones de ámbito social, participación en proyectos sociales.
- Apoyo social: reconocimiento internacional. Respaldo social de personalidades e instituciones de investigación y el patrimonio marítimo, instituciones internacionales, nacionales y locales, ámbito empresarial, cultural y social.
- Acción educativa: formación de escolares, programas específicos para estudiantes de diversificación.
- Acción divulgativa: presencia en medios de comunicación.

Tabla 2. Impacto social Albaola 2014-2019.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Visitantes	11.404	38.157	49.289	53.055	63.197	57.137
Puestos de trabajo	20	28	23	27	26	22
Estudiantes en prácticas		20	32	36	18	20
Personas voluntarias	50	308	353	401	472	502
Proyectos sociales	4	6	2	3	4	3
Participantes en proyectos sociales		34	27	5	552	750
Escolares visitantes		6.558	7.302	8.522	11.878	11.303
Eventos organizados		17	5	7	3	6
Eventos participados		21	32	9	6	10
Programas de investigación	9	18	11	12	12	15
Visitas de personalidades		34	51	74	79	63

Fuente: elaboración propia a partir de los Estudios Impacto Socioeconómico de Albaola realizados por Oarsoaldea.

La función museística permite recibir visitas en el centro de interpretación y que estas personas sean partícipes del proceso de construcción, permitiendo su integración en proyectos de desarrollo local, desde la participación en los trabajos de carpintería de ribera en la elaboración de las piezas, hasta el ensamblaje de éstas en el gran cobertizo de madera donde se está alzando la nao. Además, el proyecto de desarrollo municipal se basa en la valoración de los activos y, en particular, de los navegantes. Esto dio lugar a una restauración del puerto, financiado en parte por la Diputación Foral de Gipuzkoa y la Agencia de desarrollo comarcal Oarsoaldea, que combina el respeto por la arquitectura antigua y responde, a su vez, a las nuevas expectativas relacionadas con las actividades del agua (de navegación, de la asociación local).

Una oferta local original y más completa, que aumenta el valor de la conservación. La obtención de los recursos para su construcción se asienta en diversos parajes que eran utilizados antiguamente, por ejemplo, los robles trasmochos de la Sakana (Navarra), los abetos del valle de Salazar en la selva de Irati (Navarra); la pez o el alquitrán de los pinos de Quintanar de la Sierra (Burgos), el cultivo del cáñamo e, incluso, la sidra



guipuzcoana como principal bebida de aquellas travesías marítimas que provenían del caserío. Todo ello como un patrimonio local que constituye un recurso territorial específico. La medición del impacto cultural se ha realizado tomando en cuenta los programas culturales, de investigación y pedagógicos puestos en marcha por Albaola y la difusión de todas las actividades culturales llevadas a cabo.

Se pretendía realizar una recuperación del patrimonio marítimo y la navegación tradicional, con el objeto de modificar los lugares turísticos, a través del patrimonio material, con fines prácticos o expositivos y el patrimonio inmaterial (Apraiz, 2007). A falta de una transformación del territorio en la decoración, se pasa a la “recreación turística de un pasado idealizado” (Brunel, 2007). Este movimiento implicó la individualización y la diferenciación de los territorios en una lógica de desarrollo. El proyecto se construyó a continuación, en torno a acciones con un consenso sobre el patrimonio como recurso territorial (Landel & Senil, 2009) que implica lógicas competitivas y complementarias que se articulan entre múltiples actores, con un objetivo común. Esto se traduce en un conjunto de valores que se pueden llamar bienes patrimoniales propios del territorio, que constituye el producto vendido, combinación interdependiente de productos y servicios (Pecqueur, 2006, p. 27).

Es interesante considerar la diversidad del cambio en el uso ligado a los procesos de herencia. Las instalaciones portuarias y los barcos constituyen una oferta turística original y generan un vínculo de actividades culturales, desde el museo, viajes temáticos en el barco o festivales marítimos. Además, esta experiencia también demuestra cómo los barcos se pueden utilizar indirectamente en la construcción de la imagen de la ciudad. Esto refuerza el carácter de recurso, centrándose en su contribución al paisaje local, que es de naturaleza similar al caserío rural o a las Casas torres o molinos.

A partir del análisis de los ejemplos anteriores, se muestra que el patrimonio asociado a las instalaciones portuarias es objeto de restauraciones puntuales y que estas ofrecen un potencial real para el turismo integrado con proyectos de desarrollo local y se multiplica dentro de los festivales marítimos, como ha sido puesto de manifiesto en Bretaña (Gontier et al., 2021).

8. BENEFICIOS ECONÓMICOS DEL TURISMO Y EL PATRIMONIO

El turismo sostenible puede significar muchas cosas. Por ejemplo, hacer coincidir la demanda con las ofertas en los destinos turísticos, de modo que los destinos puedan gestionarse de forma más sostenible (Egberts, 2020, p. 334). El turismo sostenible y la preservación tienen varios valores en común. Ambos tienen como objetivo mantener la integridad y autenticidad de los lugares para las generaciones futuras, aumentar la comprensión y el respeto intercultural, involucrar a las partes interesadas, proteger el medio ambiente y estimular una gestión integral que tenga en cuenta el largo plazo (Brantom, 2015, p. 241). La importancia que tiene el patrimonio costero crece en consonancia con el tiempo, cuando se observa una sensación de pérdida. La industrialización y mecanización de la pesca, el transporte marítimo, la navegación y las actividades portuarias han puesto fin a patrones de trabajo, vivienda y uso espacial de larga duración, lo que contribuye directamente a un sentido general de querer aferrarse a las culturas costeras que están a punto de perderse para siempre (Egberts, 2020, p. 337). Estas tendencias se interconectan al mismo tiempo con el turismo costero emergente, que puede entenderse como la recreación del litoral: el cambio del uso del litoral para la producción (pesca, comercio) a una concepción del litoral por sus valores simbólicos como el patrimonio, ocio y naturaleza. Una polémica entre la defensa del patrimonio industrial, la naturaleza y la animación turística creativa como modelos de atención a los equipamientos industriales en desuso se observa en las principales ciudades de la costa atlántica (Llinares & Saupin, 2020; Saupin, 2021).

Se busca alinear competencias en distintos ámbitos (planeamiento territorial, cultura, turismo) en una estrategia local de desarrollo económico que permita garantizar riqueza y hacer más competitivos nuestros territorios.

A ese respecto, la Agencia de Desarrollo Comarcal Oarsoaldea busca convertir la comarca en un destino turístico de calidad, fomentando el crecimiento sostenible del tejido empresarial turístico de la comarca. Un factor clave en el desarrollo socioeconómico de la Bahía de Pasaia es la conservación, puesta en valor y



difusión del patrimonio marítimo; muestra de ello son algunos de los proyectos que se están desarrollando en el entorno. Para ello, se puede observar una mejora en los siguientes indicadores:

Según los datos globales de turismo del año 2021 recogidos por Eustat-Instituto Vasco de Estadística, la estancia media en establecimientos hoteleros del área metropolitana de Donostia, sin contar la capital, supera los 2 días. La temporada alta es de mayo a octubre en toda la costa guipuzcoana (Fundación Alternativas, 2018). Las entradas, pernoctaciones y grado de ocupación por plazas, muestra una tendencia al alza, sin contar el lapso de la crisis de la covid-19 que implicó el decrecimiento brusco (figura 2).

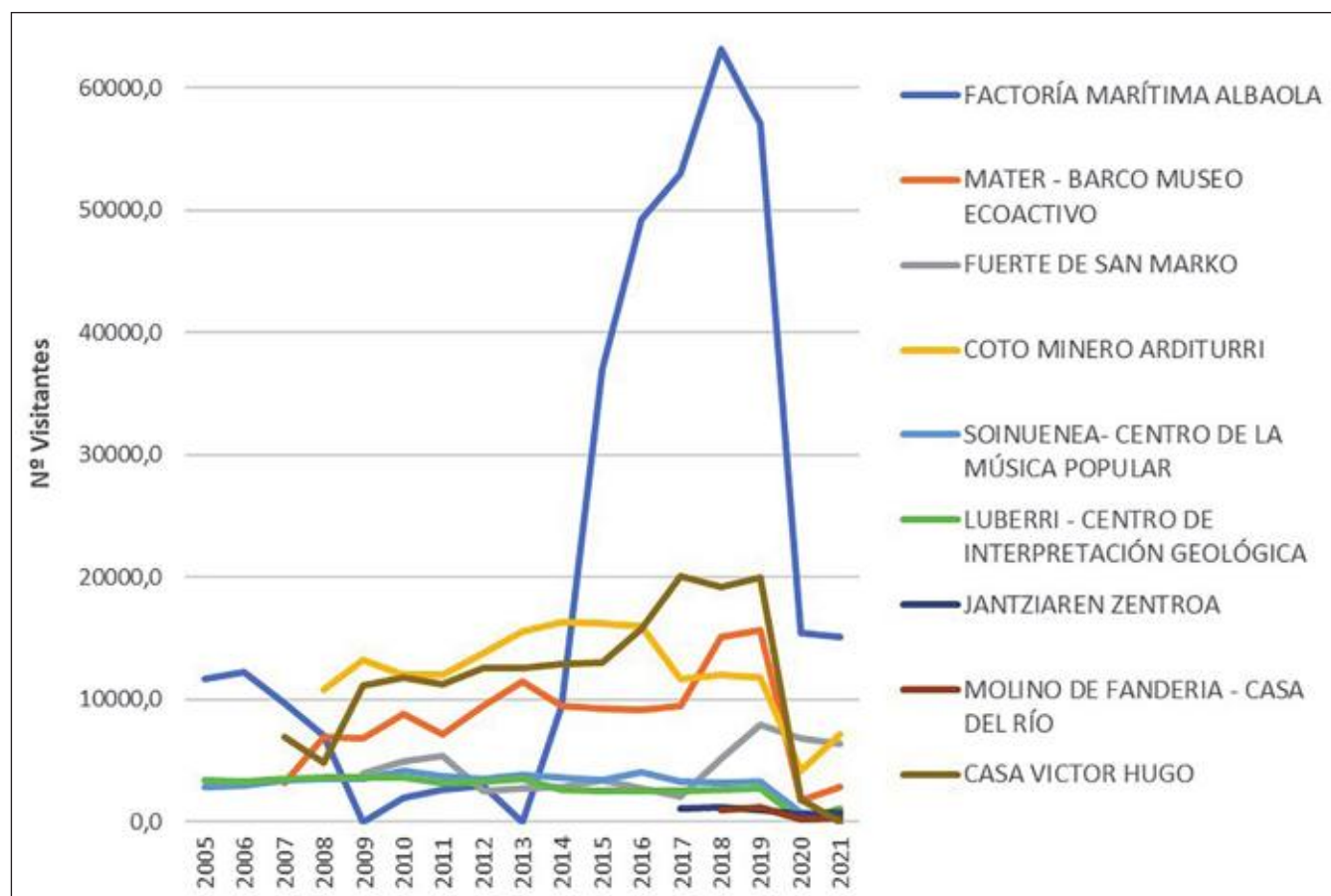


Figura 2. Número de visitantes de museos de la comarca de Oarsoalde. Fuente: elaboración propia a partir de datos suministrados por Oarsoalde.

Por otra parte, una de las características del análisis de los datos (figura 2) se observa desde 2013 un incremento del número de visitantes en general a los diversos museos, pero llama la atención el resultado obtenido por el museo Albaola, que pasa de 11.404 visitantes hacia 2014 a un total en 2018 de 63.197 personas. También en el museo Mater, por medio de un barco atunero construido en madera, salvado del desguace y convertido en un Barco museo Ecoactivo, es referente en la divulgación y puesta en valor del patrimonio pesquero y medioambiental; y recibió 15.128 visitantes en 2018. Por otra parte, las Minas de Arditurri recibieron unos 12.025 visitantes en 2018, como también los distintos circuitos, incluido un tren verde que lleva a los visitantes por el Bidegorri de Arditurri hasta las propias minas, pasando primero por el museo Luberri (Centro de Interpretación Geológica) o Soinuenea Herri Musikaren Txokoa (Centro de la Música Popular). Además, estos museos reciben la colaboración público-privada y la implicación tanto de las administraciones públicas como de los agentes culturales del territorio.

La irrupción de la covid-19 en 2020 se refleja en una pérdida de empleo, principalmente en las actividades creativas y culturales, (figura 2) ya que condicionó la posición económica de las mismas y la suspensión de



festivales y todo tipo de actividades. Según datos de la (UNESCO, 2021), el sector fue uno de los primeros en cesar su actividad y uno de los últimos en reiniciarla. Los museos vieron condicionada su actividad por la necesidad de concurrencia física de personas y las limitaciones derivadas del control de la pandemia, si bien de forma desigual, dependiendo de su grado de digitalización.

La evolución del número de visitantes por procedencia entre 2014 y 2022 (figura 3) muestra un reconocimiento creciente del museo en el ámbito del País Vasco, que se refleja en que más de un 40 % proceden de localidades de Euskadi, principalmente de centros escolares y de visitantes al museo y a los festivales marítimos. En menor medida, las visitas proceden también de Francia, por su cercanía, y del resto de España. También cabe señalar una recuperación en las cifras de visitas después de la pandemia, si bien no se alcanzan las cifras anteriores.

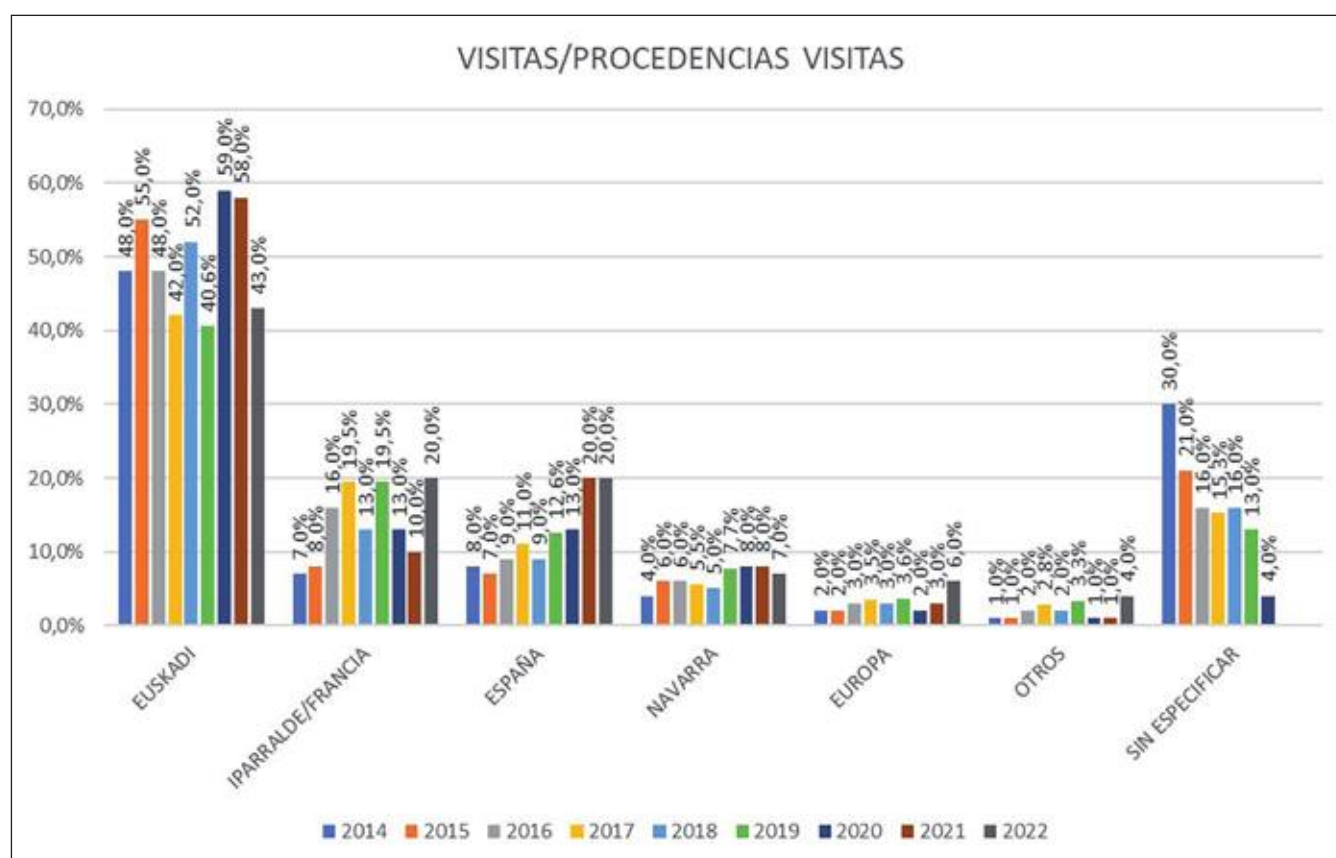


Figura 3. Porcentaje de visitantes a Albaola, por procedencia. Fuente: elaboración propia a partir de datos suministrados por Albaola.

9. LA IMAGEN Y LA MEMORIA COMO COMPLEMENTO TURÍSTICO

La Bahía de Pasaia es un lugar con encanto y tradición, atributos derivados, principalmente, de tres elementos del paisaje: los montes que caen al mar, la bocana y los pueblos antiguos de San Juan y San Pedro, con sus viviendas de pescadores rodeadas por la lámina de agua. Los cinco municipios que constituyen la bahía se configuran en torno a un puerto lleno de historia y de recuerdos para sus pobladores.

Después de haber pasado por épocas doradas (pesca de altura en Terranova) y tiempos difíciles (crisis y desindustrialización), siendo pensada como lugar estratégico por su puerto y el comercio, la Bahía hoy es un referente en el patrimonio marítimo.

La cultura se vive en la Bahía de Pasaia por medio de su festival marítimo, ver figura 4, reflejado en el plano recogido de los elementos de difusión del festival (figura 5), como un punto de encuentro de embarcaciones tradicionales de distintos lugares del continente. Junto a otro festival en Erreterria, Atlantikaldia, que se organiza



desde 2014, son punto de encuentro entre cultura y música, y una cita para quienes aman los sonidos enraizados en la tierra. Tres objetivos principales destacan en su quehacer: recuperar la memoria marítima de Erretereria, impulsar que la localidad mirara al mundo y que el mundo mirara a la localidad. A partir de esta propuesta, la Bahía está llena de actividades culturales, gastronómicas y musicales, festivales de cine, danza y teatro.

Una oferta cultural amplia y de calidad que es, en su mayoría, gratuita y financiada por los distintos ayuntamientos. Incluye innumerables espectáculos populares, y destaca por encima de todo el campeonato de traineras, las Jornadas de teatro de Humor de Pasaia que cumplen 40 años en 2021 o el festival de artes escénicas Eztena, junto a los conocidos bailes de la Alameda de Gamón o el festival de cortos, o el reciente festival internacional de danza oriental en Erretereria.



Figura 4. Visita de la Fragata L'Hermione a su paso por Pasaia y Le Biche (último atunero conservado a vela tradicional del Atlántico) en 2018. Fuente: elaboración propia.



Figura 5. Plano del Festival Marítimo de Pasaia 2018. Fuente: Programa completo del festival (Redacción, 2018). En este caso, se observa como el puerto apuesta por actividades sociales y culturales. Este compromiso se traduce en el préstamo de sus espacios a la ciudadanía y que se repite después de la pandemia.



El recurso territorial como un gran atractivo que brinda tranquilidad, autenticidad, cultura, disfrute de la naturaleza, aprendizaje y calidad, junto con la posibilidad de mantener la distancia social y garantizar una seguridad sanitaria se puede observar por medio de un trabajo de campo en los festivales marítimos de Pasaia (Pasaia Itsas Festibala, 2022), en el cual se observa la relación entre patrimonio, industrias culturales y turismo.

Debido a la pandemia, hoy más que nunca es necesario una mejor conectividad digital de los lugares para promocionar los recursos locales, principalmente de museos, los lugares de cultura; eventos que en circunstancias normales habrían demostrado su atractivo contando el número de visitantes, ahora lo hacen contando el número de usuarios conectados.

10. DISCUSIÓN: EL DESAFÍO DE LA BAHÍA DE PASAIA COMO PAISAJE PORTUARIO Y ATRACTIVO TURÍSTICO

En la actualidad el modelo portuario consiste en desarrollar el área interior (Autoridad Portuaria de Pasaia & Hoz y Fontán Arquitectos S.L.P, 2018), ver Anexos 2 y 3. El conflicto se suscita con la lucha de intereses entre la ciudad y la preservación de un paisaje cultural (De Rosa, 2022). Como se ha planteado en el estado de la cuestión, todos los casos de frentes marítimos estudiados se encuentran en ciudades grandes y con importancia industrial. El puerto de la Bahía de Pasaia ha tenido importancia durante los siglos XVI al XX, pero ha perdido funcionalidad (VV.AA., 1999), debido a que su industria prácticamente ha desaparecido y actualmente es un área periférica en lo relativo al turismo, dada la cercanía a Donostia-San Sebastián, con su larga tradición turística, en contraposición al pasado industrial y portuario de la bahía de Pasaia.

En el mapa 2, se observa cómo Donostia copa el mayor número de reseñas en Google Maps. Así, la Bahía de Pasaia aparece borrada en el imaginario turístico, lo que constituye un desafío de cara al futuro desarrollo del sector en la comarca.

Hemos observado que el conjunto de museos de la comarca de Oarsoaldeia tiene un claro impacto cultural y social. Como se ha explicado en otro lugar (De Rosa, 2022), la ciudadanía de la Bahía de Pasaia quiere el puerto, pero propone cambiar el modelo territorial actual, que perciben como desarrollista, por uno nuevo basado en el encuentro de intereses de diversos agentes sociales (gobernanza participativa), que integre en proyectos de desarrollo local elementos culturales y paisajísticos.

Desde esta perspectiva, algunos investigadores, tratados en el marco teórico, defienden la transformación del paisaje, que se encuentra aquejado de serios problemas de sostenibilidad que han de ser corregidos mediante políticas públicas que reequilibren y redireccionen las dinámicas en marcha e impulsen la recuperación del patrimonio marítimo (Apraiz, 2007; Péron, 2009) y que se han puesto de manifiesto en las entrevistas, (ver Anexos 1, 2 y 3 y la tabla 1). Sin embargo, esta vindicación del paisaje y el patrimonio sigue siendo asumida en solitario por las instituciones representativas del mundo de la cultura, segmentos minoritarios de la opinión pública y, coyunturalmente, por fuerzas políticas y sindicales que encuentran en estos temas de forma puntual, una fuerte oposición al partido político de turno en el poder. Esta lamentable realidad es consecuencia, en gran parte, de la escasa aplicación de las normativas referentes a la ordenación del territorio y a la conservación del patrimonio, que siguen siendo ignoradas a la hora de acometer cualquier desarrollo urbanístico, o bien la vinculación del paisaje y el patrimonio se utiliza desde el punto de vista estratégico para justificar operaciones especulativas.

De acuerdo con la información suministrada por los entrevistados (ver Anexo 3), se han detectado opiniones que se han tratado en esta investigación como ideas clave de carácter macro, es decir de nivel regional. Planteándose así, de cara al futuro una mayor cooperación con el Puerto de Bilbao, ya que ambos puertos se deberían entender y gestionar como infraestructuras complementarias: “compatibilizar los usos portuarios con las acciones de renovación urbana y teniendo en cuenta las necesidades del mercado, la ayuda de las instituciones y la colaboración ciudadana” (E4)². Otros opinan que “con imaginación, creatividad, con innovación y honradez, Pasaia que es un puerto pequeño, desarrollando un proyecto bien planteado en un mundo globalizado, puede tener un valor tremendo para Europa”.

2. Por cuestión de anonimato en las entrevistas, a cada persona se le asignó un número, en este caso Entrevistado 4 (E4).



“La propia personalidad del puerto es la que es, las posibilidades son las que son y son muy dignas, trabajémosla en su contorno y en su futuro. ¿Qué futuro tiene este puerto en esa Europa global? Ninguno, y, en cambio, ¿qué futuro tiene si el puerto se junta con la ciudad, y los creativos nos juntamos con el puerto remando en una misma dirección... Podría salir algo adecuado. Por otra parte, la población no trabaja en el puerto, lo que queremos es convivir con el puerto, y ahí se deben generar actividades, generar valor añadido, pero, mientras estén enfrentados, seguimos en la vieja usanza” (E16).

Según los entrevistados: “Este puerto no tenía nada que ofrecer, no tenía espacio para ofrecer a otros clientes, desde la crisis de la siderurgia y el cierre de la térmica, el puerto se ha encontrado con una situación que no ha tenido nunca. Sin embargo, ahora tenemos algo que ofrecer, ahora se puede reenfocar nuestro negocio, nuestra razón de ser; entonces esto supone un cambio de modelo y de planteamiento absolutamente brutal” (E28). Por lo tanto, los entrevistados también se plantean ideas clave de carácter micro o local (Anexo 3):

Poniendo de relieve la especialización y la diferenciación, y teniendo en cuenta que es un puerto pequeño que puede competir en un mundo globalizado, se trataría de analizar nuestros potenciales naturales incentivando festivales marítimos que pongan de manifiesto el patrimonio cultural, ofreciéndolo a la ciudadanía unos días al año o que se practicaran actividades vanguardistas e innovadoras; teniendo en cuenta el paisaje de la propia bahía, de los pueblos, los lugares bellos que se pueden promocionar, etc.(E16).

Desde otro punto de vista, se indica que el puerto se tendría que diferenciar de otros, apostando por elementos de valor, para así buscar un nicho en el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), con líneas regulares entre semana teniendo en cuenta el coste y la inmediatez, para que sea sostenible. Centrándose en tráficos concretos y ofreciendo un servicio bueno, rápido y barato o “Dando unos servicios que no proporcionan el resto de los puertos, “trabajando a la carta”, apostando por la calidad y en la especialización de los servicios prestados” (E8). O “por medio de los valores añadidos de unos determinados productos (aunque escasos) que se ofertan y ofrecen como símbolos de calidad y en ocasiones también de peculiaridad” (E9). “A nivel europeo este puerto tendría que buscar el pequeño cabotaje; pero teniendo como objetivo que los barcos contaminaran poco, por ejemplo, barcos eléctricos puros, y que utilizaran distancias cortas. Por otra parte, el turismo de cruceros pequeños y los negocios de ocio podría funcionar mejor” (E27). “Igualmente se deben crear instituciones con compromisos claros, que tengan objetivos claros, que tengan una gobernanza eficaz, y así entre todos pensar a que nos comprometemos” (E34). Todas estas opiniones e ideas han puesto de manifiesto el sentir de la población; de la misma manera que a lo largo de esta investigación se ha trabajado de una forma coherente la teoría y la práctica, estudiando sus potencialidades a fin de que pueda servir de aglutinante en la comarca. Por su parte, el análisis de contenido realizado por medio de gráficos transforma y sintetiza sistemáticamente el material verbal, generando prioridades y brinda validez interna a la información. Como resultado final, la propia teoría empleada en esta investigación da sustento a la realidad reflejada en las entrevistas.

Lo señalado por Gurrutxaga (2021) para el caso de la margen izquierda del Nervión después de la pandemia es aplicable igualmente a la Bahía de Pasaia, donde también habría que solventar las siguientes cuestiones: 1) definirse como generación; 2) cuidarse y cuidar; 3) coser los vínculos necesarios intra- e inter- generacionales; 4) fomentar las buenas prácticas en las relaciones sociales, la emergencia de nuevos trabajos, el tratamiento del empleo, los nuevos papeles de la educación y en la relación con las fuentes de la tecnología; 5) la búsqueda de las formas de participación pública donde las voces jóvenes encuentren salida a las demandas, lo cual conlleva abordar el papel de las instituciones públicas y su relación con las entidades privadas en el ámbito socioproductivo. El autor también cuestiona de manera generalizada: ¿cómo crear trabajo para la mayoría de los que se quedan fuera y para los que no pueden o no saben engancharse a las redes de reclutamiento que se extienden a lo largo del planeta, es decir, a la digitalización y la robotización?

El modelo desarrollo territorial reflejado en el mapa 2 muestra una dicotomía entre una Donostia volcada en el turismo y los municipios de la Bahía de Pasaia, donde predominan los usos del suelo industrial, rural y residencial. La población local demanda una mayor participación de la perspectiva ciudadana en la toma de decisiones en materia de planificación y desarrollo local. Aunque, en sus informes, la Diputación Foral de



Gipuzkoa, los ayuntamientos y la Agencia Comarcal de Oarsoaldea se han mostrado dispuestas a escuchar las propuestas ciudadanas, esta es todavía una asignatura pendiente de las instituciones públicas (Paisaje Transversal, 2018).

La argumentación del interés de estos datos demuestra cómo se ve una recuperación postcovid y ya tenemos datos de una recuperación de la pandemia (Retegi et al., 2022). Se necesita incentivar el interés de la sociedad por el paisaje portuario e implicar a los responsables políticos y a la comunidad científica en la protección de los ambientes urbanos, periurbanos y rurales.

Pero además, en esta discusión se ponen de manifiesto varios problemas que no se terminan de dirimir en el tiempo, como 1) los límites administrativos entre Donostia y Pasaia; 2) la gobernanza interinstitucional, por las dificultades para alcanzar acuerdos; 3) la gobernanza portuaria, dado que el puerto es gestionado por el Estado y ello priva de importantes recursos económicos a los municipios que conforman la Bahía; y 4) una identidad en reconstrucción, por el declive de los sectores industrial y pesquero.

De cara a futuras investigaciones, la Bahía de Pasaia presenta las mimbres y recursos para desarrollar este modelo turístico. Se podría explorar futuros ámbitos de actuación estratégica consensuada anclados en la recuperación ecológica y los valores culturales, buscando además la sostenibilidad económica. Una de las tendencias actuales es hallar parámetros en las redes sociales generados por los usuarios para trabajar la relación puerto-ciudad de manera compleja, por medio de la percepción de los residentes (Martí et al., 2019); monitorizar los entornos urbanos y portuarios mediante mapas de calor colaborativos (por ejemplo, utilizando el programa InstaSights, <https://www.instasights.com/>). Esta línea de investigación abarca aspectos como la adaptación arquitectónica y de seguridad del puerto o la necesidad de que la comarca desarrolle una oferta cultural de interés anclada en el ocio, la naturaleza y el patrimonio, permitiendo la preservación de la autenticidad de la Bahía de Pasaia para las generaciones futuras.

11. CONCLUSIÓN: EL TURISMO, APUESTA DE FUTURO PARA LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO MARÍTIMO Y LA MEJORA DE LA RELACIÓN PUERTO-CIUDAD

Las políticas llevadas a cabo en Europa sobre los beneficios económicos que aporta el patrimonio marítimo (AIVP, 2018; Álvarez, 2014; Egberts, 2020; Schubert, 2017; Tideman, 2021) ponen de manifiesto que éste da un sentido de lugar, bienestar e identidad cultural. Mejora la marca de ciudad y la región. Forja conexiones entre las personas y los lugares donde viven y visitan y se convierte en un recurso: cultural, educativo, económico y social. Se convierte en un activo crucial para el sector turístico, para la regeneración urbana y la construcción. El modelo portuario de la Bahía de Pasaia está en crisis, con una escenificación del conflicto entre el puerto y la ciudad.

La contribución de la investigación viene a destacar por medio de una triangulación entre las entrevistas, la revisión enfocada en la literatura, los mapas y el estudio de caso, unido a los datos cuantitativos con especial atención en la irrupción de la COVID-19 y teniendo siempre presente los objetivos y preguntas de reflexión. Sobre la base de tales elementos es importante concluir que se necesita una mayor permeabilización entre el puerto y la ciudad, reutilizar los edificios patrimoniales convirtiéndolos en edificios culturales y actividades terciarias. Este sistema de espacios puede jugar un papel clave como “laboratorios urbanos”, para probar soluciones innovadoras y resilientes (Castigliano et al., 2020, p. 264). Creación de un clúster de conocimiento e innovación, espacio para empresas manufactureras, firmas y start-up para establecer sus actividades, precisamente en edificios obsoletos, abandonados o vacíos. Para ello, el tema no resuelto de las áreas industriales contaminadas y abandonadas se enfrenta a la reintroducción de los paisajes baldíos en los procesos de metabolismo urbano (Broto et al., 2012) aportando significados novedosos, valores agregados y funciones diversas. Los resultados de este análisis confirman que para cumplir los objetivos es necesario aceptar el papel que juegan los actores legítimos, teniendo en cuenta la importancia de los diferentes sectores culturales y creativos, así como de todos los actores que intervienen en él.

Las industriales culturales se vieron fuertemente afectadas por la COVID-19; si bien como se ha comentado en la discusión hay una recuperación de las industrias culturales y creativas, ya que son las que primero cerraron por el estado de alarma y ha sido uno de los últimos sectores económicos en recuperar la actividad



por las restricciones derivadas de la pandemia. En este escenario, la oferta museística de la comarca de Oarsoaldea (comarca guipuzcoana en la que se localiza Pasaia) no fue una excepción. Sin embargo, el potencial de estos recursos culturales, liderados desde 2013 por la Factoría Marítima Albaola, suponen un elemento de reactivación de la zona de la Bahía de Pasaia a través de la valorización del patrimonio cultural e identitario.

La preservación de la identidad arquitectónica y portuaria, también se trabaja a través del Festival Marítimo, ya que constituye una oportunidad de abrir el puerto a la ciudadanía, iniciada originalmente en la década de los 90 en la ciudad de Brest (Francia) (Marie & Péron, 2009) e instaurada en Pasaia desde el 2018. De nuevo, las restricciones sanitarias cancelaron su celebración en 2020, recuperándose esta iniciativa de alto valor cultural en 2022, ampliando el espacio de celebración y aumentando el público recibido, primando las medidas sanitarias y de seguridad. De igual manera, existe la oportunidad del aprovechamiento de otros elementos arquitectónicos para diferentes usos que están en zona portuaria, cómo es el caso del edificio de aduana, de carácter palaciego.

La recuperación del espacio portuario de Pasaia a través del turismo hace necesario la puesta en marcha de una estrategia de desarrollo económico. La comarca, en la que se sitúa Pasaia, cuenta ya con un Plan diseñado en 2017, y con el horizonte de 2025 (Ikei, 2018) que propone tener en cuenta el paisaje, la identidad cultural y el patrimonio asociándolo a la economía azul y especialización marítima de turismo.

En relación a recomendaciones para los diversos actores, la gobernanza multiagente es imprescindible para articular la recuperación ecológica y paisajística de la Bahía. El diálogo y el acuerdo deben ser las herramientas a utilizar para la resolución de conflictos de la gobernanza (De Rosa, 2022) y la dicotomía puerto-ciudad. La ciudadanía, los diferentes niveles de administración pública, entidades privadas y otros agentes, deben estructurar un espacio de concertación para la utilización del puerto como elemento competitivo del territorio. La resiliencia es un elemento clave para el desarrollo de un modelo turístico como propuesta de valor en la Bahía de Pasaia, evitando el turismo especulativo. El puerto, por antonomasia, es un espacio perverso y pervertidor.

Agradecimientos

Es de reconocer el apoyo de las instituciones, técnicos de Oarsoaldea y de Albaola por la facilitación de documentos e informes internos que me sirvieron como fuentes y datos utilizados. A los directores de tesis Manuel Antonio Zárate Martín, Carlos Javier Pardo y Eric Foulquier, junto a los revisores ciegos que me han ayudado a mejorar la publicación.

Declaración responsable y conflicto de intereses

El autor se compromete a comunicar cualquier conflicto de intereses existente o potencial con relación a la publicación de su artículo. Todas las tareas han sido realizadas por el autor.

REFERENCIAS

- AIVP. (2018). *Agenda 2030. 10 goals for sustainable port cities* (p. 36). <https://www.aivp.org/en/acting-sustainably/agenda-2030/>
- Alberdi Collantes, J. C. (2013). Reurbanización de la Bahía de Pasaia: Aproximación a los proyectos y desencuentros acaecidos las dos últimas décadas. *Lurralde: Investigación y espacio*, (36), 135-158. <https://doi.org/10.52748/lurralde.2013.36.15>
- Álvarez Areces, M. Á. (Ed.). (2014). *Patrimonio marítimo, fluvial y pesquero: Identidad, transporte, turismo, paisajes y sostenibilidad*. Centro de Iniciativas Culturales y Sociales, CICEES. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=577999>



- Amundarain Mendizabal, A. (2004). *Estudio de renovación y regeneración urbana del entorno de la Bahía de Pasaia*. Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 2004, 12, 13-44.
- Amundarain Mendizabal, A. (2009). *Antecedentes e iniciativas institucionales en torno a la regeneración de la Bahía de Pasaia* (p. 66). Departamento de Ordenación y Promoción Territorial de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Apraiz Zallo, J. A. (2007). La recuperación del Patrimonio Marítimo y la Navegación Tradicional en el País Vasco. Revisión y nuevas perspectivas. *Zainak*, 29, 215-238.
- Aranguren, M. J., Larrea, M., & Wilson, J. R. (Eds.). (2010). *Gobernanza y competitividad territorial*. Gobierno Vasco.
- Autoridad Portuaria de Pasaia & Hoz y Fontán Arquitectos S.L.P. (2018). *Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia Documento definitivo Documento F_Resumen Ejecutivo*. Pasaia Port. http://www.pasaiaport.eus/images/el-puerto/autoridad-portuaria/planificacion-portuaria/Plan-Especial-Ordenacion-APP/CASTELLANO/DOC-F-RESUMEN_EJECUTIVO.pdf
- Brantom, J. (2015). World Heritage and Sustainable Tourism: Shared Values? En *World Heritage, Tourism and Identity: Inscription and Co-production* (pp. 237-255). Routledge.
- Broto, V. C., Allen, A., & Rapoport, E. (2012). Interdisciplinary Perspectives on Urban Metabolism. *Journal of Industrial Ecology*, 16(6), 851-861. <https://doi.org/10.1111/j.1530-9290.2012.00556.x>
- Brunel, S. (2007). Tourisme et mondialisation: Vers une disneylandisation universelle? *La Géographie*, 1525 (Juin), 12-29.
- Castigliano, M., Martino, P. D., Amenta, L., & Russo, M. (2020). Reinventing watescapes in port cities. A resilient and regenerative approach to plan Naples at the lime of logistics. *BDC. Bollettino Del Centro Calza Bini*, 20(2). <https://doi.org/10.6092/2284-4732/7555>
- Castillo Cubillos, M. (2017). El papel de la participación ciudadana en las políticas públicas urbanas, bajo el actual escenario de la gobernanza. *Revista CS*, 23, 157-180. <https://doi.org/10.18046/recs.i23.2281>
- Cerbán Jiménez, M. del M., & Ortí Llatas, J. (2015). *Infraestructuras Portuarias. Análisis del sistema Portuario Español. Contexto Internacional y propuestas de reforma* (p. 114). FEDEA. <https://ideas.repec.org/p/fda/fdaeee/eee2015-20.html>
- Chaline, C. (1993). Réflexion sur la reconquête des waterfronts en Grande-Bretagne. *Norois*, 160(1), 589-599. <https://doi.org/10.3406/noroi.1993.6514>
- Chassériau, A. (2015). Le rôle de l'identité maritime atlantique dans les recompositions urbaines contemporaines Le cas de Nantes. In G. Saupin (Ed.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XXe siècle* (pp. 465-475). Presses universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/books.pur.20530>
- De Rosa, E. R., Foulquier, E., Leberre, I., & David, L. (2021). La maritimización y su huella territorial: Una trayectoria sociotécnica. El caso de la Bahía de Pasaia (País Vasco, España). *Finisterra. Revista portuguesa de Geografia*, 56(117), 175-197. <https://doi.org/10.18055/Finis23746>
- De Rosa, E. R. (2022). *Conflicto, Gobernanza y Paisaje en la Bahía de Pasaia (Gipuzkoa): Dinámicas territoriales de evolución y cambio de usos* [Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Educación a Distancia]. Repositorio Institucional UNED. <http://e-spacio.uned.es/fez/view/tesisuned:ED-Pg-HHAT-Erdrosa>
- De Rosa, E. R., & Foulquier, E. (2022). Gobernabilidad y conflictividad en la Bahía de Pasaia (Gipuzkoa): Los recortes de prensa como apoyo a la comprensión de una problemática de planificación de la interfaz ciudad-puerto. *Revista de Estudios Andaluces*, (44), 90-112. <https://doi.org/10.12795/rea.2022.i44.05>
- Debie, J., & Raimbault, N. (2016). The port-city relationships in two European inland ports: A geographical perspective on urban governance. *Cities*, 50, 180-187. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2015.10.004>
- Directrices Generales de la Estrategia de Turismo Sostenible de España 2030. (2019). <https://turismo.gob.es/es-es/estrategia-turismo-sostenible/Documents/directrices-estrategia-turismo-sostenible.pdf>
- Domínguez Roca, L. J. (1997). *Reciclaje de puertos, accesibilidad, circulación: El caso de Puerto Madero* (M. Escolar, Ed.). Facultad de Filosofía y Letras - UBA. <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/12480>
- Dooms, M., Macharis, C., & Verbeke, A. (2003). *A framework for sustainable port planning in inland ports: A multistakeholder approach: Finds and Results from the Swedish Cyprus Expedition: A Gender Perspective at the Medelhavsmuseet*. [Comunicación en congreso]. The International association of maritime economists annual conference 2003, Busan, 3-5 september 2003, Conference Proceedings. Korea Maritime University, 296-313.
- Dovers, S. R., & Handmer, J. W. (1992). Uncertainty, sustainability and change. *Global Environmental Change*, 2(4), 262-276. [https://doi.org/10.1016/0959-3780\(92\)90044-8](https://doi.org/10.1016/0959-3780(92)90044-8)



- Ducruet, C., & Woo Lee, S. (2006). Waterfront redevelopment and territorial integration in Le Havre (France) and Southampton (UK): Implications for Busan, Korea. *Ocean Policy Research*, 21(1), 127-156.
- Egberts, L. (2020). Heritage in European Coastal Landscapes—Four Reasons for Inter-regional Knowledge Exchange. In C. Hein (Ed.), *Adaptive Strategies for Water Heritage: Past, Present and Future* (pp. 324-341). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-00268-8_17
- European Parliamentary Research Service. (2017). *EU port cities and port area regeneration—Think Tank* (p. 8). European Parliamentary Research Service. [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI\(2017\)603889](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2017)603889)
- Farinós i Dasí, J. (2008). Gobernanza territorial para el desarrollo sostenible: Estado de la cuestión y agenda. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (46), 11-32.
- Fotiniopoulou Basurko, O. (2011). *Gobernanza portuaria*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- Fundación Alternativas (Ed.). (2018). *Turismo sostenible en Gipuzkoa: Desafíos y oportunidades*. Fundación Alternativas. <https://www.gipuzkoaturismoa.eus/documents/14989880/15019739/Opex90-2017.pdf/b20c2ff2-e287-5d4c-eb91-37c112e77e46>
- Gobierno Vasco & Agencia Vasca de Turismo. (2023). *Percepción de la sociedad vasca sobre el turismo. Gabinete de Prospección Sociológica* (p. 87). Basque Tour. https://www.euskadi.eus/contenidos/documentacion/o_23tef5/es_def/adjuntos/23tef5.pdf
- Gontier, C., Fuchs, J., & Michot, T. (2021). Les fêtes maritimes en Bretagne: Quand le territoire rencontre le patrimoine, une approche sociogéographique. *Norois. Environnement, aménagement, société*, 257. <https://doi.org/10.4000/norois.10683>
- Grenier, R. (1998). The basque whaling ship from Red Bay, Labrador: A treasure trove of data on Iberian atlantic ship-building design and techniques in the mid-16th century. In F. Alves (Ed.), *Trabalhos de arqueologia* (Vol. 18, p. 463). Centro Nacional de Arqueología Náutica e Subaquática / Academia de Marinha. <http://parkscanadahistory.com/publications/redbay/proceedings-2001.pdf>
- Guirao Espineira, T., & Montoiro Salvado, M. (2011). Las ciudades portuarias atlánticas: Devolverle la mirada al mar. *RETE » PORTUSplus*, 1, 8.
- Gurrutxaga Abad, A. (2021). El viaje a la crisis de la identidad industrial. *Papeles del CEIC, International Journal on Collective Identity Research*, 2 (Septiembre), 9. <https://doi.org/10.1387/pceic.22802>
- Hayuth, Y. (1982). The Port-Urban Interface: An Area in Transition. *Area*, 14(3), 219-224.
- Hooydonk, E. V. (2007). *Soft Values of Seaports: A Strategy for the Restoration of Public Support for Seaports*. Garant. https://books.google.es/books?id=qUfrHlc4zxC&printsec=frontcover&source=gbs_atb&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
- Hoyle, B. S. (1989). The port—City interface: Trends, problems and examples. *Geoforum*, 20(4), 429-435. [https://doi.org/10.1016/0016-7185\(89\)90026-2](https://doi.org/10.1016/0016-7185(89)90026-2)
- Huete Nieves, R., & Mantecón Terán, A. (2018). El auge de la turismofobia ¿hipótesis de investigación o ruido ideológico? *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16(1), 9-19. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2018.16.001>
- Hurtado, S. de G. (2015). Políticas urbanas de la Unión Europea desde la perspectiva de la planificación colaborativa. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 0(98), 1-75. <https://doi.org/10.20868/ciur.2015.98.3090>
- Ikei. (2018). *Plan estratégico comarcal 2017-2025 Oarsoaldea* (p. 85). Agencia de desarrollo comarcal Oarsoaldea. https://www.oarsoaldea.eus/documents/182085/387554/e4389_plan+estrategico-21+de+febrero+documento+completo.pdf/03cd04a8-8d7b-fd48-72cc-602955e6616b?t=1632211791090
- Landel, P.-A., & Senil, N. (2009). Patrimoine et territoire, les nouvelles ressources du développement. *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie, Dossier* 12. <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.7563>
- Larrea Basterra, M. (2022). *El papel de los puertos en la transición energética* (Cuadernos Orkestra N.º 02; p. 195). Orkestra - Instituto Vasco de Competitividad Fundación Deusto. https://www.orkestra.deusto.es/images/investigacion/publicaciones/informes/cuadernos-orkestra/220022_Papel_puertos_transicion_energetica_ES.pdf
- Llinares, S., & Saupin, G. (2020). *Ports nouveaux. Création et renaissance du XVe au XXIe siècle*. PUR.
- López-Bermúdez, B., Freire-Seoane, M. J., & Lesta-Casal, E. (2020). Core and comprehensive ports: The new challenge for the development of the Spanish port system. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8, 100243. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100243>



- Marie, G., & Péron, F. (2009). Le patrimoine maritime bâti des littoraux: Élément majeur d'identité et de reconstruction culturelle et sociale des territoires côtiers d'aujourd'hui. *Festival International de Géographie*, (8). <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00430009/document>
- Marti, P., García-Mayor, C., & Serrano-Estrada, L. (2019). Monitoring the pulse of renewed Spanish waterfront cities through instasights. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 14(04), 333-346. <https://doi.org/10.2495/SDP-V14-N4-333-346>
- Meyer, H. (1999). *City and Port: Transformation of Port Cities - London, Barcelona, New York and Rotterdam*. International Books.
- Moeremans, B., Dooms, M., & Haezendonck, E. (2022). Long-term analysis of traffic flows in European inland ports: Implications for the port-city interface. *Maritime Economics & Logistics*. <https://doi.org/10.1057/s41278-022-00233-x>
- Molina Costa, P. C. (2015). *Del plan a la realidad: Gobernanza y toma de decisiones en los procesos de regeneración urbana. El caso de Boston = From plan to reality: governance and decision-making in urban regeneration processes in Boston* [Tesis Doctoral, E.T.S. Arquitectura Universidad Politécnica de Madrid]. Repositorio Institucional UPM. <https://oa.upm.es/39902/>
- Montero, M. (1996). Estado actual de la investigación en temas marítimos en el País Vasco. La época contemporánea: El mundo económico. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 1, 91-109. Untzi Museoa-Museo Naval. https://itsasmuseoa.eus/wp-content/uploads/pdf/ITSASMEMORIA_1.pdf
- Moreno Zumalde, J. (2005). *Bilbao. Declive industrial, regeneración urbana y reactivación económica de un espacio metropolitano*. IVAP. <https://www.agapea.com/libros/BILBAO-DECLIVE-INDUSTRIAL-REGENERACION-URBANA-Y-REACTIVACION-ECONOMICA-DE-UN-ESPACIO-METROPOLITANO-9788477772774-i.htm>
- Oarsoaldea. (2016). *Estudio de impacto socioeconómico Albaola, Itsas Kultur Factoria* (p. 32). Oarsoaldea.
- Oarsoaldea. (2018a). 25+1 Oarsoaldea: Hitos más significativos de estos 25 años (p. 46). Oarsoaldea. <https://www.oarsoaldea.eus/documents/182085/212842/hitos+oarsoaldea+25+aniversario.pdf/db075d76-c8ee-3198-fa73-2c78bd402a7a?t=1616417402819>
- Oarsoaldea. (2018b). *Memoria Anual 2018* (p. 77). Oarsoaldea. <https://www.oarsoaldea.eus/documents/182085/212842/memoria+anual+2018+completa.pdf/fe6feac9-3de4-baf6-623b-e6cb68d3c880?t=1616416985473>
- Oblicua. (2022). *Agencia de Medios—Oblicua*. oblicua.es. <http://www.oblicua.es/>
- Paisaje Transversal. (2018). *Escuchar y transformar la ciudad: Urbanismo colaborativo y participación ciudadana* (Fundación Arquia, Ed.). Los Libros de la Catarata. https://books.google.es/books?id=P2WHD-wAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=Escuchar+y+transformar+la+ciudad&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjwPD5o_HiAhWBDmMBHbXmCzcQ6AEIKTAA#v=onepage&q=Escuchar%20y%20transformar%20la%20ciudad&f=false
- Pasaia Itsas Festibala. (2022). Pasaia Itsas Festibala. *Pasaia Itsas Festibala*. <https://pasaiaitsasfestibala.org/es/>
- Pecqueur, B. (2006). Le tournant territorial de l'économie globale. *Espaces et sociétés*, 124-125(1), 17-32. <https://doi.org/10.3917/esp.124.0017>
- Péron, F. (2009). Patrimonio y paisajes del litoral. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 6, 33-40.
- Prats i Catalá, J. (2005). *De la burocracia al management, del management a la gobernanza: Las transformaciones de las Administraciones Públicas de nuestro tiempo*. INAP. https://books.google.es/books?id=hKeODQAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=De+la+burocracia+al+Management&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjwPD5o_HiAhWBDmMBHbXmCzcQ6AEIKTAA#v=onepage&q=De%20la%20burocracia%20al%20Management&f=false
- Prelorenzo, C. (1996). Le patrimoine portuaire entre enjeux, connaissances et illusions. *Gazette des archives*, 174(1), 372-376. <https://doi.org/10.3406/gazar.1996.3429>
- Redacción. (2018, mayo 6). *Programa completo del Festival Internacional Marítimo de Pasaia*. DERrenteria noticias. <http://www.derrenteria.com/programa-completo-del-festival-internacional-maritimo-de-pasaia/>
- Retegi, J., Oleaga, M., Eguia, I., & Salado, J. P. (2022). *Impacto de la COVID-19 en las Industrias Culturales y Creativas de la CAE* (EstudiodePosicionamiento delasindustriasculturalesycreativas,p.66).ServicioCentraldePublicacionesdelGobierno Vasco. <https://www.euskadi.eus/impacto-de-la-covid-19-en-las-industrias-culturales-y-creativas-de-la-cae/web01-a3kebarg/es/>



- Rodríguez-Barcón, A., García, E. C., & Otero-Enríquez, R. (2021). Una revisión crítica sobre el análisis de la gentrificación turística en España. *ROTUR. Revista de Ocio y Turismo*, 15(1). <https://doi.org/10.17979/rotur.2021.15.1.7090>
- Saupin, G. (2021). Patrimonio industrial y natural y animación turística creativa: Los desafíos de una recalificación urbanística en una antigua zona portuaria del siglo XIX, Nantes (Francia). *Ábaco*, 4(110), 192.
- Schubert, D. (2010). Waterfront Revitalizations: From a Local to a Regional Perspective in London, Barcelona, Rotterdam, and Hamburg. In *Transforming Urban Waterfronts* (p. 25). Routledge.
- Schubert, D. (2017). Ports and Urban Waterfronts. En *The Routledge Handbook of Planning History* (p. 12). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315718996-26>
- Strauss, A. & Corbin, J. (2002). *Bases de la investigación cualitativa*. Universidad de Antioquia. <http://www.investigacion-cualitativa.cl/libro-bases-de-la-investigacion-cualitativa/>
- Streimikiene, D., Svagzdiene, B., Jasinskas, E., & Simanavicius, A. (2021). Sustainable tourism development and competitiveness: The systematic literature review. *Sustainable Development*, 29(1), 259-271. <https://doi.org/10.1002/sd.2133>
- Subirats, J., & Martí-Costa, M. (Eds.). (2014). Ciudades, vulnerabilidades y crisis en España. Fundación Pública Andaluza, Centro de Estudios Andaluces, Consejería de la Presidencia, Junta de Andalucía. https://www.centrodeestudiosandaluces.es/datos/factoriaideas/IFO02_14.pdf
- Subirats, J., & Martí-Costa, M. (Eds.). (2015). *Ciudades y cambio de época: Discursos sobre políticas urbanas y crisis en España. Políticas urbanas en el escenario 2015*. Universidad del País Vasco, Servicio Editorial. <https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/15112/USWEB141343.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Teirlog Ingeniería. (2015). *Plan estratégico del Puerto de Pasaia 2015 – 2025. Documento I* (p. 132) [Diagnóstico Estratégico]. Teirlog Ingeniería. http://www.pasaiaport.eus/images/el-puerto/autoridad-portuaria/planificacion-portuaria/Plan-Estrategico/Doc1_analisis_estrategico.pdf
- Telechea, J. A. (2018). Integración económica, competencia y jerarquización de los puertos atlánticos del Norte de España (siglos XIII-XV). *Anuario de Estudios Medievales*, 48, 213. <https://doi.org/10.3989/aem.2018.48.1.07>
- Tideman, S. (2021). Hull's Maritime Industrial Heritage: Sites of Debated Value and Conflicting 21st- Century Port-City Mindsets. Case Analysis and Suggested Learnings. *European Journal of Creative Practices in Cities and Landscapes*, 4(1). <https://doi.org/10.6092/issn.2612-0496/12138>
- UNESCO. (2001). Actas de la Conferencia General, 31a reunión. *Resoluciones*, 1, 171. https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000124687_spa.page=59
- UNESCO. (2021). *Las industrias culturales y creativas frente a la COVID-19: Panorama del impacto económico—UNESCO Biblioteca Digital*. https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000377863_spa
- VV.AA. (1999). *PASAIA Memoria histórica y perspectivas de futuro*. Untzi Museoa-Museo Naval. <https://itsasmuseoa.eus/actividades/nuestras-publicaciones/monografias/pasaia-memoria-historica-y-perspectivas-de-futuro/>
- Weichselgartner, J., & Kelman, I. (2015). Geografías de la resiliencia: Desafíos y oportunidades de un concepto descriptivo. *Progress in Human Geography*, 39(3), 249-267. <https://doi.org/10.1177/0309132513518834>
- Zárate Martín, M. A. (2012). Paisaje, forma y turismo en ciudades históricas. *Estudios Geográficos*, 73(273), 657-694. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201223>



ANEXO 1

Entrevistas realizadas y número de respuestas.

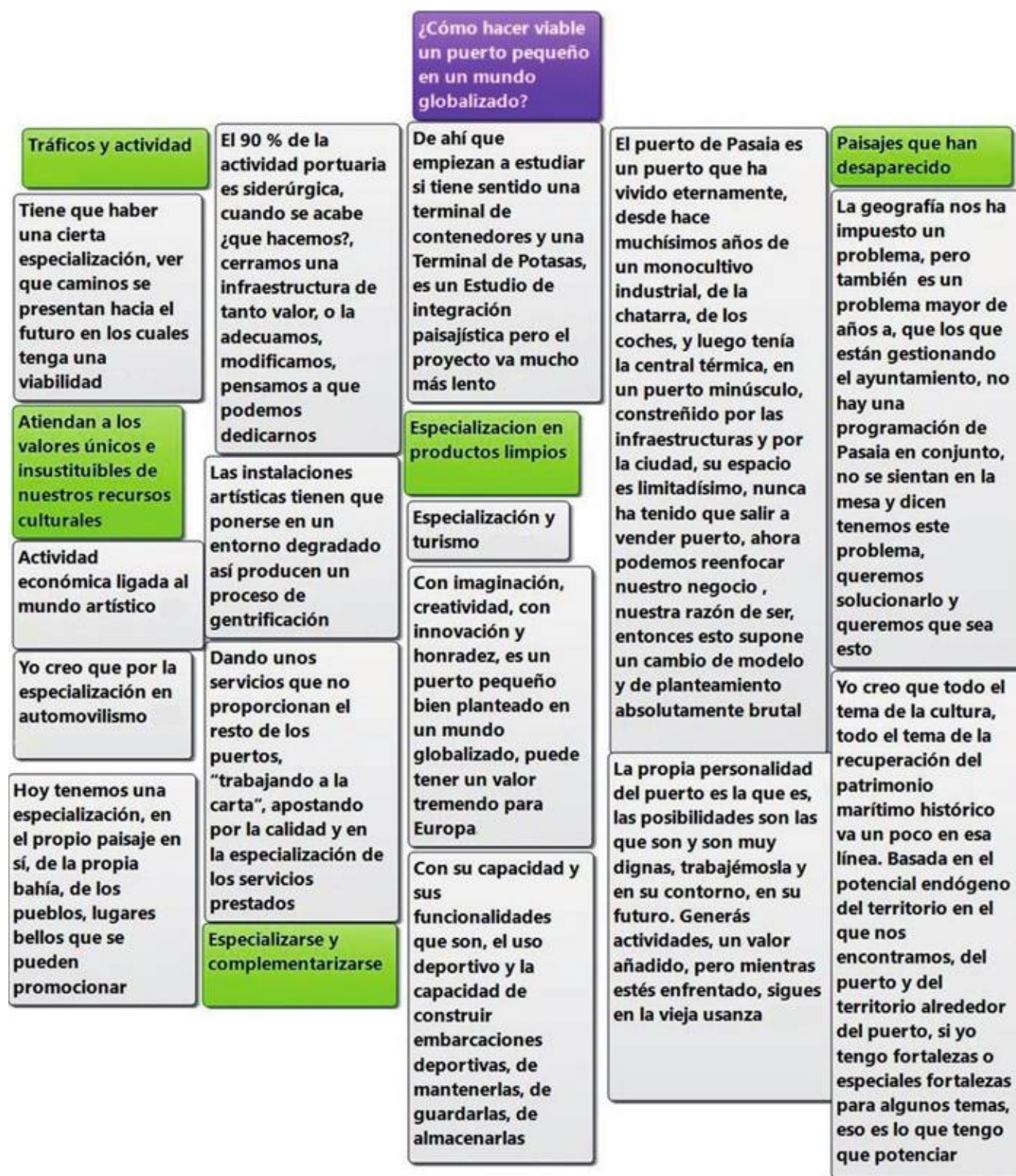
Tema	Dimensión	Preguntas	Respuestas
Paisaje	Elementos más destacables del paisaje		15
	Elementos negativos del paisaje		11
	Cambios en el paisaje	¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que han desaparecido?	13
	Análisis de las tendencias	¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que han surgido nuevos?	22
		¿Crees que hay paisajes, elementos o atributos del paisaje que estén amenazados?	23
	Preferencias y aspiraciones paisaje	¿Qué paisajes, elementos o atributos del paisaje protegerías? (Estén o no actualmente protegidos)	22
		¿Qué paisajes, elementos o atributos del paisaje crees que hay que gestionar y administrar mejor de cómo se está haciendo ahora?	30
		¿Qué medidas o mecanismos de gestión aplicarías para mejorar el estado de dichos paisajes y elementos?	30
		¿Qué elementos o atributos del paisaje limitarías, prohibirías o incluso eliminarías?	30
	Patrimonio		12
	Relación Puerto-Ciudad	¿Qué pasaría si el puerto no existiera?	31
		¿El puerto es un problema para la ciudad?	28
		¿En qué medida la vida de la gente está ligada al puerto?	29
		¿Cómo es la accesibilidad a las áreas portuarias?	28
		¿Cómo son las cuestiones ligadas al ambiente, tanto del área portuaria como del espejo marítimo?	27
		¿Cómo es la organización de la red de las infraestructuras de transporte?	29
Gobernanza	Agentes	¿Quiénes son en su opinión los principales agentes?	29
	Opinión sobre el cambio	¿Qué opinas sobre el cambio posible de una regeneración urbana?	29
	Acuerdos	¿Por qué no se ponen de acuerdo las diferentes administraciones en la regeneración de la Bahía de Pasaia?	29
		¿Cómo afecta al resto de la bahía?	16
		¿Y cuáles son los principales puntos de desacuerdo?	25
		¿Y cuáles son los puntos de acuerdo sobre los que se puede construir?	27
	Participación	¿Cómo ha sido la participación de las distintas administraciones, Puerto, Gobierno Vasco, Diputación, Municipios?	23
		¿Qué es lo que hacen para que entren en conflicto?	23
		¿Qué es lo que tienen ambos para que puedan intercambiar? o ¿En que deberían ceder unos y otros?	26
		¿Cómo alcanzar los acuerdos?	24
		¿Existe participación ciudadana, en las propuestas tomadas?, ¿en la definición de las operaciones de regeneración?, ¿en la gestión? ¿en el control y evaluación de los resultados?	27
		¿Existe una relación de los distintos agentes/instituciones?	25
Puerto		¿Cómo hacer viable un puerto pequeño en un mundo globalizado?	31

Fuente: elaboración propia.



ANEXO 2

¿Cómo hacer viable un puerto pequeño en un mundo globalizado? Análisis cualitativo.



Fuente: elaboración propia utilizando *Atlas.ti*. Como se ha explicado en la metodología, se agruparon las entrevistas por temas (recuadros en verde), de forma que cada frase que pertenece a un entrevistado se ha ubicado en un recuadro gris; después una vez analizadas en conjunto, se colocaron por afinidad y se crearon títulos en verde que sintetizan los temas estudiados.



ANEXO 3

¿Cómo hacer viable un puerto pequeño en un mundo globalizado? Análisis cuantitativo.



Fuente: elaboración propia. Las Claves Macro y Micro, constituyen el conjunto de palabras clave resultado de las entrevistas sobre el conflicto puerto-ciudad que se han agrupado en función del peso de las frecuencias analizadas por De Rosa (2022).