



Conclusiones

Conclusiones sobre el desarrollo del Programa de participación ciudadana (PPC)

En líneas generales, el desarrollo del PPC ha sido satisfactorio por la adecuación de los mecanismos elegidos, y la respuesta de la ciudadanía a los mismos. Indudablemente, el condicionamiento por las medidas higiénicas debido a la incidencia del SARS-CoV-2 ha supuesto un escollo en la comunicación y participación de la ciudadanía, hecho que se ha intentado solventar reforzando los medios telemáticos de comunicación.

Se ha detectado un estado de ánimo, en términos generales, propicio para la participación, pero con una gran cautela y recelo en cuanto a la efectividad de la misma, y a su motivación. Se entiende que esa percepción es lógica, dado que la redacción del PGOU se sitúa en un contexto inusual, como lo es la anulación del PGOU anterior, y la disparidad de criterios de diseño e implementación del PPC existentes entre el anterior Plan y este.

De ese modo, gran parte del esfuerzo del equipo dinamizador del PPC ha ido orientado a tender puentes y generar un clima de confianza, intentando, eso sí, acotar el alcance y límites que la participación ciudadana desempeña en la toma de decisiones.

En cualquier caso, por la respuesta obtenida, se entiende que los distintos agentes implicados, en especial las Asociaciones de Vecinos, han recibido positivamente las iniciativas de contacto, y han participado activamente en los mecanismos dispuestos.

En el caso de la ciudadanía en general, se han registrado 102 cuestionarios en profundidad a través de internet y 13 cuestionarios en papel y, cuestionarios de un gran volumen de información; se han registrado quejas sobre la laboriosidad de este cuestionario, aduciendo que un cuestionario más “sencillo” podría haber recabado más respuestas. Visto la escala demográfica del municipio, se entiende no obstante que la respuesta ha sido buena, y que plantea un buen arranque para entender los deseos y miedos de la ciudadanía.

Conclusiones generales

Durante esa fase del Programa de participación ciudadana (PPC) se ha puesto el foco en entender los deseos o preocupaciones de la ciudadanía de Hondarribia. La iniciativa ha dado como resultado una mirada múltiple a un problema complejo, y las conclusiones pueden resumirse en el deseo de la ciudadanía de vivir en un entorno seguro, próspero y respetuoso, tanto social como medioambientalmente, y al miedo y que se pierda la calidad de vida existente o el patrimonio natural y cultural.

Indudablemente, dos hechos han condicionado gravemente este PPC en concreto: por un lado, ha influido el hecho de la anulación del anterior PGOU, y por otra el estado de emergencia debido al SARS-CoV-2.

En cuanto al primer supuesto, se ha detectado una gran desconfianza hacia este tipo de trabajos de índole participativa, aunque del mismo modo se ha comprobado la disposición y deseos de participar en el PPC y la toma de decisiones de los agentes sociales y políticos del municipio. Sin duda, uno de los trabajos que más tiempo ha tomado ha sido generar un clima de confianza, en el que se dé a entender que, al menos, las opiniones serán escuchadas y reflejadas del modo más fiel posible, intentando dotar a diseñadores y políticos responsables del Plan de todos los datos a la hora de toma de decisiones.

En cuanto al estado de emergencia sanitaria, este ha supuesto una prueba de estrés a espacios públicos y privados, y ha puesto sobre la mesa, a nivel global, la conveniencia del diseño arquitectónico y urbano existente, amén de acelerar las iniciativas para una mayor segregación del automóvil y promoción de movilidad alternativa.

Sobre las aportaciones de la ciudadanía, las reflexiones y opiniones sobre el modelo territorial y su unión con la movilidad, y en concreto sobre la necesidad de plantear alternativas a la movilidad en coche, han sido las aportaciones mayoritarias. Sin entrar a desglosar sobre los motivos de ello, se entiende que la congestión de la red viaria se percibe como uno de los problemas principales, y claramente se apuesta por la promoción de una vialidad orientada a nuevos modos de desplazamiento (bicicleta, patinete eléctrico), así como a ganar espacio para el tránsito peatonal.

En el aspecto económico, preocupa enormemente lo que se percibe como un monocultivo económico del sector turístico y hostelero y su debilidad ante inestabilidades sistémicas como la planteada con el Covid-19. Se reconoce el turismo como una parte importante, pero se insta a reconocer y proteger el hecho diferencial de Hondarribia como primer activo turístico, su escala, autenticidad y diversificación. También se recogen numerosas opiniones que abogan por atraer industria limpia y actividades de alto valor añadido para romper ese monocultivo económico.

En ese sentido, se plantea un rechazo total a iniciativas como la planteada en Zaldunborda, no por la actividad en sí misma, sino por las consecuencias sobre el tejido comercial, y consecuentemente sobre los rasgos identitarios, que tendría sobre el municipio.

Según lo obtenido, la cuestión identitaria se percibe como de gran importancia, y es necesario referirnos a ella; durante las sesiones de escucha, se ha llegado incluso a mencionar un particular “estilo de vida” de Hondarribia. Este estilo de vida se fundamenta en la puesta en valor de la calidad ambiental percibida, en el valor del entorno natural, el



paisaje y el patrimonio material e inmaterial (en especial, el euskera y su uso), así como en una ciudad de escala humana y relaciones sociales de cercanía. Estas cuestiones identitarias son determinantes para entender la percepción de rotura y expulsión de la población local debido a la presión inmobiliaria existente y al fenómeno de turistificación y segunda residencia.

Íntimamente ligado a esta percepción de expulsión se plantea la falta de actividad económica, que promueve una movilidad pendular a zonas con mayor actividad económica (principalmente Irun y Donostia-San Sebastián), así como la percepción de falta de vivienda asequible.

De ese modo, llegamos al enunciado de uno de los grandes problemas percibidos: la presión inmobiliaria, agravada por el sector turístico, expulsa a la población, que no puede hacer frente al costo de la vivienda, y como culpable de ellos se coloca a la propia Administración y al “turista”. Incluso los problemas de movilidad, la congestión, la peligrosidad, etc., se leen en muchas ocasiones en función de ese enunciado. Este miedo a las consecuencias de la introducción de población exógena hace incluso que se plantee -también por motivos medioambientales, es preciso puntualizar-, la limitación de la zona urbana, ya que se entiende que los nuevos desarrollos de vivienda contribuirán a un mercado especulativo y por lo tanto de expulsión. Ese sentimiento entra en conflicto directo con la petición, mayoritaria, de creación de vivienda para los habitantes de Hondarribia.

Aunque no era uno de los objetivos prioritarios, sí que se recogen en esta fase del PPC numerosas propuestas o herramientas que la ciudadanía plantea para resolver esta pérdida de identidad, fundamentándose esas propuestas en la inclusión de criterios de accesibilidad, inclusión y defensa y priorización del patrimonio natural, arquitectónico y paisajístico, la conservación de los suelos rurales, y la renaturalización de los espacios urbanos. Se proponen elementos que pongan en valor, desde el prisma de la sostenibilidad (sea esta social, medioambiental o económica) los propios valores existentes de Hondarribia, y también se propone una relectura de las propuestas tradicionales desde este prisma (por ejemplo, se plantea la necesidad de incluir industria, pero siempre y cuando sea una industria limpia, o tenga un arraigo con un elemento identitario como la pesca o el primer sector).

Conclusiones particulares

Conclusiones particulares **Ámbito A**

A-1 Estrategia territorial y cambio climático

En general para todos los ámbitos, pero de especial relevancia en la estrategia territorial, se incide en la necesidad de planear el futuro con criterios de sostenibilidad ambiental y social⁶.

La percepción principal sobre el modelo urbano existente en Hondarribia es que consigue un equilibrio entre barrios de alta y baja densidad⁷ aunque no es mayoritaria, ya que existe un porcentaje de encuestas que aluden a su dispersión⁸. Unida a la dispersión se expresa el desequilibrio del tejido urbano entre el centro donde se concentran los servicios y equipamientos principalmente y los barrios periféricos que tienen amplias carencias⁹ y que ayuda al colapso de las redes de movilidad.

Se entiende que el paisaje natural está en equilibrio con la zona urbana¹⁰ aunque se hacen referencia a diversos lugares donde no se cuida como en el aeropuerto, en la playa y la costa, en las marismas, en las riberas de la ría, en las laderas del monte, en el puerto deportivo, el faro¹¹ o en los huertos urbanos entre otros.

A futuro, se opta porque la población no aumente¹² y que el crecimiento urbano, de ser necesario, se lleve a cabo dentro del perímetro urbano existente redensificando zonas¹³, preferentemente con un equilibrio de usos, residenciales y de actividad económica, que evite a toda costa el modelo de ciudad dormitorio¹⁴ y sin favorecer un modelo de que promueva la estacionalidad que acarrea el turismo o las viviendas vacacionales¹⁵, priorizándose la vertebración de Hondarribia con Irun¹⁶.

Pero, en contraposición, también existe la visión de que el modelo y las densidades existentes son las adecuadas¹⁷.

⁶ Idea-base MIRADA-Criterios para la sostenibilidad medioambiental y social con 80 menciones

⁷ 42,6% en la pregunta 2.1

⁸ 31,3% en la pregunta 2.1

⁹ Idea-base A.1.1-Modelo urbano reparto/equilibrio entre el centro y los barrios con 19 menciones

¹⁰ 64,3% en la pregunta 2.3

¹¹ pregunta 2.3bis

¹² a favor 58,3% en la pregunta 3.1

¹³ a favor 44,6% en la pregunta 3.2 y 45,8% en la pregunta 3.4

¹⁴ a favor 78,1% en la pregunta 3.5 e Idea-base A.1.1-Modelo urbano de ciudad dormitorio: realidad o amenaza con 23 menciones

¹⁵ 49% en la pregunta 3.8

¹⁶ a favor 51% pregunta 3.9

¹⁷ Idea-base A.1.1-Modelo urbano y natural, mantenimiento de la estrategia actual con 22 menciones y A.1.1-Modelo Urbano para huir de la excesiva densificación con 19 menciones

Al tiempo se valora como una debilidad estructural de Hondarribia el éxodo de personas autóctonas, principalmente jóvenes, por la falta, o carestía, de vivienda y perspectivas laborales¹⁸.

El cambio climático es una amenaza para el municipio¹⁹, donde la subida del nivel del mar y las inundaciones que ésta pueda acarrear o la contaminación son principales fuentes de preocupación. También se entiende que Hondarribia debe tomar medidas para hacerle frente²⁰.

Se apuesta claramente por la construcción y estrategias bioclimáticas²¹, el fortalecimiento de la infraestructura verde respetando las zonas naturales fuera de la ciudad y renaturalizando los espacios urbanos existentes²² y la mejora de las redes de movilidad, sobre todo la alternativa como estrategia contra el cambio climático²³.

A-2 Medio natural e infraestructura verde

El medio natural es uno de los principales valores y señas de identidad del municipio que debe ser preservado y respetado²⁴ y se debe procurar una mayor protección del mismo²⁵ reforzándose por encima de otros usos como el residencial o el de actividades económicas²⁶.

Además se debería trabajar para aumentar la presencia de la naturaleza dentro del entorno urbano²⁷, regulándose de forma decidida la adaptación bioclimática de las nuevas urbanizaciones o edificios²⁸ y la permeabilidad de los pavimentos²⁹.

A.3 Vivienda

Como punto de partida en el debate sobre la vivienda se pone de manifiesto la falta de oferta de la misma o el precio que la hace no asumible³⁰. Este hecho, junto con la falta de oportunidades laborales, tiene como resultado el éxodo de la población³¹, que resulta en el

¹⁸ Idea-base A.1-Éxodo/expulsión de población endógena con 91 menciones

¹⁹ Idea-base A.1-Cambio climático: riesgos y previsiones con 44 menciones

²⁰ en la pregunta 2.5 el 67,7% opina que deben realizarse transformaciones para afrontarlo y el 19,1% opina que está en una situación pésima para afrontarlo

²¹ a favor 85,4% en la pregunta 3.6

²² a favor 68,8% en la pregunta 3.7 e Idea-base A.3-Renaturalización de los espacios urbanos y mejora de la infraestructura verde con 46 menciones

²³ a favor 76,5% en la pregunta 3.10 e Idea-base con más número de menciones, 162, B.1-Promoción de alternativas a la movilidad en coche

²⁴ Idea-base VALOR-Puesta en valor y fomento del entorno natural, el paisaje y el patrimonio, con 89 menciones e Idea-base A.2-Defensa y priorización del patrimonio natural y paisajístico con 71 menciones

²⁵ 74,8% a favor en la pregunta 3.13

²⁶ 70,4% a favor en la pregunta 3.14 e Idea-base A.2-Conservación del suelo natural sin transformar y de los entornos, 66 menciones

²⁷ 76,5% a favor en la pregunta 3.15 e Idea-base A.2-Renaturalización de los espacios urbanos y mejora de la infraestructura verde con 46 menciones

²⁸ 90,2% a favor en la pregunta 3.16

²⁹ 90,2% a favor en la pregunta 3.17

³⁰ preguntas 2.7, 2.8 y 2.9 e Idea-base A.3-Falta/Necesidad de vivienda asequible con 82 menciones

³¹ Idea-base A.1-Éxodo/expulsión de población endógena con 91 menciones

envejecimiento de la población ya que es la juventud la que más sufre la falta de posibilidades de quedarse a vivir en Hondarribia.

Para paliar este fenómeno se incide en la necesidad de crear una oferta básicamente de vivienda de protección pública³² para asegurar una oferta asumible por la juventud y evitar la especulación y que la vivienda libre que pueda convertirse en vivienda secundaria³³ o en vivienda turística.

También se ve de forma positiva la flexibilización de la normativa para dar posibilidades a nuevos modelos de vivienda que asuman las necesidades de jóvenes, mayores en viviendas colaborativas o nuevos modelos de familia³⁴ o para adaptar los edificios existentes y dotarlos de ascensores³⁵.

A.4 Actividades económicas

El debate sobre las actividades económicas versa principalmente sobre el modelo existente y deseable de turismo, su gestión y alternativas al mismo. Así mismo, en el estudio de este ámbito aparece una gran reacción en contra al desarrollo de una actividad económica en Zaldunborda, donde directamente se opina que no debería haber actividad alguna³⁶.

En cuanto al modelo turístico, se entiende que existe un monocultivo de este tipo de actividad económica³⁷, siendo esta una de las aportaciones que salpican gran número de ámbitos, no únicamente el de actividades económicas. Se reconoce el turismo como un activo necesario y valioso³⁸, pero se le responsabiliza de varios males, como la congestión estacional, o el desplazamiento de la población endógena, además de dudar sobre el reparto equitativo en la población de los beneficios del turismo³⁹.

Continuando con el modelo turístico, como ya se ha mencionado la idea del monocultivo turístico se percibe como uno de las mayores amenazas, sin duda acrecentada por la debilidad de la actividad ante situaciones excepcionales como la vivida debido a la pandemia. Se opina que es necesario la diversificación de las actividades económicas en general⁴⁰, y se repite como riesgo la masificación y la falta de equilibrio⁴¹.

³² 74,5% a favor en la pregunta 3.21 e Idea-base A.3-Fomento de la vivienda de protección pública con 29 menciones

³³ Idea -base A.3-Demasiada segunda residencia con 10 menciones

³⁴ 86,3% a favor en la pregunta 3.23

³⁵ 86,3% a favor en la pregunta 3.24

³⁶ pregunta 3.36 con 31 menciones en contra, 62,7% en contra en la pregunta 3.38 e Idea-base A.4-En contra de las grandes superficies comerciales/ Zaldunborta No, con 46 menciones

³⁷ Idea-base A.4 TUR-Monocultivo turístico y turismo como amenaza con 117 menciones

³⁸ Idea-base A.4 TUR-Ordenamiento y control del turismo con 31 menciones

³⁹ 89,6% acumulado opina que los beneficios no se reparten adecuadamente en la pregunta 2.13

⁴⁰ Idea-base A.4-Diversificación de actividades económicas / industria con 36 menciones

⁴¹ pregunta 3.41

En cuanto a las carencias, se opina mayoritariamente que debería de introducirse industria y romper el monocultivo turístico⁴², y para ello se da por bueno un impulso a las actividades económicas de modo general⁴³ o bien en otros ámbitos como en el primer sector⁴⁴, industria cultural⁴⁵, ocio saludable y asistencial o de servicio social⁴⁶ o especialmente en la Industria de “I+D” y actividades de “cuello blanco” o científicas⁴⁷. Resulta llamativo que la potenciación de la actividad de hostelería y turismo especializado reciban el menor apoyo de cuantas actividades económicas se plantean⁴⁸.

En lo referente al tipo de actividad a promover, existe una gran variedad de propuestas, de la que destaca la idea de una industria “limpia”⁴⁹ con gran valor añadido, enfocado a la innovación y que pueda aprovechar las sinergias con activos como el mar (se repiten las ideas de planta procesadora de pesca, y de un mercado central), y la necesidad de revitalizar el comercio local⁵⁰.

Al respecto del comercio, es innegable la repercusión que el proyecto de Zaldunborda ha tenido en el seno de las aportaciones, en especial las recogidas en el cuestionario en profundidad, siendo en la gran mayoría de las ocasiones contrarias a la instalación de una actividad comercial, del tipo que sea⁵¹, planteando una dicotomía entre la propia personalidad de Hondarribia, con un comercio singular y de escala pequeña, y una actividad comercial más grande.

Conclusiones particulares Ámbito B

B.1 Modelo de movilidad

La movilidad es uno de los temas que más inquietud ha generado⁵², y salpica buena parte de los otros ámbitos, en especial el Ámbito A, con debates sobre la necesidad o no de limitar el tráfico, y las estrategias para llevarlo a cabo. En el ámbito del Modelo de movilidad también se plantea la dicotomía entre movilidad dentro del municipio, o, mejor dicho, dentro del centro, y la movilidad periférica o intermunicipal. En ese sentido, se considera que tanto la

⁴² 48,7% opina que falta industria en la pregunta 2.11, Idea-base A.4-Diversificación de actividades económicas/industria con 36 menciones, Idea-base A.4 TUR-Monocultivo turístico y turismo como amenaza con 117 menciones y el 87,3% a favor de potenciar la industria no contaminante y de investigación y desarrollo en la pregunta 3.29

⁴³ 78,3% a favor en la pregunta 3.27

⁴⁴ 64,7% a favor en la pregunta 3.28

⁴⁵ 70,6% a favor en la pregunta 3.30

⁴⁶ 74,5% a favor en la pregunta 3.31, 78,4% a favor en la pregunta 3.35

⁴⁷ 87,3% a favor en la pregunta 3.29, 87,3% a favor en la pregunta 3.34

⁴⁸ 56,5% a favor en la pregunta 3.32

⁴⁹ Idea-base A.4-Fomento de la industria y servicios de calidad, no contaminante y de alto valor añadido con 47 menciones,

⁵⁰ pregunta 3.27bis e Idea-base A.4-Fomento del comercio local con 24 menciones

⁵¹ Idea-base A.4-En contra de las grandes superficies comerciales/Zaldunborda No con 46 menciones

⁵² 272 menciones totales

movilidad como la accesibilidad están bien resueltos en algunos sitios⁵³, pero se opina que la movilidad entre barrios no está resuelta⁵⁴.

El coche también aparece como un elemento generador de congestión, ligado a los picos de actividad en verano, y esas quejas se enlazan con opiniones o quejas por esa misma congestión y la necesidad de mejorar la movilidad tradicional o motorizada, incluyendo los aparcamientos⁵⁵.

En ese sentido, aunque la mayoría de las opiniones recogidas abogan por impulsar una movilidad alternativa⁵⁶, se recogen también opiniones minoritarias que plantean la necesidad de mantener el coche en la ciudad⁵⁷.

Como solución, casi unánimemente se plantea la mejora de la movilidad alternativa mediante bicicleta o patín eléctrico⁵⁸, con carriles segregados⁵⁹, dando siempre prioridad al peatón. En las propuestas de mejora de conexiones en general, las respuestas son mayoritariamente favorables a dar más espacio a peatón y movilidad alternativa⁶⁰, y se opina que la morfología de la ciudad debe evitar la dispersión y así reducir la movilidad a motor⁶¹.

Existe un apoyo mayoritario a la mejora, consolidación o creación de una red de bidegorris⁶².

En cuanto a la accesibilidad la mayoría de las carencias se señalan en el Casco Histórico, en la Marina y en Mendelu⁶³.

Conclusiones particulares **Ámbito C**

C-1 Espacio público

Existe, como en otros espacios de estudio del municipio, una polarización en cuanto a la valoración del espacio público, aunque la percepción general es que es aceptable⁶⁴. Aunque

⁵³ 67,8% a favor en la pregunta 2.15 y 52,2% en la pregunta 2.16

⁵⁴ casi un 80% opina de esa manera en la pregunta 2.17 e Idea-base B.1-Congestión y concentración de vehículos con 16 menciones

⁵⁵ Idea-base B.1 Potenciación y mejora de los accesos rodados a Hondarribia, 15 menciones, Idea-base B.1 Fomento de los aparcamientos con 27 menciones

⁵⁶ Idea-base B.1 Promoción de alternativas a la movilidad en coche con 162 menciones

⁵⁷ Idea-base B.1 Mantenimiento del coche en la ciudad con 9 menciones e Idea-base B.1 Potenciación y mejora de los accesos rodados a Hondarribia con 15 menciones

⁵⁸ 93% a favor en la pregunta 3.42

⁵⁹ 70,4% a favor pregunta 3.43

⁶⁰ 75,2% acumulado en la pregunta 3.47, 75,8% acumulado en la pregunta 3.48, 87,9% en la pregunta 3.49, 55,7% en la pregunta 3.52, 76,5% acumulado en la pregunta 3.48, e Idea-base B.1 Promoción de alternativas a la movilidad en coche con 162 menciones

⁶¹ 60,6% a favor en la pregunta 3.50

⁶² Idea-base B.1 Fomento y mejora de la red de bidegorris con 29 menciones

⁶³ pregunta 2.16bis, 37 menciones en el Casco Histórico, 10 menciones en la Marina y 9 menciones en Mendelu

⁶⁴ ver pregunta 2.18

también se cree necesario incidir en mantenimiento y modernización del espacio público y los equipamientos⁶⁵.

Se pone en duda de modo mayoritario la adecuación de los espacios públicos a distintos modelos de persona como por ejemplo personas con movilidad reducida, diversidad funcional, edades distintas, etc.⁶⁶, y mayoritariamente se plantea la necesidad de establecer normativa específica sobre diseño de espacio urbano para personas con diversidad funcional⁶⁷.

En ese sentido, se plantea la necesidad de diseñar los espacios no como “vacíos” sino como lugares que inviten a la socialización; además de realizar zonas cubiertas y equipamiento específico para personas mayores⁶⁸. En general, se plantea la necesidad de dotar a los espacios públicos de mayor superficie que la estrictamente necesaria por ley⁶⁹. La mejora de estos espacios se entiende necesaria no solo en los espacios públicos tradicionales, como plazas y parques, sino que también se muestra interés en nuevas peatonalizaciones de calles⁷⁰.

Del mismo modo, y contrastando con la valoración de los espacios naturales, se opina que es necesario plantear una renaturalización de los espacios públicos⁷¹, entendiendo que no existen suficientes zonas verdes en el ámbito urbano⁷². En las propuestas de renaturalización⁷³ se incide en que aunque Hondarribia es un municipio con grandes valores naturales, se sigue la misma tendencia del urbanismo tradicional, esto es, mantener el “verde” fuera del perímetro de suelo urbano, siguiendo con modelos paisajísticos y de diseño de parques de tradición decimonónica. En líneas generales y haciendo el mínimo común denominador⁷⁴ el espacio público deseable que se plantea carece de coche y tiene un gran componente natural.

C.2 Equipamientos

Los equipamientos existentes en Hondarribia están bien valorados⁷⁵, pero se reclama y se pone de manifiesto necesidad de aparcamiento, con una gran variedad de propuestas, desde

⁶⁵ Idea-base C.1/2 - Necesidad de mantenimiento y mejora de espacios y equipamientos públicos con 27 menciones

⁶⁶ solo el 19,1% opinan que se diseña con criterios inclusivos, ver pregunta 2.19

⁶⁷ 90,2% a favor en la pregunta 3.58

⁶⁸ Idea-base C.1 - Necesidad de espacios urbanos cubiertos, juegos infantiles e instalaciones de deporte para mayores con 15 menciones

⁶⁹ 79,1% a favor en la pregunta 3.55

⁷⁰ 79,3% a favor en la pregunta 3.59

⁷¹ Idea-base A.2 Renaturalización de los espacios urbanos y mejora de la infraestructura verde con 46 menciones, y 87% a favor en la pregunta 3.57

⁷² 55,2% opinan favorablemente en la pregunta 2.20

⁷³ aportaciones en la pregunta 2.20bis

⁷⁴ aportaciones en la pregunta 3.60 y en la 3.61

⁷⁵ pregunta 2.23

parkings disuasorios hasta subterráneos, funcionamiento de la OTA, etc.⁷⁶. Existe gran variedad de aportaciones, por lo que no se puede establecer una petición mayoritaria, pero sí que se trasluce la falta de adecuación, o las propuesta de mejora, de la Casa de cultura y el polideportivo; además de la mejora de la accesibilidad del Ayuntamiento, la biblioteca, Kasino Zaharra o el BAZ entre otros⁷⁷.

En referencia a la ubicación de los equipamientos actuales se hace notar el desequilibrio existente en cuestión de reparto de equipamientos en el centro y los barrios⁷⁸.

También se deja entrever que los equipamientos deben de servir para dar un servicio complementario, por ejemplo, guarderías⁷⁹, y establecer zonas de encuentro entre la ciudadanía⁸⁰.

De entre todas las distintas aportaciones, existe la mención recurrente de plantear nuevos equipamientos para potenciar la cultura y la divulgación de una materia cultural, etnográfica o histórica⁸¹. No se entra en todo caso a valorar si deben ser nuevos edificios, aunque sí se menciona la existencia de numerosos edificios de propiedad municipal en desuso que pudieran albergar dichos equipamientos. Se propone la creación de un mercado⁸², además de equipamientos para el desarrollo de la juventud, el fortalecimiento del tejido asociativo o una Casa de la Mujer⁸³.

C.3 Patrimonio cultural, paisajístico y lingüístico

El componente patrimonial, ya sea este arquitectónico, paisajístico, cultural o lingüístico, tiene una gran importancia para la ciudadanía de Hondarribia, y se enumera claramente como una de sus fortalezas⁸⁴, y en términos generales se valora la integración entre medio urbano y natural⁸⁵. Sin embargo, la adecuación o salvaguarda de este patrimonio crea numerosas tensiones que inciden de distinto modo en la vida de las personas.

Estas tensiones se pueden resumir en el equilibrio entre patrimonio y funcionalidad⁸⁶; en líneas generales, hay una gran valoración del patrimonio construido⁸⁷, pero existe también la percepción de que las cargas derivadas de la conservación de este patrimonio deben de tener mecanismos específicos de ayuda, o de estudio caso a caso, como por ejemplo a la

⁷⁶ preguntas 2.22 y 3.62

⁷⁷ pregunta 2.16bis

⁷⁸ pregunta 3.62 y 3.63 e Idea-base A.1.1-Modelo urbano reparto/equilibrio entre el centro y los barrios con 19 menciones

⁷⁹ en pregunta 3.64

⁸⁰ en pregunta 3.65

⁸¹ Idea-base C.2-Fomento de equipamientos culturales con 18 menciones

⁸² Idea-base A.4-Fomento del primer sector con 24 menciones

⁸³ Idea-base C.2-Necesidad de equipamientos varios con 13 menciones

⁸⁴ pregunta 2.27, Idea-base C.3 Defensa y priorización del patrimonio histórico/arqueológico con 48 menciones, solo 23,5% considera que en general el medio urbano no tiene una estética cuidada en la pregunta 2.25

⁸⁵ casi un 90% valora, al menos en parte, como bien integrados los medios urbano y natural en la pregunta 2.24

⁸⁶ Idea-base C.3 Equilibrio entre patrimonio y funcionalidad con 14 menciones

⁸⁷ Idea-base C.3 Defensa y priorización del patrimonio histórico/arqueológico con 48 menciones

hora de plantear mejoras de habitabilidad en edificios catalogados⁸⁸. Se entiende que este equilibrio es necesario por la presión inmobiliaria que se sufre, y en todo caso se está a favor de mejorar las condiciones de vida de los habitantes, y simplemente se plantea la necesidad de blindar el legado arquitectónico y arqueológico ante actividades económicas.

En el caso del patrimonio lingüístico, se está a favor de trabajar el concepto urbanístico de *arnasgune*⁸⁹, y se recogen numerosas propuestas al respecto, siempre orientando este concepto hacia espacios de encuentro social, que promuevan el encuentro entre vascoparlantes. Se une en numerosas ocasiones los temas de desplazamiento de la población autóctona por el fenómeno de segunda residencia, con lo que el debate sobre los *arnasgunes*, lejos de ser un tema aislado, se puede ver reflejado en varios ámbitos de estudio y por tanto como una perspectiva transversal⁹⁰. Una de las ideas recurrentes es la creación de una “plaza del pueblo” como arquetipo de espacio de socialización.

Conclusiones particulares **Ámbito perspectiva género**

Aunque se entiende que la redacción del PGOU tendrá su propia evaluación de impacto de género, desde el equipo dinamizador del PPC se han realizado diferentes acciones y decisiones para conseguir una participación igualitaria. Dentro de las cuales cabe mencionar las siguientes:

- › Utilización de un lenguaje inclusivo, priorizando la utilización de nombres neutros, tratando en todo caso huir de la dicotomía mujer/hombre.
- › Paridad en la selección de participantes, intentando garantizar mínimo el 50% de participación del género femenino en las acciones realizadas dentro del proceso participativo. Esta paridad no ha sido efectiva, debido a disponibilidad y temas de agenda, pero se ha llegado a un 42% de participación de mujeres en el PPC.
- › Se incluyó al colectivo feminista Emeki en todas las entrevistas grupales.
- › Se incluye una mirada transversal de análisis de “Perspectiva de género” en todo el proceso, que complementa la triple mirada de sostenibilidad medioambiental, social y económica.
- › Se citó, para realizar una entrevista personal, a dos integrantes del colectivo Emeki (EP3), con las que se realizó una sesión individualizada.

Aunque los resultados obtenidos del recuento de los participantes nos muestran que 42,27% son de género femenino, es cierto que esto sucede a causa de la alta participación que

⁸⁸ 60,5% a favor en la pregunta 3.68

⁸⁹ 75,7% a favor en la pregunta 3.71

⁹⁰ MIRADA - Criterios e influencia del urbanismo en la pérdida/fomento del euskera con 28 menciones



tuvieron en el último cuestionario telemático. Observando las intervenciones realizadas mayormente en la fase de diagnóstico, vemos que el número de participantes de género femenino es menor en comparación al masculino, con entrevistas, por ejemplo, donde solo existe presencia masculina (EPI b, EPI c, EPI d, EPI f, EP2). Esto sin duda es un punto a tomar en cuenta en futuras fases, para intentar conseguir una paridad mayor.

En Getxo, junio de 2021.



Agurtzane Elguren Larrañaga
Arquitecta superior. Colegiada COAVN 4242
Técnica Superior PRL. Acred. EJI/GV GT00460



Ibai Gandiaga Pérez de Albéniz
Arquitecto superior. Colegiado COAVN 4023