

Inmigración y segregación urbana en Pasaia en el primer tercio del siglo XX

*Inmigrazioa eta hiri-segregazioa Pasaian
XX.mendeko lehen herenean*

Immigration and urban segregation in Pasaia
in the first third of the 20th century

Jon Aldabaldetretu Delgado*

RESUMEN LABURPENA ABSTRACT

El presente artículo analiza los efectos de la inmigración en Pasaia durante la primera mitad del siglo XX desde una perspectiva sociodemográfica y urbana. El punto de partida son los años 20, cuando despunta la actividad económica del puerto, impulsando el crecimiento demográfico y la expansión urbana local. A través del Padrón municipal de habitantes del año 1940, se ofrece un análisis detallado de la composición sociodemográfica de Pasaia, profundizando en la relación grupos sociales, inmigración y espacio urbano con el objeto de detectar las diferencias que separan a pasaitarras e inmigrantes, la mayoría gallegos, hacia mediados del siglo XX. Partiendo de las consecuencias del proceso de modernización económica de los años 20, se abordan los cambios demográficos, sociales y urbanos acaecidos en la localidad, así como las tendencias que apuntan hacia la Segunda Industrialización.

Artikulu honek immigrazioak XX. mendearen lehen erdian Pasaian izan zituen ondorioak aztertzen ditu ikuspegi soziodemografiko eta urbano batetik. Abiapuntua 1920ko hamarkada da, portuaren jarduera ekonomikoa nabarmendu eta hazkunde demografikoa zein tokiko hiri-hedapena bultzatu zen garaia alegia. 1940ko biztanleen udal-erroldaren bidez, Pasaiaren osaera soziodemografikoaren azterketa zehatza eskaintzen da, gizarte-taldeen, immigrazioaren eta hiri-espazioaren arteko erlazioan sakonduz, eta pasaitarrek etorkinekiko (gehienak galiziarrek) zituzten diferentziak hautemateko XX.mendearen lehen herenean. 1920ko hamarkadako modernizazio ekonomikoaren ondorioetatik abiatuta, herrian izandako aldaketa demografiko, sozial eta urbanoak aztertzen dira, baita Bigarren Industrializazioerantz eramaten gaituzten joerak ere.

This article analyses the effects of immigration in Pasaia during the first half of the 20th century from a socio-demographic and urban perspective. The starting point is the 1920s, when the port's economic activity took off, boosting demographic growth and local urban expansion. By means of the 1940 municipal census of inhabitants, a detailed analysis is offered of the socio-demographic composition of Pasaia, delving into the relationship between social groups, immigration and urban space in order to detect the differences separating Pasaitarras and emigrants, the majority from Galicia, towards the middle of the 20th century. Starting from the consequences of the economic modernization process of the 1920s, the demographic, social and urban changes that occurred in the town are dealt with, as well as the trends that point towards the Second Industrialization.

PALABRAS CLAVE GAKO-HITZAK KEY WORDS

Historia Contemporánea, Pasaia, Migración, Segregación Urbana, Cambio social.
Historia Garaikidea, Pasaia, Migrazioa, Hiri-segregazioa, Aldaketa soziala.
Contemporary History, Pasaia, Migration, Urban segregation, Social change.

* Universidad del País Vasco
UPV/EHU
Jon.Aldabaldetretu@ehu.eus

Fecha de recepción/Harrera data: 06-08-2023
Fecha de aceptación/Onartze data: 29-09-2023

Durante el periodo que abarca de la Primera Guerra Mundial hasta la Guerra Civil, el puerto de Pasaia se afianzó como el principal puerto de Gipuzkoa, beneficiado por ciertos cambios en la red de transportes y, sobre todo, por la ampliación de su infraestructura, convirtiéndose así en un enclave fundamental para la economía comarcal y guipuzcoana en general.

Dicha expansión, vinculada a la industria marina, hizo de la bahía de Pasaia una zona receptora de inmigrantes a partir de la década de 1920, años en que un colectivo foráneo, mayoritariamente de gallegos, se asentó en el lugar, precediendo a la oleada de mayor intensidad que se registraría posteriormente durante la segunda mitad del siglo XX. De dicho proceso de inmigración derivaron cambios sociales y urbanos cuyas consecuencias se dejaron sentir a lo largo del llamado Siglo Industrial, incidiendo en la orientación demográfica y urbana que fue tomando este puerto.

La historia contemporánea de Pasaia y su entorno no es una gran desconocida, así lo demuestran los trabajos que diversos autores han abordado desde variadas perspectivas, si bien son de destacar los estudios centrados en la actividad económica local. Entre los mismos, destacar las aportaciones de Ruiz Romero¹, especialista en el estudio de los puertos del Estado en su perspectiva histórica que, en cuanto a Pasaia se refiere, se ha centrado en el crecimiento del volumen mercantil, las infraestructuras y los avances institucionales en la gestión económica portuaria.

El Museo Naval-Untzi Museoa de Donostia ha publicado una interesante monografía, *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, así como diversos artículos en su revista *Itsas Memoria (1996-2016)*. De la primera, se puede destacar el capítulo de Barkham Huxley y López Losa² sobre el devenir económico de Pasaia, en el que se analizan los rasgos característicos del puerto desde la Gran Guerra hasta los años noventa y los altibajos económicos del mismo, al tiempo que se desglosan los pormenores de la nueva pesca industrial en la bahía, la tipología de los buques y los territorios de pesca.

Por su parte, Zurbano Melero³, autor dedicado al estudio del puerto de Pasaia, aborda su trayectoria centrándose en la historia de los asti-

1 Ruiz Romero, Elena María, *Historia de la navegación comercial española: tráfico de los puertos de titularidad estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*, 1, Ente Público Puertos del Estado, 2004.

2 Barkham Huxley, López Losa, “Pasajes, puerto pesquero” en *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, 1999, pp.74-146.

3 José Gabriel Zurbano Melero, “Comercio y desarrollo portuario” en *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, 1999, pp. 16-74 y Zurbano Melero, José Gabriel: “El comercio por los puertos de Pasajes y San Sebastián durante el siglo XX.” en *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, 2003, pp. 421-445. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=2375991>

1. INTRODUCCIÓN*

* Investigador del Programa Pre-doctoral de Formación de Personal Investigador No Doctor 2021 concedida por el Gobierno Vasco-Eusko Jaur-laritzta. Miembro del Grupo de Investigación "Historia Urbana, Población y Patrimonio" (IT1618-22). Esta publicación es parte del proyecto de I+D+i, PID2020-116797GB-I00, El mapa de la desigualdad: las ciudades en la primera mitad del siglo XX, financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033: “FEDER Una manera de hacer Europa”.

lleros, el comercio y el desarrollo portuario desde los primeros años del siglo hasta la época autárquica, trabajos que están recogidos en la mencionada revista *Itsas Memoria* del Museo Naval-Untzi Museoa.

Asimismo, dicho autor en su obra destaca el apoyo institucional y económico que recibe el puerto desde la época de Primo de Rivera, lo que convirtió a Pasaia en uno de los puertos más importantes del estado; sobrevivió a las guerras y fue impulsado económicamente en los años de la Segunda Industrialización mediante los fondos europeos y del Banco Mundial. Del proceso de conversión en Puerto del Estado y su posterior desarrollo en las décadas de los años veinte y treinta se ha ocupado también C. Larrinaga⁴, quien además nos ayuda a entender la evolución de Gipuzkoa en materia de infraestructuras y comunicaciones.

Extenso y detallado es el trabajo de L. Odriozola Oyarbide⁵, que aporta información sobre los diferentes astilleros que se asentaron en Pasaia a partir de los años 40, su evolución y las diferentes líneas de producción que se sucedieron durante el Franquismo. Mientras J. Gracia Cárcamo⁶ nos ofrece un resumen de las actividades pesqueras desarrolladas en el País Vasco y la industria vinculada a las mismas.

Desde una perspectiva social, D. Pereira⁷ trabaja el periodo de entreguerras (1918-1936) y se centra en la inmigración de población gallega en Trintxerpe, barrio obrero de Pasaia. Profundiza en el aspecto proletario del mismo y la lucha de los trabajadores en los años previos a la guerra, destacando la presencia de socialistas y anarquistas en el desarrollo social del barrio, apodado el “soviet rojo” por el diario *El Día*⁸. Los trabajos de R. García-Orellán⁹ también ponen el foco de atención en Trintxerpe y ofrecen, tanto información socioeconómica, como testimonios orales.

4 Carlos Larrinaga: “*Diputaciones provinciales e infraestructuras en el País Vasco durante el primer tercio del siglo XX (1900-1936): el caso guipuzcoano (puertos, ferrocarriles y carreteras)*”, 1, Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 2013.

5 Lourdes Odriozola: “La industria de construcción naval” en *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*. Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa., 1999.

6 Juan Gracia Cárcamo: “Arrantza-sektorea Euskal Herriaren historian: egungo ezagueren ziriborroa eta etorkizuneko ikerketa historiografikoaren arazoak”, *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1, 1996, pp. 167-217. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=2382291>

7 Dionisio Pereira, “El Trintxerpe republicano: génesis de la denominada “quinta provincia gallega” en Euskadi”, *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, 2006, pp. 737-743. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=2377022>

8 *El Día*, 12 de enero de 1936.

9 Rosa García-Orellán: “La pesca industrial y la emigración gallega en Trintxerpe, 1920-1970”, *Revista Internacional De Los Estudios Vascos = Eusko Ikaskuntzen Nazioarteko Aldizkaria = Revue Internationale Des Études Basques = International Journal on Basque Studies, RIEV*, 61, 2, 2016, pp. 354-387. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=6237787>

De la flota pesquera pasaitarra durante el período concreto de la Guerra Civil se ha encargado J. San Gil¹⁰, en cuya obra explica las consecuencias del conflicto bélico en la flota pesquera, detallando el avance de la guerra, la militarización del puerto por parte del bando franquista o la huida de ciertas embarcaciones al extranjero. Aporta, además, unos anexos interesantes con datos relevantes en cuanto a la tipología de las embarcaciones y su volumen mercantil. En dicho período se ha centrado también X. Portugal Arteaga¹¹, que estudia Pasaia entre 1931 y 1939, es decir, desde los años convulsos de huelgas y protestas anteriores a la guerra hasta la propia Guerra Civil y sus consecuencias. Pone especial énfasis en aspectos sociales, analizando los diferentes actores políticos y aportando listas, junto con datos que incluyen fallecidos y desaparecidos en la contienda.

El ayuntamiento de Pasaia ha impulsado ciertas publicaciones que permiten seguir el devenir del pueblo y su evolución económica, entre otras, la de Zapirain Karrika e Irixoa Cortes¹², que destaca el crecimiento urbano y económico de municipio en la segunda mitad del siglo XX.

Por último, son de mencionar dos obras más, por un lado, la obra de Artola y Barandiaran¹³, que aporta una mirada más artística y cultural de esta localidad costera, repasa la historia del lugar desde una perspectiva interdisciplinar y destaca su desarrollo social y artístico, aportando una muestra significativa de material gráfico. Por otro lado, el trabajo conjunto de Zarraga, Urrutikoetxea y Portilla¹⁴, una de las obras más completas sobre el proceso de industrialización en Gipuzkoa, que incide en el desarrollo sociodemográfico de los valles donde predomina la pequeña y mediana industria.

Se puede apreciar, por lo tanto, que la historiografía se ha encargado en buena medida de trabajar aspectos relacionados con la mejora de infraestructuras y el desarrollo económico del puerto. Sin embargo, la estructura social y demográfica de la localidad ligada al mismo y a su

10 Juan San Gil: “La flota de arrastre de Pasajes durante la Guerra Civil (1936-39)”, *Bilduma: Revista Del Servicio De Archivo Del Ayuntamiento De Errenteria = Errenteriako Udala Artxibo Zerbitzuko Aldizkaria*, 4, 1990, pp. 47-75. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7178049&orden=0&info=link> <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=7178049>

11 Xabier Portugal Arteaga: *Pasaia 1931-1939. La memoria de los vencidos*. Pasaiako Udala, 2013.

12 Zapirain Karrika e Irixoa Cortés. *Pasaia: desarrollo urbano*. Pasaiako Udala. 2011. Disponible en: <https://www.pasaia.eus/es/publicaciones>

13 Artola y Barandiaran. *Pasaia-Pasajes: su historia, su arte, su vida*. Pasaiako Udala. 1987.

14 Manuel González Portilla; José Urrutikoetxea y Karmele Zarraga: La “otra industrialización” del País Vasco. Las pequeñas y medianas ciudades: capital humano e innovación social durante la primera industrialización, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2015, 406 páginas. 2016. *Revista De La Historia De La Economía Y De La Empresa*, (10), 461-464. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=5786885>

devenir no está tan presente, tampoco el análisis de las diferentes comunidades que residen en Pasaia.

Reflexionaba J. L. Casado en aquel primer número de la revista *Itsas Memoria* de 1996 sobre la necesidad de profundizar en el conocimiento de las comunidades pesqueras vascas por su particularidad: “Es preciso estudiar al hombre en su comunidad en relación con otros hombres y otras comunidades, intentar comprender la lenta transformación de las estructuras aparentes y las menos aparentes”, máxime, proseguía, cuando se trata de colectivos cuyo modo de subsistencia se basa en el desplazamiento, los intercambios y la convivencia con otros grupos alejados¹⁵. En este mismo número, por su parte, J. Gracia Cárcamo incidía en el desconocimiento sobre aspectos demográficos y sociales relativos a dichas comunidades, con la excepción de Bermeo, cuestiones tales como las estructuras familiares, sus estrategias adaptativas o el nivel de alfabetización de sus miembros¹⁶.

Desde esta perspectiva, el objeto de la presente investigación es retratar la sociedad de Pasaia, indagar en los cambios que se producen en la misma en la fase transitoria entre la Primera y la Segunda Industrialización y que, a su vez, alteran la estructura social y urbana del municipio. Para ello, nos situamos en 1940, año que aglutina lo pasado, nos referimos al impulso industrial de la década de los 20, y que al mismo tiempo explica las tendencias socio-demográficas hacia las que se dirige Pasaia, tendencias que se consolidarán en la Segunda Industrialización de los años 50 y 60. Se trata de abordar estos cambios demográficos, sociales y urbanos que despuntan en el contexto de las dos Guerras Mundiales y, cómo no, de la Guerra Civil.

La herramienta es el padrón municipal del Ayuntamiento de Pasaia de 1940, bisagra entre las dos fases industrializadoras mencionadas. Fuente que se analiza al completo tras su vaciado, codificación e informatización, con un registro de un total de 9.989 personas, exceptuando aquellas que se encontraban de paso en diferentes embarcaciones del puerto en el momento de su formalización. La población que se ha estudiado ha sido prácticamente el 100%, es decir, el nivel de confianza es pleno y el margen de error nulo¹⁷.

De manera que dicha fuente permite seguir la evolución del periodo que arranca en los años 20, cuando el puerto de Pasaia consigue con-

15 José Luis Casado: “Aproximación al estado de la historia marítima del País Vasco sobre los primeros siglos de la Edad Moderna”, *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1, 1996, pp. 28-48. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extraer?codigo=2382291>

16 Juan Gracia Cárcamo, op. cit., 270.

17 José Urrutikoetxea y Pedro Novo, “Hacia la comprensión de los procesos de modernización social. Diseño, perfiles y alcance de una base de datos: padrones y País Vasco, 1825-1975”, *Biblio3W Revista Bibliográfica De Geografía Y Ciencias Sociales*, 2014.

solidar una infraestructura económica importante, y enlazar con el gran cambio sociodemográfico del municipio a partir de los años 50. Más en concreto, se analiza la población en función de su lugar de origen (familia, nivel de estudios, ocupación), la incidencia de la inmigración, así como la relación grupos sociales y espacio urbano que revela el factor de segregación existente.

Es precisamente en el contexto posterior a la Primera Guerra Mundial cuando Pasaia, con su puerto a la cabeza, comienza a desarrollarse como motor económico de la zona y, en general, de Gipuzkoa. La pesca industrial y los nuevos caladeros que surgieron como puntos para el negocio mercantil provocaron un desplazamiento importante, sobre todo de gallegos, hacia diferentes zonas pesqueras del norte y sur peninsular como Gijón, Santander, Bilbao, Pasaia, Cádiz o Huelva. De modo que es en esta época cuando se forman la mayoría de colonias gallegas en pueblos costeros¹⁸.

En cuanto a Pasaia se refiere, hay que recordar que desde la Gran Guerra sustituyó a Donostia como principal puerto provincial y desarrolló la industria pesquera hasta el punto de llegar a competir con Vigo por ser el mayor puerto pesquero del país. Hacia 1919 el puerto de Donostia no podía albergar físicamente los barcos de pesca de altura, lo que aceleró la necesidad de hacer obras en la bahía de Pasaia, sobre todo en el muelle de Herrera, con la incorporación de muelles de MEIPI (Muelle e Instalaciones de industria y pesca), Tomás Lerchundi o las de la PYSBE (Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España S.A.)¹⁹.

Los pescadores gallegos fueron ganando protagonismo en Pasaia, siendo en aquellos años el colectivo más habituado a trabajar en la industria pesquera, ya que, por el contrario, la población local se dedicaba en mayor medida al trabajo artesanal o en las diferentes industrias y ocupaba generalmente los puestos de mando, mientras que en los trabajos más modestos se empleaba la mano de obra foránea²⁰. Ésta, lejos de ser una simple afirmación, se corrobora con los datos que se aportan en el apartado número 3 y constituye una de las principales claves para entender la diferencia de nivel de vida entre los pasaitarras nativos y los gallegos migrantes.

El puerto de Pasaia vio frenado su desarrollo durante la Gran Guerra (1914-1918), dado que la valorización de los buques cayó notablemen-

2. EL PUERTO DE PASAIA EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX

18 Dionisio Pereira: "El Trintxerpe republicano: génesis de la denominada "quinta provincia gallega" en Euskadi", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, pp. 737-740.

19 Barkham Huxley y Lopez Losa, "Pasajes, puerto pesquero", en *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Donostia-San Sebastián, Untzi Museoa, 1999, pp. 75-120.

20 Íbidem.

te con efectos directos en el empleo. Además, los debates durante la década de los 20 a cerca de si el puerto debía pasar a manos del Estado, hizo que se suspendieran las inversiones momentáneamente²¹. Pero esta situación cambiaría a partir de la dictadura de Primo de Rivera. Con el fin de relanzar los astilleros, el régimen convirtió Pasaia en un Puerto del Estado y, en consecuencia, pasó a manos de su nuevo órgano ejecutivo, la recién creada Junta de Obras del Puerto, que tuvo como objetivo estratégico renovar y acondicionar el lugar para un desarrollo más próspero²².

Con el apoyo de la Dictadura, que impulsó obras portuarias de la mano del ingeniero Javier Marquina, Pasaia pasó a ser considerado un puerto de referencia en la mitad norte del país. De 1926 a 1930, el volumen del tráfico en el puerto creció un 88%, duplicando las cifras de la etapa anterior, con un movimiento total de un 51,3%²³. Sin embargo, en los primeros años de la década de los 30 hubo numerosas protestas de asociaciones empresariales y obreras, reclamando la necesidad de realizar una mayor inversión y obras, tales como el dragado general y la habilitación de muelles infrautilizados²⁴.

Con posterioridad, el gobierno republicano mostró de igual manera su interés por Pasaia y destinó una inversión de 9,4 millones de pesetas. Es en esta época cuando se inician finalmente diferentes obras, es el caso de los dragados y la construcción de diques y edificios emblemáticos, entre los mismos, la aduana portuaria²⁵.

Aun así, fueron años convulsos, con huelgas que adquirieron un carácter violento, ejemplo de ello es el suceso de Ategorrieta (27-05-1931), donde la policía dio muerte a varios huelguistas. La conflictividad alcanzó su punto álgido en 1936, la huelga de mayo de dicho año provocó cierto pánico social y precipitó la huida de obreros²⁶. La respuesta de los empresarios portuarios ante esta situación fue la contratación de trabajadores pesqueros de otras zonas, es el caso de Galicia. Algunos de aquellos, al darse cuenta que eran vistos como esquirols, decidieron

21 Félix Luengo: *“Crecimiento económico y cambio social. Guipúzcoa 1917-1923*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1990.

22 Jose Gabriel Zurbano, “Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980)”. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 2, 1998, pp. 345-346.

23 Elena María Ruiz-Romero: *Historia de la navegación comercial española*. Madrid: Ministerio de Fomento. Puertos del Estado, 2004, pp. 16-18.

24 Carlos Larrínaga: *Diputaciones Provinciales e Infraestructuras en el País Vasco durante el primer tercio del siglo XX (1900-1936)*. Universidad del País Vasco, Bilbao, 2013, pp. 265-268.

25 José Gabriel Zurbano, “Comercio y desarrollo portuario” en *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Donostia-San Sebastián, Untzi Museoa, 1999, 58-61.

26 Juan San Gil, “La flota de arrastre de Pasajes durante la Guerra Civil (1936-1939)”. *Bilduma*, 4, 1990, pp. 58-63.

regresar. Pasaia contaba en torno a 1935, con unos 2.000 obreros que trabajaban en sectores relacionados con la industria pesquera²⁷.

Según diferentes autores, la Guerra Civil supuso un punto de inflexión importante en Pasaia. El puerto, militarizado prácticamente durante toda la guerra, vio cómo el tráfico caía un 12,5%. Este factor, junto con la política autárquica del régimen, limitaron notablemente el rendimiento del puerto, que tuvo dificultades para abastecer a la industria guipuzcoana de productos como el carbón, hierro, acero o madera. Por otro lado, gran parte de la flota fue utilizada, en un principio, por la Marina del Gobierno Vasco para combatir a favor de la República, y cuando Bizkaia cayó en manos de los sublevados, la flota restante se llevó a puertos refugio de Cantabria, a Santander y Santoña. Con el avance de las tropas franquistas, en agosto de 1937, se estima que la mayoría de los buques de la flota pasaitarra, con 4.000 refugiados a bordo, partieron hacia Francia²⁸.

No obstante, este hecho tuvo su parte positiva para Pasaia, ya que durante la Segunda Guerra Mundial el empresariado local poseía en realidad una maquinaria poco castigada por la Guerra Civil, lo que incrementó los negocios internos que habían sido abandonados. Por lo tanto, Gipuzkoa, considerada una de las provincias traidoras por el régimen, pasó a ser uno de los pilares industriales del norte y se situó a la cabeza del ranking de la renta *per cápita* española a finales de los años cincuenta²⁹. Según los datos que ofrece el Banco de Bilbao en su serie homogénea 1955-1975 sobre la Renta Nacional de España y su distribución provincial, Gipuzkoa ocupó de 1955 a 1965 de forma continuada el segundo puesto según ingresos “*per cápita*”, situándose en el primero en 1969-1971³⁰.

A partir de 1956, con la apertura del régimen en términos económicos, la industria vasca pudo resolver sus problemas de abastecimiento de materias primas. La inyección de fondos dependientes de Estados Unidos y del Banco Mundial relanzaría de nuevo el puerto, que creció un 66% en la siguiente década³¹. En definitiva, son los años de la indus-

27 Xabier Portugal Arteaga. *Pasaia 1931-1939. La memoria de los vencidos*. 2013, pp. 16-17.

28 Juan San Gil, “La flota de arrastre de Pasajes durante la Guerra Civil (1936-1939)”. *Bilduma*, 4, 1990, pp. 48-53.

29 José Gabriel Zurbano, “El comercio por los puertos de Pasajes y San Sebastián durante el siglo XX”. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 4, 2003, pp. 435-436. Disponible en: <https://itsasmuseoa.eus/actividades/nuestras-publicaciones/revisita-itsas-memoria/no4-transporte-y-comercio-maritimos/>

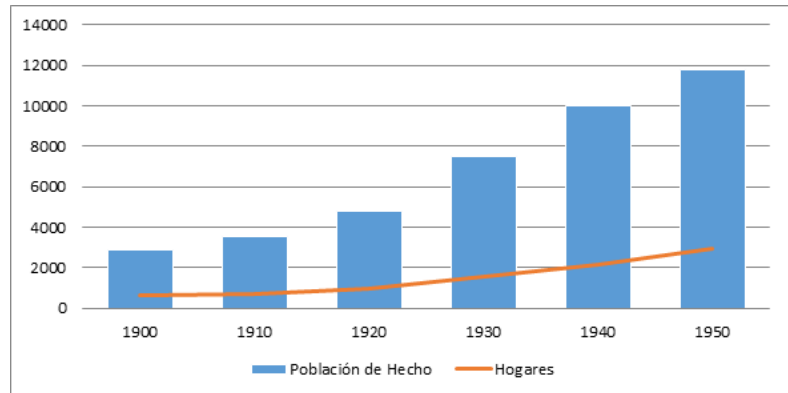
30 Banco de Bilbao, *Renta Nacional de España y su distribución provincial. Serie homogénea 1955-1975*, Bilbao, 1978, p. 111.

31 José Gabriel Zurbano, “Comercio y desarrollo portuario”, en “*Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*”, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, 1999, pp. 58-62.

trialización de Pasaia, que, aunque con puntuales contracciones, se consolidó en esta primera mitad del siglo XX. El impacto de este proceso resultó patente en la estructura sociodemográfica local.

Hay varios trabajos interesantes que han profundizado en el desarrollo demográfico y el modelo migratorio de las diferentes regiones del estado, con alusiones a Pasaia en el primer cuarto del siglo XX. Tanto el trabajo coordinado por Manuel Montero³², como la obra conjunta dirigida por Luis Enrique Otero³³ analizan los desequilibrios regionales fruto del primer proceso modernizador. Precisamente, tanto Gipuzkoa como Pasaia vieron crecer su población ya desde el primer tercio del siglo XX. En el gráfico adjunto apreciamos la evolución demográfica de Pasaia en la primera mitad del siglo XX:

GRÁFICO 1: Evolución demográfica de Pasaia 1900-1950



Fuente: INE: Alteraciones de los municipios, Pasaia 1900-1950.

Como se refleja en el mismo, a partir de 1920 se inicia una escalada positiva de la población y número de hogares fruto del crecimiento económico del puerto de Pasaia, que atrajo a las primeras familias de inmigrantes. Sin embargo, los hogares no se construyeron al mismo ritmo que la migración requería. Pasaia se caracterizaba entonces por una estructura familiar nuclear y una población muy joven, estructura nuclear que, junto con la división sexual del trabajo, fueron los pilares de la sociedad y la economía de posguerra³⁴.

A continuación, analizaremos la configuración de la población del municipio en torno a 1940.

32 Manuel Montero. *La ciudad y el progreso: a construcción de la modernidad urbana*. Comares. 2019, pp. 3-46.

33 Luis Enrique Otero Carvajal. *La sociedad urbana en España, 1900-1936: redes impulsoras de la modernidad*. Catarata. 2017.

34 Emmanuel Rodríguez: *El efecto de clase media. Crítica y crisis de la paz social*. Traficantes de sueños, Madrid, 2022, pp. 188-190.

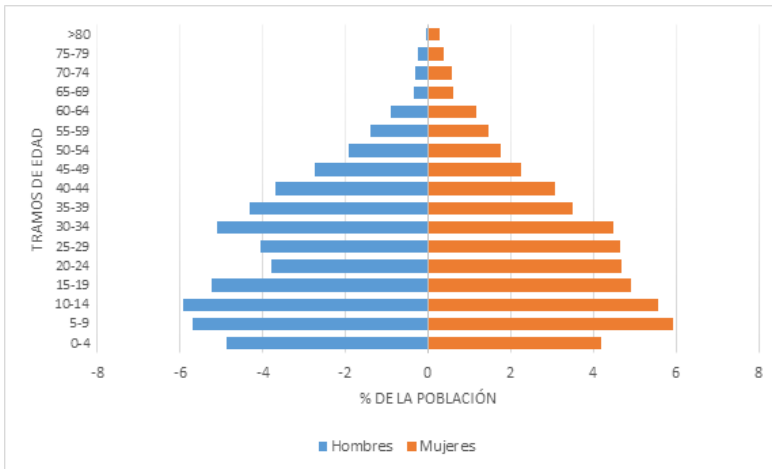
A través del Padrón de habitantes de Pasaia de 1940 realizamos el análisis sociodemográfico de la localidad, profundizando en la incidencia de la inmigración y en la relación grupos sociales y espacio urbano.

3.1. Características generales de la población de Pasaia en 1940

Como se refleja en la pirámide adjunta, Pasaia es una localidad muy joven en 1940, con un elevado porcentaje de habitantes en edades comprendidas entre los 10 y los 35 años, siendo la media de edad entre 26 y 27 años. En cuanto a la natalidad, muestra un índice alto, casi el 10% de la población tiene entre 0 y 4 años de edad y la media de hijos por mujer se sitúa en 2,9 hijos, un número ligeramente elevado para el contexto propio de la época en Gipuzkoa³⁵.

Por lo que respecta al otro extremo, vemos que la esperanza de vida no es elevada, a partir de los 55 años de edad la población se reduce drásticamente. En este hecho, sin duda, incide la falta de salubridad e higiene, aunque en los años 30 se llevaron a cabo obras urbanísticas de consideración, como la red del alcantarillado o las nuevas infraestructuras creadas gracias al terreno ganado a la mar, persistieron ciertos déficits impidiendo que la higiene fuera óptima³⁶.

GRÁFICO 2: Pirámide de población de Pasaia en 1940.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del padrón.

35 Manuel González Portilla, José Urrutikoetxea Lizarraga y Karnele Zárraga Sangroniz. *La "otra industrialización" del País Vasco*, EHU-UPV, 2015, pp. 300-320.

36 David Zapirain y Iago Irixoa. *Pasaia: desarrollo urbano*. Pasaia Udala. 2011, pp. 65-73. Disponible en: <https://www.pasaia.eus/es/publicaciones>

3. LOS EFECTOS DE LA EMIGRACIÓN EN LA COMPOSICIÓN SOCIODEMOGRÁFICA Y EN LA ESTRUCTURA URBANA DE PASAIA

En definitiva, la pirámide hace referencia a una población expansiva, muy joven, y que muestra claros signos de transición demográfica. Ahora bien, en el colectivo masculino se aprecian ciertos retrocesos entre los años 5-9, 15-19, 20-24 y 25-29. La mortalidad bélica es la principal causa de los mismos, ya que la Guerra Civil (1936-1939) deja una evidente cantidad de bajas masculinas. Xabier Portugal³⁷ sitúa en torno a un centenar los fallecidos por causas bélicas, pero el mismo autor alerta de que es más que probable que la lista esté inacabada.

Más allá de los fallecidos, la guerra tuvo otras consecuencias. Los prolegómenos fueron ya conflictivos y, como ya se ha mencionado³⁸, después de la huelga de mayo de 1936 muchos de los tripulantes que trabajaban en la bahía volvieron a sus lugares de origen. Además, junto con las tripulaciones de los buques, se estima que fueron en torno a un centenar los niños de la guerra que tuvieron que escapar de Pasaia por las razones bélicas³⁹.

En los datos extraídos del padrón, se contabilizan un total de 369 personas (3,7%) ausentes en la vivienda, de los cuales el 69% son hombres. Sabemos que unas ocho personas se encontraban presas en diferentes cárceles, como Donostia (Ondarreta), Bilbao o Madrid. Los transeúntes se cifran en un total de 983, esto es, el 9,8% de la población.

A continuación, analizaremos la población pasaitarra y las comunidades de inmigrantes procedentes, tanto del resto de Gipuzkoa como de Galicia, es decir, las comunidades más voluminosas de la época, dado que se atisban grandes diferencias en términos de origen y composición laboral, con evidentes síntomas de segregación urbana y social.

3.2. Los efectos de la migración: desigualdad social y segregación urbana

Los resultados del padrón municipal en función del origen de la población muestran unos datos relevantes, como se detalla en la tabla adjunta.

GRÁFICO 3: Origen de la población de Pasaia 1940

Origen	Total población	Total %
Pasaia	3581	35,8
Resto de Gipuzkoa	2147	21,5

37 Xabier Portugal Arteaga. *Pasaia 1931-1939. La memoria de los vencidos*. 2013, pp. 95-199.

38 Juan P. San Gil, "La flota de arrastre de Pasajes durante la Guerra Civil (1936-1939)". *Bilduma*, 4, 1990, pp. 49-53.

39 Íbidem.

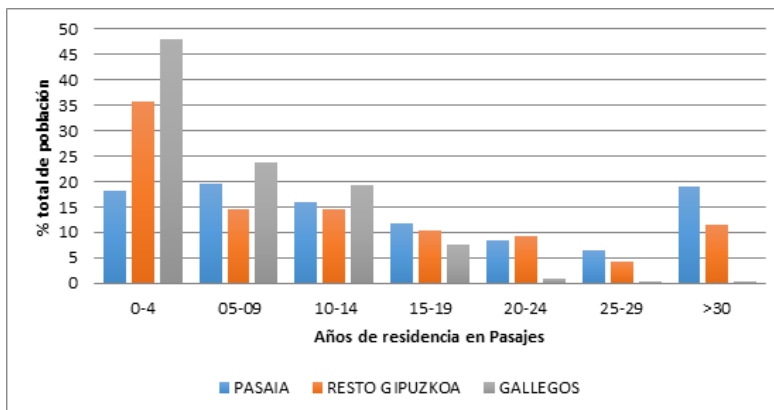
Resto de Euskadi	688	6,9
Navarra	529	5,3
Castilla y León	591	5,9
Galicia	1593	15,9
Otros orígenes	755	7,6
Extranjeros	105	1,0
TOTAL	9989	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del padrón municipal.

En 1940 solo el 35,84% de la población que residía en Pasaia era originaria de la misma. Esto demuestra que la migración tenía ya en este año una presencia significativa en el municipio, a tenor de ese porcentaje del 65,14% que representaba la población foránea. Se puede pensar que la población inmigrante vino mayoritariamente de municipios próximos de la comarca de Donostialdea o de la provincia guipuzcoana, pero esta cifra solo alcanza el 21,5% de la población, es decir, casi la mitad de los residentes vino de fuera de Gipuzkoa. Al respecto, cabe destacar, sin duda, el elevado volumen que representan las personas de Galicia, de donde procede casi el 16% de la población; Galicia es, por tanto, tras Gipuzkoa el territorio de origen de gran parte de los habitantes de la localidad.

En el siguiente gráfico se exponen los años de residencia en Pasaia de las tres comunidades de población con mayor representación, que serán nuestra referencia a lo largo del presente artículo.

GRÁFICO 4: Tiempo de residencia de la población migrante de Pasaia en 1940.



88 Fuente: Elaboración propia con datos extraídos del padrón de habitantes de 1940.

La diferencia entre la población guipuzcoana y la gallega en función del tiempo de residencia es significativa. Parte de la primera, como es normal por la cercanía, lleva ya más de 30 años residiendo en Pasaia con cierta estabilidad, mientras que la segunda, empieza a emigrar a partir de 1920 y se acelera notablemente en los últimos 4 años, al igual que la migración guipuzcoana. Esto demuestra que efectivamente los gallegos empiezan a emigrar en la época de crisis naval gallega y, al mismo tiempo, que el puerto de Pasaia necesita mano de obra capaz de adaptarse a las condiciones laborales y a las características propias del lugar.

Estamos ante una migración nueva, muy reciente, que la podemos catalogar como la segunda generación migrante, o, dicho de otra manera, como la continuación de aquellos primeros migrantes de los años 20. El tejido productivo de Pasaia no se destruyó durante la Guerra Civil e hizo falta mano de obra en la industria pesquera de la bahía al concluir la contienda bélica. Si bien la mayor afluencia migratoria se registra entre 1935 y 1940, es ya a partir de 1925, cuando se dispara el efecto-llamada entre la población gallega. Por lo tanto, aunque la oleada migratoria de los años 50 y 60 fue impactante, retrotrae sus orígenes al primer cuarto del siglo XX.

3.3. Diferencias entre la población gallega y los pasaitarras.

¿De dónde vienen y cómo viven los migrantes gallegos que tanta presencia y peculiaridad presentan en Pasaia? Como veremos a continuación, la localización y el nivel de vida de los gallegos exhiben los síntomas de una inicial segregación social y urbana que se agudizará en décadas posteriores.

La población gallega migrante llega mayoritariamente de Pontevedra y A Coruña, es más, de localidades costeras y portuarias concretas, sorprendentemente distanciadas unas de las otras y sin ninguna conexión natural aparente, más allá de la vinculación con la industria pesquera. Los pueblos más destacados son Puebla O Caramiñal (12,56%), Corme (10,51%), Marín (10,39%) y Corrubedo (8,46%), como se aprecia en el mapa adjunto.

GRÁFICO 5: Localización de pueblos gallegos de origen más destacados.

Fuente: Elaboración propia.

Las razones de esta migración son variadas y para entenderlo hay que analizar tanto la situación local de Pasaia, como los acontecimientos en las rías gallegas. Por un lado, es preciso señalar que la modernización y la nueva industria pesquera instalada a principios de los años 20 en el puerto de Pasaia, con las bacaladeras PYSBE y MEIPI a la cabeza, necesitaban mano de obra para el desarrollo de dichas actividades. En aquellos años, estas empresas apostaron por los marineros que principalmente habían trabajado en las Rías Baixas, ya que estos estaban muy acostumbrados a trabajar en la mar desde temprana edad, eran muy disciplinados y, sobre todo, la mano de obra era más barata que la autóctona. En esta época numerosas empresas estaban compuestas por vascos y gallegos, con la diferencia que aquellos se encontraban al frente de la mayoría de los puestos de mando⁴⁰.

Asimismo, testimonios orales de los primeros migrantes gallegos llegados a Pasaia afirman que casas armadoras, como Andonaegui, fueron directamente a tierras gallegas en busca de marineros gallegos de las Rías Baixas para contratarlos y que trabajasen en sus barcos de arrastre⁴¹.

40 Dionisio Pereira, “El Trintxerpe republicano: génesis de la denominada “quinta provincia gallega” en Euskadi”, *Itxas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, 2006, pp. 737-743.

41 Rosa García-Orellán: “La pesca industrial y la emigración gallega en Trintxerpe, 1920-1970”, *Revista Internacional De Los Estudios Vascos = Eusko Ikaskuntzen Nazioarteko Aldizkaria = Revue Internationale Des Études Basques = International Journal on Basque Studies, RIEV*, 61, 2, 2016, pp. 363. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=6237787>

Pero, por otro lado, había diferentes razones para que el gallego marino abandonara su lugar de origen. La razón principal no es otra que la crisis del sector naval que padeció la industria pesquera gallega y que arrastraba desde los años 20, agravándose sobre todo en la década de los años 30 y de forma especial en Vigo⁴².

El inicio de la Primera Guerra Mundial trastornó profundamente el sector pesquero gallego, tanto en Vigo como en A Coruña. Las razones son bien conocidas: la subida vertiginosa de los precios del carbón, dificultades para la importación de maquinaria y el encarecimiento de diferentes materiales. Es a partir de 1920 cuando la expansión del sector pesquero gallego presenta los primeros síntomas ya de agotamiento. Según las fuentes consultadas, se llegó a un exceso de la producción en los mercados de consumo⁴³.

A partir de este año es cuando se hace patente la crisis del sector, cayendo de forma acusada todos los indicadores hasta tocar fondo en 1924, cuando la producción pesquera de Vigo y A Coruña disminuye casi un 30%. Y aunque a partir de 1928 mejora algo la situación, no tuvo largo recorrido, ya que el constante aumento de capturas de los últimos años de la década de los 20, provocaría una caída brusca de precios⁴⁴. Todo este proceso coincide precisamente con la primera ola de migración gallega en Pasaia.

El periodo republicano se caracterizó en Galicia por la aparición de síntomas de estancamiento económico. Desde la apertura de nuevas áreas de pesca que no encontraban salida en el mercado o los aumentos de los costes de producción, hasta la política estatal de cerrar flujos crediticios para la renovación de la flota (cuando el momento exigía navegar por mares lejanos) provocaron un fuerte descenso de los beneficios empresariales, agravando la crisis. Y aunque se buscó una salida en los mares de Inglaterra debido a ciertos beneficios de conversión de moneda y nuevos caladeros, la situación no revirtió hasta 1932 con la implantación de aranceles y cuotas de importación⁴⁵.

42 Xénaro Castro, Alberte Martínez-López y Dionisio Pereira, “Crise económica e loitas sociais na Galicia republicana: o conflito pesqueiro vigués de 1932”, *O movemento obreiro en Galicia: catro ensaios*, 1, Edicións Xerais de Galicia 1990, pp. 139-312. Ver también Jesús Giráldez Rivero. *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1996, pp. 296 y ss.

43 Jesús Giráldez Rivero. Aproximaçom ao sector pesqueiro galego no primeiro terço do século XX. *Agália: Publicaçom Internacional Da Associaçom Galega Da Lingua*, (2), 1985, pp. 7-32. Y Jesús Giráldez Rivero. *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)*, *op. cit.*

44 Íbidem

45 Jesús Mirás Araujo. La pesca y sus fluctuaciones en el puerto de A Coruña, 1914-1960. *Historia Agraria: Revista De Agricultura E Historia Rural*, (37), 2005, pp. 500-503.

Además, hay que tener en cuenta que los puertos pesqueros gallegos estaban necesitados de una modernización estructural y de nuevos muelles que no llegaban. Ejemplo de ello es el puerto de A Coruña, donde hubo grandes protestas que exigían subsanar la falta de muelle pesquero especializado y una reforma estructural del puerto, cosa que, por el contrario, ya se estaba realizando en Pasaia desde los años 20. Las prioridades en la ciudad gallega eran otras, nos referimos al ataque de grandes buques de pasajeros, lo que obligó a la flota coruñesa a emigrar hacia otras localizaciones⁴⁶.

Por lo tanto, la crisis naval gallega y su incapacidad de adecuarse a los nuevos tiempos promovieron, por así decirlo, una emigración de índole laboral hacia lugares con características geográficas y climatológicas similares. Por su parte, el puerto de Pasaia logró preservar parte de su actividad y su tejido productivo durante la Guerra Civil, lo que permitió, dentro de unos márgenes, ser proveedor y exportador de mercancía durante la Segunda Guerra Mundial⁴⁷.

Tras exponer las razones por las que emigraron los gallegos, se impone conocer dónde se asentaron estas personas migrantes, es decir, dónde residían los gallegos en el municipio de Pasaia, si se mezclaban con los lugareños o si se formaban pequeños “ghettos” de población migrante (ver gráfico 6). Según el estudio que se ha realizado, el 77,76% de las personas con origen gallego se asentaron en una misma calle en 1940, en la calle General Mola, hoy llamada Euskadi Etorbidea. Destacan, por encima del resto, las personas provenientes de A Coruña, ya que el 48,2% de los coruñeses vivía en General Mola. Otro 13% de los gallegos vivía en la calle Pescadería y otro 3% en la calle San Pedro. Las tres calles mencionadas pertenecen al mismo distrito, San Pedro-Trintxerpe, al oeste de la bahía, junto al puerto.

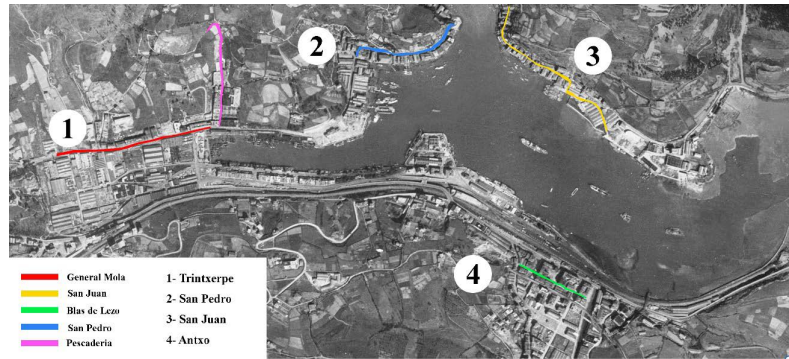
Por el contrario, los pasaitarras vivían en las siguientes calles: el 28,55% en la calle San Juan, el 15,34% en la calle General Mola y un 12,85% en la calle San Pedro. El resto vive principalmente en caseríos que rodean las faldas de Jaizkibel y Ulia.

Por último, los habitantes procedentes del resto de poblaciones de Gipuzkoa, se asentaron, aunque más repartidos, junto con los pasaitarras, ya que viven en las calles General Mola (17,45%), San Juan (12,05%), San Pedro (11,16%) y Blas de Lezo (10,55%). En definitiva, hay una clara segregación entre estas dos comunidades en cuanto al lugar de residencia se refiere, como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

⁴⁶ Íbidem.

⁴⁷ Juan Antonio Gracia Cárcamo, “Arrantza-sektorea Euskal Herriaren historian: egungo ezagueren zirriborrea eta etorkizuneko ikerketa historiografikoaren arazoak”, *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1, 1996, pp. 168-214. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=2382291>

GRÁFICA 6: Calles principales de los grupos analizados de Pasaia en 1940



Fuente: Elaboración propia a partir de las fotografías aéreas de 1945 obtenidas desde www.geoeuskadi.eus.

Los datos obtenidos demuestran que la mayoría de los gallegos se concentraron en un único distrito de Pasaia, lo que hoy se denominaría el distrito de Trintxerpe, mientras que la mayoría de pasaitarras se situaron en el distrito de San Juan, al otro lado de la bahía. El resto de guipuzcoanos, estaba repartido alrededor de la bahía, en los distritos de San Juan, San Pedro, Antxo, y Trintxerpe.

Es así que la población migrante gallega vivía segregada en una zona periférica e industrial de la bahía. Se trataba de una zona muy acotada y colmatada que se situaba entre las faldas del monte Ulía, de difícil desarrollo urbano, y los muelles del puerto de Pasaia, condicionado éste por su industria naval.

Tanto es así que los astilleros más importantes o la industria metalúrgica que servía a la industria naval se concentraban precisamente entre los distritos Antxo y Trintxerpe, por lo que la presencia de gallegos en esa zona tenía una lógica de índole laboral. Además, comparando el entorno urbano de los otros distritos, principalmente el de San Juan, podemos afirmar que Trintxerpe carecía de unas buenas condiciones de habitabilidad. La mayoría de los gallegos se asentó en viviendas construidas por el armador Francisco Andonaegui, siendo el estado de las casas, las calles y servicios los más precarios de toda la bahía. Testimonios relatan que había gente que dormía en “camas calientes”⁴⁸, portales o incluso en algún barco del muelle si tenía contactos personales⁴⁹.

Pero la localización geográfica no es la única diferencia importante a destacar entre la mayor comunidad migratoria y los locales. Si reparamos

48 Se hace referencia a la ocupación de camas en las habitaciones por turnos de trabajo.

49 Rosa García-Orellán, “La pesca industrial y la emigración gallega en Trintxerpe, 1920-1970”, *Revista Internacional de los Estudios Vascos, RIEV*, 61, 2, pp. 354-387.

en los datos relacionados con la familia, la alfabetización y las profesiones, veremos que esta diferencia se acrecienta de tal forma que muestra con claridad los dispares niveles de vida de ambas comunidades. Es como una rueda continua: a menor nivel de estudios, menor posibilidad de obtener un buen puesto laboral y, por lo tanto, menor la probabilidad de conseguir una mejor vivienda y unas óptimas condiciones de vida.

Poniendo el foco en la tipología de la familia, era la nuclear la que predominaba. No es ninguna sorpresa, ya que las investigaciones que preceden y estudian el tema de la familia en el entorno de Pasaia señalan que era uno de los municipios que se caracterizaba por la configuración nuclear de la familia, un hecho excepcional en Gipuzkoa desde décadas anteriores⁵⁰.

GRÁFICO 7. Tipología familiar de los hogares según su lugar de origen en 1940.

Tipo de familia	Pasaia %	Resto de Gipuzkoa %	Galicia %
Solitario/a	0,17	0,61	-
Hogar sin núcleo conyugal	1,34	2,49	-
Familia nuclear	72,46	69,10	65,98
Familia extensa	24,47	26,64	27,43
Familia múltiple	1,56	1,17	6,60

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Padrón de habitantes de 1940.

Sin embargo, las diferencias se vislumbran una vez más. La familia nuclear era la predominante en los tres grupos, siendo la población de Pasaia la que presentaba el índice más alto. Pero también es preciso señalar la falta de solitarios y de hogares sin núcleo conyugal entre los gallegos, lo que sugiere que los gallegos que emigraron, venían ya casados. Más significativas son aún las familias múltiples. Estas familias se caracterizaban por estar conformadas por más de un núcleo conyugal de varias generaciones, desde los abuelos hasta los nietos, e incluso familiares más lejanos como podían ser tíos y tías, primos o incluso amigos de la familia.

Entre los gallegos, había un índice relativamente alto de familias múltiples comparado con los otros dos grupos (6,60%). En cuanto a las

50 Manuel González Portilla, Josu Hernando Pérez, y José Urrutikoetxea, “Releer la familia, reinterpretar la sociedad. Familia troncal/familia nuclear: el País Vasco al final del Antiguo Régimen”, *Lurralde: Investigación y Espacio*, 44, 2021, pp. 27-62.

familias extensas del municipio, que rondaban el 25%, apreciamos que los gallegos tendían a unirse en familias más amplias y extensas que los naturales de la provincia y de Pasaia. Esto, sucedió principalmente porque el desarrollo económico del puerto provocó un efecto-llamada, lo que atrajo a familiares y conocidos a asentarse en la misma vivienda. Teniendo en cuenta las dificultades que padecían los inmigrantes en los primeros meses para estabilizarse en un lugar ajeno al propio, las familias se vieron forzadas a convivir junto con más familias hasta encontrar una opción mejor.

Se constata, además, que estas familias extensas y múltiples que cohabitaban en la misma vivienda venían con un núcleo conyugal establecido, ya que la tasa de hijos por mujer en la época no variaba sustancialmente entre los grupos, siendo de 2,97 hijos por mujer para Pasaia, de 2,9 para el resto de Gipuzkoa y de 2,88 para Galicia. Estos datos en su conjunto ponen de manifiesto que la existencia de la cohabitación, personas que convivían en la misma vivienda, era más común entre la población gallega que entre la pasaitarra o la guipuzcoana.

Hay que apuntar también que, en cuanto al tamaño familiar, eran las familias de origen gallego las únicas que contaban con 15, 16 y hasta 22 miembros, todas ellas radicadas en el distrito de Trintxerpe. Analizadas al detalle, se detecta que no eran familias consanguíneas, sino que podrían ser posadas o simplemente viviendas con habitaciones en alquiler, ya que la mayoría eran hombres huéspedes y marineros, con pocos años de residencia en el lugar y a falta de vivienda optaron por convivir juntos. Incluso es probable que estos marineros ocuparan las ya mencionadas “camas calientes”. En cuanto al porcentaje respecto al género, entre los gallegos emigraron más hombres (55%) que mujeres (45%).

Respecto al estado civil de los grupos en cuestión, los gallegos casados alcanzaban el 71,82%, dato que certifica que tendían a contraer matrimonio por encima de los pasaitarras (37,70%). Además, la migración gallega venía en gran medida impulsada por objetivos laborales de los cabezas de familia, siendo la media de edad de éstos de 39,33 años, cuando la media de los cabezas pasaitarras era de 44,91 años. Es más, por el tiempo de residencia que llevaba el gallego medio, que era de 6,19 años, podríamos decir que era un caso claro de migración en familia⁵¹.

51 Rocío García Abad y Manuel González Portilla, “Migraciones interiores y migraciones en familia durante el ciclo industrial moderno”, *Scripta Nova: Revista Electrónica De Geografía Y Ciencias Sociales*, 10, 2006, pp. 218-267. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2109045&orden=83699&info=link> <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=2109045>

GRÁFICO 8. Estado civil de la población de origen Pasaia, Resto de Gipuzkoa y Galicia en 1940.

Estado Civil	Pasaia %	Resto de Gipuzkoa %	Galicia %
Casado/a	37,70	57,16	71,82
Soltero/a	55,93	31,97	23,11
Viudo/a	6,36	10,88	5,10

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el padrón de habitantes de 1940.

A continuación, se analiza el nivel de alfabetización, para lo cual se ha tomado la población mayor de 12 años, así como también la mayor de 40 años. Se ha optado por mostrar los datos de este último grupo para saber si los inmigrantes, en su mayoría jóvenes, tienen un grado de alfabetización mayor o menor que sus progenitores.

GRÁFICO 9: Alfabetización de la población superior a 12 y 40 años en Pasaia en 1940

Grupo demográfico	Pasaia %	Resto de Gipuzkoa %	Galicia %
Hombres mayores de 12	95,30	92,90	83,20
Mujeres mayores de 12	95,60	92,30	75,60
Hombres mayores de 40	91,60	86,30	83,50
Mujeres mayores de 40	89,90	84,00	60,90

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del padrón municipal de 1940.

A tenor de los datos se aprecia que los pasaitarras poseían un grado de alfabetización superior al de los gallegos, manifiesto en los mayores de 12 años de género masculino (+12,2%) y, sobre todo, del femenino, donde la diferencia era de veinte puntos (+20%). Entre los gallegos, los hombres mayores de 40 tenían un grado de alfabetización mayor que el del grupo de los mayores de 12 años, lo que demuestra que el nivel educativo de los jóvenes gallegos de la segunda ola migratoria era menor que el correspondiente a la generación de la primera ola migratoria, venida en los años 20. Mención especial para la población gallega

femenina, ya que casi el 40% era analfabeta en el grupo de las mayores de 40 años y una cuarta parte en el de las mayores de 12 años. Como también era significativo el grado de alfabetización de las mujeres guipuzcoanas, con una tasa de analfabetismo de solo el 10% en el grupo de las mayores de 40 años.

En definitiva, la migración gallega era joven, casada y con un nivel educativo inferior al que presenta la población guipuzcoana en general y, como veremos a continuación, era también la que ocupaban los puestos de trabajo menos cualificados, por lo tanto, de menor remuneración.

Realmente, a qué se dedicaban estos grupos de población en Pasaia, en 1940. En la tabla adjunta se detallan los tipos de trabajo asalariado de la población masculina en una muestra del 100% de la población mayor de 16 años. Este corte se ha realizado porque, aunque bien es verdad que podían existir jóvenes, incluso niños y niñas, que trabajaban, según los datos la mayoría de ellos se encontraba en la escuela, por lo que tomar la muestra completa desvirtuaría los porcentajes siguientes. En cuanto al género se refiere, el padrón señala que las mujeres trabajaban en *sus labores*, actividad que no pertenece a ninguna categoría marcada por HISCO⁵², por ello, se ha decidido no incluirlo en la tabla, aunque sí se analizará el trabajo femenino. Asimismo, se han dejado fuera los trabajadores improductivos (pensionistas, jubilados y otros).

En la tabla se han agrupado todas las profesiones registradas en un total de 10 grupos siguiendo las indicaciones de HISCO. Esta clasificación es utilizada en numerosos análisis e investigaciones sociodemográficos y laborales, muestra de ello es el trabajo de colectivo con Beascoechea y Otero a la cabeza (2015) que analiza las nuevas clases medias emergentes en la ciudad moderna a principio del siglo XX⁵³.

52 Historical International Classification of Occupations (HISCO). Encontrado en: <https://hicodigos.wordpress.com/> (27 de mayo de 2023).

53 José María Beascoechea y Luis Enrique Otero. Las nuevas clases medias urbanas. Transformación y cambio social en España, 1900-1936. *Ediciones Catarata*, Madrid, 2015.

GRÁFICO 10: Tipos de trabajo asalariado de la población masculina activa mayor de 16 años de Pasaia en 1940.

Tipos de trabajo asalariado según HISCO	Pasaia %	Resto de Gipuzkoa %	Galicia %
Ciencias naturales	0,12	0,95	-
Profesionales liberales y técnicos. Ciencias sociales	1,67	2,05	-
Empleadores y trabajadores de cuello blanco	0,12	0,68	-
Gestión y administración	9,67	7,5	0,61
Compraventa	1,91	3,27	0,61
Servicios	7,52	6,55	4,86
Labradores o pescadores	19,21	5,00	0,30
Trabajadores cualificados	7,52	6,28	0,46
Trabajadores de cualificación media	10,02	11,73	2,43
Trabajadores sin cualificación	42,24	54,98	90,73
TOTAL	100	100	100

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del padrón municipal de Pasaia.

Respecto a las categorías definidas, la tasa de actividad general de la población era del 48,9% en mayores de 16 años y de 45,3% entre los hombres. En cuanto a las mujeres, solo el 7,37% de la población activa trabajaban supuestamente de forma asalariada, la mayoría en servicios y en trabajos poco cualificados. El 90,8% de las mujeres mayores de 16 años, un total de 2.975, se dedicaban a *sus labores* y, entre las mujeres gallegas, que eran 492, casi la totalidad se dedicaba también al hogar (96,28%).

Sin embargo, diversas investigaciones demuestran que el dato del trabajo doméstico de las mujeres podía ser más elevado de lo que era en realidad y podría haber ocultación del trabajo femenino. Según Pilar Pérez-Fuentes⁵⁴ y Cristina Borderías⁵⁵, el discurso de la domesticidad influía enormemente

54 Pilar Pérez-Fuentes, “El trabajo de las mujeres en la España de los siglos XIX y XX: consideraciones metodológicas”, *Arenal: Revista De Historia De Las Mujeres*, 2, 1995, pp. 219-245. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=186325>

55 Pilar Pérez-Fuentes y Cristina Borderías, “Trabajo, familia e instituciones: producción y distribución de recursos para el bienestar, siglos XVIII-XIX”, *Entre dos orillas: las mujeres*

sobre los funcionarios que debían confeccionar las estadísticas. Hay constancia de que había mujeres trabajando en el puerto como rederas o como profesoras, por ejemplo, aunque el padrón no lo refleje como tal.

Centrándonos en la tabla, destaca en sobremanera el porcentaje de trabajadores gallegos *sin cualificación* (90,73%), que supera con creces al propio de los pasaitarras (42,24%) y de los guipuzcoanos (54,98%). En este grupo se engloba todo tipo de trabajos y actividades (peones, marineros o jornaleros), si bien entre los gallegos la gran mayoría trabajaba como marinero (58,90%). El nivel de estudios de este colectivo era básico, sin estudios superiores, lo que limitaba sustancialmente su proyección laboral y, en consecuencia, su nivel de vida. Como bien se puede apreciar, los otros grupos laborales eran residuales entre los gallegos, por debajo del 5% de la población ocupada, de manera que nos encontramos con una comunidad gallega de trabajadores no cualificados, laboralmente muy homogénea, sin ningún responsable o alto mando.

Por otro lado, en las otras dos comunidades, tenemos grupos notablemente más repartidos. Entre los trabajadores de Pasaia, aunque es cierto que destacaban sobre todo los *trabajadores sin cualificación* (42,24%), éstos representaban solo la mitad en comparación con los gallegos; un 19,21% compaginaban *la labranza y la mar*, alternancia propia de un sistema económico tradicional, pero así mismo se hallaban representados ya los ocupados en *servicios* (7,52%), *trabajos cualificados* (7,52%) y en la *gestión y administración* (9,67%).

Por último, entre los migrantes guipuzcoanos predominaban también los *trabajadores no cualificados* (54,98%), pero la presencia de *trabajadores de media cualificación* (carpinteros, ferreteros, albañiles, fogoneros, mecánicos...) era ya de un 11,73%, cifra más elevada que entre los pasaitarras. Destacaban también los trabajos de mayor rango, como en *gestión y administración* (7,50%), *servicios* (6,55%) y *trabajos cualificados* (6,28%).

Los trabajadores vascos que se dedican a la *labranza o a la mar* eran gente que poseía tierras o que ocupa puestos de mando en el sector naval, es decir, hablamos de patrones de costa, patrones de barco, u oficiales directamente relacionados con la marina del ejército. Los marineros rasos están incluidos, como bien se ha especificado anteriormente, en el grupo de *trabajadores no cualificados*. Por lo tanto, aunque casi todos los trabajos estaban relacionados de una u otra forma con la mar, el número de responsables o jefes de empresa era más bien reducido y se trataba de población de origen vasco.

En cuanto a los trabajadores que se dedicaban a la *gestión y administración*, eran mayoritariamente personas que trabajaban en la Junta de Obras del Puerto de Pasajes y en la aduana; mientras los empleados en el sector de *servicios* eran los correspondientes a los cuerpos policiales de todo tipo y los profesionales de la educación. Ambos grupos eran residuales entre los gallegos, como residual

era también la presencia de *trabajadores cualificados*, un 0,53% en total, lo que demuestra la falta de estudios superiores entre la población.

Con una composición de clase obrera en general, hay claros indicios que demuestran que los obreros gallegos eran los que ocupaban los peores puestos de trabajo, de menor remuneración, mientras que en el grupo pasaitarra y guipuzcoano se aprecia una tendencia distinta, ya que demuestra cómo estos dos últimos grupos empezaban a ocupar puestos de clase media, con mejores condiciones laborales y, por lo tanto, de mayor remuneración.

En primer lugar, hay que destacar el significativo proceso de segregación urbana y social que se vive en Pasaia en torno a 1940, asociado al origen de la población, ya que son los inmigrantes los que sufren las consecuencias del mismo. Dicho de otro modo, el perfil del gallego migrante poco o nada tiene que ver con el perfil de los migrantes guipuzcoanos o con el de la población local. Los inmigrantes gallegos constituyen el grupo más perjudicado, en cuanto a nivel de vida se refiere, por el desarrollo económico industrial y naval de Pasaia.

La oleada de inmigrantes gallegos que es anterior a 1940 y tiene su origen a partir de 1920 demuestra que no estamos ante una migración coyuntural, sino que hablamos ya de una comunidad asentada, pero no integrada en el municipio, hecho a tener en cuenta para explicar la evolución social, urbana y demográfica de Pasaia y su entorno. Una evolución que, lejos de ser homogénea, trasluce rasgos de segregación y desigualdad entre la población en función de su lugar de origen.

En general, el perfil del migrante mayoritario era joven, casado, de un escaso o básico nivel educativo, que trabajaba como marinero en puestos que no requerían ninguna cualificación y que convivía con una o varias familias a la vez, cohabitando, junto con migrantes del mismo origen. En el caso de los gallegos, en Trintxerpe. Años más tarde, este distrito recibiría el apodo de *la quinta provincia gallega*, cuando en 1960 la nueva ola de migrantes, muchos de ellos descendientes de las primeras familias que hemos analizado en el presente trabajo decidieron también dar el paso de vivir y asentarse en la zona.

No olvidemos que este proceso migratorio venía provocado por el desarrollo económico del puerto de Pasaia que, salvando la inestabilidad social y económica que presentaba el país, supo salvaguardar su tejido productivo y sacar provecho en la década de la Segunda Guerra Mundial. Gracias a las inversiones realizadas, la industria metalúrgica y pesquera de la bahía se mantuvo en pie, siempre necesitada de fuerza de trabajo para mantener el crecimiento económico.

Por lo tanto, nos hallamos ante una sociedad en clara situación de transición demográfica, social y urbana. La población se ha rejuvenecido debido en buena parte a la inmigración, y las industrias del puerto se

4. CONCLUSIONES

consolidan como uno de los pilares más relevantes de la comarca y del País Vasco en general. Se empiezan también a debatir con preocupación las consecuencias que este gran crecimiento provoca en la bahía, ejemplo de ello son el Plan Provincial de Gipuzkoa de 1943 o el Plan de Donostia-San Sebastián y su zona de influencia de 1950, que incluía Pasaia.

Por último, se debe recalcar que la situación social y urbana analizada muestra las consecuencias del proceso industrial y urbano de principios de siglo en Pasaia, pero, que, a su vez, constituye la antesala de la Segunda Industrialización, que conducirá a partir de 1950 a redimensionar los procesos urbanos, demográficos y sociales. Nuevas oleadas de inmigrantes trabajadores llegarán a Pasaia, Errenteria o a los barrios orientales de Donostia atraídos por el ciclo productivo de expansión, despertando una extrema necesidad de crear nuevos polígonos de viviendas, ordenar el espacio urbano y pacificar a las masas obreras descontentas. En definitiva, el desarrollo productivo de Pasaia obligó a miles de trabajadores a convivir en un área que no estaba para preparada para ello.

BIBLIOGRAFÍA

Artola M. & Barandiaran F.: *Pasaia-Pasajes: su historia, su arte, su vida*. Pasaia Udala, 1987.

Banco de Bilbao. *Renta Nacional de España y su distribución provincial. Serie homogénea 1955-1975*, Bilbao, 1978.

Barkham Huxley, López Losa, “Pasajes, puerto pesquero” en *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, 1999, pp. 74-146.

Beascoechea J.M. y Otero, L.E. *Las nuevas clases medias urbanas. Transformación y cambio social en España, 1900-1936*. Ediciones Catarata, Madrid, 2015.

Castro, Xenaro; Martínez-López, Alberte; Pereira, Dionisio: “Crise económica e loitas sociais na Galicia republicana: o conflito pesqueiro vigués de 1932”, *O movemento obreiro en Galicia: catro ensaios*, 1, Edicións Xerais de Galicia, 1990, pp. 139-312.

Entre dos orillas: las mujeres en la historia de España y América Latina, 1, Asociación Española de Investigación de Historia de las Mujeres (AEIHM), Icaria, 2012.

García Abad, Rocío y González Portilla, Manuel: “Migraciones interiores y migraciones en familia durante el ciclo industrial moderno”, *Scripta Nova: Revista Electrónica De Geografía Y Ciencias Sociales*, 10, 2006, pp. 218-267. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2109045&orden=83699&info=link> <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=2109045>

García-Orellán, Rosa: “La pesca industrial y la emigración gallega en Trintxerpe, 1920-1970”, *Revista Internacional De Los Estudios Vascos*

= *Eusko Ikaskuntzen Nazioarteko Aldizkaria* = *Revue Internationale Des Études Basques* = *International Journal on Basque Studies*, *RIEV*, 61, 2, 2016, pp. 354-387. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=6237787>

Giraldez Rivero, Jesús: Aproximaçom ao sector pesqueiro galego no primeiro terço do século XX. *Agália: Publicaçom Internacional Da Associaçom Galega Da Lingua*, (2), 1985, pp. 7-32.

Giráldez Rivero, Jesús: *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1996, pp. 296 y ss.

Gracia Cárcamo, Juan: “Arrantza-sektorea Euskal Herriaren historian: egungo ezagueren zirriborroa eta etorkizuneko ikerketa historiografiakoaren arazoak”, *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1, 1996, pp. 168-214. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=2382291>

González Portilla, Manuel; Hernando Pérez, Josu; Urrutikoetxea, José: “Releer la familia, reinterpretar la sociedad. Familia troncal/familia nuclear en el País Vasco al final del Antiguo Régimen”, *Lurralde: Investigación y espacio*, 44, 2021, pp. 27-62.

González Portilla, Manuel, Urrutikoetxea Lizarraga, Josu y Zarraga Sangróniz, Karmele: *La “otra industrialización” del País Vasco*. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 2015, pp. 461-464.

Larrínaga, Carlos: *Diputaciones provinciales e infraestructuras en el País Vasco durante el primer tercio del siglo XX (1900-1936): el caso guipuzcoano (puertos, ferrocarriles y carreteras)*, 1, Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 2013, pp. 265-268.

Luengo, Félix: *“Crecimiento económico y cambio social. Guipúzcoa 1917-1923*. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, Bilbao, 1990.

Montero, Manuel: *La ciudad y el progreso: la construcción de la modernidad urbana*. Comares, Granada, 2019, pp. 3-46.

Odroizola Lourdes: “La industria de construcción naval” en *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*. Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, 1999.

San Gil, Juan: “La flota de arrastre de Pasajes durante la Guerra Civil (1936-39)”, *Bilduma: Revista Del Servicio De Archivo Del Ayuntamiento De Errenteria = Errenteriako Udal Artxibo Zerbitzuko Aldizkaria*, 4, 1990, pp. 47-75. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7178049&orden=0&info=link> <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=7178049>

Mirás Araujo, Jesús: La pesca y sus fluctuaciones en el puerto de A Coruña, 1914-1960. *Historia Agraria: Revista De Agricultura E Historia Rural*, (37), 2005, pp. 500-503.

Otero Carvajal, Luis Enrique: *La sociedad urbana en España, 1900-1936: redes impulsoras de la modernidad*. Catarata, 2017.

Pereira, Dionisio: “El Trintxerpe republicano: génesis de la denominada “quinta provincia gallega” en Euskadi”, *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, 2006, pp. 737-743. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=2377022>

Pérez-Fuentes, Pilar: “El trabajo de las mujeres en la España de los siglos XIX y XX: consideraciones metodológicas.”, *Arenal, Revista de Historia de las mujeres*, 2, 1995, pp. 219-245. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=186325>

Pérez-Fuentes, Pilar y Borderías, Cristina: “Trabajo, familia e instituciones: producción y distribución de recursos para el bienestar, siglos XVIII-XIX”. *Entre dos orillas: las mujeres en la historia de España y América Latina*, 1, Asociación Española de Investigaciones de Historia de las mujeres (AEIHM), Icaría, 2012, pp. 145-186.

Portugal Arteaga, Xabier: *Pasaia 1931-1939. La memoria de los vencidos*. Pasaia Udala, 2013.

Rodríguez, Emmanuel. *El efecto de clase media. Crítica y crisis de la paz social*. Traficantes de sueños, Madrid, 2022, pp. 188-190.

Ruiz Romero, Elena María: *Historia de la navegación comercial española: tráfico de los puertos de titularidad estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*, (1), Ente Público Puertos del Estado, 2004.

Urrutikoetxea, José y Novo, Pedro: “Hacia la comprensión de los procesos de modernización social. Diseño, perfiles y alcance de una base de datos: padrones y País Vasco, 1825-1975”, *Revista Bibliográfica De Geografía y Ciencias Sociales*, (19), 2014.

Zapirain Karrika, D. & Irixa Cortés, I.: *Pasaia: desarrollo urbano*. Pasaia Udala, 2011, pp. 65-73. Disponible en: <https://www.pasaia.eus/es/publicaciones>

Zurbano, José Gabriel: “Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980)”, *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, 1999, pp.345-346. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=2379596>

Zurbano Melero, José Gabriel: “Comercio y desarrollo portuario” en *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*. Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, 1999, pp.16-74.

Zurbano Melero, José Gabriel: “El comercio por los puertos de Pasajes y San Sebastián durante el siglo XX”, *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, 2003, pp.421-445. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=2375991>