

INFORME URBANISTICO

**ADECUACION DE LAS D.O.T. A LAS
ACTUALES EXPECTATIVAS DE ORDENACION
DEL TERRITORIO.
CRITERIOS URBANISTICOS PARA REFLEXION
PLURIDISCIPLINAR PREVIA A LA REVISION DE
LAS D.O.T.**

XABIER UNZURRUNZAGA GOIKOETXEA.

CATEDRATICO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO

DONOSTIA SEPTIEMBRE 2006

INDICE

	Pag.
PRESENTACION DEL INFORME.....	4
1.LA ORDENACION TERRITORIAL EN EUSKAL HERRIA	
1.1 ANTECEDENTES.....	5
1.2 LA POLITICA DE ORDENACION DEL TERRITORIO EN LA C.A.P.V. PERIODO 1990-2005.....	8
1.3 INTERVENCIONES VERTEBRADORAS DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL Y ESPACIAL DEL PAIS VASCO. 1980-2005.....	9
1.3.1 GRANDES INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.....	9
1.3.2 OTRAS INFRAESTRUCTURAS.....	9
1.3.3 SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTO...	10
1.3.4 OTRAS INTERVENCIONES.....	10
1. SITUACION ACTUAL DEL PROCESO DE ORDENACION DEL TERRITORIO Y DE LA CIUDAD EN EUSKAL HERRIA.....	11
2.1. ESCALA CIUDAD.....	11
2.2. ESCALA METROPOLITANA.....	12
2.2.1 BILBAO METROPOLITANO.....	12
2.2.2 EUROCIUDAD DONOSTIA-BAYONA.....	14
2.3. ESCALA TERRITORIAL EUSKAL HERRIA.....	16
3. EXPECTATIVAS ACTUALES DE ORDENACION DEL TERRITORIO.....	17
4. ADECUACION DE LAS D.O.T. A LAS ACTUALES EXPECTATIVAS DE ORDENACION DEL TERRITORIO..	23
5. CRITERIOS URBANISTICOS PARA LA REFLEXION PLURIDISCIPLINAR PREVIA A LA REVISION DE LAS D.O.T.....	27
5.1. EL MEDIO FISICO. TERRITORIO Y PAISAJE NATURAL.....	35
5.2. EL ENTORNO URBANO. MORFOLOGIA Y ESTRUCTURA URBANA EN LAS NUEVAS ESCALAS DE INTERVENCION.....	37
5.3. LAS INFRAESTRUCTURAS Y LOS SISTEMAS GENERALES.....	38

	Pag.
5.4. PLANEAMIENTO Y GESTION. ESCALA URBANA METROPOLITANA Y TERRITORIAL.....	40
6.BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.....	44

ANEXO 1.

CUADROS DE TRAMITACION DE P.T.P.Y P.T.S.
EN LA C.A.P.V.

ANEXO 2.

ARTICULOS VARIOS DE
XABIER UNZURRUNZAGA RELACIONADOS CON
TEMAS DE ORDENACION DEL TERRITORIO EN
EUSKAL HERRIA.

1. Diagnóstico urbanístico del Eje San Sebastián-Irún.
Conurbación Donostia-Bayona.
2. L'Explosió de la ciutat.
Donostia-Bayonne.
3. L'Esplosione della città.
Donostia-Bayonne.La trasformazione della Eurocittá.
4. Proceso de reflexión estratégica GIPUZKOA 2020.
El territorio: nuevos espacios de calidad.
5. Las nuevas escalas de intervención en el proceso de
construcción del territorio y la ciudad.
6. El urbanismo municipal en España. PAPERS 43.
7. Infraestructuras y construcción para un desarrollo
sostenible.
Rigor cultural en la construcción del territorio y la
ciudad.
8. El sistema ferroviario vasco.
Los sistemas de comunicación y el desarrollo regional
y urbano.

INFORME URBANISTICO

ADECUACION DE LAS D.O.T. A LAS ACTUALES EXPECTATIVAS DE ORDENACION DEL TERRITORIO. CRITERIOS URBANISTICOS PARA REFLEXION PLURIDISCIPLINAR PREVIA A LA REVISION DE LAS D.O.T.

El presente INFORME se ha elaborado por encargo del DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACION DEL TERRITORIO del GOBIERNO VASCO según Resolución de fecha 31 de Mayo de 2006.

El INFORME forma parte de un conjunto de documentos elaborados con el mismo objetivo desde lecturas disciplinares alternativas relacionadas con la Ordenación del Territorio.

Se considera necesario constatar de entrada la complejidad de elaborar en un plazo de tiempo corto,-3 meses-, un informe referido a un tema tan complejo como la Ordenación del Territorio aquí ,-en un territorio especialmente delicado-,y ahora,- en un momento histórico de grandes cambios estructurales y una impresionante dinámica de transformación territorial-.

El informe aborda el tema desde la óptica disciplinar de la urbanística enfocada básicamente en su relación con la construcción – vertebración del territorio del paisaje y de la ciudad . Se pretende aportar una serie de reflexiones que , conjuntamente con lecturas desde otras disciplinas , sirvan de marco-guión para un debate pluridisciplinar –intersectorial previo a la puesta en marcha de la Revisión de las DIRECTRICES DE ORDENACION DEL TERRITORIO DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO.

2. LA ORDENACION DEL TERRITORIO EN EUSKAL HERRIA.

1.1 ANTECEDENTES.

En el largo proceso de formación y transformación de la estructura urbana y territorial del País Vasco, es importante señalar una serie de intervenciones históricas urbanísticas e infraestructurales “man made” que contribuyeron a configurar el soporte-marco y la imagen y vertebración urbana actual en la compleja morfología territorial del País. Estos serían los hitos urbanísticos más importantes en el proceso de gestación del actual marco territorial y urbano:

Fundación de las 100 Villas medievales vascas, 69 en la Comunidad Autónoma base del actual sistema policéntrico de ciudades.

Construcción durante los siglos XVIII y XIX, a partir del Camino Real, del sistema –malla-red viaria vertebradora, interconectando los distintos valles y comarcas del País.

Construcción a partir de 1850 de una red ferroviaria, soporte de la movilidad interterritorial y interurbana. En 1960 la malla ferroviaria vasca tenía una longitud aproximada de 1000 kilómetros entre los trazados de Renfe y los de vía estrecha.

A escala ciudad caben destacar como aportaciones positivas:

Proycción y construcción en la segunda mitad del siglo XIX de los Ensanches de las ciudades capitales del País, piezas urbanas modélicas, innovadoras y de alto nivel cultural.

Construcción de nuevas áreas industriales entorno a Bilbao y las principales ciudades de Gipuzkoa y Bizkaia, en respuesta a las demandas de la Revolución industrial entre 1850 y 1930.

El equilibrio territorial y urbano mantenido durante siglos en el País, a pesar del impacto de las intervenciones urbanísticas e infraestructurales señaladas, se quebró de forma brusca durante la década de 1960 en pleno franquismo, inmerso el País en una etapa de

fuerte expansión demográfica y desarrollista con nula capacidad de gestión y una crisis cultural urbana generalizada .A partir de la puesta en vigor de la Ley del Suelo de 1956 se redactaron, sobre todo en el territorio de Gipuzkoa, gran cantidad de Planes Generales y Parciales elaborados con poco rigor cultural y que posibilitaron la aparición de una secuencia de “polígonos” industriales y residenciales ,fragmentos urbanos de muy baja calidad , y que generaron una imagen de dispersión urbana aún perceptible en la mayoría de las ciudades del País Vasco. La profusión de Planes, de poco sirvió en la práctica para controlar y reconducir el crecimiento explosivo de nuestras principales ciudades.

Las ciudades del entorno metropolitano de Bilbao y Donostia fueron las más degradadas del País ,tanto a nivel urbanístico como de carencias de infraestructuras y equipamientos.

En el marco territorial del País Vasco al igual que sucede en otros ámbitos geográficos próximos , durante el siglo XX no existen precedentes de políticas integrales de Ordenación del Territorio a escala regional y comarcal hasta la puesta en marcha de las D.O.T. por parte del Gobierno Vasco a finales de la década 1980 .

Hubo intentos aislados en la década de los 60 en el entorno del “Gran Bilbao” y en el territorio de Gipuzkoa , -el Plan Provincial elaborado por Doxiadis Ibérica . Ambos intentos tuvieron en su aplicación muy poca incidencia para contener la fuerte dispersión urbanística de las principales ciudades industriales del País.

A la escala comarcal , en la década de 1970 se creó la Mancomunidad del Alto Deba que ante el gradual colapso urbanístico generado en los 60, elaboró un primer Estudio urbanístico de nivel supramunicipal en el que, tras elaborar un diagnóstico , se puso en crisis el trazado de la autopista Malzaga-Vitoria propuesto por el MOPU y se marcaron las pautas para optimizar los escasos recursos de suelo y estructurar el sistema lineal de ciudades del corredor del Alto Deba.

Para contrarrestar el colapso de la red viaria ,durante la década de 1970 se construyeron la Autopista de peaje A8 Bilbao-Behobia y la Autovía Donostia – Tolosa , primeras obras de infraestructura viaria ejecutadas en el siglo XX en el ámbito geográfico del País Vasco.

Paralelamente a la construcción de los ejes viarios citados comenzó la secuencia de supresión de parte de las líneas ferroviarias de vía

estrecha básicas para vertebrar nuestro territorio . En poco tiempo dejaron de funcionar las líneas Donostia- Pamplona por Leizarán , Malzaga- Vitoria – Estella por el valle del Deba , Irun – Elizondo por el valle del Baztán , Zumaia – Zumarraga por el valle del Urola Los desequilibrios y déficits de movilidad generados a partir de la etapa señalada , juntamente con la progresiva obsolescencia del sistema ferroviario vasco , son perfectamente perceptibles en la situación actual del País Vasco y constituyen una de las carencias básicas a resolver de cara al próximo futuro.

En la década de los 70 se produjo una tímida recuperación cultural urbana en algunas ciudades aisladas ,-Tolosa, Mondragón , Ordizia , Laguardia... que comenzaron a revisar su Planeamiento urbanístico con nuevos modelos culturales urbanos

La década de los 80 arrancó con un nuevo impulso en lo referente a la Ordenación territorial y urbana del País. La aprobación y puesta en vigor del Estatuto de Autonomía y la recuperación del Concierto Económico para Bizkaia y Gipuzkoa , así como el traspaso de competencias de Urbanismo ,Ordenación del Territorio y Vivienda a la C.A.P.V. supusieron una oportunidad histórica para reconducir el proceso de ordenación del territorio y la ciudad ,tratando de recuperar , tras la grave crisis de las décadas precedentes , los niveles culturales tradicionales de nuestro entorno territorial y urbano.

El objetivo prioritario de la primera etapa de autogobierno ,-1980-1990-, en lo referente a política urbanística, fue la intervención a escala municipal en base a la Revisión progresiva de los Planes Generales de Ordenación Urbana ,tratando desde un enfoque morfológico ,de recomponer y estructurar la dispersión urbana heredada , cubrir los déficits y carencias de equipamientos , mejorar la urbanización y rehabilitar los Centros Históricos.

1.2 LA POLITICA DE ORDENACION DEL TERRITORIO EN LA C.A.P.V. PERIODO 1990-2005.

La década de 1990 supone en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco ,el inicio de una nueva e histórica etapa en el campo disciplinar de la ORDENACION DEL TERRITORIO.

En 1990 se aprueba por el Parlamento Vasco la Ley de Ordenación del Territorio de la C.A.P.V.

Coincidiendo en el tiempo se produce el 1º Encuentro Interregional Europeo del Atlántico Sur en el que Euskadi se sitúa como rótula estratégica del Eje Atlántico.

Se impone la necesidad de abordar de forma decidida y progresiva las nuevas escalas de la Ordenación del Territorio como respuesta a las nuevas expectativas de movilidad urbana , las nuevas tecnologías , la globalización de mercados y las nuevas estrategias de competitividad.

Desde el Gobierno Vasco y las Diputaciones Forales de Bizkaia , Gipuzkoa y Araba , a partir de mediados de los 80, se afronta de forma decidida la nueva situación desde dos frentes casi simultáneos : por una parte ,bajo la iniciativa ,impulso y tutela de los sucesivos Departamentos de Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, se arremete la redacción en cascada de una serie de documentos de Ordenación del Territorio , y por otra parte desde los correspondientes Departamentos de Obras Públicas se proyectan y construyen una serie de Infraestructuras básicas para cubrir carencias heredadas y hacer frente a las nuevas demandas ,tratando de vertebrar el sistema territorial y urbano del País.

En 1990 se aprobó el Avance de las DIRECTRICES DE ORDENACION DEL TERRITORIO de la C.A.P.V. documento que se aprobó con carácter definitivo en 1997. En el período 1994-2005 se han elaborado en desarrollo de las D.O.T. hasta 15 PLANES TERRITORIALES PARCIALES de distintas Areas Funcionales y una serie de PLANES TERRITORIALES

SECTORIALES (ver listas anexas) entre los que destacan los P.T.S. de Suelo para Actividades Económicas , Ordenación de márgenes de ríos y Red Ferroviaria de la C.A.P.V.

1.3. INTERVENCIONES VERTEBRADORAS DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL Y ESPACIAL DEL PAIS VASCO .1980-2005.

Paralelamente a ésta importante secuencia de Planes de Ordenación del Territorio , no siempre elaborados con la necesaria coordinación , desde las Instituciones de Gobierno Autónomo ,Diputaciones Forales de Bizkaia, Gipuzkoa y Araba y Gobierno Foral de Navarra, se han ido proyectando y ejecutando una serie de intervenciones estructurantes de gran impacto en la Ordenación del Territorio a escalas metropolitana y regional . Esta es la lista de las principales intervenciones Infraestructurales y de Sistemas Generales ejecutadas desde la aprobación del Estatuto y que se considera han tenido una clara repercusión en la estructuración-vertebración del conjunto de Euskal Herria:

1.3.1 GRANDES INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.

AUTOVIA BILBAO-SANTANDER.
AUTOVIA DONOSTIA-PAMPLONA.
AUTOVIA BEASAIN.-ALTSASUA.ETXEGARATE.
AUTOVIA GASTEIZ-IRUÑA.
AUTOVIA ERLETXES –RONTEGI .VALLE ASUA .CINTURON BILBAO.
AUTOVIA IRUÑA- JACA.
AUTOVIA IRUÑA-ESTELLA-LOGROÑO.
AUTOPISTA EIBAR- GASTEIZ. ALTO DEBA.(en construcción)
EJE BEASAIN-DURANGO (en construcción).

1.3.2. OTRAS INFRAESTRUCTURAS.

SUPERPUERTO DE BILBAO.
METRO DE BILBAO.
MEJORA AEROPUERTOS BILBAO-VITORIA-GASTEIZ.
ESQUEMA ORDENACION EJE LEZO – TXINGUDI .JAIZKIBELPE.

RAMAL VIARIO AZKOITIA-ELGOIBAR. CONEXIÓN VALLE UROLA
CON A8.
VARIANTES VIARIAS URBANAS EN LAS PRINCIPALES CIUDADES DEL
PAIS
MEJORA DE RED DE CAMINOS RURALES.
TRAZADOS DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD. Y VASCA(en proyecto).
VARIANTE SUPERSUR DE BILBAO (en proyecto).
2º CINTURON DE DONOSTIA.(en proyecto).
PUERTO EXTERIOR DE PASAIA (en estudio).

1.3.3.SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTO.

CAMPUS UNVERSIDAD DEL PAIS VASCO .GIPUZKOA Y ARABA.
MUSEOS GUGGENHEIM –ARTIUM.
AUDITORIOS EUSKALDUNA BILBAO –KURSAAL DONOSTIA.
NUEVO RECINTO FERIA MUESTRAS B.E.C. VEGA DE
ANSIO.BARAKALDO
PARQUES NATURALES PAGOETA-AIAKO HARRIAK-GORBEA.....

1.3.4. OTRAS INTERVENCIONES.

GRANDES CENTROS COMERCIALES EN LAS AREAS
METROPOLITANAS DE BILBAO , DONOSTIA Y GASTEIZ Y EN PUNTOS
ESTRATEGICOS DEL PAIS.
PARQUES TECNOLOGICOS ZAMUDIO , MIRAMON, ZUHATSU
,GASTEIZ....
PARQUES LOGISTICOS INDUSTRIALES.
ESTACIONES INTERMODALES.
NUEVA OFERTA DE OCIO : PUERTOS DEPORTIVOS Y CAMPOS DE
GOLF.
REGENERACION DE LA PLAYA DE LA ZURRIOLA.DONOSTIA.
MUSEO TXILLIDA LEKU.HERNANI.
REHABILITACION URBANA DE CENTROS HISTORICOS.
REMODELACION URBANA DE AREAS INDUSTRIALES DEGRADADAS
EN ENTORNOS METROPOLITANOS DE BILBAO ,GASTEIZ Y
DONOSTIA..

2.SITUACION ACTUAL DEL PROCESO DE ORDENACION DEL TERRITORIO Y DE LA CIUDAD EN EUSKALHERRIA.

De forma sintética enumeraremos una serie de aspectos urbanísticos en torno a la evolución –transformación territorial y urbana en las últimas décadas , desde una lectura a diferentes escalas .

2.1. ESCALA CIUDAD.

Se han resuelto buena parte de déficits urbanísticos heredados del desarrollismo de las décadas del 60 y 70.

Recuperación urbana de Centros Históricos.

Sensible mejora del nivel de urbanización y equipamientos.

La fuerte expansión urbana no se corresponde al bajo índice de crecimiento de la población.

Se esta produciendo un importante y gradual proceso de ocupación de suelo en “mancha de aceite “en periferias urbanas.

Crecimiento urbano por agregación de unidades residenciales mal articuladas-vertebradas entre si. Modelo “ciudad- archipiélago”.

Nuevos procesos de dispersión urbana.

Fuerte demanda de suelo industrial en suelo rural.

Bajo nivel de calidad urbana y arquitectónica de las nuevas áreas industriales.

Se detecta agotamiento de recursos de suelo llano en amplias zonas de Gipuzkoa(Valle del Deba...) y Bizkaia (Bilbao....).

Necesidad de abordar procesos de rehabilitación urbana y construcción de ciudad racional en ladera.

Se detecta una bajada del nivel de calidad del planeamiento urbano motivada por la fuerte dinámica actual del mercado inmobiliario , y por la presión sectorial de la vivienda social y la demanda de suelo industrial.

La incidencia del costo del suelo y la escasez de suelo de dominio público contribuyen a agravar la situación.

Escepticismo respecto a la incidencia de la inminente puesta en vigencia de la nueva Ley del Suelo de la C.A.P.V. en lo referente a la mejora cualitativa de las nuevas intervenciones urbanas.

A pesar de los aspectos señalados , se ve posible en la actualidad y con la experiencia acumulada en las últimas décadas, un control cualitativo del crecimiento y transformación urbana a escala ciudad. Ello implica –exige la necesidad urgente de abordar cualquier cambio de politica urbanística reforzando equipos de técnicos urbanistas cualificados para la proyectación , construcción y gestión de nuestras ciudades.

2.2 ESCALA METROPOLITANA.

El análisis de la evolución-transformación territorial a escala metropolitana , durante las últimas décadas , se referirá al entorno metropolitano de Bilbao,-por su indudable importancia en la estructura del País y a la Eurociudad Bayona-Donostia ,pieza territorial de nueva “inserción” en la estructura del País desde la reestructuración transfronteriza de la Unión Europea ,y con grandes expectativas urbanísticas a medio y largo plazo.

2.2.1 BILBAO METROPOLITANO.

En la ciudad de Bilbao y su entorno metropolitano ,sin duda el área urbana del País Vasco mas degradada urbanisticamente entre 1950 y 1980, se esta produciendo, basicamente a partir de la recuperación del Concierto económico, un espectacular proceso de transformación territorial y urbana .

La fuerte crisis económica de los 70 que afectó directamente a sectores industriales localizados en puntos estratégicos del eje de la Ría de Bilbao , han generado claras oportunidades de intervención urbana .

Una clara y decidida politica de proyectación y gestión urbanística de las Instituciones locales, forales , autonómicas y estatales ha hecho posible un cambio de imagen de la ciudad de Bilbao y su

entorno metropolitano con claras repercusiones en la Ordenación del territorio a escala de País Vasco.

La transformación territorial y urbana del área metropolitana de Bilbao se ha producido en buena medida de forma no prevista en los planeamientos de distinto rango vigentes. El Plan General de ordenación urbana de Bilbao de la década de los 80 y el Avance del Plan Territorial Parcial del Bilbao metropolitano redactado a partir de 1989 marcaron unas pautas de “imagen-idea” de Bilbao y del eje de la Ría del Nervión, que sirvieron de soporte para fases posteriores del proceso de proyectación y transformación.

Una serie de intervenciones puntuales, generalmente proyectadas desde visiones sectoriales como respuesta a demandas de transporte y movilidad, grandes equipamientos, mejora medio ambiental, rehabilitación urbana y una decidida política de gestión urbanística (Bilbao Ría 2000) han sido básicas para posibilitar el proceso de cambio y transformación del entorno metropolitano de Bilbao.

TRANSFORMACIONES URBANAS Y TERRITORIALES DESTACABLES EN EL AREA METROPOLITANA DE BILBAO. PERIODO 1980-2005.

1. Infraestructuras:

Continuación de obras de construcción del Superpuerto.
Construcción del Metro de Bilbao. “espina dorsal” del área metropolitana.

Apertura de los Túneles de Artxanda. Conexión con Autovía de Erletxes a Rontegi por la margen derecha cerrando anillo en torno a Bilbao. Oportunidad de apertura de Bilbao al Valle de Asúa.

Saneamiento de la Ría de Bilbao.

Recuperación urbana de márgenes de la Ría de Bilbao.

Mejora del Aeropuerto de Loiu.

2. Rehabilitación urbana de áreas industriales degradadas.

Ha posibilitado la creación de nuevas centralidades a escala urbana y metropolitana:

Abandoibarra. Museo Guggenheim – Palacio Euskalduna, en terrenos antes ocupados por Astilleros Euskalduna y Renfe.

Parque de Amézola en terrenos ocupados por Renfe.
Urban Galindo. Barakaldo.
Nuevo recinto de Feria de muestras B.E.C. Barakaldo.

3. Otras intervenciones urbanas de interés:

Parque tecnológico de Zamudio.
Centros comerciales Barakaldo-Leioa-Galdakao.....
Parques urbanos de Txurdinaga - Etxeberria.....
Campos de golf en Artxanda – La arboleda.

4. Proyectos en curso nuevas áreas de oportunidad urbana:

Operaciones de rehabilitación urbana a gran escala ,de áreas degradadas inductoras de importantes transformaciones urbanas y generadoras de nuevas centralidades a escala metropolitana.
Zorrozaurre.
Basurto- San Mamés- Olabeaga.

2.2.2 EUROCIUDAD DONOSTIA-BAYONA.

La estratégica situación del corredor lineal de 50 kilómetros existente entre las ciudades de Donostia y Bayona enmarcado como rótula transfronteriza urbana ,a su vez en el Eje Atlántico de la Unión europea , le concede al entorno territorial de la Eurociudad unas enormes expectativas urbanísticas a medio y largo plazo . Las comarcas naturales de Donostialdea –Bidasoa y Lapurdi ,que hasta la desaparición de las fronteras podían ser consideradas como “finisterres” de los Estados español y francés , se han convertido en una pieza territorial unitaria que de forma natural está compuesta por una secuencia lineal de ciudades de tamaño medio insertadas en el único paso natural llano existente en la cadena pirenaica. Sin genero de dudas estamos asistiendo a un hito histórico de gran calado en lo referente a la ordenación del territorio de la zona , con repercusiones en la estructura espacial territorial de Gipuzkoa y del conjunto de Euskal Herria.

Las dos instituciones colindantes a ambos lados de la antigua frontera ,-la Diputación Foral de Gipuzkoa y el distrito

Bayonne-Anglet-Biarritz (B.A.B.) -, crearon en 1996 el Observatorio Transfronterizo Bayona- Donostia que ,de forma lenta pero decidida inicia una andadura conjunta que está generando nuevas e innovadoras expectativas de ordenación territorial. Los temas básicos a abordar desde el Observatorio son: La ordenación del territorio, el urbanismo y el entorno natural , las infraestructuras y el transporte ,la cultura y el turismo ,los servicios sociales , el desarrollo de zonas de implantación industrial ,las redes digitales y las autopistas de la información y los estudios prospectivos.

Por encargo del Observatorio se elaboró un Diagnóstico urbanístico-territorial desde el Departamento de Arquitectura de la U.P.V.-E.H.U. y con posterioridad en 1999 se aprobó el Libro Blanco de la Eurociudad.

TRANSFORMACIONES URBANAS Y TERRITORIALES DESTACABLES EN EL ESPACIO DE LA EUROCIUDAD. PERIODO 1980-2005.

Sistema general equipamiento deportivo Anoeta. Donostia
Recuperación de la playa de la Zurriola-Gros. Donostia.
Mejora del Aeropuerto de Biarritz.
Rehabilitación urbana de barrios residenciales : Intxaurreondo,
Bentaberri- Osinalde- Errotaburu en Donostia.
Centros comerciales Garbera-Urbil- Mamut-Pryca-Alcampo
,como nuevas centralidades en Donostialdea-Bidasoa.
Parques tecnológicos innovadores : Miramon-Zuhasti-Zaisa.
Parques logísticos Lanbarren -Mugarre.....
Oferta de ocio en el espacio de la Eurociudad : 10 campos de
golf y nuevos puertos deportivos de Zumaia -Getaria-Orio-
Hendaia y Hondarribia.
Auditorio Kursaal . Donostia.
Parques naturales de Jaizkibel y Aiakoharriak.
Parque –Museo Txillida leku en Hernani.

Nuevas oportunidades de intervenciones en curso, vertebradoras del territorio de la Eurociudad a medio- largo plazo:

2º Cinturón viario de Donostia (en construcción).

Puerto exterior de Pasaia (en fase de estudio).

Ordenacion del corredor Lezo-Txingudi. Jaizkibelpe.

Rehabilitacion urbana Area RENFE - S.N.C.F .en el entorno natural de la Bahía de Txingudi ,centro de gravedad de la Eurociudad.

2.3. ESCALA TERRITORIAL EUSKAL HERRIA.

Tal como ha quedado descrito en otros apartados del presente informe ,la larga secuencia de intervenciones puntuales infraestructurales viarias , y de creación de nuevos Sistemas generales en lugares estratégicos del territorio del País , a pesar de la evidente falta de coordinación intersectorial con la que se ha producido, ha supuesto una importante mejora de la vertebración territorial del espacio geográfico de Euskal Herria.

Frente a la evidente mejora de la movilidad interterritorial generada por la nueva malla viaria rápida , que da respuesta “ajustada” a la creciente demanda de tráfico interno y de paso, se observa una gradual obsolescencia del sistema infraestructural ferroviario. En éste aspecto se ha producido un claro retroceso en las características de la estructura ferroviaria del País ,planteada de forma modélica a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

En los últimos años se está produciendo una fuerte ocupación de suelo para actividades sectoriales residenciales y económicas ,que está generando el agotamiento de recursos de suelo llano en torno a las principales ciudades costeras e industriales de Bizkaia y Gipuzkoa.

3. EXPECTATIVAS ACTUALES DE ORDENACION DEL TERRITORIO .

Del análisis de la evolución histórica de nuestras ciudades se observa que en el proceso de urbanización y transformación del territorio se producen en momentos históricos determinados ,cambios de las condiciones que provocan la expansión urbana. Debido entre otros factores, a cambios coyunturales socio- económicos y a la aparición de innovaciones tecnológicas y culturales ,el proceso , las formas y los ritmos de crecimiento urbano se producen en base a nuevos modelos que sustituyen a modelos heredados de épocas pasadas.Todos los indicadores y todos los expertos coinciden en que, en la actualidad, aquí y en otras partes del planeta, estamos ante una coyuntura singular, ante un umbral de cambio del modelo territorial y del modelo de expansión urbana provocado básicamente por los espectaculares avances tecnológicos que se están produciendo a nuestro alrededor.

Debido básicamente a la presencia de nuevas tecnologías y a la revolución telemática se están generando nuevas expectativas de movilidad que afectan desde la escala urbana a la escala global. Con ritmos y dinámicas espectaculares, surgen nuevos comportamientos sociales y de mercado que apuntan hacia nuevos modelos de vida y que exigen una nueva visión de la Ordenación del Territorio desde nuevas escalas y métodos de intervención territorial , impensables hasta hace muy pocos años. Estos fenómenos cíclicos de cambio de comportamiento son en buena medida fruto de influencias y trasvases de modelos de vida de otras culturas , - el americano en nuestra realidad-, que trasladados mimeticamente de un contexto histórico-cultural a otro pueden producir desequilibrios de todo tipo en la estructura de nuestro territorio y de nuestras ciudades.

En torno a las grandes ciudades y áreas metropolitanas asistimos en pocos años a un brusco cambio de comportamiento social colectivo en el que la tradicional proximidad tiende a compartirse con la larga distancia con las consiguientes incidencias en el modelo de expansión territorial y urbana y el espectacular incremento de la movilidad urbana e interurbana. En los nuevos modelos de ciudad dispersa que van surgiendo, aparte del elevado costo de construcción del sistema viario , las exigencias de desplazamiento de casa al trabajo, a los centros escolares, a los centros comerciales, etc. generan una cada vez mayor dependencia del coche particular , ante la práctica

imposibilidad de que el transporte público resuelva el problema de accesibilidad en todo el ámbito espacial del sistema urbano.

El parque móvil de vehículos privados en el mundo era en 1997 de 500 millones de unidades. Se estima que en el año 2020 ésta cantidad se elevará a 1200 millones y en el año 2060 a 2500 millones. Esta tendencia imparable de incremento del número de coches privados se da incluso en países con alto nivel de conciencia medio ambiental . Francia ,ante los síntomas de agravamiento del sistema de tráfico y transporte en su territorio, ha apostado recientemente de forma radical por la potenciación a futuro del sistema ferroviario ,a todos los niveles ,desde los trenes de alta velocidad a los tranvías urbanos.

Otra consecuencia del nuevo modelo de crecimiento expansivo de las grandes ciudades y que está provocando graves problemas de sostenibilidad es el alto consumo de suelo que genera el proceso de urbanización . En el entorno del área metropolitana de Barcelona se estima que en la actualidad se incorporan al suelo urbanizado 3 Hectáreas de suelo rural al día , en buena parte de forma dispersa y descontrolada . La ciudad dispersa se está progresivamente convirtiendo en ciudad difusa , con los desequilibrios estructurales de todo tipo que el modelo cargado de incertidumbres puede llegar a provocar de cara al futuro en la ordenación del territorio.

Ante la nueva realidad y las tendencias del proceso de expansión y crecimiento de las ciudades en el momento actual , basadas en buena medida en un alto consumo de territorio con una gradual fragmentación y discontinuidad física, surge la imperiosa necesidad de cambiar el marco y escala del ámbito mínimo de la ordenación territorial. No cabe duda de que la escala municipal está quedando absolutamente desbordada de cara a plantear con un mínimo rigor la resolución de los problemas que afectan al Planeamiento territorial y urbanístico.

Los nuevos mecanismos reguladores de la ordenación territorial ,sin perjuicio de un enfoque multiescalar articulado que abarque desde ámbitos interurbanos a grandes operaciones arquitectónicas-, deben estar englobados como mínimo dentro de un marco geográfico regional y comarcal , de redes de ciudades dispuestas a asumir desde una visión a nueva escala, el reto de la resolución coherente y jerarquizada de las nuevas intervenciones sobre el espacio territorial.

En el contexto territorial del País Vasco , su reducida dimensión espacial , las complejas y especiales condiciones morfológicas y paisajísticas del medio natural y una potente estructura urbana polinuclear ,conjuntamente con una adecuada política de transporte y movilidad ofrecen un marco idóneo para arremeter de forma decidida la ordenación culta y cualitativa del territorio a medio y largo plazo desde la escala de conjunto del País .

Paralelamente y en secuencia articulada interescalar del planeamiento ,los entornos metropolitanos de Bilbao , Donostia - Bayona y Vitoria-Gasteiz así como las unidades morfológicas comarcales de los sucesivos valles que estructuran el territorio, deben asumir el reto de las nuevas escalas de ordenación territorial y urbana con vistas a resolver los actuales y futuros procesos de intervención – transformación territorial y urbanística en sus diferentes actividades y contextos. Todo el proceso señalado debe de implementarse sin perjuicio de que habrán de resolverse los problemas urbanos a la escala pormenorizada dentro del espacio propio de cada ciudad .

Se abren unas expectativas urbanísticas espectaculares que es necesario ir configurando y estructurando en claves de Ordenación territorial y urbanística culta y racional, adecuada a las nuevas escalas de intervención y a la nueva movilidad interurbana.

Conviene insistir en la actualidad de la nueva escala supramunicipal , como hecho socio-económico y urbanístico al que hay que prestarle, desde ya,el máximo rigor en base a nuevos enfoques metodológicos de reconocimiento territorial y de definición de planes estratégicos y urbanísticos que garanticen una adecuada vertebración de las futuras intervenciones infraestructurales, urbanas y arquitectónicas con el medio natural y en unas racionales condiciones de sostenibilidad. La visión de la Ordenación territorial a la nueva escala hay que entenderla , aparte de la visión estratégica y estructural del conjunto del País ,articulada con procesos de intervención transversales planteados desde las escalas intermedias .

Es en la actual coyuntura histórica fundamental comprender y aplicar en la práctica del planeamiento a las diferentes escalas, que la correcta formalización y estructuración urbana y arquitectónica de la escala del barrio , de la escala de ciudad, y del territorio integrado en el sistema de ciudades que constituyen una comarca o un valle, forman parte del mismo proceso cultural de construcción del territorio y de la ciudad.

No se pueden separar unas escalas de las otras. Tanto en línea ascendente como en línea descendente. Las actuaciones urbanas y arquitectónicas sobre el territorio natural o urbano, bien sean de expansión urbana o de rehabilitación urbana, están continuamente interconectadas. Esto nos obliga a hablar de escalas de intervención variables, todas válidas y formando parte del mismo proceso. La pequeña escala ,-proyectos singulares de arquitectura-, también es válida ,como muy bien ha quedado demostrado con la transformación puntual de una zona de borde destinada a vías muertas de RENFE en Bilbao para alojar al emblemático Museo Guggenheim y puras, que han tenido un impacto estructural , formal y simbólico en la ciudad de Bilbao con repercusión evidente incluso en la imagen de Euskal Herria en su conjunto.

Evidentemente habrá que aprovechar estas sinergias que se generan y no perder ritmos ni niveles culturales en intervenciones en áreas contiguas a las diferentes escalas.

. Están por descubrir modelos de Ordenación territorial a escalas regionales y metropolitanas que den adecuada respuesta a la compleja situación actual y a la que nos enfrentamos desde la dinámica de transformación territorial previsible para las próximas décadas. Un modelo marco culto de expansión urbana como el que hace 150 años, paralelamente al proceso de construcción de infraestructuras y grandes asentamientos fabriles , generado por la Revolución Industrial , acometió la proyectación ,urbanización y construcción de los Ensanches de Barcelona, de Donostia y de Bilbao, con una IDEA de ciudad alternativa al modelo preexistente ,la ciudad medieval.

Aparte del interés teórico-cultural que aporta el modelo de Ensanche como alternativa de vanguardia en el proceso histórico de construcción del territorio y de la ciudad ,es de destacar el enorme esfuerzo de gestión que la puesta en práctica del modelo supuso , a veces en ciudades de pequeña dimensión como Bilbao y Donostia.

Es absolutamente necesario aceptar en las actuales circunstancias y en base a las perspectivas y dinámicas urbanísticas de futuro, la necesidad de afrontar de forma prioritaria y con el máximo rigor e ilusión colectiva, la Ordenación del territorio desde las nuevas escalas supramunicipales de forma transversal y coordinada con el Planeamiento a escala municipal.

Es imprescindible concienciar de ésta nueva realidad a políticos municipales , forales y autonómicos y al conjunto de la sociedad con

el objetivo de fortalecer y optimizar ,en función de las características territoriales y urbanas, la mejora de la calidad de vida.

Las ciudades a su escala han sido objeto de una evolución urbana en general coherente bajo el control y gestión propuesta en sucesivos Planes de ordenación urbana. No existe en cambio en nuestro País una tradición en el Planeamiento y gestión integral a escalas territoriales comarcales y regionales. Esta carencia ha generado y sigue generando una fuerte presión sobre los bordes y vacíos urbanos e interurbanos que se plasma en un sumatorio de intervenciones “espontáneas” descontroladas sectoriales ,infraestructurales y urbanas sobre grandes fragmentos de territorio rural , casi siempre al margen del Planeamiento.

La imagen urbana resultante de éste proceso es la de una creciente invasión-expansión de fragmentos urbanos dispersos-inconexos en mancha de aceite , a modo de un gran “puzzle” urbano orgánico – invertebrado, que está produciendo la colmatación de recursos de suelo llano del fondo de nuestros valles.

En el singular contexto espacial y territorial del País Vasco , el objetivo de partida de todas las figuras de Planeamiento a desarrollar , debe de ser el logro de un equilibrio territorial y urbano entre el medio natural y sus valores culturales y patrimoniales paisajísticos y urbanos , y la urbanización del territorio con la construcción de nuevos y necesarios sistemas generales de infraestructuras y grandes equipamientos públicos y una racional expansión de las actividades sectoriales urbanas sobre los escasos recursos de suelo disponibles. Tras una rigurosa evaluación de recursos y el establecimiento de estrategias urbanísticas para su lógica y racional administración ,todas las intervenciones urbanísticas en sus distintas escalas , se deben enmarcar dentro de un “esquema – idea “ de ordenación territorial capaz de vertebrar-articular-maclar los fragmentos o áreas de intervención entre sí y con el medio natural . Este nuevo proceso de ordenación territorial debe venir precedido por un reconocimiento a fondo de las características morfológicas y paisajísticas del territorio natural , de los tejidos urbanos y de las redes infraestructurales tratando de descubrir las claves para reconducir-recuperar el proceso de transformación del territorio y la ciudad .

La nueva estructura territorial ,urbana e interurbana deberá articularse apoyada en unas redes fluidas infraestructurales que garanticen una óptima movilidad . Aparte de los hitos o nodos urbanos existentes, habrá que descubrir y dar forma a nuevas centralidades sobre fragmentos urbanos a rehabilitar o sobre vacíos interurbanos , y en torno a nuevos ejes verdes o de actividad vertebradores del territorio y de la ciudad en su nueva dimensión.

Las expectativas de futuro en lo que respecta a la Ordenación del Territorio en el contexto espacial del País Vasco y en base a las reflexiones expuestas en el presente informe , obligan a considerar y debatir en profundidad las bases teóricas y conceptuales para ir configurando la IDEA de EUSKAL HIRIA , como posible modelo innovador de la futura Ordenación del País.

4.ADECUACION DE LAS D.O.T. A LAS ACTUALES EXPECTATIVAS DE ORDENACION DEL TERRITORIO.

Tal como ha quedado señalado en capítulos anteriores del presente Informe , es de destacar y valorar el enorme esfuerzo realizado por el Gobierno Vasco durante las dos últimas décadas en la puesta en marcha por primera vez en la historia urbanística en nuestro País , de una ambiciosa política de Ordenación del Territorio . Desde la aprobación en 1990 del Avance de las Directrices de Ordenación del Territorio , hasta la actualidad, se han ido elaborando una serie de documentos de Planificación territorial en desarrollo de las D.O.T. A partir de 1993 y en base a Convenios del Gobierno Vasco con las Diputaciones Forales se encargaron los Planes Territoriales Parciales de las 15 Comarcas o Areas Funcionales en que se fragmentó el territorio , y 18 Planes Territoriales Sectoriales ,de los 23 previstos en las D.O.T.-.

Excepto 3 de los P.T.S.,- en concreto los Planes de Carreteras de Alava , Bizkaia y Gipuzkoa promovidos por las respectivas Diputaciones Forales-, han sido promovidos por el Gobierno Vasco.

Se adjuntan cuadros del estado de tramitación de la serie de Documentos de Ordenación del Territorio redactados.

La complejidad que supone una evaluación del proceso de elaboración y puesta en práctica interdisciplinar de las D.O.T. desde la lectura disciplinar unilateral del urbanismo abordada en el presente Informe , con las incertidumbres y desorientación y escepticismo general en que se mueve en la actualidad la disciplina de la Ordenación del Territorio , hace difícil plantear una crítica en torno a la adecuación de las D.O.T. a las actuales expectativas de Ordenación del Territorio. Esta dificultad se acentúa al no disponer aquí y ahora de modelos alternativos que ofrecer frente a la vertiginosa dinámica actual de transformación del territorio.

Trataremos de aportar una serie de consideraciones urbanísticas en torno a la adecuación de las D.O.T. a las actuales ,complejas y cambiantes expectativas de Ordenación del Territorio en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco , que puedan servir de base para una reflexión crítica pluridisciplinar de cara a la próxima revisión de las D.O.T.

1. Los primeros enfoques conceptuales que fijaban a mediados de los 90 la filosofía del Avance de las D.O.T. , así como el planteamiento disciplinar y la identificación de iniciativas clave del Desarrollo Territorial y la elección del Modelo Territorial para la estructura del País Vasco pueden considerarse correctos dentro de su esquematismo ,en el momento de su presentación , pero han quedado desbordados y obsoletos por los profundos cambios estructurales y tecnológicos surgidos en el tiempo y que han dado un giro total a las dinámicas urbanísticas de partida a principios de los 90. Este desfase entre las propuestas de Ordenación del Territorio y los imprevistos surgidos en los últimos 20 años es similar al que ha sucedido en propuestas surgidas en la misma época en entornos territoriales próximos.

2. Tanto el documento de las D.O.T. como los sucesivos Planes Territoriales Parciales redactados , propusieron unos modelos territoriales con una imagen excesivamente esquemática y en muchos casos abstracta . Algo similar ocurrió a la escala de nuestras ciudades en la década de los 60 con la elaboración de los Planes Generales de Ordenación Urbana , que se limitaban a zonificar el suelo y a cuantificar y fijar normas para el control del aprovechamiento edificatorio y que de poco sirvieron para estructurar las ciudades ante la fuerte presión expansionista.

Esta imagen “blanda –lineal” de los documentos de propuestas estructurales de las D.O.T. y los P.T.P. basada en símbolos ,” amebas “ de zonificación territorial ,”flechas”-ejes abstractos de articulación entre fragmentos territoriales , han quedado totalmente desbordados por intervenciones concretas sectoriales ,-construcción de parques logísticos , grandes áreas comerciales y barrios residenciales en márgenes urbanos y vacíos rurales interurbanos -, y por la construcción de grandes infraestructuras viarias. Buena parte de las intervenciones infraestructurales y sectoriales han surgido de forma puntual de facto , por generación espontánea ,al margen de lo previsto en los modelos territoriales de los vigentes documentos de Ordenación Territorial y urbana, en base a la presión de agentes económicos en un contexto de fuerte dinámica de expansión.

La actual malla-red del sistema viario rápido del País Vasco , que tal como ha quedado descrita en el presente informe, se ha ejecutado en buena parte en tiempos de vigencia de las D.O.T. y desde enfoques

sectoriales, podría incluirse como muestra de descoordinación estructural en la proyectación y construcción del territorio.

3. Existe un riesgo evidente de que el proceso de dispersión-difusión del crecimiento urbano, metropolitano y territorial en general surgido en los últimos años, se extienda por inercia en el futuro próximo basado en nuevas iniciativas proyectuales urbanas e infraestructurales que se están planteando en la actualidad al margen de los documentos vigentes de Ordenación del Territorio. La prevista puesta en marcha de la Revisión de las D.O.T. supone una buena oportunidad para reconducir el proceso y recuperar las bases para estructurar y vertebrar el territorio dando respuesta equilibrada y racional a las nuevas demandas de actividades sectoriales, infraestructurales y de grandes sistemas generales de equipamientos.

- 3 Una de las carencias en el método de elaboración de las D.O.T. y que habría que rectificar en la próxima Revisión es la falta de un estudio riguroso de las complejas características morfológicas y paisajísticas del medio natural. En el documento vigente y en su capítulo referido a la Ordenación del Medio Físico y del Suelo no Urbanizable se elabora una división exhaustiva pero lineal de categorías, usos de suelo y riesgos del territorio, válida pero insuficiente desde la necesidad de reconocer la forma y características cualitativas del espacio territorial y paisajístico como soporte de la Ordenación del TERRITORIO y de la construcción de la nueva escala de "ciudad" siempre con el máximo respeto al medio natural. Del mismo modo se debe de analizar con más rigor el potencial de recursos de suelo tanto desde aspectos topográficos y de pendientes, además de los espacios naturales catalogados, se deben descubrir hitos, -Txingudi-Izarraitz-Gorbea, Udalaiz-Aralar-Anboto....., corredores naturales de interés estructural, tipologías de paisaje, - llanada alavesa, alta montaña, valles de Gipuzkoa y Bizkaia, litoral Cantábrico, bosques de interés....., áreas de explotación agrícola
- 4 La profusa información gráfica y estadística recopilada en los documentos de las D.O.T.-P.T.P. y P.T.S. en formato clásico y

digitalizado debería ser utilizada como un inicio de banco de datos base para futuras revisiones del Planeamiento Territorial. Sería de interés unificar lenguajes de expresión gráfica de los distintos Planes de ámbito territorial comarcal y montar una especie de “ puzzle” con un lenguaje gráfico unitario con los distintos fragmentos que podría ayudar a reconocer posibles desajustes estructurales ,espaciales e infraestructurales entre Areas Funcionales contiguas ,desajustes a corregir en próximas revisiones de las D.O.T. y P.T.P. y P.T.S.

Sería así mismo interesante la creación de un Archivo Histórico que recupere y clasifique documentos dispersos,- gráficos , escritos y estadísticos-, relacionados con la Ordenación del Territorio en Euskal Herria y elaborados desde las distintas Facultades de la U.P.V.-E.H.U. y desde otras Instituciones como Euskoikaskuntza , IVAP , Mancomunidades etc. durante el siglo XX.

- 5 En los años de vigencia de las D.O.T. han ido surgiendo intervenciones puntuales infraestructurales y sectoriales urbanas descoordinados ,que han producido importantes desequilibrios territoriales y cambios del modelo territorial previsto en las D.O.T. Destacan en éste sentido la construcción de una serie de grandes Centros comerciales en puntos estratégicos del País , y la construcción de nuevas autopistas y autovías que están produciendo y producirán , nuevas condiciones de movilidad interterritorial e importantes trasvases de localización de actividades sectoriales urbanas. La próxima construcción de la Y vasca y de nuevos ejes viarios de articulación interterritorial , provocará un cambio en profundidad del modelo territorial ,que habrá que reconducir en la Revisión de las D.O.T. Estos trasvases de actividad producidos por efecto “ósmosis” se comienzan a detectar entre ámbitos de Territorios Históricos colindantes de la C.A.P.V.-, traslado-descongestión de actividades industriales del Valle del Deba a la llanada alavesa por efecto de la nueva Autopista Eibar-Vitoria-, y entre ámbitos espaciales de Territorios Históricos de la C.A.P.V. con Territorios Históricos colindantes ,- Nafarroa por traslado-descongestión de actividades industriales desde el Goierri a la Sakana por

efecto de mejora de accesibilidad generada por la Autovía de Etxegarate , zona oriental de Cantabria por efecto “capilaridad” residencial inducida por la Autovía Bilbao-Santander ,y Lapurdi por la nueva dinámica territorial urbana generada por la Eurociudad Donostia-Bayona -.

5. CRITERIOS URBANISTICOS PARA LA REFLEXION PLURIDISCIPLINAR PREVIA A LA REVISION DE LAS D.O.T.

Como base –soporte de la futura Revisión de las D.O.T.,a partir de informaciones urbanísticas digitalizadas disponibles se debe elaborar un documento-marco gráfico a gran escala ,que identifique los principales rasgos morfológicos y paisajísticos del medio físico conjuntamente con los territorios urbanizados para distintos usos y actividades ,así como de las redes infraestructurales viarias , ferroviarias ,portuarias y aeroportuarias existentes o en fase de proyecto ,y los grandes equipamientos. Frente a la imagen abstracta de nuestro territorio , se iría perfilando una primera IDEA -IMAGEN– ESQUEMA de ciudad-territorio o territorio-ciudad,-EUSKAL HIRIA-, sobre la que se podrían ir simulando alternativas de ordenación-estructuración –vertebración a un futuro a medio y largo plazo ,como base de debates entre los distintos agentes sociales del País.

Este documento base ,-mapa-ortofoto-foto satélite-, debido al potencial estratégico del País Vasco en el entorno estatal y europeo, deberá insertarse en escalas de ámbito superior al País Vasco , - Eje Atlántico ,Bilbao-Burdeos , Donostia-Bayona ,Pamplona- Eje del Ebro-Zaragoza-Mediterráneo , Cornisa Cantábrica , Rioja-Burgos-Madrid....

Con miras a establecer las primeras hipótesis de Revisión de las D.O.T. intentando aplicar nuevos modelos de Ordenación Territorial con el objetivo de mejorar el nivel de calidad de vida en las nuevas condiciones de territorialidad y de producción de ciudad, con todos los riesgos que supone predecir el futuro en la dinámica de cambios en

que estamos inmersos ,habría que ir perfilando un diagnóstico de la situación actual junto a un programa de necesidades y el establecimiento de objetivos. Se tendrán que evaluar y cuantificar posibles carencias y desequilibrios interterritoriales, e intercomarcales y jerarquizar y programar una serie intervenciones de mejora estructural y de calidad de vida a corto ,medio y largo plazo:

Oferta de Parques naturales y Parques temáticos ,corredores verdes y protección integral del medio natural , Parkways.....

Déficits Infraestructurales existentes y previsibles a corto y medio plazo con el objetivo de mejorar la movilidad interna e interterritorial : Nuevos Ejes viarios que optimicen la articulación territorial interna del País en su conjunto y la conexión con regiones del entorno .

Mejora y actualización de la Red viaria básica de los Territorios Históricos a nivel de conjunto y de conexiones intercomarcales y metropolitanas.

Reconversión integral del Sistema Ferroviario de transporte ,tema que constituye a nivel infraestructural, la verdadera “asignatura pendiente” a resolver con la máxima urgencia .Parece inminente ,tras largos años de estudios sin apenas debates públicos , el inicio de las obras del nuevo trazado de la red “intercity vasca” de Alta Velocidad ,- la Y vasca-. Se considera absolutamente prioritaria la decisión de conectar la Y vasca con el Eje Mediterráneo vía Pamplona, y con el Eje Atlántico ,vía Burdeos.

El deterioro y abandono de la ,-hasta 1970-, modélica Red Ferroviaria vasca de Vía estrecha durante las últimas décadas, y las crecientes carencias de transporte público generadas por la fuerte dinámica urbanística exigen la recuperación de trazados eliminados, modernización y adecuación a las nuevas demandas de movilidad y calidad de vida del conjunto de la malla interterritorial , intercomarcal e intracomarcal de la Red de FEVE.

Puesta al día ,en función de las expectativas a medio y largo plazo y de la competitividad de mercados imperante con territorios del entorno europeo ,americano y asiático , de las grandes Infraestructuras Portuarias y Aeroportuarias. Habría que estudiar posibles sinergias, consecuencia de Planes elaborados a escalas de Región Europea ,-Euskal Herria –Aquitania dentro del Eje Atlántico.

Mejora de Sistemas Generales de grandes Equipamientos claramente deficitarios en la actualidad,-nuevos Campus Universitarios (el Campus de Gipuzkoa tiene una superficie de 20 Hectáreas para una

población universitaria de casi 20.000 alumnos. En áreas del entorno Europeo y Americano la superficie destinada a Campus similares es entre 5 y 20 veces superior....) , Centros de Investigación ,Parques tecnológicos, Centros de Ocio y deportivos....-.

Posibles déficits de suelo para actividades rurales, económicas y residenciales en función de hipótesis de evolución demográfica y de empleo en los distintos sectores económicos.

Todas las hipótesis de Ordenación se plantearán como objetivo prioritario la articulación y vertebración de los fragmentos territoriales estratégicos , como alternativa a la actual tendencia de ocupación y colonización puntual y dispersa del suelo rural.

Todas las hipótesis de Ordenación del Territorio a estudiar deberán garantizar el equilibrio estructural entre el medio natural y el paisaje y el suelo urbanizado o a urbanizar ,bien para la construcción de Infraestructuras, como para la preparación de suelo para actividades económicas y residenciales. Se garantizará así mismo la protección e impulso de áreas rurales productivas y los recursos paisajísticos de interés. Se procurarán elaborar esquemas de Ordenación territorial estratégicos flexibles y que tengan en cuenta la transversalidad y complementariedad de las propuestas de Planeamiento a las distintas escalas . Deberán descubrirse espacios de oportunidad y mecanismos de intervención de geometría y escala variables, capaces de captar e ilusionar a los distintos agentes públicos y privados involucrados en la Ordenación y Construcción del Territorio y la Ciudad. Deberá así mismo plantearse una relectura del modelo polinuclear de los centros urbanos del País ,ante las afectaciones que pueden producirse con los cambios de modelo de Ordenación territorial . La nueva situación exigirá la localización de nuevas centralidades urbanas en puntos estratégicos del territorio ,siempre dentro insertas en una RED tendida sobre el medio físico con sus correspondientes nudos, -las ciudades- ,implantadas en el paisaje y articuladas por los sistemas infraestructurales.

Como complemento a las consideraciones expuestas , y tambien como base para un debate interdisciplinar necesario a la hora de abordar la Revisión de las Directrices de Ordenación del Territorio , haremos referencia a una serie de reflexiones de conocidos expertos en el tema.

Esta secuencia de reflexiones se han extraído de la bibliografía consultada y de una serie de Seminarios de expertos de Ordenación del Territorio en los que el autor de éste informe ha participado.

En el Curso de Ordenación del Territorio en el C.O.A.M- 1982 Emilio Larrodera definía la ORDENACION DEL TERRITORIO como “ el conjunto de acciones esencialmente de carácter público dirigidas a conseguir en un territorio definido, la óptima utilización de sus propios recursos y de los recursos ajenos que le sean atribuidos , para que su población pueda desarrollar plenamente sus actividades en forma equilibrada con su propio marco natural y ambiental, así como con otros territorios integrados en unidades solidarias de ámbito superior”.

En el mismo Curso , Fernando de Terán desde una postura escéptica , se refería a...” la comprensión del espacio y la organización de la actividad humana dentro de él , así como de la evaluación de los recursos y la búsqueda de ESTRATEGIAS óptimas para su utilización”.

20 años después en los Seminarios Internacionales celebrados en Valencia 2000 , Milán 2002 y Barcelona 2003 entre Profesores de diversas Universidades europeas sobre los temas “ La Construcción del Territorio” , y “La explosión de la Ciudad” el Profesor Francesco Indovina se planteaba el tema de “cómo gobernar las transformaciones del territorio...buscando un equilibrio entre las prácticas sociales y las prácticas políticas “. Entendía que los procesos y las causas que provocan la transformación del territorio , con sus elementos positivos y negativos , no son nuevos en el tiempo , pero sí cada vez más complejos. Ayer los intereses eran pocos , individualizados en los sujetos que transformaban el territorio .Hoy , esos intereses se han

generalizado. Los cambios han pasado de ser lentos a ser muy rápidos . El consumo del territorio era bajo y hoy ,a pesar de que no se generan crecimientos demográficos es sensiblemente superior. La movilidad de bienes y personas ha pasado de ser normal y controlable a ser “frenética”.

En los mismos Seminarios, su Director, el Profesor Antonio Font tras considerar el territorio como soporte físico del espacio habitable y productivo y de las redes infraestructurales ,planteaba la necesidad de descubrir nuevos espacios proyectuales como oportunidades de la modificación territorial. Planteaba así mismo la obligación de detectar los cambios significativos para la comprensión de los elementos explicativos del comportamiento territorial : las nuevas tendencias de localización de actividades , los nuevos procesos de ocupación de suelo , las nuevas dinámicas y escalas de producción de la ciudad , los nuevos artefactos metropolitanos.....

Por su interés para el debate pluridisciplinar previo a la Revisión de las D.O.T. transcribiremos una síntesis –listado de las conclusiones del Seminario sobre “ La construcción del Territorio” celebrado en Valencia en Noviembre de 2000:

1. En el intervalo 1970-2000 , puede considerarse que las ciudades han mejorado pero el TERRITORIO no. Se está produciendo una nueva situación en la que con procesos rápidos y transversales , se invaden grandes cantidades del territorio rural para actividades urbanas.

Esta expansión de lo urbano sobre el territorio se está generando sin un modelo racional de ordenación.

Asistimos a un proceso de “ Macdonalización” de nuestros modelos territoriales

Es necesario analizar a fondo el proceso de transformación del territorio , soporte de actividades , y entender las causas que lo producen. Conocer el “código genético”, las condiciones físicas y las prácticas sociales que se generan sobre el territorio y la ciudad.

2. Asistimos a un momento de crisis del Planeamiento Territorial.
El Plan no se corresponde con la realidad en lo referente a las puntuales incontroladas y continuas intervenciones sobre el medio físico.
El mercado privado de suelo , en muchas ocasiones apoyado en Normativas inadmisibles como el Decreto 4/2000 sobre intervenciones en Suelo no Urbanizable-, condiciona el proceso.
Se constata la imperiosa necesidad de impulsar la intervención pública con el objetivo de garantizar una mayor eficacia para la administración justa y racional de los recursos y para tratar de resolver de forma equilibrada ,el mantenimiento y adecuación de los usos débiles no rentables , tales como la vivienda social.
3. En función de las características del territorio, conjugar , fortalecer y maximizar las economías de urbanización articuladas en las REDES DE CIUDADES.
4. Frente a la tendencia actual de “transfusión” clónica de modelos y sistemas territoriales externos , definir valores territoriales, paisajísticos y urbanos propios a los que no podemos renunciar. Fijar prioridades de interés colectivo , tratando de diseñar nuevos patrones culturales y sociales de ocupación de suelo acordes con las características de nuestro paisaje natural y urbano.
Frente al “sprawl” urbano ,-la expansión urbana en mancha de aceite -, sobre el territorio , plantear nuevos modelos de transformación territorial que dentro de un “ desorden ordenado “ estructure una cierta mezcla de usos y una morfología urbana de cierta compacidad.
5. Vista la reciente experiencia del obsoleto modelo de Plan racional comprensivo, rígido “sin cintura” y admitida la imposibilidad de adivinar el futuro a medio plazo en la dinámica urbanística actual, se considera necesario dosificar de forma rigurosa las certidumbres y las determinaciones de elementos a no

renunciar, y las incertidumbres a las que estamos sometidos. En éste sentido se considera necesario agilizar y flexibilizar las nuevas figuras de Planeamiento en sus diversas escalas.

6. Como posible modelo de Plan alternativo , se propone la elaboración de figuras de Planeamiento territorial entendidas como ESQUEMAS ESTRATÉGICOS consensuados desde las Instituciones con sectores empresariales, sindicales , políticos ,culturales..... en los que , tras jerarquizar los problemas y carencias urbanas, territoriales, infraestructurales...se definan y estructuren elementos intocables y flexibles que afecten a la ordenación del territorio.
7. Se considera imprescindible un control y seguimiento continuo del Planeamiento en sus diferentes escalas , tratando de reconducir posibles desequilibrios que surjan en las fases de ejecución.
A nivel metropolitano y comarcal, éste seguimiento deberá de plasmarse sobre bases cartográficas digitalizadas que registren y evalúen las modificaciones del estado de ocupación del suelo por intervenciones sectoriales, residenciales ,industriales, comerciales, infraestructurales , grandes equipamientos y zonas verdes .
Se dispondrá de esta manera de una imagen cambiante del proceso de transformación del territorio y la ciudad ,así como de la posibilidad de detectar los cambios estructurales producidos en relación con las propuestas de ordenación previstas en las distintas figuras de Planeamiento.
8. Se considera que con la actual dinámica , la secuencia vertical – lineal de Planes ,-D.O.T.-P.T.P.-P.G.-P.P.....-, no es capaz de controlar las presiones existentes sobre el territorio y la ciudad. El Planeamiento a nivel municipal sigue siendo un referente válido y necesario , aunque gradualmente y de forma continuada se ve desbordado por dinámicas transversales de geometría variable ,de escala metropolitana y regional ,trazados de infraestructuras ,reservas de suelo para actividades económicas y residenciales y para grandes equipamientos.....-.

9. Las nuevas escalas y procesos de intervención sobre el territorio , así como las actuales expectativas de movilidad territorial y urbana, ofrecen oportunidades de creación, incluso en ámbitos de estructura policéntrica , nuevas centralidades y nuevos ejes direccionales sobre vacíos existentes en el territorio rural interurbano o sobre áreas degradadas de los actuales tejidos urbanos.

El objetivo de las propuestas de Planeamiento a las diversas escalas debe ser la búsqueda de un territorio más eficaz , más ordenado , vertebrado y equilibrado y más equitativo .

Se debe garantizar que , la transformación del medio natural para dar soporte a intervenciones infraestructurales y urbanas con los nuevos instrumentos de intervención territorial , se ejecutará con el máximo respeto a los valores medio ambientales y paisajísticos y buscando un equilibrio racional entre la ciudad construida y el entorno rural.

Aparte de las referencias teóricas expuestas , aportaremos una serie de citas de autores varios de nuestro entorno profesional y universitario , extraídas de bibliografías consultadas para la elaboración del presente informe . La “ criba” de reflexiones se ha extraído, principalmente de los números monográficos 4 y 5 de la revista URBAN que sintetiza las intervenciones en el Seminario Internacional “ Planeamiento urbano territorial en el siglo XXI ”. celebrado en Madrid en Noviembre de 1999.

Las referencias se han ordenado en 4 temas conceptuales relacionados con la Ordenación del Territorio en sus distintas escalas siempre en base a aspectos vinculados con la disciplina urbanística :

1. El medio físico . Territorio y paisaje natural.
2. El entorno urbano. Las nuevas escalas de intervención.
3. Los Sistemas Generales y las Infraestructuras.
4. Planeamiento y Gestión urbana , metropolitana y territorial.

5.1 EL MEDIO FISICO. TERRITORIO Y PAISAJE NATURAL.

La mejora del medio ambiente genera efectos económicos indirectos...

(Urban 5. Editorial).

Indiferencia ante las cualidades del territorio y la ciudad.....

Abuso retórico de nociones de sostenibilidad y medio ambiente....

El territorio nos propone temas antes desconocidos , sorprendentes y paradójicos.....

Las periferias se están generando ahora sobre el territorio , con estructuras diversas-abiertas-discontinuas , rompiendose a partir de fragmentos-vacíos que entrelazan espacios naturales con elementos construidos.....

Necesidad de reconocer - reescribir la geografía del sitio ,sin sustituirla incorporando los Planes a las formas naturales del territorio....

No se trata de sustituir lo rural por lo urbano....

(Damián Quero .Urban 5).

La generalización de “las nuevas formas de organización de la actividad en el territorio, que conducen a una urbanización de éste que no es su conversión en ciudad “.....

No es infrecuente observar la aparición de nuevos enclaves Individualizados de urbanización que “flotan” en el espacio natural...sin otro apoyo tangible que el de las infraestructuras de transporte.... (Luis Felipe Alonso. Urban 4).

Del culto al paradigma medioambiental a la integración de las demandas medioambientales y paisajísticas en los contenidos y métodos propositivos. La consideración de la ciudad y el territorio como un sistema único , en el que los proyectos deben confrontarse , para inserir sus propuestas en una realidad a ordenar y no tanto a ocupar....

(Antonio Font. Urban 5).

Espacio libre : de “ reserva urbana” a espacio de equilibrio.....

Búsqueda de señas de identidad del lugar: orografía- vegetación- cursos de agua- patrimonio , como punto de partida del proyecto territorial.....

Junto a espacios geográficos forestales-agrícolas-hídricos-extractivos de valores biofísicos-medioambientales a proteger existirán otros espacios de oportunidad para el proyecto territorio vertebradores de la estructura urbana renovada.....

(Antonio Font.”Los territorios del urbanista”).

Comprender y reconocer los recursos naturales y dar forma coherente a las posibles iniciativas e intervenciones sobre el territorio.....

Importancia del análisis morfotipológico del territorio , como soporte para las propuestas de ordenación.....

Planes de impulso regional basados en el patrimonio entendido desde natural a construido....

Reconocimiento minucioso de la forma del territorio.....

Valoración de los diferentes espacios no urbanizados y definición de su estructura y matriz ambiental.....

Naturaleza y cultura como nuevo paradigma contemporáneo para la ordenación del territorio.....

Proyectar el lugar , la ciudad y el territorio desde un enfoque transversal de escala variable

Iniciativas de interés en Europa de Ordenación del Territorio:

Parques industriales de Le Creusot(Francia) , New Lanark (Escocia), Emscher Park(Alemania) , Colonias del Ter y Llobregat(Catalunya).

Parques agrícolas de Sud Milano, Palermo, Baix Llobregat y Bagés.

Parques fluviales del Po ,Adige y Besós.

(Joaquim Sabaté. “Projectant l’eix del Llobregat y “ Los territorios del urbanista “.).

5.2 EL ENTORNO URBANO.

MORFOLOGIA Y ESTRUCTURA URBANA EN LAS NUEVAS ESCALAS DE INTERVENCION.

La forma y los bordes de de las piezas o partes de la ciudad , el relieve del sitio, la forma de las redes de calles, los nodos de los sistemas de transporte, cuestiones de figuración y representación del espacio , de imagen ,son cuestiones ya olvidadas en las propuestas de ordenación del territorio.....

Vectores ,polos ,flujos, áreas homogéneas(amebas) ,vuelven a construir el lenguaje con el que los planes describen el territorio y tratan de comunicar su punto de vista tecnológico.....

(Damián Quero. Urban 5).

Necesidad de la escala supramunicipal para una adecuada ordenación urbana que no encuentra directrices territoriales para el encuadre de sus determinaciones.....

A escala territorial más general abordar la ordenación del gran espacio libre, de la red general de infraestructuras, de los parámetros generales de ocupación del suelo y de las actuaciones estratégicas , de los ámbitos espaciales para el planeamiento y las prioridades de actuación ,formuladas más desde el compromiso con los problemas existentes que desde la adivinanza de un futuro prometedor.....

Necesidad de un consumo ajustado de suelo.....

Estructura polinuclear de la centralidad:

Como señala G. Dematteis , “ la centralidad no está ahora en el centro sino en la pertenencia a una red” en éste caso representada por la red de infraestructuras arteriales.....

Se constituye una nueva geografía de la centralidad de carácter progresivamente polinuclear , en la que cada punto del territorio potencialmente pudiera ser ciudad, por el nivel de sus instalaciones de centralidad o de accesibilidad para su disfrute en emplazamientos próximos.....

El paso de un sistema urbano cerrado a un sistema abierto, en el que deben de aprovecharse las especificidades de cada lugar y las

complementariedades entre los próximos, optimizando sinergias en red, supone un giro copernicano para el proyecto territorial..... (Antonio Font. Urban 5 y “ Los territorios del urbanista”).

5.3. LAS INFRAESTRUCTURAS Y LOS SISTEMAS GENERALES.

Exigencia de una visión más integrada entre la movilidad y la localización de las actividades , y entre el diseño de las infraestructuras y la ordenación territorial en general....

Durante las últimas décadas se ha realizado un importante esfuerzo de construcción de infraestructuras viarias(autopistas, autovías, desdoblamientos o ampliación de carreteras...) en el intento de resolver los problemas de demanda de la movilidad individual, frente a una escasa consideración ,salvo excepciones, del transporte público de alta capacidad(ferrocarril ,metro regional...) como alternativa prioritaria....

La toma de decisiones sobre el territorio se adoptan de forma sectorial , tema especialmente grave en el caso de las infraestructuras de transporte ,con su enorme papel estructurante que construyen el paisaje con su poder de atractores lineales de las actividades en el nuevo modelo en red que está emergiendo....

Hay que poner énfasis tanto en la necesidad de potenciar los sistemas de transporte colectivo de alta capacidad ,como en la de profundizar en la relación entre infraestructura y localización de actividades sobre todo aquellas de mayor concurrencia pública.....

La movilidad es un derecho del ciudadano , y la adecuada localización de las actividades, tanto en relación a los lugares de residencia y de empleo, como en relación a la infraestructura de transporte colectivo ,resulta ser una primera cuestión fundamental.....

(Antonio Font .Urban 4 y 5 y “Los territorios del urbanista”).

Diseñar las infraestructuras como entramado-soporte de la ordenación territorial....

(Joaquim Sabaté “Los territorios del urbanista”).

La abundante creación de infraestructuras y la mejora del transporte colectivo ha ido abriendo un potencial locacional del territorio exterior a las ciudades con una extensión y variedad sin precedentes.....

Unos corredores de nuevo tipo, jerarquizados sobre variadas retículas de escala media y grande , que proporcionan bases tipificables para el pautado espacial de las nuevas expansiones de la ciudad, la metrópoli o la subregión. Y junto a los trazados que forman las carreteras hay que citar el de los ferrocarriles metropolitanos, otro de los grandes elementos que pueden configurar retículas.....

(Luis Felipe Alonso).

El planeamiento sectorial autónomo de grandes infraestructuras , sobre todo viarias, adoptando un modelo universal radioconcéntrico (radiales y anillos) que convierten en accesible cualquier punto del territorio en perímetros continuamente en expansión.

Necesidad de integrar los modelos de transporte y usos del suelo en el ámbito municipal, metropolitano y regional.

(Ramón Lopez de Lucio. Urban 5).

En el proceso de descentralización de parte del sector terciario, aparecen algunos escenarios o “ paisajes de la nueva centralidad” en los que en la búsqueda de una alta accesibilidad territorial y una exponibilidad a las infraestructuras arteriales (autopistas, autovías , carreteras principales) y a sus lugares estratégicos (salidas ,enlaces ,cruces ,estaciones...) aparecen emplazamientos de polarización de actividades innovadoras.....

Grandes superficies comerciales acompañadas de instalaciones para el ocio, la restauración, “garden centers”, centros del automóvil....o polígonos especializados para las nuevas actividades económicas,-parques tecnológicos, parques temáticos, constituyen éstos nuevos asentamientos de actividades centrales.....(Antonio Font. “ Los territorios del urbanista”).

5.4 PLANEAMIENTO Y GESTION.

ESCALA URBANA, METROPOLITANA Y TERRITORIAL.

Los gobiernos de las Comunidades Autónomas se lanzaron desde finales de los años 80 a la elaboración del planeamiento global de sus ámbitos espaciales , para tomar conciencia de su propia identidad territorial y de su problemática ,esbozando visiones voluntaristas de coordinación y control de lo que ocurría y podía ocurrir a través de una acción no conjuntada , realizada sólo desde los niveles municipales independientemente.....Ello ha ocurrido prácticamente sin debate alguno, sin reconsideración de fundamentos teóricos y sin que se haya puesto en cuestión ningún supuesto conceptual , como si no hubiese existido en el ámbito disciplinar , el fuerte debate antiurbanístico y toda negación de la escala territorial.....

Si el camino no es el diseño del territorio ¿ cuál es la manera de tratar de ordenar la ocupación de éste , que sea algo más que las proyecciones logísticas de sus cambios de uso y su disposición de infraestructuras ?.

(Fernando de Terán. Urban 4).

Ahora parece generalizada la creencia en una necesidad de desarrollar nuevos enfoques urbanísticos recuperadores de una visión global del territorio , pero adecuadas a las nuevas demandas y condiciones de los asentamientos urbanos....

Los sistemas actuales de planificación y gestión urbanística se basan en cinco poderes básicos de las administraciones territoriales: la intervención/inversión pública directa , los controles reguladores, las medidas desincentivadoras ,las medidas incentivadoras y los métodos voluntarios.....

(Inés Sanchez de Madariaga. Urban 4).

Orientaciones del Planeamiento en ciudades capitales europeas :

Fomento de una estructuración policéntrica de las regiones urbanas, y de la formación de redes regionales de ciudades.

Del monocentrismo a estructura policéntrica compuesta por núcleos periféricos de nueva centralidad.

Reorganización de las grandes funciones urbanas.

Preocupación por el entorno. Mejora del medio ambiente.

Garantía de mayor calidad de vida en poblaciones residenciales.

(Abel Enguita., Urban5).

La redacción del nuevo Plan de Roma descansa en la definición de cinco cuestiones estratégicas : la dimensión metropolitana del nuevo Plan (Roma metropolitana tiene una extensión de 2.000 kilómetros cuadrados), el sistema de movilidad, la calificación de los tejidos urbanos existentes y su revitalización socioeconómica y la relación entre historia y transformación.
(Mauricio Marcelloni.Urban 5).

La ausencia de referencias vinculantes a escala supramunicipal que establezcan directrices claras en lo que toca a techos de población, localización de empleo ,localización de elementos de centralidad o grandes equipamientos públicos o privados.

La autonomía municipal provoca que las decenas o centenas de municipios de un área metropolitana o de una región urbana, acaben comportandose como un sistema de agentes competitivos a la captura de cuotas de mercado edificatorio (en todas sus categorías) con independencia de cualquier consideración de racionalidad estratégica global. (En el País Vasco la puesta en vigor de la nueva Ley del Suelo 2006 corre el riesgo de agravar la situación expuesta en ésta reflexión de R.L.L.)

La práctica de continuas modificaciones puntuales del Plan representa un atajo en ese camino de flexibilización abusiva que permite intentar la captura de inversiones inmobiliarias de manera expeditiva.

Caminos de innovación en el marco de la cultura del Planeamiento:

Cambios de escala en los instrumentos de Ordenación y de Gestión del territorio así como en sus órganos de gobierno.

Simplificación de los documentos de Planeamiento. La “información urbanística” debe dejar de ser un esfuerzo puntual para convertirse en una función continua, apoyada en los nuevos sistemas informáticos.La construcción de bancos de datos , sistemas de información geográfica, cartografías permanentemente actualizadas...debe ser capaz de ofrecer diagnósticos continuos sobre la evolución de los sistemas urbanos.

La articulación depurada entre los objetivos básicos del planeamiento y los mecanismos que aseguren unos razonables umbrales de flexibilidad.

El progresivo desplazamiento del énfasis de los planes de extensión y desarrollo urbano hacia planes de recualificación y reestructuración urbana, de mejora y reutilización de los tejidos existentes y de las áreas grises u obsoletas.

(Ramón Lopez de Lucio. Urban 5).

Emergencia de una nueva territorialidad y crisis del planeamiento.

Inquietante imagen actual de la ocupación del territorio....

Un territorio desregularizado a pesar de su intensa ordenación a través de los Planes Generales Municipales.....

La pérdida de objetivos claros respecto a la ordenación del territorio , la ineficacia del planeamiento urbanístico , su continuada modificación , el relajamiento de su aplicación ...abonan la actual crisis de credibilidad.

Se hace necesaria una reflexión que trate de indagar en las razones estructurales para explicar “ la crisis del planeamiento”.

(Antonio Font. Urban 5).

Tanto en el contexto del País Vasco como en otras áreas del Estado ,se constata en la actualidad una evidente falta de recursos técnicos humanos para abordar con rigor cultural la revisión del Planeamiento urbano y la Ordenación del Territorio en sus distintas escalas . Esta carencia se agrava si se tienen en cuenta las actuales expectativas de cambio y la fuerte dinámica urbanística previsible a corto , medio y largo plazo en nuestro espacio territorial.

Los cuadros técnicos expertos en gestión y control del Planeamiento y Ordenación del Territorio de nuestras Instituciones Municipales , Comarcales-Metropolitanas, Forales y Autonómicas son insuficientes comparados con otros territorios del entorno europeo.

El actual enfoque universitario de la docencia de la Urbanística y la Ordenación del Territorio ,basado en visiones sectoriales “estancas” desde las distintas disciplinas que convergen en el proceso de intervención y transformación territorial ,- sociología , economía, geografía , medio ambiente, ingeniería , arquitectura.....-, no está generando la creación de suficientes y cada vez más necesarios

equipos interdisciplinares coordinados con una visión integral de la Ordenación del Territorio.

Iniciativas puntuales que han tratado de resolver las actuales carencias , tales como los Cursos de Postgrado de Ordenación y Gestión del Territorio organizados por Eusko Ikaskuntza , se consideran válidas pero a todas luces insuficientes.

Consideramos del máximo interés y urgencia la creación en el ámbito de la U.P.V.-E.H.U. de un Instituto de Ordenación del Territorio con la decidida participación coordinada, de Profesores expertos de los distintos Departamentos vinculados con la Urbanística y la Ordenación del Territorio .

Desde ese Instituto y con la colaboración de Instituciones como el I.V.A.P. y de expertos profesionales ,con la máxima urgencia habría que organizar un programa de Master en Ordenación del Territorio para ir cubriendo con el máximo rigor cultural interdisciplinar las principales carencias de equipos especializados en Planeamiento y Gestión del territorio en sus distintas escalas de intervención.

Este Master podría ser el embrión de una futura Escuela de Urbanismo y Ordenación del Territorio ofertada desde la U.P.V.-E.H.U. , similar a las Facultades anglosajonas de Regional Planning , en funcionamiento desde hace varias décadas.

6. BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- Gonzalo Sáenz de Buruaga.
ORDENACION DEL TERRITORIO.
El caso del País Vasco y su zona de influencia.
Guadiana de Publicaciones S.A. Madrid 1969.
Depósito legal: M.7.172-1969
- Autores varios.
Curso de Ordenación del Territorio.
Colegio de Arquitectos de Madrid COAM. 1982
ISBN: 84-85572-53-X
- Antonio Font .Coordinador.
PLANEAMIENTO URBANISTICO.
De la controversia a la renovación.
CUIMPB. Barcelona.2003.
ISBN: 84-7794-935-2
- Bernardo Secchi.
UN PROGETTO PER L'URBANISTICA
Giulio Einaudi editore. Torino 1989.
ISBN: 88-06-1148-4
- Jesús Maria Erquicia.
DEL PLANEAMIENTO URBANISTICO A LA
ORDENACION DEL TERRITORIO.
La necesidad de un cambio de escala.
El caso de la C.A. del País Vasco.
Departamento de Ordenación del Territorio y
Medio Ambiente.2003
ISBN: 84-457-1992-0
- Autores varios.
JORNADAS SOBRE ORDENACION DEL
TERRITORIO.
Departamento de Urbanismo. Vivienda y Medio
Ambiente.Gobierno Vasco 1990.
ISBN: 84-7542-985-8
- Joaquim Sabaté .Coordinador.
PATRIMONIO Y PROYECTO TERRITORIAL.
Diputación de Barcelona 2004.
ISBN: 84-7794-961-1

- J.Sabaté-M.Corominas-X.Eizagirre- R.Pie (ed.)
FORMA DEL TERRITORI I PROJECTE
 Vall d'Arán.
 Fundació Politècnica de Catalunya. 1996
 ISBN: 84-7653-637-2
- Autores varios.
CARTAS URBANAS.
 Universidad de Las Palmas.
 N° 4-5-7.
 ISSN: 1136-1298.
- Autores varios.
URBAN.
 N°. 4-5-8.
 Departamento de Urbanística y O.T.
 Universidad Politècnica de Madrid.
 ISSN. 1138-0810
- Autores varios.
LOS TERRITORIOS DEL URBANISTA.
 10 AÑOS. 1994-2004.
 MASTER U.P.C. en Proyección Urbanística.
 Fundación U.P.C. 2005
 ISBN. 84-8301-831-4
- Autores varios.
PROJECTANT L'EIX DEL LLOBREGAT
 UPC- MIT. 2001.
 ISBN. 7653-793-X
- Autores varios.
EL URBANISMO MUNICIPAL EN ESPAÑA.
 REVISTA PAPERS N° 43.
 Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans.
 Barcelona 2005.
 ISBN. 84-88068-83-2.
 Pag. 107. Entrevista X. Unzurrunzaga.
- Henri Jacquot et Gerard Marcou (ed.)
L'URBANISME TRANSFRONTALIER
DROIT ET PRATIQUES.
 L'Harmattan. 1998
 ISBN. 2-7384-6551-X
 Pag.225. Artículo de Xabier Unzurrunzaga.

Antonio Font .ed.

L'EXPLOSIÓ DE LA CIUTAT.

Morfologies,mirades i mocions.

COAC-Forum Universal de les Cultures.

Barcelona 2004.

ISBN : 84-96185-18-4

Pag.264. La transformació del territori.

Eurociutat Baiona-Sant Sebastiá.

Xabier Unzuurrunzaga i col-laboradors.

Antonio Font- Francesco Indovina-Nuno Portas.

L'ESPLOSIONE DELLA CITTÁ.

BARCELLONA,BOLOGNA,DONOSTIA-

BAYONNE, GENOVA-LISBONA-MADRID-MARSIGLIA-

MILANO MONTPELLIER-NAPOLI-PORTO-VALENCIA-

VENETO.

Editrice Compositori 2005.

ISBN: 88-7794-471-4

Pag.82.Donostia-Bayonne.La trasformazione
dell'Europolitá.Xabier Unzuurrunzaga.

Autores varios.

DOSSIER DE ACTIVIDADES .PROCESO DE
REFLEXION ESTRATEGICA GIPUZKOA 2020.

Departamento de Economía y Turismo.

Diputación Foral de Gipuzkoa 2001.

Autores varios.

LA HABITABILIDAD DE LA CIUDAD
CONTEMPORANEA.

Universidad de Sevilla .2006.(en prensa).

Contiene artículo de Xabier Unzuurrunzaga:

“ Las nuevas escalas de intervención en el proceso de
construcción del territorio y la ciudad”.

NOTA.

Todos los Documentos de Ordenación del Territorio elaborados por distintos equipos técnicos a partir de 1990 en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco están editados por el Gobierno Vasco y por las Diputaciones Forales de Bizkaia, Araba y Gipuzkoa, y están disponibles para su consulta en las correspondientes páginas web de las Instituciones citadas.

ANEXOS

1. CUADROS DE TRAMITACION DE P.T.P. Y P.T.S. EN LA C.A.P.V.

2. ARTICULOS VARIOS DE XABIER UNZURRUNZAGA
RELACIONADOS CON TEMAS DE ORDENACION DEL TERRITORIO
EN EUSKAL HERRIA.

9. Diagnóstico urbanístico del Eje San Sebastián-Irún.
Conurbación Donostia-Bayona.
10. L'Explosió de la ciutat.
Donostia-Bayonne.
11. L'Esplosione della città.
Donostia-Bayonne. La trasformazione della Eurocittá.
12. Proceso de reflexión estratégica GIPUZKOA 2020.
El territorio: nuevos espacios de calidad.
13. Las nuevas escalas de intervención en el proceso de
construcción del territorio y la ciudad.
14. El urbanismo municipal en España. PAPERS 43.
15. Infraestructuras y construcción para un desarrollo
sostenible.
Rigor cultural en la construcción del territorio y la
ciudad.
16. El sistema ferroviario vasco.
Los sistemas de comunicación y el desarrollo regional
y urbano.

ANEXO 1.

**CUADROS DE TRAMITACION DE P.T.P. Y P.T.S.
EN LA C.A.P.V.**

ANEXO 2

**ARTICULOS VARIOS DE XABIER UNZURRUNZAGA
RELACIONADOS CON TEMAS DE ORDENACION DEL
TERRITORIO EN EUSKAL HERRIA.**