

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN



El equilibrio sociourbanístico y ambiental de Vitoria-Gasteiz, País Vasco



Enrique Moreno Sánchez

Centro Universitario Texcoco, Universidad Autónoma del Estado de México, México; enriquetex132@gmail.com



Unai Fernández de Betoño Sáenz de Lacuesta

Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, España; unai.fernandezdebetono@ehu.eus

Recepción: 14 de febrero, 2023

Aceptación: 13 de junio, 2023

Doi: <https://doi.org/10.36677/qret.v26i1.20828>

Resumen: El objetivo del presente artículo es dar a conocer el equilibrio sociourbanístico y ambiental de Vitoria-Gasteiz, capital de la Comunidad Autónoma del País Vasco, España. La metodología se basó en la investigación de datos estadísticos, documentales y en la evolución urbanística siguiendo la lógica del método histórico-deductivo. No obstante, los resultados no permiten generalizar automáticamente sobre ciudades de tamaño similar, aunque sí establecen un marco de comparación. En general, la experiencia de Vitoria-Gasteiz demuestra, en términos de sostenibilidad, un tipo urbano equilibrado sociourbanísticamente en comparación con otras ciudades del País Vasco como Bilbao.

Palabras clave: urbanismo, sostenibilidad urbana, cohesión social, infraestructura verde, Vitoria-Gasteiz.

RESEARCH SCIENTIFIC ARTICLES



The socio-urban and environmental balance of Vitoria-Gasteiz, Basque Country



Enrique Moreno Sánchez

Centro Universitario Texcoco, Universidad Autónoma del Estado de México, México; enriquetex132@gmail.com



Unai Fernández de Betoño Sáenz de Lacuesta

Euskal Herriko Unibertsitatea, Universidad del País Vasco, España; unai.fernandezdebetono@ehu.eus

Doi: <https://doi.org/10.36677/qret.v26i1.20828>

Abstract: This paper leads to knowing the socio-urban and environmental balance of the capital of the Autonomous Community of the Basque Country (Spain), Vitoria-Gasteiz. Methodology: Research supported by statistical, documentary, and urban evolution data, following the logic of the historical-deductive method. Limitations: The results do not allow us to automatically generalize about cities of similar size, although they do establish a framework for comparison. Conclusions: The experience of Vitoria-Gasteiz demonstrates a balanced urban type of socio-urbanistically and in terms of sustainability, compared to other cities in the Basque Country, such as Bilbao.

Keywords: urban planning, urban sustainability, social cohesion, green infrastructure, Vitoria-Gasteiz



Introducción: el contexto general de Vitoria-Gasteiz

La protección ambiental se ha convertido en el distintivo de la ciudad de Vitoria-Gasteiz especialmente desde 2012, cuando la Unión Europea le otorgó el Premio Capital Verde Europea, un galardón que no ha conseguido ninguna otra ciudad del Estado Español. En el caso de Vitoria, fue reconocida principalmente por dos motivos: su rica red de parques y otras infraestructuras verdes, y sus adelantos en el terreno de la movilidad sostenible y la amabilización del espacio público.

Vitoria-Gasteiz tiene un reciente pasado industrial, todavía no abandonado, que inició una reconversión en la ciudad de servicios terciarios. Ejemplo de ello es el derribo de la gran siderúrgica Forjas Alavesas y la construcción, en el mismo solar, del centro comercial El Boulevard, finalizado en 2003. Asimismo, la industria automotriz todavía tiene un peso importante, alrededor de 50 000 empleos directos e indirectos sólo en las dos mayores empresas Mercedes y Michelin, incrementando la relevancia de las actividades de logística y distribución.

Debido a su situación estratégica y a su gran oferta de suelo llano, la ciudad es atractiva para establecer grandes infraestructuras de comunicaciones y servicios para dicho sector. Este proceso presenta, en ocasiones, incompatibilidades con la visión ambiental de la ordenación del territorio y el urbanismo; lo cual representa el gran reto al que se enfrenta la *European Green Capital 2012*: compatibilizar el desarrollo económico y socioambiental

Descripción del área de estudio

Vitoria-Gasteiz es la capital de la provincia de Álava (Araba en euskera o vasco) y de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV), España. Está situada estratégicamente entre la Meseta Central de la Península Ibérica y el resto de Europa. Actualmente, es una ciudad media con poco más de 250 000 habitantes y con otros 5 000 habitantes dispersos en 63 concejos o pueblos pequeños de carácter rural que orbitan a su alrededor.

Se trata del municipio más grande en superficie de la CAPV con 276 km² (imagen 1), ofrece buenas oportunidades para implementar medidas que van más allá de lo urbanístico, adentrándose, de alguna manera, en la escala mayor de la ordenación del territorio. El siguiente mapa describe la ubicación de Vitoria-Gasteiz¹.

¹ La Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV), de la cual es capital Vitoria, sólo está formada por las tres provincias de Álava/Araba, Bizkaia y Gipuzkoa.

Imagen 1. Municipio de Vitoria-Gasteiz (V-G) en las siete provincias del País Vasco histórico



Fuente: elaboración propia con datos vectoriales de Euskalgeo y datos ráster de Geoeuskadi

Sin otra ciudad de más de 5 000 habitantes en sus proximidades “Vitoria se sitúa más o menos en medio de la comarca geográfica o región de la Llanada Alavesa, una llanura tradicionalmente agrícola de casi 800 km² rodeada de cadenas montañosas, con precipitaciones relativamente abundantes” (García de Amezaga, 1961, p. 38), cuyas aguas vierten al río Zadorra, un afluente del río Ebro que desemboca en el mar Mediterráneo.

López de Lucio considera que “el territorio del municipio vitoriano también es predominantemente llano, situado a una altura aproximada de 525 m respecto al mar. Dicha orografía casi llana le ha facilitado un crecimiento urbanístico históricamente bien planificado con la debida antelación” (1994, p.33), incluso en los años más desarrollistas de la segunda mitad del siglo xx, algo de lo que muchas ciudades de tamaño similar no pueden presumir. Por tanto, el objetivo sería conocer ese “crecimiento urbanístico históricamente bien planificado”, y si éste es la base del equilibrio sociourbanístico y ambiental de Vitoria-Gasteiz.

Metodología

La investigación se basó en datos estadísticos de documentos oficiales, tanto impresos como electrónicos, siguiendo la lógica del método histórico-deductivo para analizar y explicar el tipo de crecimiento de Vitoria-Gasteiz y su equilibrio urbano. Para ello se retomaron indicadores de sostenibilidad que sirvieron de guía en el proceso de investigación comparada.

De igual manera, se realizó un estudio descriptivo siguiendo a los investigadores Hernández, Fernández y Baptista (2007), quienes mencionan que “los estudios descriptivos pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a los que refieren. Desde luego, pueden integrar las mediciones o información de cada una de dichas variables o conceptos” (p. 60). Es así como se seleccionó información valiosa de distintos periodos históricos, y se recopilieron datos estadísticos sobre la modificación urbana y territorial de Vitoria-Gasteiz e indicadores de sostenibilidad urbana que expresan su cantidad y calidad temporal.

La pregunta de investigación se expresa de la siguiente manera: ¿el modelo urbanístico-ambiental de Vitoria-Gasteiz puede ser considerado ejemplo para otras ciudades de tamaño similar? Existe cierta discusión sobre cómo abordar el tema urbano-ambiental tanto en el País Vasco como en el resto del mundo globalizado, ya que en el Estado Español existen particularidades dispares entre las regiones o comunidades autonómicas.

La armonía ideal entre lo urbano y lo ambiental exige reconocer otro tipo de equilibrios que tienen que ver con la sociedad y sus asentamientos, con la economía y sus actividades humanas, y con los recursos naturales y el medio ambiente. De esas relaciones se extraen diferentes indicadores, en lo local y lo regional, que plasman los cambios en las condiciones físico-territoriales de Vitoria-Gasteiz. De su estudio se comprende la correspondencia entre las formas de desarrollo urbano y su impacto ambiental, económico y social.

El trabajo está organizado en cuatro partes: en la primera se expone de manera breve la evolución urbana de Vitoria-Gasteiz; en la segunda, la situación de su equilibrio ambiental. Posteriormente, se analizan los principales indicadores de sostenibilidad urbana de la ciudad mencionada, por último, las conclusiones.

Resultados

La evolución urbana de Vitoria-Gasteiz

Tras el establecimiento de varios poblados prehistóricos en los alrededores (Olazizuri-Kutzemendi, Atxa), el origen de la actual ciudad fue la aldea de Gasteiz: un poblado de los siglos XI-XII con aproximadamente 50 familias. Estaba situado sobre un pequeño promontorio alargado de 5 ha de superficie que destacaba de la Llanada Alavesa. Por él pasó la importante calzada romana Ab Asturica Burdi-

galam (Iter XXXIV), y recibió el fuero de fundación de villa medieval, y el nuevo nombre de Vitoria, por parte del rey de Navarra, Sancho VI el Sabio, en 1181.

Un casco histórico planificado

Durante nueve meses, entre 1199 y 1200, la villa navarra fue atacada, sitiada y conquistada por los castellanos. En 1202 fue ampliada planificadamente hacia el oeste mediante tres nuevas calles que se adaptaban a las curvas de nivel; en 1256, hacia el este mediante un sistema similar de calles ordenado y adecuado a la topografía.

En ese período, antes de finalizar el siglo XIII, se conformó la llamada almen-dra medieval o casco histórico de casi 23 ha de superficie, con la suma de la villa amurallada originaria superior, los dos ensanches planificados mencionados y la posterior terminación del recinto medieval de forma elíptica.

Un casco histórico que conformaría, en esencia, y a excepción de las fun-daciones de varios conventos extramuros (Santo Domingo al norte, contiguo a la muralla, y San Francisco, San Antonio, Santa Clara y las Brígiditas al sur), toda la ciudad de Vitoria-Gasteiz, hasta finales del siglo XVIII. Ciudad que hasta finales del siglo XV, en el que Bilbao empezó a crecer cuantitativa y cualitativamente (el Consulado de Bilbao se creó en 1511), fue la más importante de la mitad oeste del País Vasco, siendo lugar de origen del dialecto occidental del idioma vasco o euskera (mal llamado, por tanto, dialecto “vizcaíno”), como se ha demostrado recientemente (Zuazo, 2017, p. 9-11).

Un modélico proyecto urbano neoclásico

A finales del siglo XVIII se planteaba ampliar la ciudad hacia el sur. Entre 1781 y 1802 el arquitecto vitoriano neoclásico Justo Antonio Olagibel diseñó y construyó un conjunto de espacios públicos y edificios de gran belleza (Galarraga y Linaza-soro, 1975) que conformaron uno de los proyectos urbanos más modélicos de la historia del urbanismo vasco: la Plaza del Machete, el conjunto de Los Arquillos, la casa consistorial y la monumental Plaza Nueva; una secuencia unitaria de plataformas a distintos niveles que articula la colina de Gasteiz (situada a 543 m s. n. m.) con el espacio inclinado extramuros del mercado de la Plaza Vieja (actual Plaza de la Virgen Blanca, situada entre 522 y 525 m s. n. m.), y la prepara para acometer el futuro ensanche, ya en la parte llana del sur.

El ferrocarril y el ensanche burgués

En 1862 pasó por primera vez un tren por Vitoria que formó, y forma, parte de la importante línea ferroviaria Madrid-Irún, concluida en 1864. A pesar de que el ferrocarril Bilbao-Tudela, construido en la misma época por otra empresa, no

se trazó finalmente por Vitoria debido a rivalidades político-económicas (Rivera, 2008), la llegada del ferrocarril Madrid-Irún o “Ferrocarril del Norte” supuso, como en otras muchas ciudades de Europa, una revolución urbana.

El emplazamiento de la estación se posicionó al sur de la ciudad probablemente con la intención de acortar distancias ferroviarias a nivel territorial, pero también con el propósito de relacionar un nuevo ensanche de la ciudad con la zona monumental neoclásica antes descrita, también construida al sur. Se empleó así un *modus operandi* que se convertiría en tradición, al menos en Vitoria: primero la construcción de una infraestructura de comunicación para la posterior ocupación urbanística del espacio entre ésta y la ciudad existente.

Sin embargo, el ensanche burgués decimonónico de Vitoria, construido en el periodo neoclásico, y la nueva estación del ferrocarril no tuvieron la envergadura de los ensanches de otras capitales vascas como Bilbao, Donostia-San Sebastián e Iruñea-Pamplona. Las posibles razones fueron, por un lado, la preexistencia de varias edificaciones y caminos que imposibilitaron la hipotética gestión de un ensanche entero de nueva planta y, por otro lado, la existencia de una burguesía especuladora menor.

Se dice que es la excepción que confirma la regla, ya que, justo en la época en la que el resto de las ciudades de contexto similar desarrollaban sus ensanches basándose en un plan regulador y en ordenanzas de edificación, Vitoria siguió otro camino históricamente ejemplar para muchas otras épocas en cuanto a su planificación urbanística.

El ensanche de Vitoria-Gasteiz fue algo más pequeño (40 ha de superficie) e irregular que los de otras ciudades vascas. No fue el resultado de un único plan urbanístico, sino de varias operaciones puntuales de alineaciones de calles y *sventramentos*, de los cuales el más importante fue el de la calle de la Estación, actual calle Dato, que vertebró el nuevo barrio (imagen 2).

Un detalle sobre esta calle, como ejemplo de lo que sucedió con el ensanche vitoriano: aunque lógicamente unió la estación y la Plaza Nueva, su trazado diseñado en 1865 no se proyectó coincidiendo con el eje de esta plaza, como debería haber sucedido si se hubieran seguido los cánones urbanísticos, por no perjudicar a los intereses inmobiliarios familiares de un político, concejal en el consistorio de la época (Galarra, 1996, p. 236).

Los nuevos paseos arbolados diseñados y construidos en la misma época, auténticos antecedentes de lo que ya en el siglo XXI se conoce como infraestructuras verdes, son de gran importancia en la actual Vitoria-Gasteiz; en especial el Paseo del Cuarto de Hora (actual Paseo de la Universidad), así como el magnífico Paseo de La Senda que con más de 60 árboles plátanos, que hoy en día alcanzan 30 m de altura, constituye una de las calles más hermosas de todo el País Vasco.

Imagen 2. La ciudad de Vitoria en 1886 con su ensanche burgués a medio construir tras la llegada del ferrocarril. Vista parcial de un plano elaborado por el ejército español



Fuente: Instituto Geográfico Nacional (2000)

En 1889 Vitoria vio la llegada de un segundo ferrocarril, el Anglo-Vasco-Navarro, de vía estrecha métrica, que operaría hasta 1967 entre Bergara (Gipuzkoa) y Lizarra-Estella (Navarra) pasando por Gasteiz. La estación de este tren se situó al este de la ciudad en la actual calle Los Herrán. A partir de 1919, el llamado “trenico” permitió enlazar indirectamente Vitoria con Bilbao a través de Eibar y Durango. A nivel urbanístico, el nuevo trazado ferroviario fue el artífice de que se planificara y construyera otro pequeño ensanche al este, el cual ocupó el espacio entre el casco histórico y la nueva estación del tren Vasco-Navarro.

Las rondas de circunvalación no ejecutadas

Debido al relativamente pequeño tamaño del ensanche sur del XIX, a principios del siglo XX ya se planteó otra ampliación urbana, pero no en una única zona en concreto, sino de una manera global, en todas las direcciones, prolongando las calles existentes de forma radioconcéntrica, y planteándose ya en 1910, como se comprueba en el anónimo “Plano e Idea del Ensanche de Vitoria” dos

rondas de circunvalación que estructurarían dicho ensanche, y una tercera circunvalación que lo limitaría más al exterior (Centro de Estudios Ambientales, 2009, p. 46-47).

Este esquema no se construyó exactamente como se indica en la cita, pero se repitió con variaciones en diferentes planes vitorianos de la primera mitad del siglo xx.

En especial cabe mencionar el Proyecto de Ensanche de 1927, de Roberto Dublang y Julián Apraiz, que planteó un mayor crecimiento hacia el oeste, seguramente debido al corsé del trazado oriental del Vasco-Navarro, y los bellos Anteproyecto y Proyecto de Ensanche de 1944 y 1947, de Julián y Miguel Apraiz, cargados de geometría y formas contundentes. (Galarraga, 1996, p. 242)

El proyecto de 1927 no llegó a materializarse por la crisis derivada del crac del 29; el de 1947 no se aprobó tal vez debido a su excesiva ambición.

La industrialización, los polígonos de vivienda y una buena planificación intrarronda

Hacia la mitad del siglo xx empezó a producirse un hecho que condicionó el planeamiento de Vitoria en los siguientes decenios y que provocó grandes consecuencias demográficas y urbanísticas: una gran ola de inmigrantes procedentes de España, especialmente de Castilla, León y Extremadura, como resultado de una segunda industrialización. Por su parte, la primera industrialización de finales del siglo xix y principios del xx tuvo mucha más influencia en Bilbao.

“Vitoria fue la capital de provincia que más creció en el Estado Español entre 1960 y 1975; de 73 701 habitantes a 170 870” (Fernández de Betoño, 2014, p.74) debido a la posibilidad de empleo en la industria recién creada en la ciudad durante el decenio de 1950: “la siderúrgica Forjas Alavesas, la automovilística Imosa, Esmaltaciones San Ignacio, la armería Gabilondo, cremalleras Areitio” (González de Langarika, 2009, p. 30-32).

A lo largo de esta segunda industrialización, el planeamiento urbanístico fue destacablemente eficaz tanto en el plano industrial, planteándose grandes reservas de suelo para actividades económicas, como, en el residencial, consiguiendo mantener una gran compactación urbana a pesar del espectacular crecimiento. Este proceso se llevó a cabo mediante dos Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU): el de 1956, redactado por Manuel Muñoz, Miguel Apraiz y Miguel Mieg, y el de 1963, escrito por Ignacio Laskibar.

El PGOU de 1956 proyectó la tercera circunvalación que se construiría al exterior y que representaría el límite de los primeros polígonos de vivienda desarrollados posteriormente como Planes Parciales: Zaramaga, Ariznabarra, Adurtza, Txagorritxu y El Pilar. “El PGOU de 1963 precedió al desarrollo de los Planes Parciales de Desamparadas, Iturritxu, Santa Lucía y Arana, Gazalbide, San Martín, Aranbizkarra, Arantzabela y Ajuria” (López de Lucio, 1994, p. 76-92). Además, se confirmó la clara apuesta, iniciada años antes, a favor de grandes polígonos industriales monofuncionales en la periferia (Gamarra, Betoño, Olarizu y Ali-Gobeo).

Con las modificaciones territoriales en el periodo señalado, el crecimiento de la industria y la vivienda, la ciudad de Vitoria-Gasteiz cuadruplicó su población en treinta años. No obstante, el planeamiento urbanístico se mostró efectivo, manteniendo una Vitoria destacablemente compacta.

El desmesurado crecimiento extrarronda

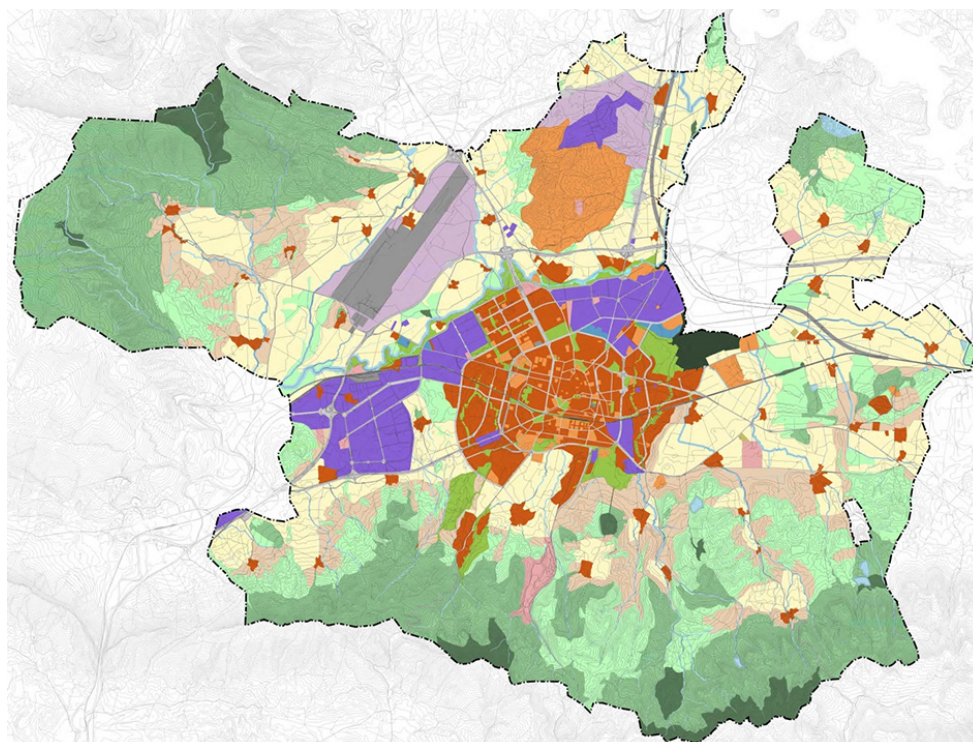
Sin embargo, el desarrollismo franquista de 1970 llevó a planificar urgentemente el enorme barrio de Lakua, al noroeste de Vitoria, saltando el límite de la ronda de circunvalación. “Unas 466 ha de suelo urbanizable divididas en 16 sectores, de los cuales nueve eran residenciales, pensados para alojar la friolera de 87 000 habitantes en 24 000 nuevas viviendas” (López de Lucio, 1994, p.154) agrupadas en supermanzanas o unidades vecinales de 650 x 350 m, según su plan director de 1972. De este modo, resulta en una nueva ciudad que 50 años después no está completamente edificada y que sigue siendo demasiado grande y fría debido a la excesiva anchura de sus calles y a la desmesurada reserva de equipamientos (Bajo, 2008).

“Las altas expectativas de crecimiento de los años 1970, en los que se hablaba de una posible Vitoria de 440 000 habitantes en 1990” (Ollora, 1976, p. 51) se frenaron tras la era franquista cuando, en 1980, la ciudad se convirtió en la capital de la nueva Comunidad Autónoma del País Vasco. “En ese sentido, el PGOU de 1986 realizó un severo análisis de todo el planeamiento municipal vigente, inflado por el exagerado barrio de Lakua, cuya capacidad potencial total permitiría, sin añadir nueva expansión alguna, una ciudad de 325 000 personas” (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 1990, p.71).

Posteriormente, se plantearon otras tres grandes expansiones: Salburua al este, Zabalgana al oeste, y Aretxabaleta-Gardelegi al sur. La presión inmobiliaria ejercida al calor del inicio de la denominada “burbuja del ladrillo” del Estado Español (1997-2007) hizo que el PGOU del 2000, vigente hoy en día, clasificara mucho más suelo urbanizable, el equivalente al 43% del suelo urbano existente hasta entonces, y una cantidad desmesurada de vivienda nueva: casi 60 000 viviendas (incluyendo dos revisiones parciales redensificadoras posteriores), de las cuales ya se han ejecutado casi 30 000.

Esto se refiere a que “con el planeamiento urbanístico actual todavía están pendientes por construirse algo más de 30 000 viviendas nuevas en todo el municipio. Exactamente, 30 279 viviendas” (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2020, p. 277). Algo que deberá tener muy en cuenta la ya iniciada revisión del PGOU cuyo avance se publicó en febrero de 2020 (imagen 3), y cuya aprobación inicial se hizo efectiva en febrero de 2023.

Imagen 3. Plano informativo sobre el modelo territorial existente en el municipio de Vitoria-Gasteiz



Fuente: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2020)

Así, se concluye que la evolución urbana de Vitoria-Gasteiz ha sido, por lo general, planificada de antemano, se ha respetado y ejecutado con algunas excepciones. Tal acatamiento fue exitoso, por coherente y compacto, especialmente en el periodo explosivo de 1960-1980; pero obtuvo un dudoso resultado, por desmesurado, tras la especulativa época de la llamada “burbuja del ladrillo”, en especial desde el año 2000 hasta la actualidad.

El equilibrio medioambiental de Vitoria-Gasteiz

Los paseos arbolados de finales del siglo XIX, anteriormente mencionados, no han sido una excepción en la dotación medioambiental de Vitoria-Gasteiz. El Paseo de la Senda no permaneció como una bella calle arbolada aislada, sino que tuvo continuación hasta la basílica románica del pueblo anexo de Armentia mediante una rica secuencia de casi 3 km de paseos y parques que terminan por conectar el centro urbano con el entorno rural que lo circunda.

El casi acabado Anillo Verde

La relación entre centro urbano y periferia suburbana y, aún más, entre periferia suburbana y campo circundante, no siempre resulta ambientalmente agradable. Por consiguiente, con la intención de mejorar dicho espacio de transición o ecotono entre la periferia y el campo circundante, se empezó a planificar en 1990 el llamado Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz (Andrés, 2008).

Se trata de un cinturón o anillo que ha pretendido, durante más de 25 años, ordenar los bordes de la ciudad recuperando varios espacios degradados (escombreras y graveras incontroladas), protegiendo la ribera del río Zadorra, uniendo varios bosques-isla de robledales (Armentia, Zabalgana), cuidando el campo de la presión urbanística centrífuga de la capital y, en definitiva, proyectando la continuidad necesaria de la biodiversidad en la periferia de Vitoria para convertirla en un espacio de disfrute y esparcimiento para los ciudadanos.

De esta manera, el Anillo Verde de Vitoria es toda una infraestructura verde de 35 km de perímetro y 132 ha de superficie que ofrece diferentes servicios ecosistémicos; por ejemplo, la mejora en la prevención de inundaciones y en la imagen ambiental urbana y periurbana. Además, cumple una función social como gran equipamiento deportivo y de ocio. Se trata de un proyecto todavía en progreso (falta por terminar la parte situada al sur y un anillo verde interior) que goza de reconocimiento internacional, ya que, como se mencionó, Vitoria-Gasteiz fue designada por la Unión Europea como Capital Verde Europea 2012.

Y es que, aparte del Anillo Verde, Vitoria es, al menos a nivel cuantitativo, una de las ciudades europeas más “verdes”, al contar con más de 11 millones de m² de parques y espacios verdes, y una proporción de zonas verdes por habitante de 50 m²/persona. Además, todos los residentes disponen de acceso a zonas abiertas y espacios verdes públicos a menos de 300 m. (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2020, p. 101)

Estos datos tal vez no coloquen a la ciudad en las revistas de arquitectura de vanguardia; sin embargo, contribuyen a la alta calidad de vida de sus vecinos.

El posible Anillo Amarillo

El Centro de Estudios Ambientales (CEA) del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha planteado también la expansión del ordenamiento territorial hacia la agricultura. Señala que:

Se le ha llamado Anillo Amarillo a un cinturón agrario exterior al Anillo Verde (más de la mitad del suelo municipal está dedicado a la agricultura), que también necesitaría ser proyectado, ordenado y gestionado, para ser completado y actualizado en todo el perímetro. Este Anillo Amarillo sería, evidentemente, una infraestructura verde de provisión de alimentos, cuyo valor añadido podría ser el de conformar no sólo un espacio agrario, si no también ecológico, es decir, un cinturón agroecológico (CEA, 2014, p.36-37).

El anillo agroecológico debería englobar proyectos de huertas ecológicas periurbanas ya existentes en Vitoria-Gasteiz (huertas municipales de Olarizu de 3,5 ha de superficie activas desde 1998 y huertos de Urarte/Basaldea en Abetxuku de 6 ha de superficie existentes desde 2007) y fomentar la aparición de otros proyectos similares con fines sociales, de esparsimiento y productivos (imagen 4).

Imagen 4. Anillo Verde y Anillo Amarillo (o agrícola) de Vitoria-Gasteiz con los huertos ecológicos de Abetxuku, al norte y de Olarizu, al sur



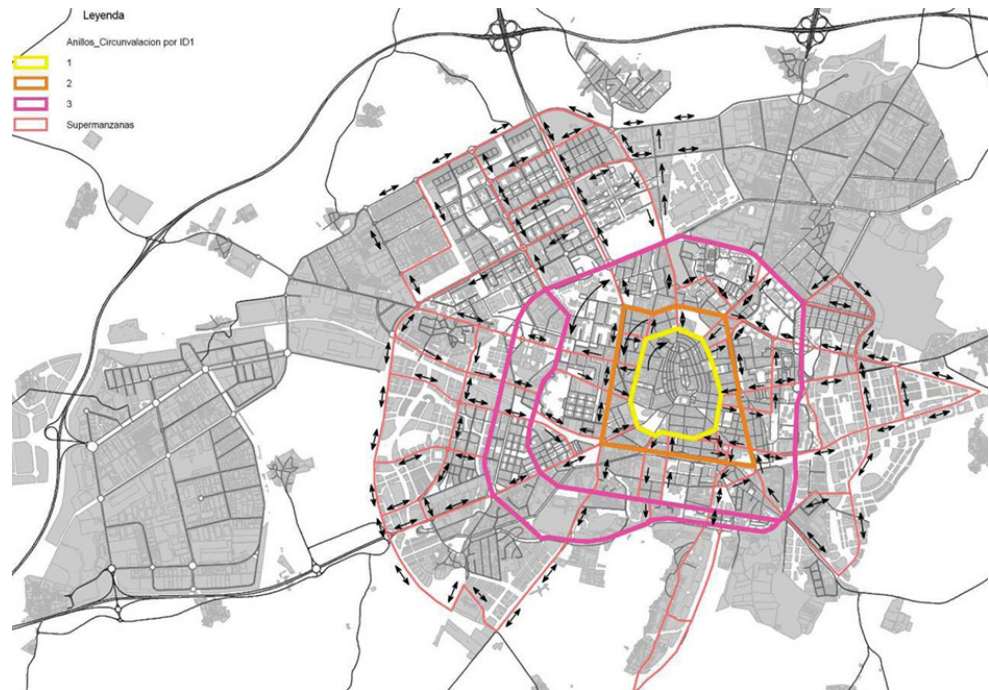
Fuente: Centro de Estudios Ambientales (2014)

El Plan de Movilidad Sostenible

Otro vector importante del equilibrio ambiental de toda ciudad es el de la movilidad. No en vano un tercio de los gases de efecto invernadero que emite la CAPV, al igual que otras regiones europeas, corresponden al sector del transporte, tanto de personas como de mercancías. Por ende, la movilidad urbana de sus ciudades se encuentra más que nunca en el centro del debate ambiental y climático.

En ese sentido, Vitoria-Gasteiz cuenta desde 2007 con un Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2007), que desde 2019 está en proceso de revisión. La idea básica fue implementar una red de supermanzanas en toda la ciudad (imagen 5), a partir de un concepto urbanístico derivado del modelo Radburn, desarrollado en 1929 por los urbanistas Clarence Stein y Henry Wright, mediante el cual se obtiene un espacio libre de automóviles en el interior de las unidades vecinales a través de una correcta ordenación residencial que les impida atravesarlas. De este modo, se reduce el tránsito vehicular en las calles principales situadas entre las supermanzanas que acogen al transporte público (tranvía, autobuses urbanos, taxis).

Imagen 5. Esquema de supermanzanas propuesto en 2007



Fuente: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2007)

En el caso de Vitoria, al introducirse dicho modelo se pensó en permitir la circulación privada dentro de las supermanzanas reduciendo la velocidad a un máximo de 30 km/h, que se pretende rebajar a los 20 km/h, permitiendo, en algunos casos, la entrada a vehículos de carga y descarga y a automóviles de residentes.

Asimismo, se rediseñó la red de autobuses urbanos adaptándola al esquema de las supermanzanas, a la cual, desde marzo de 2022, se le añadió el llamado BEI o Bus Eléctrico Inteligente, una línea circular de autobús eléctrico de tránsito rápido en carril exclusivo, similar al sistema de Curitiba, Brasil. El esquema de las supermanzanas de Vitoria persigue una operatividad integral de la movilidad más allá de las visiones parciales del sector.

Son destacables los datos positivos tras varios años de aplicación del Plan de Movilidad: actualmente la mitad de los desplazamientos en la ciudad de Vitoria se hacen a pie; el 15% en bicicleta; otro 15% en transporte público (autobús y tranvía); sólo el 20% en automóvil privado (Méndez, 2019), números sobresalientes para cualquier ciudad de tamaño similar.

Los indicadores de la sostenibilidad urbana de Vitoria-Gasteiz

Vitoria-Gasteiz cuenta con un Plan de Indicadores de Sostenibilidad Urbana desde 2009 (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2010). En ese plan se propusieron diferentes factores objetivos de medición del urbanismo de la ciudad divididos en siete ámbitos: 1. Ocupación del suelo (densidad, compacidad); 2. Espacio público y habitabilidad (calidad del aire, confort acústico y térmico); 3. Movilidad y servicios (proximidad a redes de transporte público, aparcamientos); 4. Complejidad urbana (equilibrio de diferentes funciones, continuidad de las calles); 5. Metabolismo urbano (consumo energético e hídrico, autoproducción de alimentos, residuos.); 6. Espacios verdes y biodiversidad (superficie verde, arbolado, conectividad de la red verde); 7. Cohesión social (envejecimiento, vivienda protegida, dotación de equipamientos, empleo).

Dicho plan estableció que la densidad urbana mínima aconsejable es de 100 vvs/ha; cifra a la que no llegaban los nuevos desarrollos residenciales de la ciudad (Zabalgana al oeste, Salburua al este y Aretxabaleta-Gardelegi al sur con menos de 40 vvs/ha). Por tal motivo, en 2011 se decidió redensificar ampliamente los dos primeros barrios, Zabalgana y Salburua, y se permitió construir 11 000 viviendas más sin consumir suelo no urbanizable (Fernández de Betoño, 2011). Es una redensificación digna de ser estudiada aparte; está compuesta sobre todo de vivienda tasada de protección pública que todavía tardará unos 25 años en ejecutarse por completo.

Gasteiz en el ranking del Observatorio de la Sostenibilidad

El equilibrio de la ciudad se confirma en diferentes clasificaciones de la sostenibilidad urbana (Observatorio de la Sostenibilidad, 2018), Vitoria-Gasteiz lidera el ranking de las capitales de provincia del Estado Español tanto en sostenibilidad social (sobre 22 indicadores) como en sostenibilidad general (sobre 59 indicadores divididos en 26 temas). De acuerdo con el Observatorio de la Sostenibilidad, creado en 2014, Vitoria presenta una excelente distribución de los esfuerzos presupuestarios hacia los temas sociales más importantes, aunque tiene poca diversificación laboral, la calidad media de vida es elevada y su expresión más importante se encuentra en la prevalencia del desempleo y de la pobreza.

Discusión

Vitoria-Gasteiz es un ejemplo de ciudad media con un crecimiento urbano concreto y considerablemente planificado. La pregunta para la discusión es si ello se deriva de la peculiar arquitectura institucional del País Vasco que consta de un fuerte autogobierno que incluye, desde su escala provincial o foral, políticas tan importantes como las fiscales con gran impacto urbano. Por ejemplo, en la atracción de empresas de alto valor añadido; algo de lo que carecen otras regiones del Estado Español o incluso de América Latina.

Así, cabe realizar varias preguntas: ¿tienen las mismas prioridades sociourbanísticas y ambientales ciudades de similar tamaño en el resto del Estado Español o en América Latina? ¿Poseen estas ciudades las mismas herramientas para implementar políticas que les permitan alcanzar dichos objetivos? ¿Tienen, por tanto, el mismo modelo de gobierno y de gobernanza?

Son preguntas para el análisis y la reflexión que se escapan del alcance de este trabajo, pero que apuntan a la necesidad de estudios comparados entre los indicadores ambientales, sociales y económicos de Vitoria-Gasteiz y otras ciudades del Estado Español y de América Latina

El estudio que se presenta ayuda a generar líneas de investigación que involucren lo urbano y lo ambiental y su posible equilibrio. Además, funciona como ejemplo para entender la transición hacia un nuevo desarrollo sostenible y comprender cómo la gobernanza y la gobernabilidad en cada región autónoma de España contribuyen a un tipo de ciudad más verde como en el caso de este trabajo. Asimismo, servirá para comparar el desarrollo de otras localidades de perfiles similares en España y en América Latina, considerando las limitaciones dado que el contexto social, urbano y ambiental no se deben generalizar; cada región autónoma no es homogénea en su desarrollo urbano y ambiental, y sus políticas públicas, su gobernanza y su gobernabilidad expresan lo local y lo regional para cada caso particular.

Conclusiones

Sin ser una ciudad destacable a nivel mundial, debido a su tamaño relativamente pequeño (255 000 habitantes), Vitoria-Gasteiz, la capital del País Vasco, presenta un subrayable equilibrio sociourbanístico a nivel europeo, sobre todo, a nivel de España. Así lo demuestra el estudio de su historia urbanística, su red medioambiental (incluida la movilidad), y sus indicadores de sostenibilidad urbana y social.

El urbanismo de Vitoria-Gasteiz ha sido significativamente modélico por compacto y controlado, en especial cuando existió más peligro de ruptura en los años del llamado desarrollismo (1960-1975). Durante ese tiempo, ciudades de España y Francia construyeron auténticos guetos dispersos en el territorio, mientras que en Vitoria se rellenó ordenadamente el espacio urbano interior a la ronda de circunvalación.

Sin embargo, desde el decenio de 1980 se han diseñado cuatro grandes barrios de nueva construcción (Lakua, Salburua, Zabalgana y Aretxabaleta-Gardelegi) exteriores a dicha ronda. Hoy en día no están terminados, y su reto es el de consolidarse urbanística y socioeconómicamente cuanto antes, lo cual no es precisamente fácil.

Vitoria-Gasteiz no ha destacado en la reciente época de la arquitectura postmoderna del espectáculo y de los “arquitectos estrella”. Por su parte, su ciudad vecina, Bilbao, sí se ha hecho mundialmente conocida gracias a un resplandeciente contenedor de escamas de titanio: el museo-franquicia Guggenheim. Sin embargo, en cuanto a sostenibilidad urbana, la cual involucra inclusividad y equidad social, Vitoria destaca por su profusa red de centros cívicos que hoy en día siguen completándose. Se trata de un proyecto a menudo olvidado que la convirtió en pionera en los dos decenios del alcalde José Ángel Cuerda, entre 1979 y 1999.

Dicha red empezó a tomar cuerpo con la construcción del primer centro cívico del barrio de Sansomendi en 1985. Actualmente consta de 14 centros cívicos y 14 equipamientos polifuncionales e integradores (Altuna y Sampedro, 1999) tanto socioculturales como lúdicos y deportivos, los cuales conforman el corazón activo y participativo de cada barrio de Vitoria: Abetxuku, Aldabe, Arana, Ariznabarra, Arriaga, El Pilar, Hegoalde, Ibaiondo, Iparralde, Judimendi, Lakua, Landatxo (El Campillo), Salburua y Zabalgana (imagen 6).

Imagen 6. La red de 14 centros cívicos socioculturales y de servicios municipales de Vitoria-Gasteiz



Fuente: elaboración propia

La red de centros cívicos de Vitoria-Gasteiz supuso establecer el barrio como unidad urbanística de integración sociocultural y de servicios con el objetivo de lograr una ciudad descentralizada y policéntrica. La idea era clara: si no hay barrios de segunda, entonces tampoco hay ciudadanos de segunda. Una idea no sólo social, sino también ecológica, ya que, si todos los ciudadanos tienen un centro en su propio barrio, no sólo sociocultural, sino también de servicios municipales, no necesitan desplazarse continuamente al centro, con lo que la movilidad se reduce considerablemente.

El carácter modélico actual de Vitoria-Gasteiz no implica que haya estado exenta de problemas en el pasado, como fue el caso de la expansión desmesurada en diversas épocas; no obstante, el carácter sostenible del municipio ha sido reconocido por la Unión Europea al otorgarle el Premio Capital Verde Europea (2012). Por lo tanto, representa un concepto de ciudad descentralizada, cohesionada y equitativa que no debería perderse en el futuro, ya que subyace bajo la idea del equilibrio sociourbanístico y ambiental.

Referencias

- Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (2010). *Plan de Indicadores de Sostenibilidad Urbana de Vitoria-Gasteiz*. Recuperado de: <https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/89/14/38914.pdf>
- Altuna, A. y Sampedro N. (1999). Los centros cívicos como utopía integradora de la ciudad: el caso de Vitoria-Gasteiz. *Sancho el Sabio*, (11), 161-192. Recuperado de: https://www.euskalmemoriadigitala.eus/applet/libros/JPG//213169/1999_06_01/213169_1999_06_01.pdf
- Andrés O. L. (2008). Relaciones ciudad-naturaleza: hacia modelos de planificación territorial más sostenibles en Vitoria-Gasteiz. *Boletín CF+S*, (38/39). 157-171. Recuperado de: <http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2634>
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. (1990). *Plan General de Ordenación Urbana. Texto refundido de 1990*. Recuperado de: https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=u514fa1d9_1641b6e3319__7e9f
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. (2007). *Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público*. Recuperado de: https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=_5e2b2877_120d224e518__7fe7
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. (2020). *Plan General de Ordenación Urbana. Documento de Avance de febrero de 2019*. Recuperado de: https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=u486aac1e_16fefc125ff__7f91
- Bajo Martínez de Murgia, F. (2008). Lakua: principio y final del urbanismo moderno en la capital de Euskadi. *Ondare*, (26), 277-286. Recuperado de: <https://core.ac.uk/download/pdf/11502677.pdf>
- Centro de Estudios Ambientales. (2009). *Informe-diagnóstico ambiental y de sostenibilidad GEO Vitoria-Gasteiz*. Vitoria-Gasteiz: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Centro de Estudios Ambientales. Recuperado de: <https://www.vitoria-gasteiz.org/http/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/21/48/32148.pdf>
- Centro de Estudios Ambientales. (2014). *La infraestructura verde urbana de Vitoria-Gasteiz*. Centro de Estudios Ambientales. Recuperado de: <https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/eu/32/95/53295.pdf>
- Fernández de Betoño, U. (2011). *El supuesto error urbanístico de Vitoria-Gasteiz. I Jornadas sobre urbanismo en el norte de España*. Recuperado de <http://dadun.unav.edu/handle/10171/18668?locale=en>
- Fernández de Betoño, U. (2014). *Hirigintzaren oinarriak*. Bilbao: UPV/EHU, UEU. Recuperado de <https://www.buruxkak.eus/liburua/hirigintzaren-oinarriak/2334>

- Galarraga, I. y Linazasoro, J. I. (1975). Vitoria: una ciudad en el País Vasco. 2 C: *construcción de la ciudad*, (3), 32-44. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/handle/2099/5002>
- Galarraga, I. (1996). Vitoria-Gasteiz: algunas nuevas hipótesis urbanísticas. Una emergencia de arquitectura en la llanada alavesa. En: Galarraga Aldanondo, I. (ed), *La Vasconia de las ciudades: Bayona, Bilbao, Pamplona, San Sebastián, Vitoria-Gasteiz. Ensayo iconográfico y arquitectónico* (pp.199-263). Bilbao: Iñaki Galarraga Aldanondo.
- García de Amezaga E., Á. (1961). *Vitoria. Aportación al estudio de su geografía urbana*. Vitoria: Sancho el Sabio.
- González de Langarika, A. (2009). El tercer modelo de industrialización vasca: Vitoria, 1946-1976. En: Rivera Blanco, A. (Dir.), *Dictadura y desarrollismo. El franquismo en Álava*. (pp.17-28). Vitoria-Gasteiz: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Recuperado de: https://www.euskalmemoriadigitala.eus/bitstream/10357/47771/1/Dictadura_y_desarrollismo._El_franquismo.pdf
- Hernández, S. R, Fernández, C. C. y Baptista, P L. (2007). *Fundamentos de metodología de la Investigación*. Madrid, España: MacGraw-Hill.
- Instituto Geográfico Nacional. (2000). Vitoria (Álava). Planos de población. 1886. Recuperado de: <https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/016433.html>
- López de Lucio, R. (ed.) (1994). *Vitoria-Gasteiz. El proyecto de una capital para el País Vasco. Historia, planes, proyectos y obras*. Vitoria-Gasteiz: Georplán.
- Méndez, M. (2019). Y los vascos hicieron realidad la Ámsterdam española en Vitoria. *La Voz de Galicia*. Recuperado de <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/elecciones/2019/05/21/vascos-hicieron-realidad-amsterdam-espanola-vitoria/00031558431034732785772.htm>
- Observatorio de la Sostenibilidad. (2018). *Ciudades sostenibles en España 2018. Evaluación del progreso de las ciudades hacia un desarrollo más sostenible basado en los indicadores de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana*. Recuperado de <https://www.agorarsc.org/wp-content/uploads/2018/11/CIUDADES-SOSTENIBLES-CORTO-1.pdf>
- Ollora, J. M. (1976). *Vitoria y su crecimiento. Pasado, presente y futuro*. Vitoria-Gasteiz: Cámara Oficial de Comercio e Industria de Álava.
- Rivera, A. (2008). Vitoria y el ferrocarril. Una relación difícil. En: Beascochea Gangoiti, J.M. (Ed.), *El ferrocarril y Vitoria-Gasteiz. Haciendo ciudad*. (pp.19-41). Vitoria-Gasteiz: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
- Zuazo Zelaieta, K. K. (2017). *Mendebaldeko euskara*. Donostia-San Sebastián: Elkar.