



Post Oil Euskal Herria

Urbanismo y ordenación del territorio vasco sin petróleo



Equipo de investigación:
Unai Fernández de Betoño (investigador principal)
Antón López de Aberasturi
Jose María Alkorta

Profesores del Área de Conocimiento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la UPV/EHU

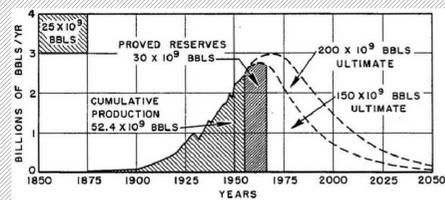


Fig. 1. Gráfico en el que se indica la cetera predicción del pico de extracción del petróleo en EE.UU. para el año 1971 (M. K. Hubbert, 1956, *Nuclear Energy and the Fossil Fuels*).

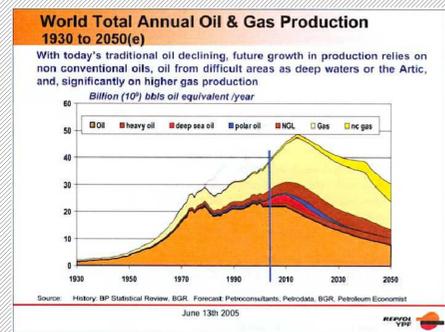
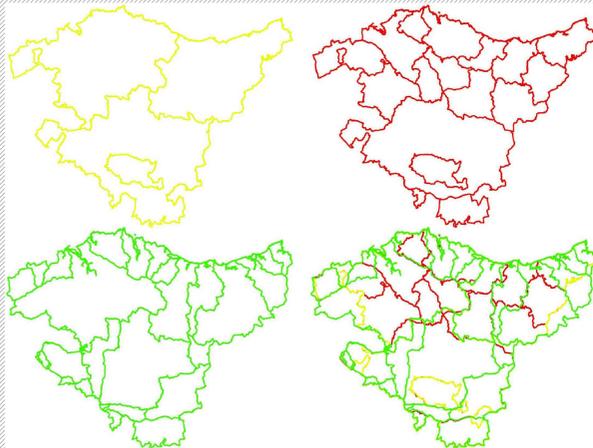


Fig. 2. Gráfico mostrado por Nemesio Fernández-Cuesta (Repsol-YPF) en el congreso de la European Association of Geoscientists & Engineers celebrado en Madrid en 2005, que reconoce el cénit del petróleo —en naranja claro— entre los años 2005 y 2010 (A. McBarnet, 2005, "Opening session set out the challenges facing the E&P industry", *First Break*).

Fig. 3. En amarillo, la división administrativa provincial de la CAPV; en rojo, las 15 áreas funcionales de las DOT; en verde, los principales valles o cuencas hidrográficas; finalmente, superposición de las tres (elaboración propia, sobre cartografía del Gobierno Vasco).



Tal vez no desaparezca el automóvil, pero sí el coche que conocemos actualmente. Ya lo dice el libro blanco del espacio único europeo de transporte, de 2011, en el primero de los diez objetivos que la Unión Europea se marca para 2050: deben desaparecer de las ciudades todos los automóviles de combustible tradicional. Y vistos el desarrollo lento y caro de los automóviles eléctricos o de hidrógeno, y la inminente llegada del pico de extracción del petróleo —hasta Repsol lo reconoció públicamente en 2005 (Fig. 2)—, no es aventurado vaticinar un gran descenso en el uso del transporte basado en combustibles fósiles. El urbanismo, en particular, y la ordenación del territorio, en general, deben afrontar sin dilación este importante reto, que pronto hará inviable el colonizador modelo de ciudad difusa basado en la zonificación o segregación de usos dispersos en el territorio, absolutamente dependiente del oro negro.

El País Vasco, a pesar de su relativa compacidad demográfica y urbana, por supuesto, no es ajeno a este problema. Por ello, urge la redacción de una hoja de ruta que ayude a afrontar a Euskal Herria un escenario sin petróleo barato, es decir, a imaginar una Post Oil Euskal Herria. Una nueva Post Oil EH cuya clave será el modelo urbanístico, ya que del sistema de asentamientos urbanos se deriva, en gran medida, la racionalización de la movilidad y del consumo energético. Esa próxima e inevitable Post Oil EH estará caracterizada por el cumplimiento de una serie de indicadores y condicionantes que cuantificarán y objetivizarán su nivel de dependencia del petróleo: segregación de usos, compacidad, continuidad, densidad o "paseabilidad" serán los baremos que, frente a la actual preponderancia del Producto Interior Bruto, medirán su grado de bienestar. Cuanto antes se imagine —y ése es, precisamente, el objetivo de esta investigación—, mejor se organizará.

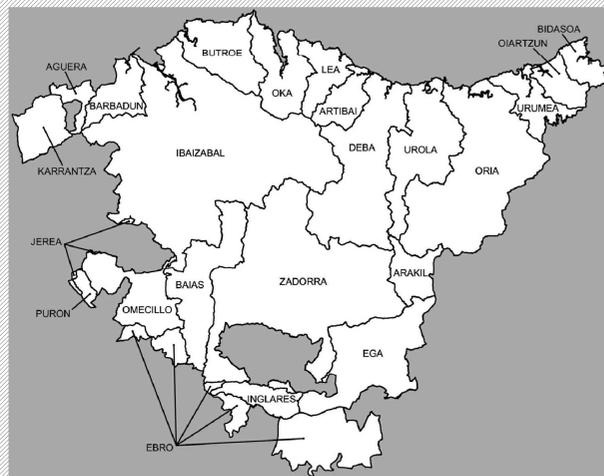


Fig. 4. División en 23 áreas naturales de la Comunidad Autónoma del País Vasco, respetando los límites administrativos (elaboración propia, sobre cartografía del Gobierno Vasco).

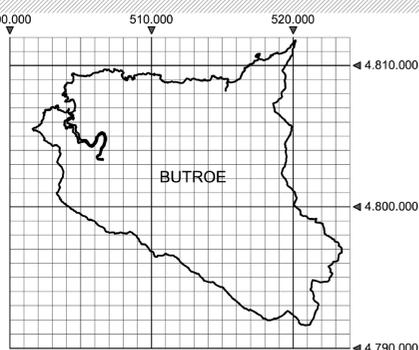


Fig. 5. Malla de 1 km x 1 km sobre coordenadas UTM, zona 30N, en la comarca del río Butroe, Bizkaia (elaboración propia, sobre cartografía del Gobierno Vasco).

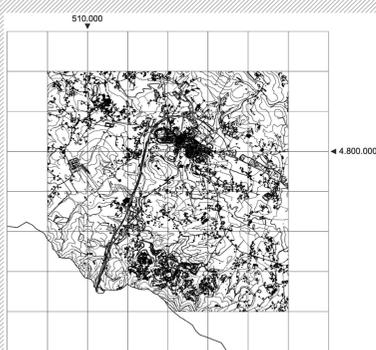


Fig. 6. Detalle de la malla de 1 km x 1 km en la región natural del río Butroe: en la mitad superior, el núcleo compacto de Mungia; al sur, la dispersa urbanización-golf de unfamiliares de Berriagamendi/La Bilbaina (elaboración propia, sobre cartografía de la Diputación Foral de Bizkaia).

Si se tiene un objetivo tan ambicioso como adecuar el urbanismo y la ordenación del territorio de Euskal Herria al futuro escenario sin petróleo, la primera decisión importante reside en escoger un ámbito de investigación lo suficientemente operativo. Para ello, se propone partir de una división basada en las comarcas naturales, al margen de los a menudo caprichosos límites administrativos (Fig. 3).

Si tomáramos exclusivamente Araba, Bizkaia y Gipuzkoa, el territorio a investigar se dividiría, por tanto, en 23 cuencas hidrográficas o biorregiones (Fig. 4). Se pretende, así, devolver el protagonismo territorial a la unidad geomorfológica e hidrológica del valle, siguiendo las antiguas ideas de Patrick Geddes, que se han vuelto a reclamar recientemente (Fariña; Naredo, 2010, *Libro blanco de la sostenibilidad en el planeamiento urbanístico español*).

Tras delimitar el ámbito territorial, toca establecer los parámetros a medir, con el fin de diagnosticar la situación actual y marcar estrategias correctoras que optimicen la sostenibilidad urbana y territorial de Euskal Herria. Porque la densidad no es el único factor determinante. Ya hace quince años que se viene hablando de diferentes indicadores urbanos (Mega; Pedersen, 1998, *Urban Sustainability Indicators*), pero, para el objetivo aquí marcado, conviene reducirlos a cinco pares de indicadores de tamaño, forma y función urbanística: densidad/dispersión, compacidad/porosidad, continuidad/intermitencia, diversidad/monofuncionalidad y paseabilidad/motorización. Como en toda medición, el quid de la cuestión reside en el ámbito abarcado, y, en este caso, se propone uno doble: el concreto de cada valle, y el abstracto de una malla de 1 km x 1 km coincidente con las coordenadas UTM (zona 30N, proyección ED50), con el fin de poder realizar comparaciones (Fig. 5).



Fig. 7. Detalle de la dispersa y porosa urbanización-golf de Berriagamendi (La Bilbaina), Mungia, de 750 viviendas (elaboración propia, sobre cartografía de la Diputación Foral de Bizkaia).



Fig. 8. Detalle a escala de barrio de la urbanización de Berriagamendi (La Bilbaina), Mungia. Malla de 1 km x 1 km (elaboración propia, sobre cartografía de la Diputación Foral de Bizkaia).

Fig. 9. Visión desarrollista de los ingenieros de autopistas norteamericanos en 1938. Archivo de la Colorado Historical Society (O. D. Gutfreund, 2004, *Twentieth Century Sprawl. Highways and the Reshaping of the American Landscape*).



La inminente crisis energética que se avecina está representada por el pico de extracción del petróleo barato, abundante y eficiente que hemos conocido hasta ahora (Fig. 1). Ello nos obliga a cambiar el modelo urbano y territorial que hemos importado, en gran parte, de Norteamérica (Fig. 9). Euskal Herria no es una excepción a la política imperante de oídos sordos, huida hacia adelante, y confianza plena en un milagro científico-técnico que arregle dicho problema, pero que no termina de llegar. Necesitamos ya una ordenación del territorio más prospectiva, responsable, basada en la lógica natural del valle y menos dependiente del automóvil, frente a la todavía anquilosada visión institucional actual. Para ello, se propone la utilización del sistema de dimensionamiento de la sostenibilidad urbana basado en indicadores y condicionantes —referidos a cada valle vasco, así como a una malla abstracta de 1 km x 1 km—, complementándola con instrumentos más clásicos de planificación urbanística: las desclasificaciones, reorganizaciones, redensificaciones o reconversiones de áreas extremadamente monofuncionales y dependientes del automóvil, con el fin de acercarse a una sensata Post Oil Euskal Herria.

Esta investigación ha recibido la subvención del Vicerrectorado de Investigación de la Universidad del País Vasco (código: NUPV12/11), en la convocatoria para la concesión de ayudas a la iniciación/reincorporación a la actividad de investigación en la UPV/EHU (2012).