

PROCESO DE REFLEXION ESTRATEGICA.GIPUZKOA 2020

EL TERRITORIO .NUEVOS ESPACIOS DE CALIDAD.

XABIER UNZURRUNZAGA GOIKOETXEA

ESQUEMA

1.ESTRUCTURA TERRITORIAL DE GIPÚZKOA.

1.1 MORFOLOGÍA FÍSICA Y URBANA.

1.2 GIPÚZKOA CENTRO GRAVEDAD DE EUSKADI.

2.SITUACIÓN ACTUAL GIPÚZKOA.

2.1 RECURSOS DE SUELO.

2.2 MEDIO NATURAL

2.3 MODELO URBANO.

2.4 ORDENACIÓN TERRITORIAL.

2.5 INFRASTRUCTURAS.

2.6 GRANDES EQUIPAMIENTOS.

3. REFLEXIONES A MEDIO Y LARGO PLAZO.

MOVILIDAD CIBERNÉTICA Y URBANA.

NUEVOS MODELOS DE VIDA.

NUEVAS DINAMICAS TERRITORIALES Y URBANAS.

NUEVAS ESCALAS URBANAS-METROPOLITANAS.

GIPÚZKOA HIRIA.

FORTALECIMIENTO DE SISTEMA DE CIUDADES.

NUEVA IDEA DE CIUDAD.

EL TERRITORIO SOPORTE DE LA ACTIVIDAD URBANA.

CONSTRUCCIÓN DE CIUDAD EN LADERAS.

VERTEBRACION TERRITORIAL Y URBANA.
NUEVA RED SISTEMA VIARIO.
GRANDES INFRASTRUCTURAS:
 FERROVIARIAS.
 PORTUARIAS.
 AEROPUERTUARIAS.
 TELEMÁTICAS.
GRANDES EQUIPAMIENTOS.
 UNIVERSIDAD.
 AREAS COMERCIALES.
 OCIO Y TURISMO.
NUEVOS “PATTERNS” DE OCUPACIÓN DEL SUELO.
CIUDAD “COMPACTA” – CIUDAD DISPERSA.
CIUDAD INTEGRADA-ESTRUCTURADA EN EL MEDIO
NATURAL.
NUEVAS CENTRALIDADES TERRITORIALES Y
URBANAS.
NUEVAS TIPOLOGIAS URBANAS.
 RESIDENCIALES.
 INDUSTRIALES.
ARTICULACIÓN ENTRE LAS ESCALAS DE
PLANEAMIENTO.
INTEGRACIÓN CULTA EN EL MEDIO NATURAL .
DESARROLLO SOSTENIBLE.
COMPETITIVIDAD ..
EQUILIBRIO SECTOR PUBLICO Y PRIVADO.
PLANES FLEXIBLES ABIERTOS A TRANSFORMACIÓN
DE MODELOS URBANOS.
JERARQUIZACION DE LOS PROBLEMAS Y RECURSOS.
RESERVAS DE SUELO PARA INFRASTRUCTURAS Y
GRANDES EQUIPAMIENTOS A LARGO PLAZO.

1. ESTRUCTURA TERRITORIAL DE GIPUZKOA.

1.1 MORFOLOGIA FÍSICA Y URBANA.

El Territorio Histórico de Gipuzkoa ocupa una extensión de 2000 kilómetros cuadrados y se estructura entorno a una serie de estrechos valles en sentido Norte – Sur de una longitud aproximada de 40 kilómetros . El borde Norte da frente al Mar Cantábrico en una longitud aproximada de 50 kilómetros . El límite Sur se localiza en las sierras de Elgea- Aitzkorri y Aralar colindante con los Territorios Históricos de Araba y Nafarroa .

Gipuzkoa linda al Oeste con el Territorio Histórico de Bizkaia y al Este con Lapurdi en una longitud aproximada de 10 kilómetros y con el borde Noroeste de Nafarroa.

Con excepción de los corredores naturales que conforman los valles gipuzkoanos , el resto del territorio es en su gran mayoría montañoso y de fuertes pendientes naturales que en muchos casos lo convierte en inutilizables para la explotación agrícola. Domina por lo tanto el paisaje natural de gran belleza a lo largo de la geografía de Gipuzkoa.

El proceso de urbanización del territorio se ha venido implementando a lo largo del tiempo sobre el fondo de los valles lineales , en una secuencia lineal de ciudades en su mayoría de fundación medieval, asentadas en lugares estratégicos del territorio natural.

1.2 GIPUZKOA CENTRO DE GRAVEDAD DE EUSKADI.

En el marco geográfico de Euskalherria , Gipuzkoa ocupa una posición estratégica , por su posición respecto a la cornisa Cantábrica y a los Territorios Históricos de Bizkaia , Araba ,Nafarroa y Lapurdi . La reciente desaparición de las fronteras en el ámbito de la Unión Europea ha supuesto un hito histórico para superar la barrera político- administrativa que Gipuzkoa tenía en su borde Nororiental . Esta posición de centralidad , supone para Gipuzkoa un factor de dinamización urbanística , de cara a las expectativas de desarrollo territorial y urbano a medio y largo plazo

2. GIPUZKOA. SITUACIÓN ACTUAL.

2.1 RECURSOS DE SUELO.

En la mayoría de las comarcas de Gipuzkoa la fuerte expansión urbana de las últimas décadas está dando lugar al agotamiento de suelos llanos en el fondo de los valles y en las laderas de suaves pendientes de los bordes próximos. El crecimiento urbano en áreas de ladera se está generando en base a modelos convencionales que en general no aportan interés a la construcción del territorio y de la ciudad.

La expansión urbana previsible para las próximas décadas deberá producirse ,bien por operaciones de remodelación urbana en suelos ya urbanizados , o en terrenos en ladera de pendientes variables en función de su relación con la estructura urbana y territorial . En ambos casos , la búsqueda de nuevos espacios de calidad, exigirá la adopción de modelos urbanos y tipologías arquitectónicas de mayor nivel cultural urbano y arquitectónico que las actuales y fuertes incrementos de costo de preparación de suelo.

2.2 MEDIO NATURAL

A pesar del fuerte desarrollo urbano soportado en buena parte de las ciudades de Gipuzkoa a partir de la Revolución industrial y más en concreto durante las últimas décadas del siglo XX el medio natural ,en gran parte de la superficie rural de Gipuzkoa ,se ha preservado en condiciones aceptables . En la actualidad y debido a las características morfológicas de territorio , las grandes obras infraestructurales están produciendo un impacto preocupante en las áreas afectadas.

Urge la elaboración pormenorizada de un catálogo de áreas naturales a proteger ante posibles afecciones de operaciones urbanísticas que puedan degradar el medio natural.

Debe así mismo elaborarse un estudio en profundidad en relación al suelo rural en general , y de las áreas rurales lindantes con el

suelo urbano y urbanizable en las distintas comarcas , tratando de fijar criterios de ordenación integral de suelo que garanticen un equilibrio entre el uso rural del suelo y una expansión urbana que habrá que posibilitar en las periferias de nuestras ciudades.

2.3 MODELO URBANO

La estructura territorial urbana de Gipuzkoa se vertebra en torno a una red de ciudades de tamaño medio estratégicamente ubicadas a lo largo de los valles del Deba , Urola , Oria , Urumea , Oiartzun y Bidasoa . La gran mayoría de las ciudades surgen con el modelo de Villas de fundación medieval , y se han desarrollado de forma racional hasta mediados del siglo XX , con distintas dinámicas y procesos de crecimiento urbano , entre los que caben destacar como modélicas, las intervenciones urbanas producidas a finales del siglo XIX a partir de la Revolución Industrial.

La fuerte expansión urbana de las principales ciudades industriales de Gipuzkoa a partir de 1960 dio lugar a la aparición de periferias urbanas residenciales y industriales que produjeron graves desequilibrios estructurales urbanos y fuertes déficits de infraestructuras de todo tipo y de equipamientos colectivos.

En las últimas décadas , a partir de la recuperación del sistema democrático y el Concierto Económico , se están recuperando los tradicionales niveles de calidad y cultura urbana de nuestras ciudades . Surgen nuevos problemas en la actualidad , debido al cambio de escala territorial urbana , cambio que requiere la adopción , tanto a niveles técnicos como socio-económicos y políticos , de nuevos modelos de intervención territorial y urbana que superen la escala municipal.

2.4 ORDENACION TERRITORIAL

En los últimos años se está produciendo un proceso gradual de elaboración de documentos relacionados con la Ordenación del Territorio a escalas supramunicipales. Desde las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma hasta los

avances de Planes Territoriales Parciales de las distintas comarcas y una serie de Planes Territoriales Sectoriales . Así como en lo referente al Planeamiento a escala municipal , existe una fuerte tradición y experiencia en las ciudades gipuzkoanas a lo largo del siglo XIX , la Ordenación del Territorio a escalas regionales y comarcales constituye una figura novedosa aún no arraigada ni en buena medida asumida por los agentes socio-económicos y políticos del Territorio Histórico de Gipuzkoa. La actual coyuntura y las expectativas de futuro recomiendan una atención preferente a la Ordenación del Territorio a escalas supramunicipales y la adopción de modelos formales y estructurales de ordenación e intervención territorial diferentes a los utilizados hasta ahora , dando respuesta a la demanda de nuevas formas de vida.

2.5 REDES INFRAESTRUCTURALES

Desde el enfoque disciplinar en que se elabora éste informe ,nos referiremos a las infraestructuras que más directamente afectan a la Ordenación del Territorio.

2.5.1.Red Viaria.

Debido a la prácticamente nula inversión de recursos económicos en carreteras durante las primeras décadas de la postguerra ,coincidente con el fuerte desarrollo urbanístico de Gipuzkoa y de la aparición y expansión del transporte privado asistimos a un déficit acumulado de infraestructuras viarias de distinto rango . A pesar del esfuerzo que desde las instituciones autonómicas y forales se está realizando en el sector a partir de la recuperación del Concierto Económico , es evidente que la red viaria gipuzkoana es en la actualidad deficitaria para las exigencias de movilidad hoy requeridas en un área de fuerte dinámica económica y ubicada en un contexto de máxima competitividad de mercado. Esta situación deficitaria se percibe tanto en lo que respecta a los grandes ejes de paso por nuestro territorio, como en el sistema de conexión entre valles y en la malla viaria

interurbana que sigue en una situación en buena medida similar a la prefigurada en los siglos XVIII y XIX para el territorio de Gipuzkoa.

2.5.2. Red Ferroviaria.

La magnífica red ferroviaria , construida en el conjunto del País Vasco y en el territorio de Gipuzkoa a partir de 1850 y que vertebraba a nivel interno el sistema de ciudades al tiempo que ofrecía una buena accesibilidad a las principales ciudades del entorno europeo ,ha ido quedando gradualmente obsoleta ,bien por eliminación de tramos ferroviarios en su día básicos, como por la no adecuación y actualización a las características de la demanda de movilidad en sus distintas escalas. Así como en el sector de carreteras , se están realizando importantes intervenciones puntuales para paliar los déficits heredados ,en el ámbito ferroviario y en el espacio territorial de Gipuzkoa no se perciben síntomas de estudiar en profundidad la recuperación de una racional trama ferroviaria en sus distintos niveles , como alternativa de transporte para la mejora de la movilidad de personas y mercancías .

2.5.3 Aeropuertos.

La creciente demanda de movilidad de bienes y personas , exige una ágil y moderna dotación de servicios de transporte aéreo . Gipuzkoa no aporta a sus ciudadanos en la actualidad el mínimo nivel de dotaciones en éste aspecto ,con lo que supone de rémora para competir con otras áreas del entorno europeo en aspectos relacionados con actividades económicas y comerciales.

El Aeropuerto de Hondarribia ofrece un nivel de servicios ,nada adecuado a las mínimas necesidades actuales , y no dispone de posibilidades de expansión y mejora sustancial de cara al futuro.

La reciente incorporación a la Unión Europea , y la consiguiente puesta en marcha de la Eurociudad Donostia-Baiona , genera un nuevo umbral de población que puede aportar unas claras expectativas de mejora al problema del transporte aéreo de Gipuzkoa.

2.5.3 Infraestructuras portuarias.

El puerto natural de Pasaia en el extremo oriental de Gipuzkoa , que históricamente ha sido un soporte básico de la actividad comercial, mercantil e industrial ,se halla en la actualidad en la necesidad de arremeter una remodelación en profundidad, tanto de la capacidad de la lámina de agua , como de las instalaciones anexas del entorno urbanizado , hoy en condiciones de uso muy limitadas. Cualquier nuevo planteamiento en línea competitiva con otros puertos europeos exige un estudio urbanístico integral, soporte de una intervención en profundidad ,tanto a nivel físico y estructural . La idea recientemente planteada de ampliar el puerto al exterior del actual enclave portuario natural , debe ser estudiada con rigor ,porque puede marcar objetivos infraestructurales de futuro básicos para una ordenación integral del territorio de Gipuzkoa. También debe de considerarse la oportunidad histórica de articular la actividad portuaria de Pasaia con la del puerto de Baiona , dentro del marco de la Eurociudad Donostia-Baiona.

2.6. GRANDES EQUIPAMIENTOS.

Al igual que en otros apartados del presente informe , el Sistema General de equipamientos ,considerados tanto a la escala municipal como en ámbitos espaciales de rango superior ,está arrastrando déficits heredados de la etapa del desarrollismo urbano iniciado en 1960 en buena parte del territorio de Gipuzkoa. El gran esfuerzo inversor realizado desde la administración autonómica ,foral y municipal a partir de la recuperación del Concierto Económico ,se está percibiendo en la regeneración de los tejidos urbanos y de algunos ámbitos a escala supramunicipal . No obstante , en un momento histórico como el actual , con una gradual mejora del nivel económico de la población , y de la progresiva demanda de mejora de la calidad de vida , es evidente que , para ponernos al nivel de otros países desarrollados, deben programarse y implementarse nuevas inversiones para adquisición de suelo y posterior urbanización y

en su caso edificación de grandes equipamientos colectivos en el entorno geográfico de Gipuzkoa.

Un ejemplo claro de situación deficitaria en uno de los grandes equipamientos a nivel territorial ,lo constituye el Campus Universitario de Gipuzkoa de la U.P.V.-E.H.U. ,que con un número de alumnos en torno a los 20.000 , dispone de una superficie inferior a las 20 Hectáreas , superficie que supone un ratio del orden del 20% de la disponible en otras universidades públicas y privadas de carácter similar del entorno europeo y de un 10% de Campus universitarios americanos.

La oferta de grandes equipamientos para actividades relacionadas con la cultura ,el deporte ,el ocio y el tiempo libre , con una gradual y progresiva demanda cualitativa debe así mismo ser estudiada en profundidad tanto desde los aspectos urbanísticos y paisajísticos como desde aspectos de programación y gestión de las correspondientes inversiones económicas.

La localización de los nuevos espacios destinados a los distintos usos de grandes equipamientos ,debe de plantearse dentro de un equilibrado proceso de ordenación territorial y urbana y como oportunidad de generar nuevas centralidades urbanas que induzcan a la vertebración espacial de las periferias urbanas e interurbanas.

GIPUZKOA 2020

REFLEXIONES ESTRATEGICAS

El período de tiempo de 20 años en que se enmarcan las reflexiones estratégicas del presente informe , cabe considerarlo como previsiones a medio plazo , previsiones que habría que articular e incardinar en un proceso de transformación territorial y urbana paralelamente orientado a largo plazo.

En un proceso de evolución territorial y urbana analizado retrospectivamente a 20 años ,no se perciben por regla general grandes transformaciones estructurales . Quizás en momentos históricos concretos como el producido hace un siglo, tras la asunción en Gipuzkoa del reto que supuso la adecuación a las pautas de Ordenación territorial impuestas por la Revolución industrial , sí se generó una espectacular transformación del proceso de urbanización del territorio.

En el momento histórico actual y con el inicio del nuevo siglo, en los países desarrollados asistimos sin género de duda a un umbral de cambio en cierta medida comparable , con connotaciones por supuesto diferentes , al producido a finales del siglo XIX con la llegada de la Revolución industrial . Las causas más perceptibles son , por una parte la espectacular irrupción de la revolución digital y telemática generada de forma gradual en la última década del siglo XX y por otra parte la aparición de las nuevas tecnologías de transporte que han dado lugar a una fuerte dinamización de las actividades urbanísticas y económicas . Ambos factores están originando ,en un marco de creciente competitividad, un radical y gradual cambio de la movilidad a todos los niveles . Las expectativas a medio y largo plazo indican de forma inequívoca la consolidación y rápida expansión del nuevo modelo en las sociedades desarrolladas.

De forma progresiva , están surgiendo nuevos modelos de comportamientos colectivos en la sociedad ,que irán dando lugar a nuevos modelos de vida .

Estos fenómenos socio-económicos , empiezan a generar presiones en el contexto de la Ordenación del territorio y del Planeamiento urbanístico en sus distintos niveles. Y todo apunta a

que el proceso va a dinamizarse en las próximas décadas , con la consiguiente repercusión en la construcción del territorio y la ciudad y por lo tanto en la transformación del paisaje natural y urbano.

En éste emergente nuevo contexto espacial , adquieren un protagonismo claro las nuevas escalas territoriales que dan lugar a la aparición de nuevas unidades de referencia para el Planeamiento Territorial y urbano . La escala municipal queda en cierta medida superada ante la nueva realidad y es preciso partir de nuevos ámbitos geográficos y espaciales de planeamiento que pueden llegar a referirse al conjunto del País Vasco , -“Euskal Hiria”, de dimensiones similares a la ciudad de Los Angeles -, o a la escala de cada Territorio Histórico,- “Gipuzkoa Hiria” de superficie similar al área metropolitana de Roma-.

La visión global de la Ordenación del territorio de Gipuzkoa desde la actual coyuntura , exige un riguroso diagnóstico estructural del potencial urbano y territorial con sus limitaciones, carencias y posibilidades ,de cara a las expectativas de futuro y teniendo como objetivo la búsqueda de una respuesta culta al reto histórico ante el que nos encontramos al inicio del siglo XXI . El diagnóstico deberá hacer especial énfasis en aspectos relacionados con la nueva movilidad :

1. Red Ferroviaria.

En la actual coyuntura socio-económico-urbanística adquiere importancia básica la correcta programación de las infraestructuras ferroviarias en sus distintos niveles interterritoriales e interurbanos, de modo que sean capaces de configurar redes que garanticen por una parte no quedarnos marginados respecto a regiones y áreas metropolitanas ubicadas en otros ejes estratégicos del espacio europeo , y por otra parte de dotar a Gipuzkoa de una adecuada accesibilidad interna y externa y servir de soporte para su vertebración territorial y urbana . Es evidente que dada la actual situación del tráfico y transporte en el territorio gipuzkoano , y ante las nuevas demandas de movilidad de personas y mercancías hay que aceptar el reto de una remodelación a fondo de la estructura ferroviaria a nivel internacional , a nivel de Euskal Herria y a nivel

interno de Gipuzkoa . Como intervenciones prioritarias habría que potenciar la construcción del Tren de Alta Velocidad como conector de las principales ciudades de Euskal Herria y estudiar la mejora y adecuación a las nuevas demandas ,de la existente o recién desmantelada red de vía estrecha ,entendida como eje conector metropolitano e interurbano.

2. Red Viaria.

En lo referente a la red viaria , habría que plantear como objetivo preferente a corto y medio plazo , la construcción alternativa por orden prioritario, de nuevas carreteras que conecten los sucesivos valles de Gipuzkoa en sentido Este –Oeste . Estos nuevos ejes viarios que ,dadas las condiciones de la topografía , deberían construirse en base a túneles ,- de forma similar al recientemente recuperado eje Urola –Deba bajo el Puerto de Azkarate-, vendrían a complementar a carreteras de montaña ya obsoletas construidas a partir del siglo XVIII ,-puertos de Descarga , Bidania , Aduna , Elósua, etc.-, que podrían convertirse en vías-parque de gran interés paisajístico. Con la construcción de ésta red viaria alternativa ,articulada a la red existente o en construcción o proyecto en sentido Norte –Sur,- Autovía del Oria ,Autopista Eibar- Gasteiz a su paso por el valle del Deba , Autovía del Urumea -, y la mejora de la carretera de cornisa y del eje viario del Urola ,se conseguiría a medio y largo plazo la recuperación y actualización de una malla viaria más ágil y rápida , soporte imprescindible para la adecuada estructuración del tráfico rodado interno del Territorio Histórico de Gipuzkoa.

Los grandes ejes viarios de paso por el territorio de Gipuzkoa ,-Autopista Bilbao-Baiona , Autovía Donostia-Iruña , Autovía Donostia- Beasaín con su prolongación hacia Altsasua por el Puerto de Etxegarate en proceso de desdoblamiento -, están sometidos a un gradual incremento de tráfico que predice la aparición de serios problemas de saturación a corto y medio plazo. Deben estudiarse en profundidad alternativas a medio y largo plazo que traten de paliar consecuencias graves para la coherente Ordenación del Territorio de Gipuzkoa.

3. Grandes infraestructuras Portuarias y Aeroportuarias.

Deberán estudiarse con el máximo rigor las posibilidades de adecuación del Puerto de Pasaia a las nuevas expectativas, en base a la construcción de un nuevo Puerto exterior , comunicado a través de los correspondientes túneles bajo Jaizkibel, con las nuevas infraestructuras ferroviarias , viarias y con los aeropuertos del entorno . La proximidad del Puerto de Baiona , -situado a 40 kilómetros de Pasaia y integrado en la misma área metropolitana , la Eurociudad Donostia-Baiona , recomienda el establecimiento de una política portuaria conjunta .

4. Sistemas Generales de Grandes Equipamientos.

Así mismo , y adecuadas a la nueva dinámica y a la nueva demanda cualitativa y cuantitativa se evaluarán y programarán las necesidades de grandes equipamientos Culturales , Universitarios , Deportivos , Hospitalarios , Comerciales y de Ocio . Se localizarán las grandes reservas de Parques y de áreas de protección paisajística , al tiempo que se dictarán medidas para la Protección del medio natural y del Patrimonio cultural urbano y arquitectónico .

Los nuevos equipamientos a proyectar están llamados a ser ubicados en puntos estratégicos de la trama territorial y urbana de Gipuzkoa , en base a las nuevas premisas de escala y movilidad urbana con el objetivo de convertirse, bien integradas en el paisaje natural y urbano , en nuevas centralidades capaces de articular , estructurar y dinamizar el conjunto de Gipuzkoa y sus distintas áreas comarcales y metropolitanas.

Tal como ha quedado expuesto a lo largo del presente informe , las comarcas naturales conformadas a lo largo del tiempo en los sucesivos valles de Gipuzkoa y el territorio en torno a Donostia adquieren de cara al futuro a medio y largo plazo un protagonismo como sujetos de la nueva dimensión “urbana”. El eje transfronterizo Donostia – Baiona supone así mismo una nueva oportunidad de vertebrar Gipuzkoa con Iparralde, y de crear las bases de una Eurociudad de carácter policéntrico.

La necesaria e imprescindible asunción de la nueva escala de ciudad, exige la comprensión de la interconexión del territorio urbano generado en torno a cada ciudad , con los intersticios rurales que pasan a formar parte de la nueva estructura espacial urbana a nivel supramunicipal. Hay que descubrir espacios intermedios “ruro-urbanos” con vocación de nuevas centralidades que ,una vez urbanizados serán el soporte de intervenciones arquitectónicas a gran escala para usos de grandes equipamientos a nivel comarcal y de nuevos asentamientos industriales y residenciales que deberán planificarse de acuerdo con las exigencias cualitativas del momento.

El debate actual respecto al modelo urbano y de la densidad y carácter de los nuevos núcleos residenciales a proyectar y construir en las periferias urbanas , se plantea en torno al binomio ciudad compacta de altas densidades habitacionales o ciudad dispersa de bajas densidades edificatorias. Todo indica a que ,los nuevos modos de vida provocados por las nuevas tecnologías y la nueva movilidad urbana e interurbana , generarán una gradual presión social hacia la creación de áreas residenciales de baja densidad .En todos los casos , la aceptación de las nuevas tipologías de barrios de densidades bajas ,deberá garantizar un equilibrio urbanístico con otras áreas de densidades medias y altas en un conjunto bien estructurado con los núcleos urbanos preexistentes y con el entorno paisajístico rural y con una clara idea de ciudad entendida en su nueva dimensión.. Por otra parte , cualquier nuevo planteamiento de expansión urbana a medio y

largo plazo deberá tener en cuenta el problema de la ciudad sostenible.

Así como a la escala de ciudad ,y con carácter universal, existe una cultura urbana consolidada en el tiempo , que ha dado lugar a modelos urbanos y formas de crecimiento racionales perfectamente identificables en el territorio , en la coyuntura urbanística actual del País Vasco y de Gipuzkoa no existe una tradición de planeamiento y gestión a escalas supramunicipales, ni modelos de ciudad a la escala comarcal como referencias culturales de la idea formal y estructural entendida a la nueva escala de ciudad En el caso de Gipuzkoa el agravante de la escasez de recursos de suelo llano en gran parte de las comarcas naturales y las duras condiciones de la topografía, conlleva la necesaria adopción de nuevos parámetros de intervención proyectual a la hora de planificar y configurar la nueva imagen estructural del territorio como espacio de transformación que posibilite la racional y culta construcción de la ciudad entendida en su nueva dimensión.

En la nueva coyuntura en que nos encontramos en el campo disciplinar de la Ordenación del territorio a escalas supramunicipales y ante las expectativas de futuro a corto, medio y largo plazo ,debido a la falta de experiencias de planeamiento a gran escala territorial , es evidente la falta en nuestro País de equipos técnicos de carácter pluridisciplinar capaces de afrontar con rigor la nueva situación. Al igual que existen en países anglosajones desde hace décadas , debería planificarse en el contexto de la Universidad del País Vasco la creación de una Facultad universitaria de “Regional Planning” para formar a la mayor brevedad equipos de técnicos que puedan aportar con coherencia y el máximo rigor intelectual y cultural el apasionante reto de configurar la construcción del territorio y de la nueva ciudad en el espacio geográfico de Euskal Herria y de Gipuzkoa.

Donostia , Septiembre 2001

Xabier Unzurrunzaga Goikoetxea.
Catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio.