

## Análisis de preferencias del paisaje urbano entre barrios compactos y barrios postindustriales en Vitoria-Gasteiz. Implicaciones en la planificación urbana

Alba Alcalá Juárez<sup>1</sup>; Mikel Gurrutxaga San Vicente<sup>2</sup>

Recibido: 19 de octubre del 2015 / Enviado a evaluar: 23 de enero del 2016 / Aceptado: 3 de mayo del 2016

**Resumen.** Las características urbanísticas de las expansiones urbanas postindustriales desarrolladas en las últimas décadas en numerosas ciudades españolas presentan diferencias notables con las de barrios centrales y pericentrales más compactos preexistentes. Con el fin de estudiar cómo son percibidas por los ciudadanos de Vitoria-Gasteiz dichas diferencias urbanísticas, se realizaron 250 encuestas a residentes en los barrios compactos de la ciudad sobre sus preferencias entre el paisaje urbano de su barrio y el de los barrios postindustriales. Se observó que la gran mayoría de los encuestados prefirieron su compacto barrio en aspectos de sociabilidad, accesibilidad a servicios y bienestar global. Los resultados obtenidos se contrastaron con los de un estudio previo en el que una encuesta similar fue realizada a residentes en un barrio postindustrial. Se discuten las implicaciones de los resultados para desarrollar una práctica urbanística más sostenible y que integre la percepción de los usuarios de la ciudad.

**Palabras clave:** Paisaje urbano, geografía de percepción, encuesta, planificación urbana, Vitoria-Gasteiz.

## [en] Analysis of urban landscape preferences between compact neighborhoods and postindustrial districts in Vitoria-Gasteiz. Implications for urban planning

**Abstract.** The urban characteristics of postindustrial urban expansions developed in recent decades in many Spanish cities have notable differences with preexisting central and pericentral more compact neighborhoods. In order to study how these urban differences are perceived by the citizens of Vitoria-Gasteiz, 250 residents in compact neighborhoods of the city were surveyed on their preferences among the urban landscape of their neighborhood and that of the post-industrial neighborhoods. It was noted that the vast majority of respondents preferred their compact neighborhood in aspects of sociability, accessibility to services and overall welfare. The results were compared with those of a previous study in which a similar survey was conducted to residents of a postindustrial neighborhood. The implications of the results are discussed to develop a more sustainable town planning that integrates the perception of the users if the city.

**Key words:** Urban landscape; perception geography; survey; urban planning; Vitoria-Gasteiz.

<sup>1</sup> Departamento de Geografía, Prehistoria y Arqueología. Universidad del País Vasco (UPV/EHU).  
E-mail: aalcala003@ikasle.ehu.eus

<sup>2</sup> Departamento de Geografía, Prehistoria y Arqueología. Universidad del País Vasco (UPV/EHU).  
E-mail: mikel.gurrutxaga@ikasle.ehu.eus

## [fr] Analyse des préférences de paysage urbain dans les voitures compacter et des zones postindustrielles à Vitoria-Gasteiz. Implications pour la planification urbaine

**Résumé.** Les caractéristiques urbaines d'expansions urbaines postindustrielles développés au cours des dernières décennies dans de nombreuses villes espagnoles ont des différences notables provenant des installations existantes et les quartiers plus compacts pericentrales. Afin d'étudier la façon dont ils sont perçus par les citoyens de Vitoria-Gasteiz ces différences urbaines, 250 résidents ont été interrogés dans les quartiers compacts de la ville sur leurs préférences entre le paysage urbain du quartier et des quartiers post-industriels. Il a été noté que la grande majorité des répondants préféraient leurs aspects de voisinage compact de la sociabilité, l'accessibilité et l'ensemble des services de bien-être. Les résultats ont été comparés avec ceux d'une étude précédente dans laquelle une enquête similaire a été menée sur un postindustrielles résidents du quartier. Les implications de ces résultats sont discutés à développer un plus durable urbanisme qui intègre l'utilisateur la perception de la ville.

**Mots clés:** Paysage urbain; perception géographique; sondage; planification urbaine; Vitoria-Gasteiz.

**Cómo citar.** Alcalá Juárez, A. y Gurrutxaga San Vicente, M. (2016): Análisis de preferencias del paisaje urbano entre barrios compactos y barrios postindustriales en Vitoria-Gasteiz. Implicaciones en la planificación urbana. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 36(1), 11-29.

**Sumario.** 1. Introducción. 1.1. Objetivos. 1.2. Área de estudio. 2. Metodología. 3. Resultados. 3.1. Comparación de resultados entre la percepción urbana de los residentes de los barrios compactos y la de los barrios postindustriales. 4. Conclusiones e implicaciones para la planificación urbana. 5. Bibliografía.

### 1. Introducción

Las características de las expansiones urbanas recientes de numerosas ciudades españolas presentan diferencias notables con las de los barrios más compactos preexistentes. Las expansiones urbanas postindustriales presentan por lo general una menor variedad de usos y funciones, una menor densidad edificatoria (menor compacidad) y un mayor volumen de infraestructuras viarias que los barrios centrales y pericentrales de la ciudad consolidada (Dematteis, 1998; Agencia Europea de Medio Ambiente, 2006; Rueda, 2006; Ruiz-Urrestarazu y Galdós, 2008).

La percepción de las personas sobre el medio urbano ha sido objeto de estudio a partir de los años 60 del siglo XX con objeto de conocer la imagen vivida de la ciudad (Lynch, 1960). Analizar la percepción subjetiva de los usuarios de la ciudad nos permite conocer cómo es experimentado y sentido el espacio que ordenan planificadores y administradores a través del urbanismo (Vara, 2008). La relevancia de integrar en la planificación la percepción de la sociedad sobre el paisaje (Sotelo, 1991; Mata, 2006) queda recogida en el Convenio Europeo del Paisaje (Consejo Europeo, 2000). Dicho convenio concibe el paisaje como cualquier parte del territorio tal y como la percibe la población, e insta a las autoridades públicas competentes a definir objetivos de calidad paisajística para los diferentes paisajes, previa consulta pública. El Convenio considera estos objetivos de calidad paisajística como la formulación, por parte de las autoridades públicas y competentes, de las aspiraciones de las poblaciones en lo que concierne a las características paisajísticas de su entorno.

En esta línea, el Convenio señala el paisaje como un elemento importante de la calidad de vida de las poblaciones en todo el territorio, incluyendo los espacios urbanos. Hasta el momento apenas existen estudios de análisis de preferencias paisajísticas que hayan evaluado cómo son percibidas las características de los barrios postindustriales construidos en las últimas décadas en la periferia de numerosas ciudades españolas. Diversos autores han señalado que en la planificación urbana de las últimas décadas en España no se han integrado suficientemente las necesidades, opiniones y percepciones de los usuarios de la ciudad, que son los que en última instancia desarrollan su día a día en ellas, apuntando así a la necesidad de integrar a los ciudadanos como sujetos activos en los procesos de planificación (Fernández-Muñoz, 2008; Fariña y Naredo, 2010; Burriel, 2011).

Los procesos de urbanización con densidades edificatorias más bajas que las empleadas anteriormente tienden a causar una disminución de las relaciones sociales locales (Forret y Kearns, 2001) y una mayor ocupación de suelo previamente no urbanizado (Agencia Europea de Medio Ambiente, 2006). Asimismo provocan un aumento de los desplazamientos motorizados en vehículo privado, del consumo de combustibles fósiles y de las consiguientes emisiones contaminantes (Kenworthy y Laube, 1999), junto con un mayor gasto económico y consumo energético asociado a los servicios comunitarios dentro de la ciudad (Ng, 2010).

### 1.1. Objetivos

El objetivo general es realizar un análisis sobre las preferencias paisajísticas urbanas de los vecinos que residen en los barrios compactos centrales y pericentrales de la ciudad de Vitoria-Gasteiz. El análisis se realiza comparando mediante encuestas sus preferencias entre las características del paisaje urbano de los barrios compactos en los que residen y las de los barrios postindustriales desarrollados en los últimos años (menos compactos y situados en la periferia de la ciudad).

Los objetivos específicos de la presente investigación son los siguientes:

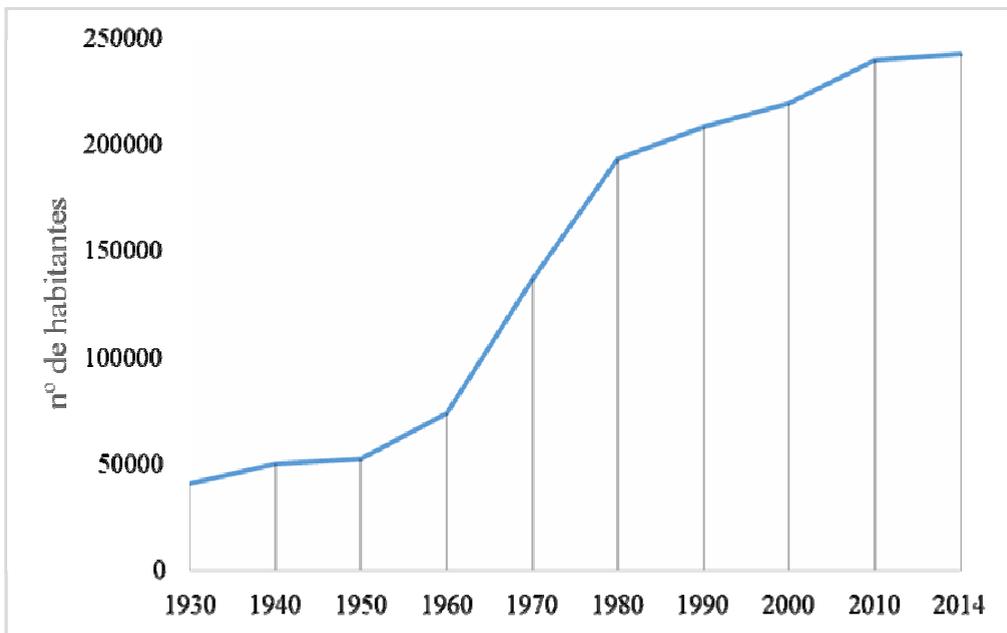
- Comparar las preferencias de los ciudadanos residentes en los barrios compactos centrales y pericentrales de Vitoria-Gasteiz, en función de su percepción sobre diferentes características del medio urbano (características de percepción visual, sonora y olfativa, percepciones de sociabilidad, de accesibilidad a lugares de interés y servicios, de seguridad y de habitabilidad global) entre el barrio en el que residen y los nuevos barrios postindustriales.
- Estimar si existen diferencias en las preferencias en función de si se vive solo o acompañado, así como en función de la frecuencia del uso del automóvil como medio para desplazarse.
- Contrastar los resultados de la presente investigación con los obtenidos en un estudio previo (Gurrutxaga, 2012) en el que se encuestaron sobre las mismas características del medio urbano a los vecinos de uno de los barrios postindustriales. De esta forma, se persigue obtener una visión más completa de las preferencias paisajísticas entre los barrios compactos centrales y pericentrales y los barrios postindustriales en la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

- Obtener conclusiones derivadas de los resultados obtenidos que sirvan para desarrollar una práctica urbanística que integre la percepción de los usuarios de la ciudad y que resulte más sostenible.

## 1.2. Área de estudio

La ciudad de Vitoria-Gasteiz es la capital de la provincia de Araba/Álava y de la Comunidad Autónoma del País Vasco. En el municipio de Vitoria-Gasteiz están censados 245.036 habitantes, 236.842 de ellos dentro del núcleo urbano (excluyendo los distritos rurales y Abetxuko) (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2015). A nivel demográfico, la ciudad tuvo un gran aumento poblacional durante las décadas en la que acogió un fuerte proceso de industrialización, fundamentalmente durante los años 60 y 70 del siglo XX, de forma que entre 1950 y 1980 prácticamente cuatriplicó su población. Desde los años 80 del siglo XX el número de habitantes se ha ido incrementando hasta la actualidad a un ritmo más lento (Figura 1).

Figura 1. Evolución demográfica del municipio de Vitoria-Gasteiz (1930-2014).

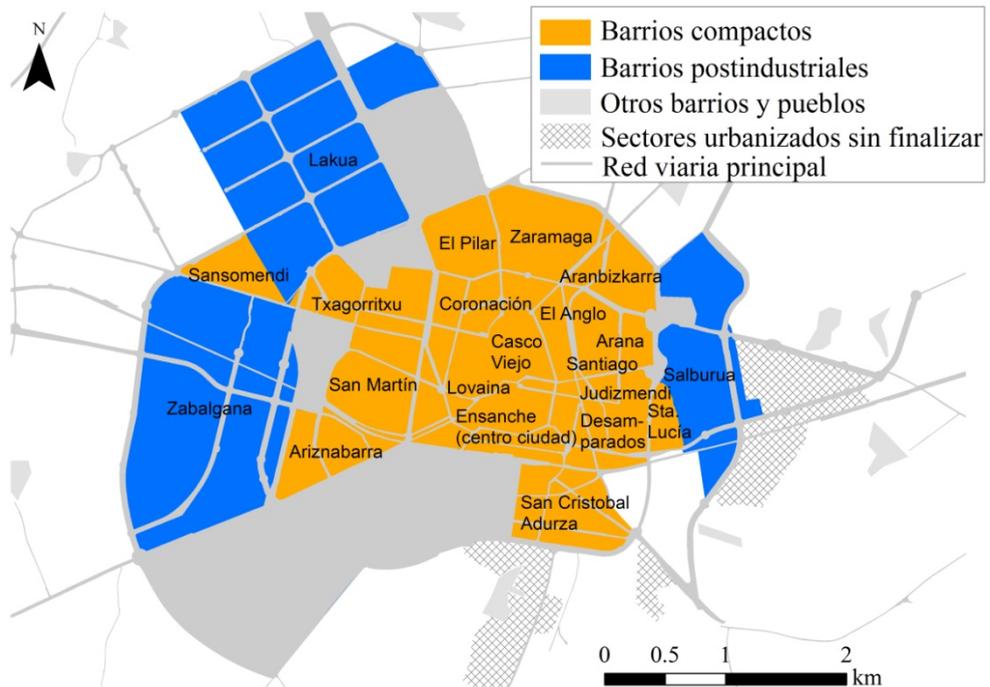


Fuente: Elaboración propia a partir del Padrón Municipal del Instituto Nacional de Estadística.

A nivel urbanístico, la ciudad se expandió notablemente en la etapa industrial con la construcción de diversos barrios pericentrales en torno al Casco Viejo y El Ensanche. Posteriormente, durante los años 80 y hasta mediados de los años 90 del siglo XX la ciudad se expandió de forma moderada. Los barrios compactos centrales

y pericentrales que son agrupados como conjunto de estudio en la presente investigación (Figura 2) fueron construidos hasta mediados de los años 90 del siglo XX. A partir de finales de los años 90 se produjo una nueva expansión de gran envergadura, mediante la construcción de tres barrios postindustriales empleando densidades edificatorias inferiores a las utilizadas hasta entonces: los barrios Lakua (al norte), Zabalgana (al oeste) y Salburua (al este) (Figura 2).

Figura 2. Localización de los barrios compactos centrales, pericentrales y postindustriales<sup>3</sup>



Fuente: Elaboración propia, a partir de la base de datos armonizada (BTA) del País Vasco (Gobierno Vasco, 2015).

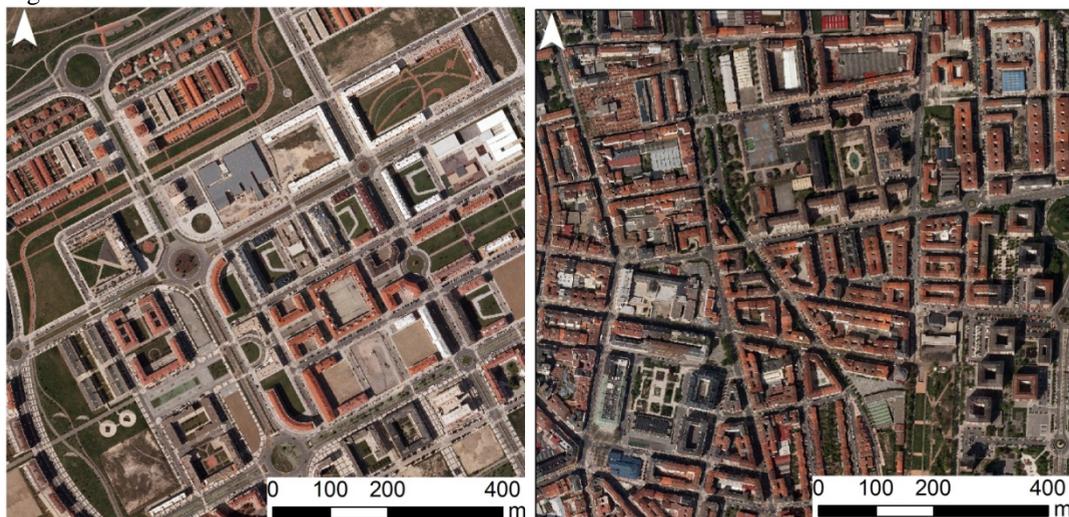
El urbanismo de estas tres expansiones urbanas postindustriales se caracteriza por una densidad edificatoria menor que los barrios compactos centrales y pericentrales preexistentes y por la mayor amplitud de las zonas verdes y los viales (Ruiz-

<sup>3</sup> Localización de los barrios compactos centrales y pericentrales en los que residen las personas encuestadas (en color naranja, "barrios compactos") y de los barrios postindustriales que los encuestados han de comparar con los anteriores (en color azul, "barrios postindustriales").

Urrestarazu & Galdós, 2008) (Figura 3). La densidad edificatoria media de los tres nuevos barrios citados es de unas 50 viviendas por hectárea, mientras en la mayoría de los barrios preexistentes la densidad es de dos a cuatro veces superior (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2009a). La percepción sobre las diferencias en la morfología y otras características de los nuevos barrios periféricos Lakua, Zabalgana y Salburua respecto al grupo de los barrios compactos preexistentes es objeto de estudio en la presente investigación.

El grupo de los barrios compactos centrales y pericentrales engloba el Casco Viejo, El Ensanche y los barrios construidos durante la etapa industrial y hasta mediados de los años 90 del siglo XX (Figura 2). No se incluyen dos sectores denominados Arriaga y Aranzabela, que si bien por densidad y antigüedad podrían formar parte del grupo de los barrios compactos, podrían ser asumidos por los encuestados como ámbitos postindustriales por estar espacialmente integrados en los distritos de Lakua y Salburua, respectivamente. Asimismo se excluyen aquellos distritos residenciales de baja densidad edificatoria situados en el núcleo urbano, denominados Mendizorroza, Ciudad Jardín, Gazalbide y Seminario.

Figura 3. La densidad edificatoria<sup>4</sup>.



Fuente: Elaboración propia a partir de la ortofoto de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Gobierno Vasco, 2013).

<sup>4</sup> La densidad edificatoria es notablemente inferior en los barrios postindustriales (en la parte izquierda se representa una parte del barrio de Lakua) en comparación con los barrios centrales y pericentrales (en la parte derecha se representa, a la misma escala, parte de los barrios de El Ensanche, Desamparados y Judizmendi).

El grupo de los barrios compactos centrales y pericentrales posee una población censada en 160.696 habitantes, mientras en los barrios postindustriales residen 66.034 habitantes (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2015). A estos 66.034 habitantes habría que restarles el número de residentes en el sector de Arriaga, excluido del estudio y perteneciente al ámbito espacial Lakua-Arriaga, que a nivel estadístico conforma un conjunto unitario. El resto de los habitantes del municipio se localizan en los distritos excluidos del núcleo urbano, o fuera de éste. Entre los años 1998 y 2015, más 60.000 personas se han asentado en los tres barrios postindustriales, mientras que los barrios compactos centrales y pericentrales han perdido en conjunto 27.000 habitantes en el mismo periodo (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2015).

Buena parte de los jóvenes que residían en barrios centrales y pericentrales se han ido asentando en los barrios postindustriales al emanciparse del hogar familiar. En los barrios postindustriales, al situarse en la periferia de la ciudad, las viviendas tienen un precio de alquiler y compra más económico que las viviendas equivalentes situadas en barrios centrales y pericentrales. Este factor también ha atraído a los barrios postindustriales a población que ha inmigrado a la ciudad en las últimas décadas. Además, en los tres barrios postindustriales concernidos existe un importante porcentaje de viviendas de protección oficial (VPO). Así, en el conjunto de los barrios postindustriales los grupos de edad con más peso demográfico son los de entre 30 y 44 años y el porcentaje de mayores de 65 años es del 5%. En el conjunto de los barrios compactos centrales y pericentrales el porcentaje de mayores de 65 años asciende al 25% (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2015).

## 2. Metodología

Se comparó la percepción del paisaje urbano de los barrios compactos centrales y pericentrales en relación con los barrios postindustriales de la capital alavesa encuestando a vecinos que residen en los primeros.

Las personas encuestadas debían de indicar su barrio de residencia, con el fin de garantizar que se trataba de uno de los barrios compactos centrales y pericentrales considerados en el estudio (Figura 2). Para la comparación de preferencias cada encuestado tenía que indicar qué ámbito espacial (su barrio de residencia, los barrios periféricos postindustriales, o indiferencia entre ambos) le satisfacía más en relación a 14 aspectos básicos que caracterizan el paisaje urbano y su percepción (Tabla 1). Se adoptaron estos 14 aspectos por su potencial relevancia en la manera en que los usuarios de la ciudad perciben el medio urbano desde el punto de vista morfológico, funcional y emocional. Así, se incluyeron en la encuesta aspectos de percepción visual, sonora y olfativa, percepciones de sociabilidad, de accesibilidad a servicios y lugares de interés, y de bienestar global (Tabla 1).

Es preciso señalar que se incluyeron dos nuevos aspectos no incluidos en un estudio previo de Gurrutxaga (2012), en el que realizó una encuesta similar que fue dirigida exclusivamente a vecinos del barrio postindustrial de Salburua. El primer nuevo aspecto se trata de una variable de gran relevancia, en especial para la

población femenina, como es la sensación percibida del grado de seguridad al caminar en solitario por la calle de noche (Lynch y Atkins, 1988). El segundo nuevo aspecto incluido fue la comodidad para acceder a los servicios sanitarios.

Por último, para conocer dos aspectos básicos de los encuestados que pueden influir en su percepción de la ciudad, éstos tenían que indicar si en el momento en el que realizaban la encuesta vivían solos o acompañados, y si utilizaban diariamente el vehículo privado o no.

Tabla 1. Aspectos del paisaje urbano incluidos en el cuestionario.

Características del paisaje urbano	Aspectos incluidos en el cuestionario		Abreviaturas utilizadas en Tablas 2 y 3
Morfología urbana y percepción visual	1	Diseño de los edificios de viviendas	Edificios
	2	Los parques existentes	Parques
	3	Anchura de las carreteras	Carreteras
	4	Anchura de las aceras	Aceras
	5	Presencia de personas en las calles	Gente
	6	Presencia de tiendas y comercios	Comercios
Percepción sonora	7	Niveles de ruido en las calles	Ruido
Percepción olfativa	8	Olores en las calles	Olores
Percepción de sociabilidad	9	Relaciones sociales entre la gente	Relaciones
Percepción de comodidad para acceder a servicios y lugares de interés	10	Comodidad para acceder a los lugares de compras	Compras
	11	Comodidad para acceder a los servicios sanitarios	Sanitario
	12	Comodidad para acceder a los lugares de ocio de la ciudad	Ocio
Percepción subjetiva de seguridad	13	Sensación de seguridad para caminar solo/a de noche	Seguridad
Percepción de bienestar global	14	El barrio como marco de vida propicio para sentirse bien	Bienestar

Fuente: Elaboración propia a partir de Gurrutxaga (2012).

Se estableció un rango de edad para las personas a encuestar comprendido entre los 18 y los 60 años, para que los resultados resulten comparables con los obtenidos en el mencionado estudio de Gurrutxaga (2012) realizado en el barrio de Salburua. El tamaño de la población fue aproximadamente 83.505, dado que este es el número de habitantes entre 20 y 59 años en los barrios compactos concernidos (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2015). El tamaño de la muestra fue 250 personas, el mismo que en el citado estudio de Gurrutxaga (2012). El trabajo de campo se realizó entre marzo y mayo de 2015 mediante encuestas personales.

Se calculó el porcentaje (%) de los encuestados que mostraron preferencia por el barrio compacto en el cual residen, preferencia por los barrios postindustriales, o indiferencia entre ambos para cada uno de los 14 aspectos valorados. Teniendo en cuenta la muestra y siendo 0,5 la probabilidad de cada respuesta, el margen de error fue del 6,1% a un nivel de confianza del 95,5% (Rodríguez-Osuna, 1991). Además del porcentaje del total de los encuestados, se calcularon los de los 2 grupos considerados, diferenciados en sendos subgrupos (los que conviven y los que viven solos; y los que utilizan a diario el coche y los que no). Dentro de cada grupo se estudiaron las diferencias entre las respuestas de los subgrupos, con objeto de identificar aquellos aspectos en los que se obtuvieran diferencias en el sentido de las preferencias observadas en cada grupo.

Por último, se contrastaron los resultados obtenidos en la presente investigación con los del mencionado estudio previo (Gurrutxaga, 2012), en el que se realizó una encuesta similar a vecinos del barrio postindustrial de Salburua con el fin de comparar sus preferencias paisajísticas entre Salburua y el barrio compacto central o pericentral en el que habían residido en el pasado (en dicho estudio los encuestados tenían como requisito haber residido previamente en un barrio compacto de la ciudad para participar en la encuesta). De esta forma, con este ejercicio de puesta en común de los resultados de ambas investigaciones se pretende obtener una visión más completa de las preferencias paisajísticas entre los barrios compactos centrales y pericentrales y los barrios postindustriales periféricos en la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

### **3. Resultados**

Los barrios postindustriales fueron preferidos en materias de morfología urbana como parques existentes, anchura de las carreteras y anchura de las aceras (en torno a un 50% de los encuestados los eligieron, mientras que la preferencia por los barrios consolidados no superó el 30%) (Tabla 2, Figura 4). En el resto de los aspectos valorados los encuestados mostraron preferencia por los barrios compactos en los que residen frente a los barrios postindustriales. Destacan especialmente las preferencias ampliamente mayoritarias que muestran en aspectos como la comodidad para acceder a los lugares de compras (88%), a los servicios sanitarios (84%) y a los lugares de ocio de la ciudad (81%), así como la presencia de comercios en las calles (81%) (Tabla 2, Figura 4).

Tabla 2. Porcentaje (%) de los encuestados que muestran preferencia por los barrios<sup>5</sup>

Grupo de población (tamaño de la muestra)	Preferencia (%)	Edificios	Parques	Carreteras	Aceras	Gente	Comercios	Ruido	Olores	Relaciones	Compras	Sanitario	Ocio	Seguridad	Bienestar
Total encuestados (250)	Barrios compactos	50	37	23	27	74	81	44	35	78	88	84	81	71	73
	Barrios a comparar	31	52	53	52	14	8	28	16	4	6	4	9	8	11
	Indiferente	19	11	24	21	12	11	28	49	18	5	12	10	21	16
Conviven (222)	Barrios compactos	52	40	23	27	74	83	45	38	78	89	87	84	73	75
	Barrios a comparar	29	50	53	50	14	8	26	15	5	6	3	8	6	11
	Indiferente	19	11	24	23	12	9	29	47	17	5	10	8	20	14
Viven solos (28)	Barrios compactos	32	14	21	21	71	68	36	11	79	82	64	61	54	57
	Barrios a comparar	50	79	57	71	11	11	43	25	0	11	11	14	18	14
	Indiferente	18	7	21	7	18	21	21	64	21	7	25	25	29	29
Usan coche diariamente (77)	Barrios compactos	49	43	27	22	75	83	43	36	81	84	84	82	73	77
	Barrios a comparar	30	53	57	60	13	6	35	25	5	12	8	10	10	13
	Indiferente	21	4	16	18	12	10	22	39	14	4	8	8	17	10
No usan coche diariamente (173)	Barrios compactos	50	34	21	29	73	80	44	34	77	90	84	81	71	71
	Barrios a comparar	32	51	51	49	14	9	25	13	4	4	2	8	6	10
	Indiferente	19	14	28	22	13	11	31	53	19	6	14	11	23	19

Fuente: Elaboración propia a partir de las encuestas realizadas.

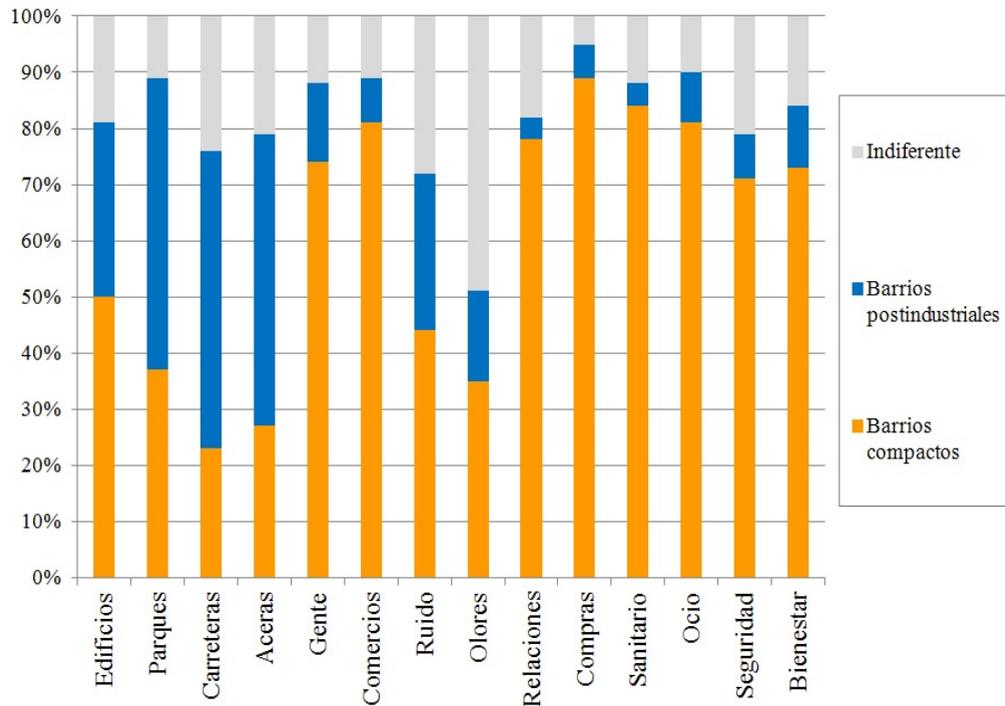
Es preciso destacar asimismo que un 73% de los encuestados mostraron preferencia por los barrios compactos como marco propicio para sentirse bien, aspecto que pretende medir el bienestar global percibido (Tabla 2, Figura 4). Asimismo, en torno al 75% de preferencia por los barrios compactos se situaron aspectos como las relaciones sociales entre personas (78%); la presencia de personas en las calles (74%) y la sensación de seguridad para caminar solo o sola de noche (71%), aspectos todos ellos íntimamente relacionados (Tabla 2, Figura 4).

Cabe destacar respecto a este último aspecto que para un 21% de la población encuestada la seguridad nocturna les resulta indiferente entre ambos espacios y que un 8% de los encuestados se decanta por los barrios nuevos del siglo XXI. Al ser calles relativamente poco transitadas debido a la modesta densidad edificatoria, la sensación de seguridad en principio disminuye. A ello debería sumarse otro aspecto ya analizado, la anchura de los viales, lo que deriva en espacios muy abiertos y separados entre sí. Según Jacobs (1961) “No evitaremos la inseguridad de las calles recurriendo a la seguridad de otros elementos urbanos. (...) Es preciso que brinde el atractivo de un

<sup>5</sup> Porcentaje (%) de los encuestados que muestran preferencia por los barrios compactos en los que residen, por los barrios postindustriales a comparar, o indiferencia entre ambos, para los aspectos del paisaje urbano incluidos en la Tabla 1.

buen número de tiendas y de lugares públicos en sus aceras; algunos de esos lugares deben estar abiertos igualmente a últimas horas de la tarde y por la noche. Tiendas, bares y restaurantes contribuyen, en la práctica, a garantizar la seguridad de la acera”. Los edificios que bordean las calles también juegan un papel muy importante siempre y cuando no sean fachadas ciegas y estén orientadas hacia las calles.

Figura 4. Porcentaje (%) de los encuestados que muestran preferencia por barrios <sup>6</sup>



Fuente: Elaboración propia a partir de las encuestas realizadas.

El 44% y el 50% de los encuestados mostró preferencia por los barrios compactos en materia de ruidos en las calles y diseño de los edificios respectivamente, mientras que para olores casi el 50% de los encuestados mostró indiferencia espacial.

222 de las personas encuestadas (el 89% del total) viven acompañadas, mientras que las 28 restantes (el 11%) viven solas. Paralelamente, 173 de los encuestados (el

<sup>6</sup> Porcentaje (%) de los encuestados que muestran preferencia por los barrios compactos en los que residen, por los barrios postindustriales a comparar, o indiferencia entre ambos, para los aspectos del paisaje urbano incluidos en la Tabla 1.

69%) no utiliza coche diariamente para desplazarse, frente 77 (el 31%) que sí lo hace. No se han detectado variaciones en las preferencias según estos dos criterios, de forma que los subgrupos correspondientes se decantan por las mismas preferencias, aunque con diferentes proporciones (Tabla 2).

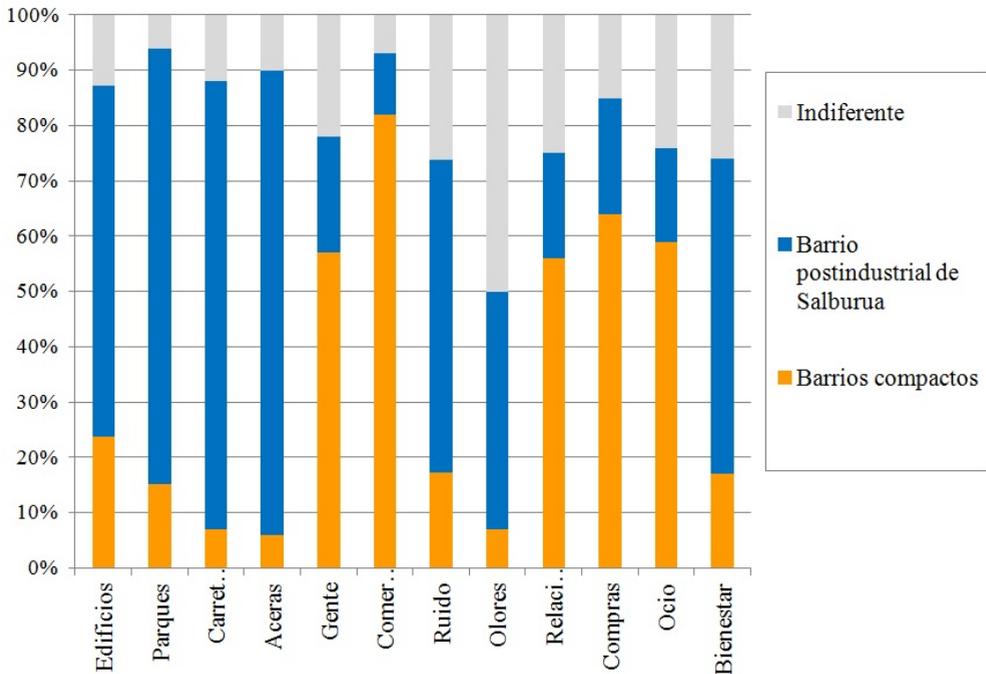
### **3.1. Comparación de resultados entre la percepción urbana de los residentes de los barrios compactos y la de los barrios postindustriales**

Para poder comparar de forma directa y sencilla los resultados del presente estudio con los obtenidos en el estudio previo de Gurrutxaga (2012), se muestran éstos en la Tabla 3 y la Figura 5.

En los resultados de ambos estudios predomina la preferencia por los nuevos barrios postindustriales en cuanto a parques y anchura de viales y aceras. Únicamente existen discrepancias en cuanto a la preferencia del diseño de los edificios ya que en el presente estudio los encuestados prefieren los barrios compactos en los que residen, mientras que en el estudio de 2012 el 54 % de los encuestados escogió el barrio postindustrial de Salburua en el que residían. En los aspectos más relacionados con variables sociales y de accesibilidad a servicios y lugares de interés (presencia de gente en las calles, presencia de tiendas y comercios, sociabilidad, comodidad para acceder a servicios y lugares de interés) en ambos estudios se evidencia una clara preferencia por los barrios compactos. Esto confirmaría que los barrios compactos son percibidos como barrios más humanos en su diseño y que su compacidad facilitaría la accesibilidad a servicios relevantes.

En cuanto a la pregunta referida al barrio como marco propicio para sentirse bien (bienestar global), mientras que en el estudio de 2012 la respuesta elegida por el 57% de los encuestados fue el barrio postindustrial de Salburua en el que residían (Tabla 3, Figura 5), en la presente investigación el resultado obtenido es que el 73% de los encuestados prefiere los barrios compactos en los que residen. La interpretación de este resultado aparentemente contradictorio entre ambos estudios sobre la percepción global del bienestar en ambos tipos de barrios admite distintas interpretaciones. Es preciso tener en cuenta que los vecinos de los barrios postindustriales, como Salburua, residen en viviendas relativamente más económicas que las viviendas de los barrios centrales y pericentrales (un porcentaje elevado concretamente habitan en viviendas de protección oficial), y quizás en gran parte de los casos la elección de residir allí fue motivada en buena medida por motivos de accesibilidad económica. Es preciso destacar que entre los vecinos que vivían solos en Salburua el porcentaje de encuestados que mostró preferencia por este barrio postindustrial bajaba al 43% (Tabla 3).

Figura 5. Porcentaje (%) de los encuestados que muestran preferencia por el barrio postindustrial de Salburua<sup>7</sup>



Fuente: Gurrutxaga (2012).

En el estudio de Gurrutxaga (2012), 44 de los encuestados (el 18% del total) vivían solos en el barrio postindustrial de Salburua en el momento de la encuesta, mientras que en el presente estudio se han registrado 28 (el 9%) personas encuestadas que viven solas en los barrios centrales y pericentrales. Este resultado podría deberse a que la posibilidad económica para vivir solo en los barrios consolidados es menor debido a precios más altos tanto en el alquiler como en la compra de viviendas en comparación con los barrios periféricos. En cualquier caso, cabe destacar que Vitoria-Gasteiz es la ciudad de España que presenta un mayor porcentaje de viviendas ocupadas por una sola persona menor de 65 años (Instituto Nacional de Estadística, 2011), el 20,3% del total. Este tipo de viviendas unipersonales se ubican en buena parte en los nuevos barrios periféricos, acentuando su baja densidad poblacional (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2009b).

<sup>7</sup> Porcentaje (%) de los encuestados por Gurrutxaga (2012) que muestran preferencia por el barrio postindustrial de Salburua en el que residen, por los barrios compactos en los que antes residieron, o indiferencia entre ambos, para los aspectos del paisaje urbano incluidos en la Tabla 1.

Tabla 3. Porcentaje (%) de los encuestados que muestran preferencia por el barrio postindustrial de Salburua<sup>8</sup>

Grupo de población (tamaño de la muestra)	Preferencia (%)	Edificios	Parques	Carreteras	Aceras	Gente	Comercios	Ruido	Olores	Relaciones	Compras	Ocio	Bienestar
Total encuestados (250)	Salburua	64	78	81	84	21	11	56	43	19	21	17	57
	Barrios compactos	24	15	7	6	57	82	17	7	56	64	59	17
	Indiferente	13	6	12	10	22	7	26	50	25	15	24	26
Conviven (206)	Salburua	65	82	84	84	24	12	55	43	20	22	18	60
	Barrios compactos	23	12	6	5	52	80	18	8	52	63	55	14
	Indiferente	13	6	10	11	24	8	27	49	28	15	27	26
Viven solos (44)	Salburua	59	64	68	82	9	7	64	35	14	16	11	43
	Barrios compactos	27	30	11	11	77	91	11	8	73	68	75	30
	Indiferente	14	7	20	7	14	2	25	57	14	16	14	27
Usan coche diariamente (188)	Salburua	66	78	83	83	21	13	55	45	20	24	17	54
	Barrios compactos	23	16	6	7	57	82	19	7	57	60	57	18
	Indiferente	11	6	11	10	21	5	26	48	23	15	26	28
No usan coche diariamente (62)	Salburua	56	81	76	85	21	6	61	40	16	11	16	66
	Barrios compactos	26	13	8	3	55	82	11	10	52	74	65	13
	Indiferente	18	6	16	11	24	11	27	50	32	15	19	21

Fuente: Gurrutxaga (2012).

La diferencia más acentuada detectada es la del uso diario del coche, ya que en el barrio de Salburua utilizaban el coche diariamente 188 de los 250 encuestados (el 75%) mientras que en los barrios consolidados únicamente es empleado por 77 de las 250 personas encuestadas (el 31%). Esta gran diferencia podría deberse a que a pesar de que los estos barrios periféricos postindustriales estén comunicados con el centro urbano y con los puntos clave de la ciudad mediante transporte urbano y mediante bicarriles, la mayor parte de la población de Salburua hace uso diario del vehículo privado. Tanto en el estudio de Gurrutxaga (2012) como en la presente investigación la presencia de tiendas y comercios en las calles fue uno de los aspectos peor valorados de los barrios postindustriales (11 % de los encuestados en Salburua y un 8 % de los encuestados en los barrios compactos mostraron preferencia a este respecto por los barrios postindustriales). Donde los resultados no coinciden en la misma medida es en la accesibilidad a los lugares de compra, dado que mientras los barrios postindustriales fueron preferidos por un 21% de los encuestados en Salburua, en el presente estudio este porcentaje es claramente inferior y 6 % de los encuestados en los barrios compactos mostró preferencia por los barrios postindustriales. Esto sugiere

<sup>8</sup> Porcentaje (%) de los encuestados por Gurrutxaga (2012) que muestran preferencia por el barrio postindustrial de Salburua en el que residen, por los barrios compactos en los que antes residieron, o indiferencia entre ambos, para los aspectos del paisaje urbano incluidos en la Tabla 1.

que la población residente en los barrios postindustriales tiende a percibir como relativamente más accesible las grandes superficies comerciales a las cuales es más habitual acudir mediante vehículo privado. Ello tiene además como consecuencia la menor viabilidad de los pequeños comercios en los barrios con menor densidad urbana, afectando así al aspecto anteriormente comentado de la presencia de tiendas y comercios en las calles.

#### **4. Conclusiones e implicaciones para la planificación urbana**

Los resultados obtenidos en la presente investigación muestran la importancia de conocer la percepción subjetiva del paisaje urbano como aspecto relevante en el bienestar de los usuarios de la ciudad (Mata, 2006; Silva y Rodríguez, 2015) con el fin de enfocar adecuadamente el planeamiento urbanístico a las necesidades reales de la ciudadanía (Burriel, 2011).

Los barrios postindustriales fueron preferidos en materias de morfología urbana como parques existentes, anchura de las carreteras y anchura de los aceras. No obstante, la clara preferencia de los residentes de los barrios compactos centrales y pericentrales por los aspectos de sociabilidad, accesibilidad a servicios y percepción de seguridad al caminar solo o sola de noche de su barrio frente a los barrios postindustriales (que concuerda con las preferencias observadas en el estudio previo realizado encuestando a vecinos del barrio postindustrial de Salburua) sugiere que la planificación urbana desarrollada desde finales del siglo XX en las expansiones urbanas postindustriales de Vitoria-Gasteiz no tuvo en cuenta suficientemente aspectos sociales relevantes.

La clara preferencia de los residentes de los barrios compactos centrales y pericentrales por éstos en comparación con los barrios postindustriales en relación al bienestar global percibido, permite matizar los resultados previos (Gurrutxaga, 2012) que se obtuvieron a este respecto entrevistando a vecinos del barrio postindustrial de Salburua. En el estudio de 2012 se obtuvo un resultado aparentemente contradictorio dado que la gran mayoría de los encuestados en Salburua prefería el barrio compacto en el que antes había residido en los aspectos de sociabilidad y accesibilidad a servicios, y en cambio un 57% respondió preferir Salburua como marco de vida propicio para sentirse bien (entre los que vivían solos este porcentaje bajaba al 43%). Los resultados de la presente investigación realizada con encuestas a residentes en barrios compactos (de los que el 73% prefiere su barrio como marco de bienestar global) podrían sugerir que en realidad la mayoría de los ciudadanos, incluidos los residentes en barrios postindustriales como Salburua, podrían preferir, si les fuera económicamente posible, residir en un barrio con mayor sociabilidad, accesibilidad a servicios y seguridad percibida.

Asimismo se ha detectado un uso diario del coche muy inferior en los residentes de los barrios compactos (31% de los encuestados, frente al 75% que fue detectado en el barrio de Salburua), lo que confirma que los nuevos barrios han promovido una mayor movilidad motorizada en vehículo privado debido a su menor densidad urbana

(Kenworthy y Laube, 1999; Ng, 2010). Esta menor densidad urbana supone una limitación estructural para los esfuerzos que se están realizando con objeto de fomentar el uso generalizado del transporte público en los nuevos barrios (Gainza y Etxano, 2014). Al mismo tiempo, los resultados obtenidos en la presente investigación sugieren que la menor compacidad de los nuevos barrios ha provocado nuevas necesidades de movilidad en coche (no deseadas por los residentes) para acceder a los lugares de compras, como consecuencia de la menor viabilidad y consiguiente menor presencia de pequeños comercios de proximidad, frente al impulso de grandes superficies comerciales.

A todo esto hay que añadir que según informes del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2009b), la menor compacidad de los nuevos barrios provoca (en comparación con barrios más densos) un mayor gasto económico y energético asociado al transporte público y a los servicios comunitarios (abastecimiento, saneamiento, electricidad, gas, recogida de residuos, etc.).

Observando el trazado de las expansiones urbanas postindustriales, aparentemente el anillo verde que rodea Vitoria-Gasteiz en diversos puntos (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2014), el cual empezó a desarrollarse en 1993, ha ejercido un papel de atracción del suelo urbano hasta los límites donde comienza el propio anillo, de forma que desde finales del siglo XX se ha expandido notablemente el perímetro exterior de la ciudad sin que existiera una justificación científico-técnica que respaldara dicha expansión. Y en aquellas zonas de la periferia de la ciudad en la que no existe anillo verde como tal (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2014), el trazado de expansiones urbanas como el sector más oriental de Salburua, denominado S-12 Arkaiate, así como de los sectores S-16, S-17 y S-19 al sur del núcleo urbano (Ordeig, 2011), impiden que pueda dotarse de continuidad espacial a dicho anillo.

Tras el estallido de la burbuja inmobiliaria y el comienzo de la crisis económica, que trajo consigo la paralización de la construcción de varios miles de viviendas previstas en el planeamiento (en especial en los sectores S-12, S-16, S-17 y S-19 previamente mencionados), se llegó a un consenso para desarrollar las futuras viviendas que sean necesarias en la ciudad dentro de los límites del suelo urbano y urbanizable del planeamiento vigente. Para ello, el Ayuntamiento planteó la necesidad de la redensificación de Zabalgana y Salburua esgrimiendo criterios de sostenibilidad. Se afirmó públicamente por distintos responsables del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz que el diseño de los nuevos barrios de Zabalgana y Salburua había sido un error por su insuficiente densidad urbana. No obstante, no se mencionaron qué causas estaban detrás de la forma urbana que se adoptó en ellos, incluso contándose con el precedente del barrio de Lakua, cuya insuficiente compacidad era ya palpable en el momento en que se planificaron Zabalgana y Salburua (Fernández de Betoño, 2011).

En este nuevo contexto, comenzó a gestarse una revisión del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) dirigida a redensificar distintos sectores de Zabalgana y Salburua (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2009a). El plan de redensificación, denominado de "mejora de la continuidad y compacidad urbana y aumento de la edificabilidad" de Zabalgana y Salburua fue aprobado definitivamente en 2012 (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2012), contemplando la construcción de un 40%

más de viviendas en ambos barrios y aumentando la densidad residencial a unas 70 viviendas/ha.

Según informes del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2009a) el ratio de ocupación de suelo urbano por habitante en el conjunto de la ciudad se había triplicado entre 1970 y 2007, es decir, la densidad de población se había reducido a una tercera parte. Se afirma también que una densidad más elevada que la actual optimiza la ocupación del suelo, reduce la presión sobre el suelo rural, da lugar a espacios o centros urbanos con masa crítica, que favorecen los intercambios comerciales, sociales y culturales, disminuye los desplazamientos y rentabiliza el transporte público (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2009a). El plan de redensificación en su texto justificativo enuncia que la actual densidad de 50 viviendas/ha en Zabalzana y Salburua está "muy alejada de los estándares habituales en las recomendaciones al planeamiento para un desarrollo sostenible, con una ciudad compacta y continua, que para los organismos internacionales se sitúa en 100 viviendas/ha" (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2012). Así, el plan de redensificación aprobado "busca generar un tejido continuo, que haga atractivo el desplazamiento peatonal, y genera una estructura más densa, minimizando la generación de movilidad y posibilitando un sistema de transporte público más eficiente. (...) Se aumentan densidades y se crean nuevas parcelas dentro de suelo urbano no consolidado, por lo que se evita la artificilización de nuevos suelos y se protege el medio agrícola y natural del entorno" (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2012).

Habría que plantearse cuando podrían ser necesarias, e incluso si serán necesarias, las miles de viviendas añadidas que recoge el plan de redensificación. Existen numerosas oportunidades de rehabilitación de viviendas en los barrios centrales y pericentrales (donde el parque de viviendas y la propia población residente se encuentra cada vez más envejecida) y las proyecciones demográficas más actualizadas apuntan a un descenso demográfico en el conjunto de la provincia de Álava para el horizonte de 2029 (Instituto Nacional de Estadística, 2014).

Cabe preguntarse cómo sería hoy en día la ciudad de Vitoria-Gasteiz, en términos de sostenibilidad social, económica y ambiental, si los barrios de Lakua, Zabalzana y Salburua hubieran sido diseñados desde un principio con un mayor grado de densidad residencial. Por ejemplo, si se hubieran desarrollado con una densidad cercana a las 100 viviendas por hectárea y siguiendo un modelo de mayor continuidad con el tejido urbano preexistente, ocuparían menos de la mitad de la superficie que actualmente abarcan.

Los resultados obtenidos en el presente estudio permiten concluir que si se hubieran implementado procesos de participación pública para integrar la percepción de los usuarios de la ciudad en el diseño de los barrios de Lakua, Zabalzana y Salburua, incorporando distintos escenarios de crecimiento y exponiendo de forma realista las características urbanísticas de diferentes alternativas de forma urbana, se hubiera adoptado un modelo más compacto y sostenible.

La metodología aquí empleada puede utilizarse para analizar la percepción subjetiva del paisaje urbano en otras ciudades y áreas urbanas con distritos de diferentes grados de compacidad y distintas características urbanísticas.

## 5. Bibliografía

- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2009a): *Revisión parcial del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz en el ámbito de suelo urbano de los antiguos sectores 2, 3, 5 y 6 (Zabalgana) y 7, 8, 9, 10 y 11 (Salburua). Mejora de la continuidad y compacidad de la trama urbana y aumento de la edificabilidad. Avance de planeamiento.* Disponible en: <https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/16/85/31685.pdf>
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2009b): *Estudios previos a la revisión del vigente Plan General De Ordenación Urbana del municipio de Vitoria-Gasteiz.* Disponible en: <http://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/especial/32837.pdf>
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2012): Aprobación definitiva de la revisión parcial del Plan General de Ordenación Urbana del término municipal de Vitoria-Gasteiz, en el ámbito de suelo urbano de los sectores 2, 3, 5 y 6 de Zabalgana y 7, 8, 9, 10 y 11 de Salburúa. *Boletín Oficial del Territorio Histórico de Álava*, 146, 11337-11460.
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2014): *Anillo verde.* Disponible en: <http://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/74/44/37444.pdf>
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2015): *Estudios y estadísticas.* Disponible en: [www.vitoria-gasteiz.org/estudios](http://www.vitoria-gasteiz.org/estudios)
- Burriel, E. L. (2011): Subversion of land-use plans and the housing bubble in Spain. *Urban Research and Practice*, 4, 232-249.
- Consejo de Europa (2000): *Convenio europeo del paisaje.* Florencia, Consejo de Europa.
- Dematteis, G. (1998): *Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas.* En F. Monclús (Ed.). *La ciudad dispersa.* Barcelona, Centre de Cultura Contemporània, 17-33.
- Agencia Europea de Medio Ambiente (2006): *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge.* Copenhagen, European Environment Agency.
- Fariña, J. y Naredo, J. M. (Dir.) (2010): *Libro blanco de la sostenibilidad en el planeamiento urbanístico español.* Madrid, Ministerio de Vivienda.
- Fernández de Betoño, U. (2011): El supuesto error urbanístico de Vitoria-Gasteiz. *I Jornadas sobre urbanismo en el norte de España, Universidad de Navarra, Pamplona 9 y 10 de junio de 2011.* Disponible en: <http://dadun.unav.edu/handle/10171/18668>
- Fernández-Muñoz, S. (2008): Participación pública, gobierno del territorio y paisaje en la comunidad de Madrid. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 46, 97-119.
- Forrest, R. y Kearns, K. (2001): Social cohesion, social capital and the neighbourhood. *Urban Studies*, 38, 2125-2143.
- Gainza, X. y Etxano, I. (2014) Planificando la movilidad en Vitoria-Gasteiz: actuaciones innovadoras frente a limitaciones estructurales. *Lurralde*, 37, 145-168.
- Gobierno Vasco (2013): *Ortofoto de la Comunidad Autónoma del País Vasco.* Disponible en: <http://www.geo.euskadi.eus/>
- Gobierno Vasco (2015): *Base de datos armonizada (BTA) a escala 1:5.000 del País Vasco.* Disponible en: <http://www.geo.euskadi.eus/>

- Gurrutxaga, M. (2012): Percepción del paisaje urbano cotidiano: comparación de preferencias entre un barrio periférico del siglo XXI y la ciudad del XX en Vitoria-Gasteiz. *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, 173, 499-509.
- Jacobs, J. (1961): *The death and life of great American cities. Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid, Ediciones Península.
- Instituto Nacional de Estadística (2014): *Proyección de la Población de España 2014–2064. Resultados por provincias de la serie 2014-2029*. Disponible en: [http://www.ine.es/inebaseDYN/propob30278/propob\\_inicio.htm](http://www.ine.es/inebaseDYN/propob30278/propob_inicio.htm)
- Kenworthy, J. R. y Laube, F. B. (1999): Patterns of automobile dependence in cities: an international overview of key physical and economic dimensions with some implications for urban policy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 33, 691–723.
- López de Munain, E. (2012) Procedimientos, agentes, actitudes, problemas y resultados de los programas de densificación. El caso de la redensificación de Vitoria. *Territorios en Formación*, 2, 65-78.
- Lynch, K. (1960): *The image of the city*. Massachusetts, Joint Center for Urban Studies.
- Lynch, G. y Atkins, S. (1988): The influence of personal security fears on women's travel patterns. *Transportation*, 15, 257-277.
- Mata, R. (2006): *Un concepto de paisaje para la gestión sostenible del territorio*. En Mata, R. y Tarroja, A. El paisaje y la gestión del territorio. Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo. Barcelona, Diputació de Barcelona-CUIMP, pp. 17-40.
- NG, E. (Ed.) (2010): *Designing high-density cities for social and environmental sustainability*. London, Earthscan.
- Ordeig, J.M. (Coord.) (2011): Vitoria. Desarrollos urbanos 1950/2010. *I Jornadas sobre urbanismo en el norte de España, Universidad de Navarra, Pamplona 9 y 10 de junio de 2011*. Disponible en: <http://dadun.unav.edu/handle/10171/18080>.
- Rodríguez-Osuna, J. (1991): *Métodos de muestreo*. Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Rueda, S. (2006): *La ciudad compacta y diversa frente a la urbanización difusa*. En Tarroja, A. y Camagni, R. (Coord.) Una nueva cultura del territorio. Criterios sociales y ambientales en las políticas y el gobierno del territorio. Barcelona, Diputación de Barcelona, 279-301.
- Ruiz-Urrestarazu, E y Galdós, R. (2008): *Geografía del País Vasco*. Donostia-San Sebastián, Nerea.
- Silva, R. y Rodríguez, J. (2015): Percepciones y valoraciones sociales de paisajes urbanos. Claves analíticas y potencialidades para la su incorporación a la planificación urbanística y socio-económica de ámbito local. *Biblio 3W*, XIX, 1108.
- Sotelo Navalpotro, J.A. (1991): Paisaje, semiología y análisis geográfico. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 11, 11-24.
- Vara, J.L. (2008): Cinco décadas de Geografía de la percepción. *Ería*, 77, 371-384.

## Agradecimientos

A Igor Martínez Moreno, Ruth Fernández Akarregi y Jon Abuin González nos han prestado una inestimable colaboración en la realización de encuestas y en la transcripción de datos.