

ENTREVISTA DESTACADA: JOAQUÍN SABATÉ

Amín Alí

Acerca del análisis en base a 3 capas que propone para el desarrollo de proyectos territoriales (territorio/ambiente, infraestructuras y crecimiento), ¿cuál es la diferencia con el abordaje a partir de un análisis de tipo sectorial o temático?

En el año 2003, con motivo de unos estudios previos a la redacción de los planes directores urbanísticos por parte del Departamento de Política Territorial del Gobierno de Cataluña, propusimos al adoptar una metodología basada en la superposición de varias capas de análisis, proyecto y regulación interdependientes, que habíamos verificado en algunos planes territoriales previos. De hecho dicha estructura de interpretación y propuesta “multicapas” la habíamos ensayado por vez primera veinte años atrás, con motivo del encargo del Plan de Ordenación de la isla de Tenerife (PIOT). En dicho plan, y en otros posteriores, propusimos una primera capa basada en el reconocimiento atento de la forma del territorio, en la definición de los elementos que conforman su estructura, su matriz ambiental y el sistema de espacios abiertos. El análisis de las aptitudes del territorio nos llevó al reconocimiento de áreas de regulación homogénea, con un régimen común de usos, objetivos perseguidos y definición de la función de cada pieza en el modelo de ordenación territorial.

Una segunda capa la centramos en el diseño de las redes de infraestructura soporte (esencialmente de movilidad, trazados viarios y ferroviarios, pero también de telecomunicaciones, de abastecimiento, de tratamiento de residuos...).

Una tercera se planteó la ordenación de los principales asentamientos y actividades económicas (residenciales, industriales, terciarias, logísticas, mineras o agrícolas); especialmente las propuestas de reestructuración, crecimiento o remodelación de áreas urbanizadas.

En diferentes planes europeos (desde Holanda a Bolonia, de Bélgica a Cataluña) se ha adoptado ya esta estructura de capas de lectura y propuesta. Pero sigue pendiente el reto de avanzar algo más en dicha combinación de capas; de cruzarlas continuamente, de verificarlas proyectualmente a diferentes escalas y de relacionarlas con escenarios potenciales de transformación. Conviene además que las capas de lectura, proyecto y regulación sean absolutamente interdependientes y que ello permita empezar a superar la secular zonificación biunívoca.

Esto es lo que pretendimos en un plan reciente (PDU del Pla del Bages 2006). Aquí la capa forma o vocaciones del territorio define un conjunto de áreas homogéneas, base imprescindible de regulación y ordenación; traduce urbanísticamente los requerimientos de la matriz ambiental e incluye la propuesta de un sistema de espacios abiertos de escala territorial. La segunda capa diseña el soporte estructural necesario en diferentes escenarios; pauta las condiciones de las redes de movilidad y de los servicios necesarios según las características de cada territorio y los futuros desarrollos urbanísticos sobre los mismos; y atiende a los requerimientos funcionales de dichas infraestructuras, pero asimismo a sus implicaciones sobre aquellos crecimientos. En la tercera capa se proponen, en estrecha relación con las anteriores, las reglas de ordenación física de asentamientos y actividades económicas, además de diseñar algunos elementos básicos de los denominados proyectos territoriales estratégicos.

Lo fundamental es que ninguna de estas tres capas determina ya por sí sola el destino de un fragmento del territorio, sino que toda intervención es pautada simultáneamente por las tres y desde diferentes escalas de aproximación.

En nuestros planes recientes hemos profundizado en la construcción de una opción metodológica basada en la combinación de capas de interpretación, ordenación y regulación estrechamente interrelacionadas; en continuos cambios de escala de lectura y proyecto; en la valoración de escenarios diversos y de estrategias para posicionar adecuadamente ciudades y territorios; o en la voluntad de traducir urbanísticamente los requerimientos de la matriz ambiental, definiendo un sistema territorial de espacios abiertos y en la búsqueda de equilibrio entre los requerimientos ambientales, funcionales, técnicos y económicos de las infraestructuras con su contribución a dotar de estructura a los crecimientos urbanísticos.

Y lo hacemos confiando en que encontrar modelos de ordenación, instrumentos de lectura, proyecto y regulación, capaces de imaginar la transformación de unos territorios dinámicos, según escenarios diversos y muy abiertos, es uno de los retos más apasionantes a los que se enfrenta hoy la disciplina urbanística en general, y la ordenación del territorio en nuestro contexto.

¿Cómo se complementan los instrumentos de regulación del suelo con las estrategias de movilidad y transporte como estructurantes del territorio?

Partimos del reconocimiento del cometido estructurador que tienen las estrategias de movilidad y transporte en cualesquiera propuestas de ordenación territorial y urbanística, y de la conveniencia de abordarlas desde una visión agregada. Las grandes decisiones sobre el trazado de carreteras y autopistas, líneas ferroviarias o aeropuertos se han venido adoptando hasta el momento desde lógicas e instituciones sectoriales, en base a estudios concienzudos, pero rara vez vinculados a la discusión menuda de las dinámicas urbanísticas y a su implicación en éstas, o de su ajuste a determinados modelos territoriales. A lo sumo algunos planes urbanísticos de gran extensión incorporaban “redes arteriales” diseñadas desde lógicas ajenas a las características físicas de ciudades y territorios, y cuyos elementos se desarrollan y ejecutan posteriormente también con independencia de la ordenación urbanística, forzando cambios en la misma si fuera menester. Sin embargo en esta nueva hornada de planes territoriales se acepta reconsiderar, desde las lógicas del territorio y su proyecto de futuro, las grandes decisiones de los planes sectoriales de infraestructuras.

Ya Colin Buchanan nos enseñó con su magnífica reflexión y algunos proyectos seminales la importancia no tan solo de abordar conjuntamente la discusión de elementos de infraestructura y de ordenación urbanística, sino de “dibujar” las características precisas de unos y otras. Así en esta nueva hornada de planes se invita a ensayar el trazado ajustado de ejes viarios y ferroviarios, lo suficientemente detallado, como para medir su relación con las decisiones de ordenación física de sectores determinados, o la manera como se acomodan a las características físicas y ambientales de cada fragmento del territorio.

En planes territoriales previos la consideración de estas infraestructuras se limitaba, en el mejor de los casos, a trazas indicativas, casi ejes de unión entre dos puntos, acompañadas de criterios sobre sus características y condiciones de servicio. Ahora en cambio, estas infraestructuras se dibujan desde una escala que permite el ajuste morfológico, y se detallan aún mucho más, si entran en contacto con propuestas de ordenación física de determinados sectores, o si atraviesan

tramos especialmente sensibles del territorio.

Ahí radica otro aspecto distintivo. Las decisiones sobre infraestructuras en estos planes deben en primer lugar asegurar el adecuado encaje funcional y económico de sus decisiones. Así, en el plan que antes mencionaba, el PDU del Bages, se verifican detalladamente la traza horizontal y vertical de nuevos tramos de carreteras y autopistas, a un nivel suficiente como para aproximar su coste y su repercusión, si cabe, sobre determinados desarrollos urbanísticos. Se justifica asimismo su adecuado encaje en las preexistencias ambientales, valorando, cuando es menester, diversas alternativas, y midiendo su repercusión a través del preceptivo informe de sostenibilidad. Es decir se relacionan dichas decisiones con las características del territorio analizadas en la primera capa. Pero a su vez se debe considerar la implicación de dichos trazados en las decisiones sobre actividades o sobre las opciones de crecimiento o re-estructuración, o pautarlas en función de los requerimientos urbanísticos; es decir relacionándolas con las consideraciones propias de la tercera capa.

Haciendo un balance del contenido de las estrategias de movilidad y transporte podemos verificar como muchas de las propuestas pretenden corregir desajustes e introducir mejoras en la lógica funcional de las redes. Pero otras tantas se plantean atendiendo a la capacidad estructuradora de dichos trazados, a su marcada incidencia en la ordenación urbanística. Se debe afrontar pues el diseño del soporte estructural necesario en diferentes escenarios pautando las características de las redes de movilidad y de servicios, en función de los valores del territorio; pero asimismo atendiendo a los futuros desarrollos urbanísticos y a los requerimientos funcionales y ambientales.

Que impronta cree usted que deberían darle los proyectos territoriales estratégicos al territorio, pensado a futuro?

Un plan territorial no tiene sentido entendido sólo como una aproximación intermedia entre uno de nivel superior y unos planes municipales más o menos lejanos. Conviene por ello que vaya acompañado de programas o propuestas que puedan implantarse de forma inmediata y que verifiquen, a una escala donde ya resulta posible el diseño y la ordenación física, las grandes directrices propuestas. En este sentido proponemos algunas intervenciones prioritarias que denominamos **Proyectos Territoriales Estratégicos**. Para cada uno de los ellos avanzamos condiciones de regulación que traducen y hacen más concretas las directrices generales.

El concepto de **Proyecto** remite a la voluntad de avanzar su resolución en clave de diseño físico, al tiempo que formalizar una reflexión de carácter estructural. Se consideran **Territoriales** porque responden a una problemática y a una complejidad que generalmente va más allá del ámbito municipal, y que exige la colaboración de diversas administraciones. Y son **Estratégicos** por reconocer áreas de oportunidad y por su dimensión transversal (con decisiones que implican a las diferentes “capas” analizadas: ordenación de los asentamientos, de las infraestructuras de movilidad y del sistema de espacios abiertos).

Conviene agrupar estas propuestas por programas o tipologías, para dar más sentido a una acción conjunta y coordinada a escala comarcal, y valorar que instituciones son las más adecuadas para impulsarlas, y con que instrumentos las podrán llevar a cabo. En este sentido se deben sugerir los agentes que se consideran más idóneos y, en su caso, posibles fórmulas, para llevarlos a cabo.

Aunque en todos estos proyectos territoriales estratégicos hay que presuponer una estrecha interrelación entre territorio, medio ambiente, infraestructuras y asentamientos, resulta útil clasificarlos atendiendo a su componente más destacada, siguiendo la estructura metodológica de

las capas. Se pueden distinguir así aquellos programas y proyectos que tienen una relación más estrecha con la lectura de la forma del territorio y del sistema de espacios abiertos, o con propuestas de parques patrimoniales; otros más vinculados al proyecto de las infraestructuras de movilidad y, finalmente, aquellos que afectan la ordenación de los principales asentamientos y actividades (residenciales, industriales, terciarias, logísticas, mineras, agrícolas...); especialmente las alternativas de crecimiento o de remodelación de áreas urbanizadas.

Para cada uno de estos proyectos territoriales estratégicos, que han de actuar como catalizadores del modelo previsto, deben avanzarse hipótesis de ordenación, que se concreten finalmente en esquemas y en directrices orientativas, siendo en cambio de obligado cumplimiento los criterios y objetivos generales que se deducen de dichos ensayos proyectuales.