

El segundo bloque de la primera jornada del Congreso **Euskal Hiria 2017**, evento celebrado entre los días 27 y 28 de noviembre en el Palacio Europa de Vitoria-Gasteiz, englobó cuatro conferencias bajo el título “Los stocks del territorio y sus relaciones: biorregión y movilidad”.

Actualmente, uno de los proyectos en los que está trabajando el CEA Green Lab es la definición y la caracterización geográfica de la **Biorregión de Álava Central**, un territorio compuesto por veintinueve municipios alaveses (entre los que se encuentra Vitoria-Gasteiz) más el Condado de Treviño, con una superficie aproximada de 2.600 km².

En concordancia con lo expuesto por el arquitecto urbanista Fernando Prats Palazuelo en su conferencia “El acercamiento a la ordenación del territorio a través del concepto de *biorregión*”, es necesario que esta Biorregión nazca de una **reconceptualización del territorio**; es decir, debe ser considerado **un espacio clave para la vida**, más sostenible y más autónomo en términos de obtención de recursos para sus habitantes. El territorio debe entonces actualizarse como un **recursopreciado, frágil e insustituible para la vida**, con la complejidad suficiente para que todas las personas que habitan dentro de sus límites establezcan relaciones más justas con la naturaleza. Para que el territorio llegue a tener tal consideración, es indispensable que ocurran cambios radicales en el funcionamiento actual del planeta, con **sociedades de transición** más compatibles con los sistemas naturales, que estén más dispuestas a ser hipocarbónicas y que, ante todo, sean resilientes y se adapten rápidamente al **cambio global**.

Aprovechando la base conceptual establecida por Fernando Prats, el geógrafo y economista Juan Requejo Liberal aprovechó su intervención “El territorio como sistema vivo” para introducir un concepto que estructura su visión territorial: la **gestión colectiva y adaptativa** de las necesidades humanas, lo cual supone un giro con respecto al individualismo de hoy.

Primeramente, con sistema vivo, Requejo se refiere a que los **territorios evolucionan por cuenta propia**, de manera que cualquier parametrización y modelización tecnológica que se haga no es capaz de abarcar la totalidad de las dinámicas.

Por otro lado, es necesario contar con **capital social** para poder llevar a cabo dicha gestión adaptativa y colectiva. La parte adaptativa se relaciona con el deber de no someter la naturaleza a nuestras necesidades, sino que somos las personas las que debemos adaptarnos a ella, sobre todo en un contexto de cambio global causado por los propios seres humanos. Asimismo, la parte colectiva se refiere a la necesidad de establecer direcciones colectivas y no tecnocráticas, con entornos de **participación democrática**.

La búsqueda de un territorio vivo tiene su origen en el siguiente hecho: la sociedad actual proviene de la separación absoluta entre la ciudad y el territorio que la rodea. Vivimos en una época donde los recursos cercanos a nuestro lugar de residencia ya no son imprescindibles y los sustituimos con importaciones, por lo que no dependemos de las limitaciones del territorio.

Ante estos escenarios, se han hecho numerosos intentos para lograr una **planificación territorial sostenible**, muchas veces sin ser conscientes de lo que significa realmente la sostenibilidad. Itziar Urrutia, representante de la empresa de ingeniería y construcción SENER, se refirió a la integración de la movilidad en la planificación territorial desde una apuesta clara por la innovación tecnológica y la sostenibilidad. Desde su punto de vista, la sociedad actual avanza hacia la consolidación de la Eurorregión y la superconectividad entre las ciudades europeas, entre las que se cuentan las tres capitales de la CAPV, a través de grandes y costosas infraestructuras.

La construcción de **territorios hiperconectados**, cuyo enfoque está más situado en la innovación tecnológica con tintes “verdes” que en la búsqueda de un espacio vivo, es una contradicción a la visión de territorio como recurso frágil e insustituible para la vida. Si la CAPV se transforma en una región con infraestructuras como la Y Vasca, que tan solo conectará las tres capitales pero que está generando incalculables impactos ambientales durante la etapa de construcción, no es posible seguir hablando de territorio vivo cuando todo aquello que no es ciudad (la gran mayoría del espacio) es considerado un **territorio desprovisto de identidad**, un espacio a salvar entre ciudades, invisible ante los ojos de los que impulsan este tipo de políticas.

Por estas razones, cabe preguntarse qué es verdaderamente la sostenibilidad, qué supone la **integración en mundo sostenible** y cuáles son las **necesidades reales** que tenemos, ya que todo aquello que no es necesario puede llevar a la destrucción del territorio vivo. Volviendo a su razonamiento inicial, Requejo opina que las soluciones deben ir más allá de las medidas parche tan características del capitalismo verde, partiendo desde cuestiones más estructurales. Es necesario, por ejemplo, cuestionar las demandas de energía actuales, adaptándonos a la realidad y no a la demanda que queremos. De la misma manera, se deben buscar soluciones energéticas colectivas (en viviendas, en industrias...) que sean eficientes y ahorrativas.

Aunque el camino que queda por recorrer es aún muy largo, el **Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz** ha logrado mejoras perceptibles en cuanto a la paulatina transformación o adaptación de la ciudad a los peatones y ciclistas y otras modalidades de transporte público, como los buses urbanos y el tranvía. En un lento pero continuo intento por reducir la presencia del vehículo privado en las carreteras y el espacio público de la ciudad, en los últimos diez años su uso se ha reducido del 37% al 24%, mientras que el **uso de la bicicleta ha crecido** de forma exponencial, del 3% en 2006 a más del 12% en la actualidad, con una ligera recuperación de los desplazamientos realizados a pie. Aunque no haya grandes variaciones en el peso modal relativo de los desplazamientos actuales, el transporte público ha ganado más de 30.000 viajes en la última década. Por lo tanto, puede decirse que se han logrado importantes avances, aunque no deja de sorprender que en una ciudad que ofrece tantas facilidades para desplazarse a pie o en bicicleta, el número de automóviles siga siendo tan elevado.