

Percepción del paisaje urbano cotidiano: comparación de preferencias entre un barrio periférico del siglo XXI y la ciudad del XX en Vitoria-Gasteiz

Mikel GURRUTXAGA SAN VICENTE

Departamento de Geografía, Prehistoria y Arqueología, Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

RESUMEN: La percepción y grado de satisfacción de los ciudadanos en relación al medio urbano en el que residen influye sobre su calidad de vida. La fisonomía y funcionalidad de las expansiones urbanas recientes de numerosas ciudades presenta diferencias notables con la de barrios preexistentes. Se realizó un comparación mediante encuestas sobre las preferencias de los ciudadanos entre el paisaje urbano de un barrio periférico de principios del siglo XXI situado en la periferia de Vitoria-Gasteiz (Salburua), en el que residen actualmente, y el paisaje de los barrios más compactos preexistentes donde antes residieron. Se observó que la mayoría prefiere su barrio actual en los aspectos de morfología urbana, y su barrio anterior en los aspectos de sociabilidad y accesibilidad a lugares de interés. Se observó una prevalencia de los aspectos morfológicos sobre los de sociabilidad y accesibilidad en la valoración global de la habitabilidad del medio urbano, dado que la mayoría mostró preferencia por su barrio actual como lugar cómodo para vivir y como lugar adecuado para sentirse bien. No obstante, las personas que viven solas mostraron una preferencia general notablemente inferior por su barrio actual que las que conviven. Se detectó que tres de cada cuatro residentes en Salburua utilizan el coche a diario. Se discuten las implicaciones de los resultados obtenidos en la práctica urbanística.

DESCRIPTORES: Paisaje urbano. Morfología urbana postindustrial. Barrio de Salburua, Vitoria-Gasteiz.

1. Introducción

La percepción de los ciudadanos sobre el medio urbano ha sido objeto de estudio a partir de los años 1960 con objeto de co-

nocer la imagen vivida de la ciudad (LYNCH, 1960; LOWENTHAL, 1967; CAPEL, 1973). Investigar la percepción subjetiva que realizan los usuarios de la ciudad permite conocer con qué grado de satisfacción es experimentado el es-

Recibido: 29.06.2011; Revisado: 28.09.2011
e-mail: mikel.gurrutxaga@ehu.es
El autor agradece al Dr. A. Davila su asesoramiento sobre métodos de investigación social, y a M. Vergara y O. Razkin

su colaboración en la realización de encuestas. Así mismo el autor agradece a los evaluadores anónimos sus críticas y sugerencias para la mejora del artículo.

pacio que ordenan planificadores y administradores a través del urbanismo (ESTÉBANEZ, 1979; HUBBARD, 1992; PACIONE, 2003; VARA, 2008; HOWLEY & *al.*, 2009). Diversos autores han estudiado la influencia de diferentes variables del medio urbano sobre la calidad de vida percibida por los vecinos (MATSUOKA & KAPLAN, 2008; SAELENS & HANDY, 2008; HOWLEY & *al.*, 2009). La percepción del medio urbano influye asimismo sobre el comportamiento que adoptan los habitantes dentro del sistema urbano, por ejemplo al seleccionar sus modos y rutas de desplazamiento entre diferentes puntos de la ciudad (CAMAGNI & *al.*, 2002; PACIONE, 2005; LAMIQUIZ & *al.*, 2009; SAELENS & HANDY, 2008).

La relevancia de conocer y considerar la relación sensible de la gente con su entorno percibido queda recogida en el Convenio Europeo del Paisaje (CONSEJO DE EUROPA, 2000; MATA, 2006). 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. Los paisajes urbanos cotidianos conciernen al medio en que vive gran parte de la población. Actualmente el 77% de la población de Europa occidental y el 50% de la mundial vive en el medio urbano, y estas cifras podrían incrementarse para el año 2050 al 86% y 70%, respectivamente (LÓPEZ MORENO & *al.*, 2010). De esta forma, los paisajes de las ciudades presentan una relevancia notable en la percepción ciudadana y en el bienestar social. Al mismo tiempo, los ámbitos urbanos presentan una responsabilidad sin precedentes como marco sobre el que diseñar y aplicar políticas dirigidas a conseguir un desarrollo sostenible (NEWMAN & KENWORTHY, 1999; BANISTER, 2005; EEA, 2006; OZCÁRIZ & PRATS, 2009; NG, 2010; LÓPEZ MORENO & *al.*, 2010). Pensar globalmente y actuar localmente (GEDDES, 1915) resulta más necesario que nunca en la planificación de las ciudades.

La Carta europea de ordenación del territorio (CONSEJO DE EUROPA, 1983) mostraba hace casi tres décadas una preocupación sobre la necesidad de controlar el crecimiento de las áreas urbanas. Entre sus objetivos específicos

estaba prestar una atención especial a la mejora de las condiciones de vida, a la promoción de los transportes colectivos, así como a las medidas que frenasen el desplazamiento de los habitantes del centro hacia la periferia de las ciudades. Sin embargo, en términos generales se ha constatado que durante las últimas décadas se ha producido una gran expansión y dispersión de áreas residenciales, causando un elevado consumo de suelo (EEA, 2006), un notable aumento de la movilidad mediante el vehículo privado (NEWMAN & KENWORTHY, 1999; BANISTER, 2005), una disminución de las relaciones sociales locales (FORREST & KEARNS, 2001) y una proliferación de lugares sin identidad (AUGE, 1995; MUÑOZ, 2008).

Uno de los aspectos que definen la dinámica de las ciudades compactas en las últimas décadas es el notable cambio que ha sufrido la morfología y funcionalidad de las expansiones urbanas postindustriales respecto a las construidas hasta la etapa industrial (DEMATTEIS, 1998; EEA, 2006). Las expansiones urbanas postindustriales presentan por lo general una menor variedad de usos y funciones, una menor densidad edificatoria y un mayor volumen de infraestructuras viarias (RUEDA, 2006; RUIZ URRESTARAZU & GALDÓS, 2008). Numerosos ciudadanos han vivido este cambio de diseño urbano y fisionomía en sus barrios de residencia, al trasladarse de domicilio o al emanciparse del hogar familiar. Sin embargo apenas existen estudios de comparación de preferencias que hayan evaluado si los barrios periféricos postindustriales constituyen espacios positivamente percibidos por los ciudadanos tras haberse trasladado desde barrios más densos.

1.1. Objetivos

Los objetivos de esta investigación son:

- i) Comparar las preferencias de los ciudadanos, en función de su percepción sobre diferentes características del medio urbano, entre un barrio postindustrial de principios del siglo XXI situado en la periferia de Vitoria-Gasteiz (Salburua), en el que residen actualmente, y los barrios más compactos preexistentes en el siglo XX donde antes residieron;
- ii) estimar si existen diferencias en las preferencias en función de si se vive solo o acompañado;
- iii) estimar si existen diferencias en las preferencias en función de la frecuencia del uso del automóvil como medio para desplazarse;

- iv) discutir las implicaciones de los resultados obtenidos en una práctica urbanística que integre la percepción de los usuarios de la ciudad.

1.2. Área de estudio

La ciudad de Vitoria-Gasteiz está situada en el País Vasco (norte de España). Su núcleo urbano tiene aproximadamente 235.000 habitantes (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2010a). La ciudad se industrializó fundamentalmente durante los años 1960 y 1970. Tuvo un gran aumento demográfico, de forma que entre 1950 y 1980 prácticamente cuatriplicó su población. El núcleo urbano se expandió notablemente en esa etapa industrial con la construcción de diversos barrios. Desde los años 1980 hasta la actualidad el número de habitantes se ha ido incrementando a un ritmo notablemente más lento. Durante los años 1980 y hasta mediados de los años 1990 la ciudad se expandió de forma moderada. El ámbito a comparar en el presente estudio respecto a Salburua corresponde

al grueso del tejido urbano construido hasta mediados de los años 1990. A partir de mediados de los años 1990 se produjo una expansión de la ciudad de gran envergadura, empleando densidades edificatorias inferiores a las utilizadas hasta entonces. Desde finales de los años 1990 hasta la actualidad la población de la ciudad ha aumentado un 10,5% (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2010b) mientras que la superficie urbana de la ciudad prácticamente se ha duplicado (COMISIÓN EUROPEA, 2010). El creciente ratio de superficie urbana por habitante y la atomización de los hogares han sido apuntados como razones de esta diferencia (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2009; COMISIÓN EUROPEA, 2010). El crecimiento de la ciudad ha seguido un patrón espacial continuo y no fragmentado (ver FIG. 1).

A partir de mediados de los años 1990 el crecimiento urbano de la ciudad se desarrolló hacia el norte (Lakua), el este (Salburua) y el oeste (Zabalzana) (ver FIG. 1). Durante la última década más de 40.000 personas se han asentado en las citadas tres expansiones postindustriales,

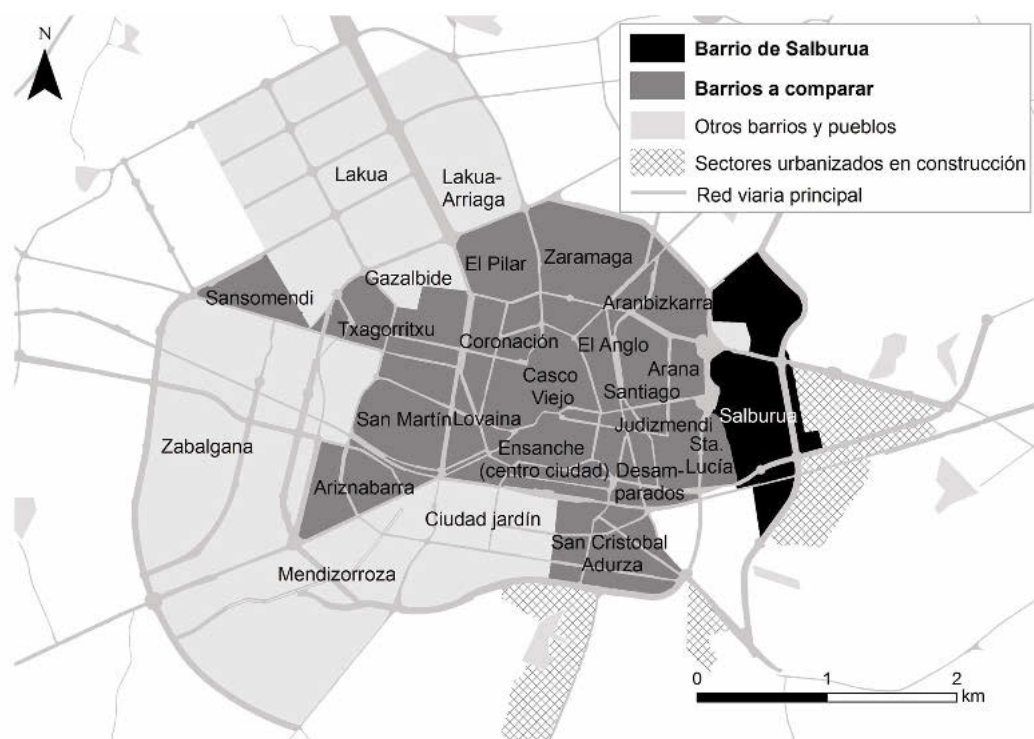


FIG. 1/ Mapa del área de estudio. El barrio de Salburua se ubica en la zona oriental del núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz. Los barrios a comparar tienen una densidad edificatoria media superior a la de Salburua

Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbano vigente y de la ortofoto de 2011 (disponibles en: <http://www.geo.euskadi.net/>).

mientras los barrios preexistentes en el siglo XX han ido perdiendo población (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2010a, 2011). El urbanismo de estas tres expansiones urbanas postindustriales se caracteriza por una densidad edificatoria menor que la mayor parte de la ciudad preexistente y por la mayor amplitud de las zonas verdes y los viales (RUIZ URRESTARAZU & GALDÓS, 2008) (ver FIGS. 2 y 3). La densidad edificatoria media de las tres expansiones urbanas postindustriales citadas es inferior a 50 viviendas por ha, mientras en la mayoría de los barrios preexistentes la densidad es de dos a cuatro veces superior (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2009). Como excepción, la zona residencial situada en la parte suroccidental de la ciudad no se incluyó en los barrios preexistentes a comparar, debido a su menor densidad edificatoria (ver

FIG. 1). La expansión postindustrial del norte (Lakua) se conectó en 2008 con el centro urbano mediante tranvía. Actualmente se encuentran en construcción nuevas expansiones urbanas, situadas en los extremos sur, sureste y este del núcleo urbano (ver FIG. 1).

La población censada en Salburua al inicio de 2011 es de 10.250 habitantes (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2011). De las tres expansiones periféricas de Vitoria-Gasteiz, Salburua es la que tiene una ubicación menos distante respecto al centro urbano (ver FIG. 1). Existe una mezcla de distintas tipologías de viviendas. Predominan los bloques cinco a nueve pisos y existen también torres de veinte alturas y casas unifamiliares (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2009).



Fig. 2/ Zona de contacto (línea punteada) entre el límite suroriental de la ciudad hasta el final del siglo XX (a la izquierda) y un sector del barrio de Salburua (a la derecha). De la elevada densidad edificatoria de un barrio de los años 1980 y principios de los 1990, se pasa después en Salburua a un diseño urbano más abierto y menos denso, con amplias zonas verdes y mayores distancias a recorrer

Fuente: Elaboración propia.



Fig. 3/ La etapa postindustrial introdujo en Vitoria-Gasteiz un notable cambio en la escala espacial del diseño urbano: a) una calle de un barrio pericentral; b) una de las avenidas de Salburua

Fuente: Elaboración propia.

2. Metodología

Se comparó la percepción del paisaje urbano de Salburua en relación al de aquellos barrios existentes hasta finales del siglo XX en Vitoria-Gasteiz con una densidad edificatoria superior (ver FIG. 1). El área de comparación con Salburua engloba el casco histórico, los ensanches preindustriales y los barrios construidos durante la etapa industrial y hasta mediados de los años 1990, excepto aquellas zonas residenciales con densidad similar o menor a la de Salburua (ver FIG. 1).

2.1. Diseño del cuestionario

En el cuestionario en primer lugar los encuestados habían de indicar el barrio de la ciudad donde vivieron anteriormente a su barrio actual (Salburua), con el fin de garantizar que se trataba de uno de los barrios de la ciudad considerados para la comparación. Para la comparación de preferencias cada encuestado tenía que indicar qué barrio le satisfacía más en relación a 13 aspectos básicos que caracterizan el paisaje urbano y su percepción (ver FIG. 4).

FIG. 4/ Aspectos del paisaje urbano a comparar incluidos en el cuestionario. Los aspectos a evaluar están relacionados con la morfología urbana y percepción visual (1 a 6), percepción sonora (7), percepción olfativa (8), sociabilidad y comodidad para acceder a lugares de interés (9, 10 y 11) y percepción global (12 y 13)

Aspectos del paisaje urbano
1. Diseño de los edificios de viviendas.
2. Parques existentes.
3. Anchura de los viales.
4. Anchura de las aceras.
5. Presencia de personas en las calles.
6. Presencia de tiendas y comercios.
7. Niveles de ruido en las calles.
8. Olores en las calles.
9. Relaciones sociales entre la gente.
10. Comodidad para acceder a los lugares de compras.
11. Comodidad para acceder a los lugares de ocio de la ciudad.
12. Comodidad del barrio para vivir.
13. El barrio como lugar adecuado para sentirse bien.

Fuente: Elaboración propia.

Se adoptaron estos 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 y funcional, afectando a su relación sensible con dicho medio y a su bienestar físico y psicológico. Así, se incluyeron en la encuesta desde aspectos de percepción visual, sonora y olfativa, hasta percepciones de sociabilidad, de accesibilidad a lugares de interés y de habitabilidad global (ver FIG. 4). Para cada aspecto podía elegirse entre tres opciones: preferencia por Salburua; preferencia por el barrio de residencia anterior; o indiferencia entre ambos. Por último, para conocer dos aspectos básicos de los encuestados que pueden influir en su percepción de la ciudad, tenían que indicar si actualmente viven solos o acompañados, y si utilizan diariamente el vehículo privado o no.

2.2. Encuesta y análisis de datos

La población de la encuesta estuvo compuesta por los habitantes de Salburua mayores de 18 años que habían vivido anteriormente en algunos de los barrios que conforman el espacio urbano a comparar. El tamaño de la población fue algo inferior a 8.282, dado que este es el número de habitantes mayores de 15 años en Salburua al inicio de 2011 (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2010a). El tamaño de la muestra fue de 250 personas. El trabajo de campo se realizó entre el 10 de enero y el 31 de marzo de 2011 mediante encuestas personales y postales.

Se calculó el porcentaje (%) de los encuestados que mostró preferencia por Salburua, por el barrio donde residía antes, o indiferencia entre ambos, para cada uno de los 13 aspectos a valorar en la encuesta. 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 notables. Para discriminar qué aspectos mostraban diferencias relevantes se tomó como criterio que existiera una diferencia entre subgrupos de al menos 10 puntos porcentuales entre al menos dos de las tres posibles respuestas.

3. Resultados

Salburua fue claramente el área mejor valorada en materia de parques, anchura de viales y aceras, con una preferencia superior al 75% de los encuestados (ver FIGS. 5 y 6). El aspecto con mayor grado de preferencia fue la anchura de las aceras (84%). Entre el 56 y 64% mostró preferencia por Salburua por el diseño de los edificios de viviendas, nivel de ruido, comodidad del barrio para vivir y como lugar para sentirse bien. El 21% de los encuestados prefirió Salburua en cuanto a presencia de personas en las calles y comodidad para acceder a los lugares de compras. Menos del 20% lo prefirió por la presencia de tiendas y comercios, relaciones sociales y comodidad para acceder al ocio urbano. En cuanto a olores, la mitad de los encuestados se mostró indiferente entre Salburua y su barrio anterior de resi-

dencia. Aproximadamente uno de cada cuatro encuestados mostró indiferencia entre ambas áreas cuanto a presencia de personas en las calles, niveles de ruido en las calles, relaciones sociales entre la gente, comodidad para acceder a los lugares de ocio de la ciudad y el barrio como lugar adecuado para sentirse bien (ver FIGS. 5 y 6).

El 82% de los encuestados vive acompañado en su actual hogar en Salburua (ver FIG. 5). Los parques de Salburua fueron preferidos por más del 80% de los que conviven y por el 64% de los que viven solos. E inversamente el 30% de éstos prefirieron los parques de su barrio anterior, frente al 12% de los que conviven (ver FIGS. 5 y 7). El 84% de los que conviven prefirieron la anchura de los viales de Salburua, frente al 68% de los que viven solos. El 80% de los que conviven prefirieron su barrio anterior

Fig. 5/ Porcentaje (%) de los encuestados que muestra preferencia por Salburua, el barrio donde residía antes o indiferencia entre ambos, para cada uno de los siguientes aspectos: diseño de los edificios de viviendas (edificios); parques existentes (parques); anchura de los viales (viales); anchura de las aceras (aceras); presencia de personas en las calles (gente); presencia de tiendas y comercios (tiendas); niveles de ruido en las calles (ruido); olores en las calles (olores); relaciones sociales entre la gente (relaciones); comodidad para acceder a los lugares de compras (compras); comodidad para acceder a los lugares de ocio de la ciudad (ocio); comodidad del barrio para vivir (comodidad); barrio como lugar para sentirse bien (bienestar)

Grupo de población (tamaño de muestra)	Preferencia (%)	Aspectos del paisaje urbano												
		Edificios	Parques	Viales	Aceras	Gente	Tiendas	Ruido	Olores	Relaciones	Compras	Ocio	Comodidad	Bienestar
Total encuestados (250)	Salburua	64	78	81	84	21	11	56	43	19	21	17	57	57
	Barrio anterior	24	15	7	6	57	82	17	7	56	64	59	24	17
	Indiferente	13	6	12	10	22	7	26	50	25	15	24	18	26
Conviven (206)	Salburua	65	82	84	84	24	12	55	43	20	22	18	60	60
	Barrio anterior	23	12	6	5	52	80	18	8	52	63	55	23	14
	Indiferente	13	6	10	11	24	8	27	49	28	15	27	17	26
Viven solos (44)	Salburua	59	64	68	82	9	7	64	35	14	16	11	43	43
	Barrio anterior	27	30	11	11	77	91	11	8	73	68	75	32	30
	Indiferente	14	7	20	7	14	2	25	57	14	16	14	25	27
Usan coche diariamente (188)	Salburua	66	78	83	83	21	13	55	45	20	24	17	57	54
	Barrio anterior	23	16	6	7	57	82	19	7	57	60	57	25	18
	Indiferente	11	6	11	10	21	5	26	48	23	15	26	18	28
No usan coche diariamente (62)	Salburua	56	81	76	85	21	6	61	40	16	11	16	58	66
	Barrio anterior	26	13	8	3	55	82	11	10	52	74	65	23	13
	Indiferente	18	6	16	11	24	11	27	50	32	15	19	19	21

Fuente: Elaboración propia a partir de las encuestas realizadas.

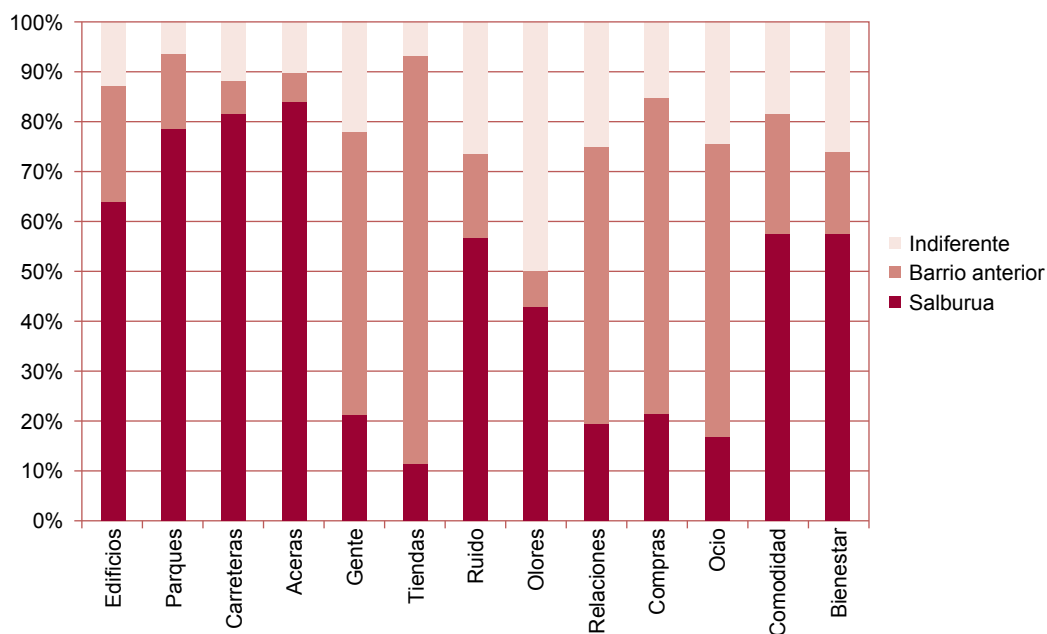


Fig. 6/ Porcentaje (%) de los encuestados que muestra preferencia por Salburua, el barrio donde residía antes o indiferencia entre ambos, para cada uno de los siguientes aspectos: diseño de los edificios de viviendas (edificios); parques existentes (parques); anchura de los viales (viales); anchura de las aceras (aceras); presencia de personas en las calles (gente); presencia de tiendas y comercios (tiendas); niveles de ruido en las calles (ruido); olores en las calles (olores); relaciones sociales entre la gente (relaciones); Comodidad para acceder a los lugares de compras (compras); comodidad para acceder a los lugares de ocio de la ciudad (ocio); comodidad del barrio para vivir (comodidad); el barrio como lugar para sentirse bien (bienestar)

Fuente: Elaboración propia a partir de las encuestas realizadas.

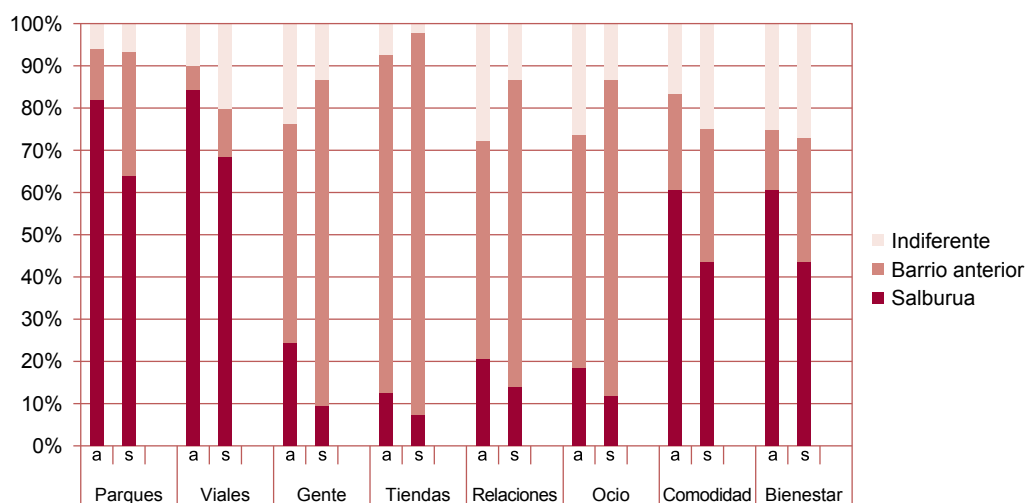


Fig. 7/ Porcentaje (%) de los que viven acompañados (a) y de los que viven solos (s) que muestra preferencia por Salburua, el barrio donde residía antes o indiferencia entre ambos, para cada uno de los siguientes aspectos: parques existentes (parques); anchura de los viales (viales); presencia de personas en las calles (gente); presencia de tiendas y comercios (tiendas); relaciones sociales entre la gente (relaciones); comodidad para acceder a los lugares de ocio de la ciudad (ocio); comodidad del barrio para vivir (comodidad); el barrio como lugar para sentirse bien (bienestar)

Fuente: Elaboración propia a partir de las encuestas realizadas.

por presencia de tiendas y comercios, ascendiendo al 91% de los que viven solos. En relación a los tres aspectos más relacionados con sociabilidad (presencia de personas en las calles, relaciones sociales y comodidad para acceder a los lugares de ocio de la ciudad) aproximadamente el 25% que conviven mostró indiferencia entre Salburua y su barrio anterior y algo más del 50% mostraron preferencia por el barrio donde vivían antes. En el caso de las personas que viven solas, estos tres aspectos resultaron indiferentes para el 14% y aproximadamente el 75% prefirió el barrio donde vivía antes. En cuanto a la comodidad del barrio para vivir y el barrio como lugar adecuado para sentirse bien, aproximadamente el 60% de los que conviven prefirieron Salburua, descendiendo al 43% en los que viven solos (ver FIGS. 5 y 7).

Tres de cada cuatro encuestados utiliza diariamente el vehículo privado (ver FIG. 5). El 66% de los que utilizan el coche diariamente mostró preferencia por el diseño de los edificios de viviendas de Salburua y un 11% se mostró indiferente. Estos porcentajes fueron del 56% y 18%, respectivamente, entre los que no utilizan el coche diariamente. En cuanto a la comodidad para acceder a los lugares de compras el 60% de los que utilizan el coche a diario prefirió su barrio anterior, ascendiendo al 74% de los que no utilizan el vehículo a diario. Respecto al barrio como lugar adecuado para

sentirse bien, el 54% de los que utilizan el coche diariamente mostró preferencia por Salburua, ascendiendo al 66% de los que no utilizan el vehículo a diario (ver FIGS. 5 y 8).

4. Discusión

Se ha obtenido una primera aproximación sobre las preferencias sociales de percepción subjetiva entre el paisaje urbano de un barrio periférico postindustrial del siglo XXI (Salburua) y el paisaje de barrios más compactos que se construyeron hasta principios de los años 1990 en la ciudad de estudio. Los resultados obtenidos muestran una serie de tendencias de interés para ser tenidas en cuenta en una planificación y diseño urbano participativo e integrador que persiga favorecer el bienestar de los ciudadanos.

El barrio de Salburua fue preferido en relación a los aspectos morfológicos del espacio urbano. La mayor disponibilidad de espacio en viales y aceras en Salburua es ampliamente preferida. Los que no utilizan el coche a diario también prefieren claramente los amplios viales de Salburua, lo que podría indicar una generalización de la cultura del automóvil en los valores sociales. El diseño de los edificios fue especialmente preferido por los que utilizan el coche a diario. Esto podría indicar que para

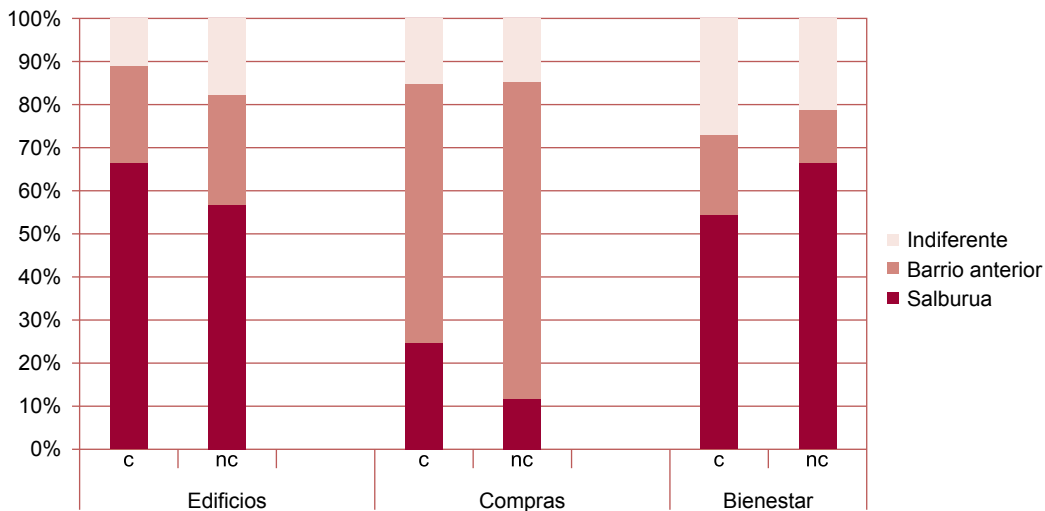


FIG. 8/ Porcentaje (%) de los que utilizan el coche a diario (c) y de los que no (nc) que muestra preferencia por Salburua, el barrio donde residía antes o indiferencia entre ambos, para cada uno de los siguientes aspectos: diseño de los edificios de viviendas (edificios); comodidad para acceder a los lugares de compras (compras); el barrio como lugar para sentirse bien (bienestar)

Fuente: Elaboración propia a partir de las encuestas realizadas.

ellos es importante que todas las viviendas en Salburua dispongan de al menos una plaza de garaje, algo no tan habitual en los barrios comparados.

Los que viven solos mostraron una mayor preferencia por su barrio anterior de residencia (y una menor indiferencia espacial) que los que conviven en relación a la presencia de personas en las calles, las relaciones sociales entre la gente y la comodidad para acceder a los lugares de ocio de la ciudad. Estos aspectos relacionados con la sociabilidad parecen resultar más prioritarios para ellos, de forma que tienen menor preferencia por Salburua como lugar cómodo para vivir y como lugar adecuado para sentirse bien que los que conviven. En línea con lo anterior, la anchura de los viales fue percibida de forma más comedida por las personas que viven solas que por las que conviven, posiblemente porque perciben que los espacios asfaltados aportan una dimensión menos humana al espacio urbano. También los parques de Salburua fueron percibidos de manera más comedida entre las personas que viven solas, probablemente porque su mayor extensión respecto a los de los barrios comparados ayuda a conformar un carácter de barrio tranquilo y con menor ambiente callejero.

La presencia de tiendas en las calles fue el aspecto menos preferido de Salburua (11%). En cambio la accesibilidad a los lugares de compras en Salburua fue preferida por el 21%, lo que sugiere que hay un sector que percibe como más accesibles los centros comerciales de acceso motorizado y con aparcamiento que los comercios a los que se accede preferentemente caminando. En línea con lo anterior, los que no utilizan el vehículo a diario mostraron una preferencia más clara por su barrio anterior en relación a la comodidad para acceder a los lugares de compras.

Es preciso destacar que a pesar de que en los aspectos de sociabilidad y accesibilidad Salburua es preferido por aproximadamente el 20% de los encuestados, Salburua fue preferido por su comodidad para vivir y como lugar para sentirse bien por el 57%. Esta aparente contradicción parece indicar una prevalencia de los aspectos morfológicos sobre los de sociabilidad y accesibilidad en la valoración global del barrio. Serían necesarias futuras investigaciones para determinar las razones de este modo de valoración del bienestar global observado. Un factor relevante a tener en cuenta es que buena parte de la población de Salburua ha accedido mediante promociones de vivienda protegida a un piso de precio relativamente más asequible

que los existentes en los barrios de comparación. A este respecto, una posibilidad a contrastar sería que cierto porcentaje de la población residente realice una valoración global de la habitabilidad dando prevalencia a los aspectos de bienestar material relacionados con la propia vivienda, dejando en un segundo plano las características del barrio en sí. En línea con lo anterior, también podría otorgarse un peso elevado en la valoración global del barrio a la preferencia por habitar una vivienda nueva. Para estimar la relevancia de estos factores podría realizarse la encuesta utilizada en el presente estudio a la población que habita actualmente en los barrios utilizados para la comparación, donde residían los actuales vecinos de Salburua consultados en el presente trabajo. Por otro lado, sería necesario diseñar un cuestionario específico y realizar entrevistas abiertas a los habitantes de Salburua con objeto de estudiar los factores psicológicos y sociales que expliquen el modo de valoración del bienestar global observado. En cualquier caso, del conjunto de los resultados obtenidos parece derivarse que el diseño urbano implantado en Salburua no tuvo en cuenta los aspectos de cohesión social, ni los requerimientos del creciente porcentaje de hogares compuestos por una sola persona, en gran aumento durante los últimos años (OBSERVATORIO VASCO DE LA VIVIENDA, 2009; AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2011b).

Asimismo, es preciso hacer referencia a otro aspecto social relacionado con el diseño urbano, si bien no ha sido objeto de análisis en la presente investigación. Se trata del grado de seguridad percibida por las mujeres al caminar por las calles, en especial de noche. Este aspecto fue estudiado en Vitoria-Gasteiz en 2009 mediante participación ciudadana (ASAMBLEA DE MUJERES DE ÁLAVA & *al.*, 2009). Se detectó que las expansiones urbanas recientes de la ciudad, entre ellas Salburua, son percibidas como áreas inseguras, dada la gran separación entre edificios, el escaso tránsito de personas y la abundancia de espacios vacíos. Esta hostilidad percibida afectaría a la calidad de vida de las mujeres condicionando sus modos y libertad de movimientos (LYNCH & ATKINS, 1988; DEL VALLE, 2010).

El hecho de que tres de cada cuatro encuestados utilicen el coche a diario muestra un modelo de movilidad motorizada altamente dependiente del coche en Salburua. Este resultado sugiere que el diseño urbano del barrio no facilita un modelo de movilidad sostenible. Sería pertinente investigar con precisión las razones específicas del elevado uso del automóvil, iden-

tificando el peso de posibles factores causales, como la influencia del diseño urbano en la selección del medio de transporte, el bajo nivel de complejidad del barrio, el alejamiento del lugar del trabajo, el alejamiento de ciertos servicios y equipamientos, la implantación de un modelo comercial con limitada presencia del pequeño comercio, etc. En relación a la influencia del diseño urbano en la selección del medio de transporte, sería interesante estudiar hasta qué punto la forma urbana, las distancias a recorrer y otras características del barrio (como el grado de presencia de gente en las calles o el porcentaje de lonjas de los edificios ocupadas por comercios) afecta al modo de desplazamiento de los residentes. A pesar de la cultura del automóvil predominante, el hecho de que el porcentaje de preferencia por Salburua como lugar adecuado para sentirse bien es menor entre los que utilizan el coche a diario es digno de mención. Esto podría poner de manifiesto que el uso diario del vehículo privado se ha producido en cierta proporción a raíz del traslado a Salburua desde el barrio anterior de residencia, de forma que se percibiría en cierta medida como una pérdida de calidad de vida. Asimismo este resultado obtenido sugiere que el modo utilizado para desplazarse presenta una influencia significativa sobre la percepción de la ciudad (BAILLY, 1977).

Al hilo de lo anterior, es preciso señalar que dentro de unos años está planificado que

haya un cambio escala en la movilidad interurbana, con la puesta en funcionamiento de trenes de alta velocidad entre Vitoria-Gasteiz y otras ciudades. Actualmente los desplazamientos diarios desde Vitoria a otras ciudades son porcentualmente muy modestos (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2008). Es probable que aumenten los flujos interurbanos de personas y que sea cada vez más común residir en una ciudad y trabajar en otra. Parecen necesarios estudios sobre cómo afectaría el posible incremento de la movilidad interurbana en la percepción del paisaje urbano cotidiano y en la calidad de vida de la ciudadanía.

Los resultados de preferencias obtenidos en esta investigación muestran la importancia de realizar nuevos estudios más detallados para profundizar nuestro conocimiento sobre la percepción del paisaje urbano cotidiano como aspecto relevante en la calidad de vida de la gente. Máxime teniendo en cuenta que el futuro de nuestro bienestar y del de las generaciones futuras depende en gran parte del modelo de desarrollo urbanístico que adoptemos a escala de barrio y de ciudad (EDWARDS, 2005; NG, 2010). Los resultados observados confirman y refuerzan la importancia de incorporar la participación pública en la planificación urbanística (Mata, 2006), con mayor profundidad y rigor que lo que se ha hecho hasta ahora (FARIÑA & NAREDO, 2010).

5. Bibliografía

- ASAMBLEA DE MUJERES DE ÁLAVA & al. (2009): *Mapa de la ciudad prohibida para las mujeres (Vitoria-Gasteiz): Conclusiones*. Documento inédito.
- AUGE, M. (1995): *Non-places: Introduction to an anthropology of supermodernity*. Verso, London.
- AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (2008): *Anuario estadístico 2008*. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Vitoria-Gasteiz.
- (2009): *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 (Zabalzana) y 7, 8, 9, 10 y 11 (Salburua). Avance de planeamiento*. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Vitoria-Gasteiz.
- (2010a): *Anuario estadístico 2010*. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Vitoria-Gasteiz.
- (2010b): *Población de Vitoria-Gasteiz 1970-2010. Series Estadísticas*. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Vitoria-Gasteiz.
- (2011a): *Población de Vitoria-Gasteiz 2011*. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Vitoria-Gasteiz.
- (2011b): *Análisis de las series estadísticas 2011*. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Vitoria-Gasteiz.
- BAILLY, A. (1977): *La perception de l'espace urbain: les concepts, les méthodes d'étude, leurs utilisations dans la recherche géographique*. Centre de recherche d'Urbanisme, Paris.
- BANISTER, D. (2005): *Unsustainable transport: City transport in the new century*. Routledge, London.
- CAMAGNI, R., M. C. GIBELLI & P. RIGAMONTI (2002): «Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion». *Ecological Economics* 40: 199-216.
- CAPEL, H. (1973): Percepción del medio y comportamiento geográfico. *Revista de Geografía* VII, 1 y 2: 58-150.
- COMISIÓN EUROPEA (2010): *The expert panel's evaluation work & final recommendations for the European Green Capital Award of 2012 y 2013*. European Commission, Brussels.
- CONSEJO DE EUROPA (1983): *Carta europea de ordenación del territorio*. Consejo de Europa, Strasbourg.
- (2000): *Convenio europeo del paisaje*. Consejo de Europa, Florencia.
- DEL VALLE, T. (2010): «El derecho a la movilidad libre y segura». En: Maquieira, V. (coord.) *Mujeres,*

- globalización y derechos humanos*: 269-316, Alianza, Madrid.
- DEMATTEIS, G. (1998): «Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas». En: F. Monclús (ed.). *La ciudad dispersa*: 17-33, Centre de Cultura Contemporània, Barcelona.
- EEA (2006): *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*. European Environment Agency, Copenhagen.
- EDWARDS, B. (2005): *The rough guide to sustainability*. RIBA, London.
- ESTÉBANEZ, J. (1979): «Consideraciones sobre la Geografía de la percepción». *Paralelo 37º*, 3: 5-22.
- FARIÑA, J. & J. M. NAREDO (dirs.) (2010): *Libro blanco de la sostenibilidad en el planeamiento urbano español*. Ministerio de Vivienda, Madrid.
- FORREST, R. & K. KEARNS (2001): Social cohesion, social capital and the neighbourhood. *Urban Studies*, 38: 2125-2143.
- GEDDES, P. (1915): *Cities in evolution*. Williams & Norgate, London.
- HOWLEY, P. & M. SCOTT & D. REDMOND (2009): «Sustainability versus liveability: an investigation of neighbourhood satisfaction». *Journal of Environmental Planning and Management*, 52: 847-864.
- HUBBARD, P. J. (1992): Environment-behaviour studies and city design: A new agenda for research? *Journal of Environmental Psychology*, 12: 269-279.
- LAMIQUIZ, F. J. & J. POZUETA & M. PORTO (2009): *La ciudad paseable: recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura*. CEDEX, Madrid.
- LÓPEZ MORENO, E. & O. OYEYINKA & MBOUP, G. (2010): *State of the World's cities 2010/2011*. UNHABITAT & Earthscan, London.
- LYNCH, K. (1960): *The image of the city*. Joint Center for Urban Studies, Massachusetts.
- LYNCH, G. & ATKINS, S. (1988): The influence of personal security fears on women's travel patterns. *Transportation*, 15: 257-277.
- LOWENTHAL, D. (ed.) (1967): *Environmental perception and behavior*. Association of American Geographers & University of Chicago, Chicago.
- MATA, R. (2006): «Un concepto de paisaje para la gestión sostenible del territorio». En: R. Mata & A. Tarroja. (coord.) *El paisaje y la gestión del territorio. Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo*: 17-40, Diputació de Barcelona-CUIMP, Barcelona.
- NEWMAN, P & J. KENWORTHY (1999): *Sustainability and cities: Overcoming automobile dependence*. Island Press, Washington.
- NG, E. (ed.) (2010): *Designing high-density cities for social and environmental sustainability*. Earthscan, London.
- MUÑOZ, F. (2008): *Urbanización: paisajes comunes, lugares globales*. Gustavo Gili, Barcelona.
- OBSERVATORIO VASCO DE LA VIVIENDA. (2009): *Análisis demográfico y evolución del mercado de vivienda a largo plazo en la CAPV 2009*. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.
- OZCÁRIZ, J. & F. PRATS, (2009): *Cambio global España 2020/50. Programa Ciudades*. CCEIM, Fundación CONAMA & OSE, Madrid.
- PACIONE, M. (2003): «Urban environmental quality and human wellbeing. A social geographical perspective». *Landscape and Urban Planning*, 65: 19-30.
- (2005): *Urban Geography: A global perspective*. Routledge, Abingdon.
- RELPH, E. (1987): *The modern urban landscape*. The Johns Hopkins University Press, Maryland.
- RODRÍGUEZ-OSUNA, J. (1991): *Métodos de muestreo*. Centro de Investigaciones Sociológicas, Madrid.
- 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*: 279-301, Diputación de Barcelona, Barcelona.
- RUIZ URRESTARAZU, E. & R. GALDÓS, (2008): *Geografía del País Vasco*. Nerea, Donostia-San Sebastián.
- SAELEN, B. & S. Handy (2008): «Built environment correlates of walking: a review». *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 40: 550-556.
- VARA, J. L. (2008): «Cinco décadas de Geografía de la percepción». *Ería*, 77: 371-384.