

Espacios Periurbanos Agrícolas

Estudio de casos, análisis comparativo y aplicación en el área metropolitana de la Ciudad de Valencia

Máster en Arquitectura Avanzada, Urbanismo, Paisaje y Diseño. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia. Universidad Politécnica de Valencia



T F M

Alumno: Antonio Fresneda Colomer
Director: Juan José Galán Vivas

ÍNDICE

A. OBJETIVO Y METODOLOGÍA	01
B. INTRODUCCIÓN	07
B.1. Definición	
B.2. Valores de la franja periurbana agrícola	
B.3. Amenazas y Problemas	
B.4. Soluciones y Oportunidades	
C. ESTUDIO DE REFERENTES EUROPEOS	21
C.1. Justificación de los casos elegidos	
C.2. Estudio de referentes europeos	
D. ANÁLISIS DEL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA	73
D.1. Antecedentes en Planeamiento y Protección del entorno agrícola	
D.1. Ámbito del Área Metropolitana de Valencia	
D.3. Análisis de problemas	
E. CONCLUSIONES	101
F. BIBLIOGRAFÍA	109

A.1. OBJETIVO

El objetivo de este trabajo de investigación es la exposición y análisis de forma concisa de la situación actual existente en el espacio periurbano agrícola europeo, la síntesis de determinadas políticas, líneas directoras, estrategias o proyectos de interés en el ámbito citado y su análisis comparativo con el fin de establecer unas conclusiones generales que permitan esbozar propuestas para el entorno metropolitano de la ciudad de Valencia.

El espacio periurbano agrícola se caracteriza por reunir un conjunto de elementos que lo configuran y, ocasionalmente, figuras o planes de protección que determinan su evolución.

Con el fin de aproximarse al área metropolitana de Valencia y establecer cuál es la situación actual de la matriz agrícola del espacio periurbano, se ha hecho una breve revisión de algunos referentes europeos en los que se ha intentado determinar algunos de los factores que condicionan su realidad con respecto al medio periurbano, como el marco legal de protección al que están sometidos, o algunas de las estrategias que forman parte de los Planes Directores Territoriales de los que disponen las ciudades seleccionadas y sus áreas metropolitanas.

Si bien esta revisión no es de carácter exhaustiva, sí que proporciona un marco de referencia que nos permitirá establecer, como veremos más adelante, conclusiones sobre la necesidad o no de ciertas figuras legales, planeamiento o iniciativas desarrolladas que pueden ser de aplicación al área metropolitana de Valencia y que se sintetizan al final de cada uno de los casos estudiados.

Con respecto al área Metropolitana de Valencia, se han analizado aspectos como la conurbación, la pérdida del paisaje agrícola, la cobertura artificial y natural, etc. con el fin de ver la problemática actual que afecta a la franja periurbana agrícola. Por otro lado, se han analizado brevemente los Planes de Acción Territorial de aplicación y su relación con el sistema agrícola periurbano con independencia de que actualmente se encuentren o no en estado de tramitación (Plan de Acción Territorial

A.2. METODOLOGÍA

de Protección de la Huerta de Valencia). También se ha revisado el documento de referencia territorial del que dispone la Comunidad Valenciana para su desarrollo territorial, la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.

Destacar que, con el objeto de analizar los aspectos anteriores, se ha realizado una revisión de la evolución del Área Metropolitana de Valencia y de su configuración o definición en base a diferentes organismos (Ayuntamiento de Valencia y Agencia Valenciana de Movilidad).

Por último se han establecido conclusiones para el área metropolitana de Valencia y su entorno agrícola a escala territorial y sobre algunos aspectos o problemas detectados en el apartado de análisis de la ciudad.

En lo referente a la bibliografía consultada, se han revisado principalmente los diferentes planes estratégicos (STEP 05, London Plan, etc.) de los diferentes ejemplos analizados, así como algunos artículos sobre estos casos realizados por la Universidad Politécnica de Madrid (Grupo de Investigación en Arquitectura, Urbanismo y sostenibilidad (GIAU + S)) junto con otros que resultaron de interés y escritos por diversos autores. Por otro lado, se han revisado los documentos del informe CONAMA + EIMA 2012, así como las intervenciones realizadas en el marco del congreso y algunas publicaciones o estudios realizados por el proyecto PAYS MED URBAN (organización de carácter europeo para la protección de los paisajes mediterráneos) para entornos periurbanos.

Toda la bibliografía puede ser consultada en el bloque F del presente trabajo de investigación.

Con respecto a la cartografía, se ha utilizado la existente en los diferentes planes directores estudiados, tomando alguna de ellas como base para la elaboración de cartografía propia. Para el caso del Área Metropolitana de Valencia, se ha elaborado cartografía propia a partir de ortofoto y capas SIG en formato "shape" proporcionada por la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente y por el Instituto Cartográfico Valenciano (ICV).

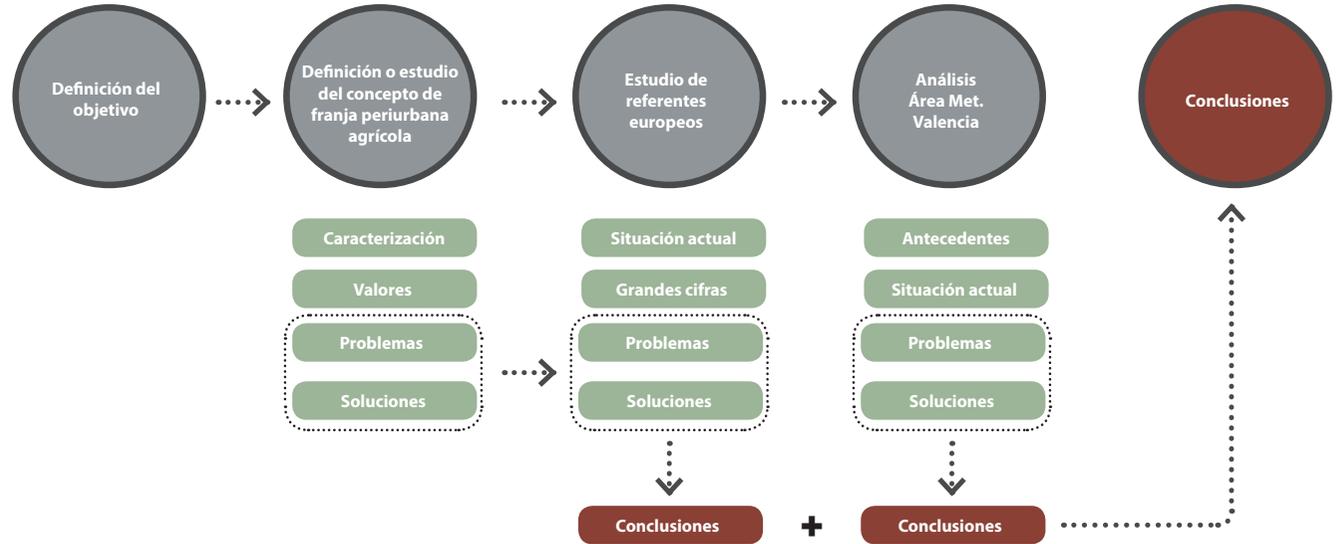


Figura A.2.1.: Esquema metodológico del trabajo

B.1. DEFINICIÓN

Dentro del conjunto de espacios periurbanos agrícolas, y por su especial tratamiento, cabe destacar al figura del parque periurbano vinculado a espacios de interés agrícola o natural.

Según la Federación Europea de Espacios Naturales y Rurales Metropolitanos y Periurbanos (FEDENATUR), un parque periurbano puede definirse como un área de interés ecológico, paisajístico o cultural situado a las afueras o en la proximidad de asentamientos urbanos e intrínsecamente interconectado con el entorno urbano, en el que pueden coexistir la protección ambiental con las funciones recreativas, educativas, económicas y de desarrollo con el apoyo de políticas públicas, planes y acciones, y con la participación plena de la ciudadanía.

Actualmente, existen dos referentes a nivel europeo relacionados con la promoción de esta tipología de parques periurbanos. Se trata de:

1. FEDENATUR (Federación Europea de Espacios Naturales y Rurales Metropolitanos y Periurbanos): que nació en el II Simposio sobre áreas naturales en áreas metropolitanas y periurbanas celebrado en Barcelona en 1.995. FEDENATUR integra aquellos espacios urbanos y periurbanos delimitados y con figuras jurídicas de protección de carácter urbanístico o medioambiental

2. PERIURBAN Parks: Proyecto europeo financiado por el programa INTERREG IVC, con fondos del Desarrollo Regional Europeo, que utiliza el intercambio de experiencias para mejorar las políticas de gestión de los espacios naturales periurbanos poniendo especial énfasis en las soluciones políticas y de gestión con el

fin de alcanzar el mejor rendimiento de las funciones sociales que estos espacios desempeñan

A nivel nacional, cabe destacar que existen iniciativas de protección de algunos de estos espacios como:

- **ANDALUCÍA:** *Ley 4/1.989, de 18 de julio* que define los parques periurbanos como espacios protegidos.

- **EXTREMADURA:** *Ley 8/1.998 de conservación de la naturaleza y espacios naturales* que nombra los parques periurbanos de Conservación y Ocio como espacios protegidos.

Sin embargo, el presente trabajo de investigación no se limita a un área concreta en contacto con un núcleo urbano sino que se aproxima más al concepto de cinturón verde o franja periurbana agrícola en el ámbito de un área metropolitana, si bien tienen cabida los parques periurbanos agrícolas, como espacios agrícolas con nuevos usos controlados.

Se puede definir esta franja agrícola como un área principalmente destinada a la actividad agraria, localizada a las afueras o en la proximidad de las zonas urbanas de un área metropolitana y que interactúan con las mismas de una forma física y visual. Estos espacios presentan unas condiciones ecológicas, paisajísticas y culturales que los definen y son susceptibles de albergar adecuadamente otras funciones de carácter no agrícola (recreativas, educativas, de conexión territorial, etc.) si en ellos se establecen ciertas figuras de protección o gestión e iniciativas tanto de carácter público como privado.

Cabe destacar, que estos espacios cercanos a las ciudades,

B.3. CARACTERIZACIÓN DE LOS ÁMBITOS PERIURBANOS AGRÍCOLAS

han sido el soporte físico del crecimiento de las ciudades, que a lo largo de las últimas décadas han colonizado de forma notable el espacio circundante, principalmente de dos formas:

1. Mediante un crecimiento extensivo, ocupando la franja periurbana agrícola perimetral a los núcleos poblacionales.

2. Mediante la ocupación de zonas donde la industria ha ido paulatinamente desapareciendo por su traslado a los ámbitos periurbanos y por tanto se ha liberado suelo industrial que ha sido ocupado poco a poco por suelo residencial o terciario (en ciudades o poblaciones con cierto grado de desarrollo).

Con el fin de caracterizar y resaltar los valores de esta tipología de espacios, a continuación se establecen algunos aspectos de tipo social, de salud pública, productivos o paisajísticos fuertemente vinculados con su proximidad a los núcleos urbanos.

Dimensión urbanística

Nos encontramos ante una nueva realidad económica y urbanística derivada del crecimiento desmesurado de las ciudades en la que el parque disponible de viviendas ha aumentado considerablemente hasta unos niveles en los que parece impensable su razonable ocupación a corto plazo y complicada en el largo.

Por otro lado, comienzan a observarse problemas de obsolescencia en gran parte del parque edificado dentro de las propias ciudades fruto del *boom* urbanístico de las décadas de los años sesenta y setenta que, unidos a la limitada resistencia o perdurabilidad de ciertos materiales empleados en la construcción, están activando de forma inevitable ciertos procesos de rehabilitación y restauración dentro de las ciudades.

Ambos fenómenos abren un nuevo panorama de reflexión en relación a si las ciudades deben continuar creciendo de forma extensiva, o por el contrario se debería potenciar y apoyar otro tipo de políticas basadas en procesos de renovación de la ciudad existente.

Parece claro teniendo en cuenta el panorama actual, que la realidad urbanística se mueve (o debería moverse) en torno a políticas y acciones más relacionadas con los

procesos de renovación citados que con el crecimiento y ocupación de nuevas zonas del territorio. Esta realidad nos brinda, por tanto, una oportunidad de reflexionar sobre las intervenciones en estos espacios de transición entre las diferentes poblaciones, o de éstas con su entorno inmediato, ya sea natural o agrícola.

Tomando prestadas las palabras de C. Socco¹ podríamos aproximarnos a la definición de este espacio periurbano de la siguiente manera:

“En torno a la parte densa de la ciudad existe una zona ambigua donde la ciudad se disgrega, englobando en su red de infraestructuras y construcciones, terrenos agrícolas, primero más reducidos y luego, a medida que se avanza hacia el exterior más amplios, hasta que el paisaje del campo se hace dominante... Es en este espacio donde se libra la contienda entre la ciudad y el campo, aunque más que de contienda habría que hablar de conquista del campo por parte de la ciudad”

Las áreas agrícolas así definidas, suelen ser espacios fuertemente antropizados y presentan en ocasiones unos límites inadecuados o no definidos debido a las fallidas previsiones de crecimiento o a la redacción apresurada del planeamiento urbano, lo que compromete en gran medida la calidad del mismo.

Se trata además de espacios amenazados por ciertos fenómenos como la conurbación o pérdida identidad de las poblaciones, lo que vienen a ser en definitiva, problemas derivados de la formación de un todo continuo en el que solamente cabe una organización espacial para un conjunto de municipios: un centro, una periferia, áreas suburbanas y espacios periurbanos.



Figura B.3.1.: Imagen oblicua. Norte de Valencia. Núcleo urbano de Alboraya. Barranco del Carraixet. Fuente: Bingmaps



Figura B.3.2.: Imagen oblicua. Noroeste de Valencia. Ronda Nord de Valencia. Fuente: Bingmaps

Nos encontramos pues, ante extensas áreas “urbanas” en ocasiones sin orden aparente y sin límites claros (vinculadas a áreas marginales abandonadas y degradadas) y a zonas agrícolas amenazadas que en ocasiones carecen de viabilidad productiva, y que dan lugar a un paisaje formado por retales agrarios o suelos en desuso delimitados por infraestructuras y asentamientos residenciales, comerciales e industriales que no guardan ninguna relación o son totalmente ajenos al medio invadido y a la actividad histórica agrícola.

Por otro lado, el espacio periurbano forma parte de la relación entre el campo y la ciudad, actuando como filtro entre los dos medios y por tanto debería ser una transición fácilmente identificable, reconocida por ambos extremos: tanto por la ciudad como parte integrante de la misma aportándole su potencial como espacio social y cultural, como por el otro extremo como transición o dilución del medio natural o agrícola hacia lo urbano.

Dimensión social y de salud pública

Son numerosos los beneficios en aspectos sociales y de salud pública que se derivan de la existencia o uso de las áreas naturales o zonas verdes. Son lugares idóneos para desarrollar actividades que apoyen tanto la prevención de enfermedades, la promoción de hábitos saludables y de alimentación o beneficios psicológicos o de integración social.

Actualmente, la vinculación entre salud ambiental y la salud de las personas, en un escenario en el que cada vez se pierde más el contacto con el medio natural, es objeto

(1) C. Socco es miembro del Observatorio de la Ciudad Sostenible. Universidad de Turín

de numerosos estudios científicos a nivel internacional. El estilo de vida del urbanita ha generado numerosos problemas de salud pública que tienen su mayor índice de concentración en las ciudades (obesidad, hipertensión vascular, etc.) derivados de la calidad de vida y sedentarismo de los entornos urbanos.

Cabe destacar también la presencia de numerosos programas como *Healthy Parks, Healthy people* promovido por *Parks Victoria* (Australia) que se fundamenta en la afirmación de que la salud individual y colectiva depende de sistemas saludables de parques y que se basan en pilares como la búsqueda de alianzas con el sector sanitario y la creación de centros de investigación.

Resulta interesante esta visión transversal con otras disciplinas como la Salud Pública en la toma de decisiones relacionadas con el crecimiento de las ciudades por su capacidad de aportar datos derivados de estudios médicos sobre el efecto de determinados tipos de desarrollo en las ciudades

Por otro lado, y según estudios en varias disciplinas, existe una relación directa entre los seres humanos y la naturaleza, ya sea natural o artificial. Dicha relación ha sido objeto de diversos estudios llevados a cabo por diversos científicos como *Edward Osborne Wilson*², autor del concepto de la biofilia en el que establece que existe una afinidad innata por todo lo viviente. El ser humano se siente cómodo y libre en la naturaleza.

Tal y como afirma *Thimothy Beatley*³:

“Vivimos en edificios y ciudades aparentemente desconectadas de la naturaleza, pero sabemos que para

ser felices, tener salud y ser seres humanos productivos necesitamos del contacto de la naturaleza”

Así pues podemos encontrar recientes estudios en el Reino Unido donde se ha investigado sobre temas como los cambios de humor en paseos por centros comerciales o por la naturaleza, siendo estos últimos beneficiosos en términos de reducción de stress, enfados, depresiones, problemas de salud etc..

Otros estudios como el de *Weinstein, Przbyski y Ryan*⁴ (2.009) concluyen que aquellas personas inmersas en escenarios naturales viven mejor en comunidad, generando voluntad de promover tanto los intereses de uno mismo como de los demás, buscando los valores de la del conjunto y no los individuales.

Otro concepto en auge y objeto de numerosos estudios es el de la bio-educación, es decir, enseñar en contacto con la naturaleza como método más efectivo de aprendizaje.

De nuevo *Edward O. Wilson* destaca la importancia de que los niños conozcan desde pequeños la naturaleza, que se fascinen con ella, que recolecten cosas de ella.

Estos estudios o conceptos, si bien actualmente no forman parte de la toma de decisiones, nos deberían proporcionar nuevas herramientas de trabajo relacionadas con la salud pública y la sociología en el campo del planeamiento urbanístico que se deberían tener en cuenta o aplicarse en la configuración de nuestras ciudades. Si queremos ciudades generosas, sostenibles y con calidad de vida, factores como la integración o inclusión de la naturaleza o de entornos “verdes” en las mismas son indispensables para el desarrollo de las personas. En este aspecto, las franjas periurbanas agrícolas pueden generar un papel



Figura B.3.3.: Panorámica Horta Nord de Valencia. Fuente: propia



Figura B.3.4.: Panorámica Horta Nord de Valencia. Fuente: propia

complementario a la naturaleza o al sistema de zonas verdes de las ciudades.

Por otro lado, vivimos en ciudades que miran y viven hacia dentro sin tener en cuenta el medio que le rodean. La desconexión entre la naturaleza y el campo y las ciudades cada vez es más evidente, generando multitud de problemas en términos de salud mental y física fruto del estrés, el ruido y los microclimas generados en las propias ciudades. Se deberían generar ciudades orientadas hacia el exterior, a las actividades al aire libre, en donde se proporcione un contacto con el entorno natural que le rodea. Para ello, debemos conectar nuestras ciudades con estos a través de un sistema de zonas verdes o infraestructura verde a escala local y territorial.

Algunos de estos conceptos, como veremos, son objeto de desarrollo en algunos planes de acción territorial en desarrollo o finalizados por diversas ciudades como medida de mitigación de los fenómenos de conurbación con el fin de generar este tipo de “redes verdes” a escala territorial y local. En el caso de Valencia, se encuentra pendiente de aprobación el Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia y el Plan de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana.

Por otro lado, a nivel general, los cinturones agrícolas periurbanos, por su carácter extensivo, actúan como grandes “piezas verdes” que generan en las urbes los siguientes efectos:

1) Junto al resto de zonas verdes de la ciudad, generan el denominado “efecto corrector” sobre las denominadas “islas de calor” que se generan en ciudades de

(2) **Edward Osborne Wilson** es un entomólogo y biólogo estadounidense conocido por su trabajo en evolución y sociobiología

(3) **Timothy Beatley** es profesor de Comunidades Sostenibles de la escuela de Arquitectura de la Universidad de Virginia (E.E.U.U.)

(4) **Weinstein, N., Przybylski, A. K., & Ryan, R. M. (2009).** *Can nature make us more caring? Effects of immersion in nature on intrinsic aspirations and generosity. Personality and Social Psychology.* Boletín nº 35, 1315-1329.

determinada dimensión, permitiendo un aumento de la humedad y una reducción de la temperatura ambiente que mitiga el aumento producido por las zonas asfaltadas y la presencia de construcciones cercanas. Si bien en las grandes urbes este efecto es menos significativo por el tamaño de las mismas, en las poblaciones satélite de las áreas metropolitanas generan un efecto corrector mayor.

2) Contribuyen a la lucha por el cambio climático al actuar como sumideros de CO₂.

3) Generan un efecto visual positivo sobre el territorio, efecto que es mayor en el caso de las zonas de cultivos de escasa altura y con variaciones estacionales por su riqueza y profundidad visual como es el caso de la Huerta de Valencia.

4) Son elementos de esparcimiento y de recreo, que si bien en su mayoría no son aprovechados o están definidos como tales, sí que existe un considerable uso por parte de la gente que dispone de estos espacios cercanos a su residencia. En el caso de Valencia, en los últimos años, se han generado diversas iniciativas como huertos sociales o rutas ciclistas intermunicipales con un alto grado de aceptación por parte de los ciudadanos.

Dimensión agrícola: producción y sostenibilidad

Si queremos generar ciudades más encaminadas hacia la sostenibilidad, se debe reducir la huella ecológica de las ciudades sin que esto vaya en detrimento de la calidad de vida de la gente que las habita.

Para reducir el impacto de las ciudades, estas deberían de revisar la relación entre lo que consumen y lo que producen con el fin de mejorar su sostenibilidad en términos energéticos y de alimentación.

Cuando se analizan las grandes áreas metropolitanas o ciudades como espacios de producción se suele echar mano de datos correspondientes a industria, construcción y servicios, de hecho, la mayoría de las poblaciones, en la definición y concreción de sus términos municipales conceden un carácter prioritario la definición de estas áreas como posibles motores de riqueza para las mismas, primando la ocupación de suelo a la reserva del mismo para otro tipo actividades productivas. Esta necesidad de crecimiento y riqueza de los municipios que ven los desarrollos terciarios e industriales como la forma más extendida de generar ingresos puede generar desequilibrios territoriales y pérdidas definitivas de suelo estratégico para otro tipo de usos como el agrícola.

Si analizamos los entornos agrícolas de muchas de estas poblaciones, éstos tienen un gran potencial productivo de alimentos que puede ser promovido por la administración.

Por otro lado, tal y como afirma *Arthur Getz*⁵ en su intervención en la jornada técnica JT-4 del 5º Conama Local:

“Debemos tener un mejor conocimiento de las relaciones entre los mundos rural y urbano. Solo comprendiendo la complejidad de los flujos rural-urbano podremos llegar a una economía más verde. Estos flujos tienen doble dirección: son la gente, la producción, las comodidades, ingresos de capital, información, recursos naturales, residuos y contaminación”.



Figura B.3.5.: Cultivo herbáceos extensivos. Huerta Norte de Valencia. Fuente: propia



Figura B.3.6.: Cultivos hortícolas intensivos. Huerta Norte de Valencia. Fuente: propia

Las ciudades han invertido históricamente más en la industria que en reducir su dependencia alimentaria ya que mediante el comercio tiene asegurada su provisión de comida. Actualmente, y tal como veremos en los casos de estudio que se presentan a continuación, estos flujos están siendo repensados, tomando conciencia de las distancias que recorren en la actualidad los alimentos antes de ser consumidos y la ineficiencia en términos energéticos que esto supone, por no hablar de otros aspectos como el de la disminución en la calidad de los mismos.

La ciudad debe empezar a contemplarse no solo como una entidad independiente sino que debe considerar su entorno en la búsqueda de soluciones frente a los desequilibrios territoriales y empezar a pensar en “ciudad más territorio de referencia”, contemplando o favoreciendo la preservación de las tierras agrícolas, la viabilidad de las pequeñas y medianas explotaciones agrícolas, la gestión de los recursos y el medio ambiente, la viabilidad social, etc.

Estos procesos sumados al hecho ya generalmente aceptado de que la ciudad compacta es más eficiente en términos de sostenibilidad, resolviendo mejor los ciclos de metabolismo urbano que la ciudad dispersa, debería generar dinámicas positivas con el fin de percibir los espacios agrícolas como espacios de oportunidad y no como espacios susceptibles de ocuparse por otros usos que nada tienen que ver con sus características o aptitudes territoriales históricas.

(5) **Arthur Getz** es un entomólogo y biólogo estadounidense conocido por su trabajo en evolución y sociobiología

La dimensión paisajística

Las características del paisaje periurbano y las relaciones entre áreas urbanas y rurales influyen en la calidad de nuestro paisaje y en las condiciones y formas de vida como medio de transición entre los dos medios.

Los territorios rurales periurbanos son espacios de profunda transformación fruto del continuo crecimiento de las ciudades que van ocupándolos de una forma ajena a los mismos, sin generar espacios tampón o límites apropiados.

Por otro parte, genera abandono de cultivos o “vacíos” a la espera de la llegada de la ciudad y la activación de procesos de valorización inmobiliaria lo que contribuye a la paulatina pérdida de imagen territorial que se va fragmentando, aumentando su inestabilidad al mismo tiempo que se aumenta la visión positiva sobre la ocupación de estos espacios por su carácter residual o desordenado.

Por otro lado, el área metropolitana está sometida a una gran presión debida a las infraestructuras que la atraviesan generando particiones del territorio o áreas de difícil interpretación lo que facilita la aparición de fenómenos como los indicados anteriormente.

Son por tanto espacios que no oponen prácticamente resistencia al cambio por su carácter residual, son espacios que en algunas ocasiones han perdido su identidad al quedar aislados de una matriz de mayor tamaño a la que pertenecían y que les daba coherencia, son espacios producto de todo aquello que les rodea.

En este tipo de áreas agrícolas periurbanas son necesarios instrumentos de planificación eficaces que tutelen el paisaje como valor distintivo de la historia y de la cultura de las comunidades locales de tal forma que se definan proyectos vinculados a aspectos ecológicos, socioculturales y a la recualificación de las áreas con profundas transformaciones o degradación.

Se trata de espacios que requieren recuperar la estructura histórica que se ha perdido en las últimas décadas o se han visto profundamente alteradas. Estas áreas en algunos casos siguen reconocibles porque han mantenido rasgos histórico-constructivos del paisaje, manteniendo incluso los cultivos tradicionales con sus técnicas propias y tradicionales.

B.4. PROBLEMAS EN EL ÁMBITO PERIURBANO AGRÍCOLA

Nos encontramos principalmente frente a un territorio complejo que presenta ciertos problemas estructurales y estéticos tales como:

1. Fragmentación del ámbito periurbano: la ocupación paulatina del territorio por el crecimiento del tejido urbano y la creación de infraestructuras de transporte con el fin de conectar los diferentes núcleos poblacionales han provocado con frecuencia fragmentaciones y alteraciones en el medio agrícola que circunda a la ciudad y que hipotecan su funcionalidad.

Por otro lado, los problemas de movilidad derivados de un excesivo uso del transporte privado debido a un deficiente sistema de transporte público o desarrollos de áreas residenciales muy difíciles de abarcar con el mismo, implica una creciente necesidad de nuevas infraestructuras que potencian la fragmentación del territorio.

2. Conurbación: La franja periurbana agrícola está sometida a continuas amenazas como consecuencia de la expansión y la fusión de las áreas urbanas e industriales.

Esta expansión urbana suele ir acompañada de fenómenos de descontextualización e impacto paisajístico de tal forma que pueden generar graves fragmentaciones en la matriz agrícola. No supone una mera ocupación del suelo por parte de los núcleos urbanos sino que altera también los rasgos perceptivos del entorno

3. Pérdida de la huella del paisaje agrario, debido a las fragmentaciones y sucesivas modificaciones de la matriz agrícola. Por otro lado, se trata de lugares que suelen tener una elevada carga histórica que afecta a la



Figura B.3.7.: Imagen oblicua. Sur de Valencia. Fragmentación del espacio agrícola por infraestructuras. Fuente: Bingmaps



Figura B.3.8.: Imagen oblicua. Sur de Valencia. Conurbación. Fuente: Bingmaps

propia configuración del espacio y a la distribución de los elementos de marcado valor arquitectónico-patrimonial que a menudo albergan.

Algunos de estos espacios funcionan como áreas marginales que pierden su relación con el entorno agrícola debido al paulatino abandono de los cultivos.

4. Ausencia de planeamiento a escala territorial que coordine de forma equilibrada el desarrollo de los núcleos poblacionales existentes en el territorio.

5. Baja calidad visual y estética en relación a como percibimos los espacios agrícolas desde los principales puntos de observación como las infraestructuras viarias. Suelen existir problemas como la falta de identidad en los accesos a las urbes, generando percepciones contradictorias o equívocas en relación a los límites de las ciudades debido a procesos como la conurbación o a la existencia de tramos viarios con fuerte degradación y deterioro del paisaje. Igualmente, la frecuente concentración de edificios en los márgenes de las carreteras genera una pérdida del contacto visual con las áreas agrícolas o un deterioro de la calidad paisajística de las mismas.

6. Pérdida de calidad medioambiental. Como consecuencia del abandono de la actividad agrícola y de la ubicación de usos del suelo de mayor impacto se constata una frecuente pérdida de calidad ambiental.

7. Degradación de áreas marginales debido a su paso a nuevos usos no regulados o de mayor incidencia ambiental o paisajística. Suelen ser objeto de colonizaciones para usos de diversa índole sin planes que dirijan su desarrollo o estética.

8. Sustitución de los cultivos tradicionales por otros de carácter más intensivos (ej. Producción viverística) que no sólo afectan a los rasgos mencionados en el punto anterior sino que suponen una gran pérdida de biodiversidad y de patrimonio cultural.

9. Pérdida de rentabilidad fruto del escaso tamaño del parcelario, de las dificultades para la implantación de modelos productivos más rentables o de los márgenes de beneficio de los cultivos en un mercado cada vez más competitivo.

10. Ausencia de ayudas, de financiación o de protección del producto agrícola cultivado en las franjas periurbanas.

11. Falta de concienciación social y de valorización del medio agrícola periurbano debido a la falta de instrumentos y políticas de salvaguarda y valorización del mismo.

12. Falta de acercamiento entre los técnicos, la administración y los agentes populares en relación al espacio agrícola con el fin de tener una lectura correcta del territorio y generar mecanismos y metodologías activas de escucha y gestión entre los mismos.

B.5. SOLUCIONES Y OPORTUNIDADES

Se pueden establecer varias estrategias generales de intervención o líneas de trabajo que se orientan principalmente a:

1. Establecer o generar una planificación territorial en ámbitos funcionales y coherentes que regule los usos del suelo en función de las necesidades y aptitudes territoriales y que considere la repercusión paisajística de sus determinaciones, integrando las necesidades particulares de los diferentes municipios que deben relacionarse de una forma complementaria y no competitiva con el fin de no generar duplicidades y esfuerzos no rentables en términos no sólo económicos sino ambientales y de sociabilidad.

2. Se debe partir del **conocimiento del territorio**, de los agentes que intervienen en él y de la identificación de los intereses que se desarrollan en el mismo con el fin de conocer la situación social, urbana, económica, paisajística y ambiental de partida, así como fomentar la colaboración de los diferentes agentes e identificar los sujetos que pueden obstaculizar o ralentizar los diferentes procesos. Para ello resulta fundamental la elaboración de planes de carácter sectorial o territorial que analicen el ámbito metropolitano y que establezcan unos condicionantes de carácter vinculante para los municipios y el resto de agentes.

3. Generar planificación integrada para todos los elementos que definen el territorio (Infraestructuras, desarrollos urbanos, paisaje, ambiental, agrícola, etc.)

5. Establecer zonas de protección del suelo agrícola con el fin de mejorar la relación entre la ciudad y el campo.

6. Recalificar las áreas residuales entre ámbitos urbanos y rurales con el fin de generar nuevos modelos de desarrollo en la edificación, valorizar y crear espacios abiertos públicos con determinados servicios compatibles con la actividad agrícola para los ciudadanos.

7. Gestionar de forma adecuada el sistema de espacios libres como elemento estructurante del paisaje, potenciador de la actividad económica y como generador de beneficios sociales y ambientales

8. Generar nuevos modelos de relación entre la matriz agrícola y la urbana. Mediante la regularización de bordes e integración paisajística de fachadas urbanas y de los nuevos asentamientos que garanticen la permanencia y la identidad y cualidades específicas del propio lugar en términos de contextualización, ocultación, mimetización o la definición de nuevas relaciones por contraste en aquellos caso en los que las características del elemento no permitan otro tipo de relación.

9. Conservar, mantener y potenciar la imagen o paisaje característico o histórico del ámbito periurbano, así como la rehabilitación de determinados recursos visuales, culturales y ambientales definidores del paisaje.

10. Generar nuevas prácticas experimentales de agricultura especializada y de agricultura urbana, así como nuevas opciones de turismo vinculado a los negocios agrícolas, a la educación, la sensibilización, a la investigación y al ocio.

11. Promover nuevas funciones y servicios públicos en estos espacios como recurso para la sociedad y como

oportunidad de generar nuevas dinámicas económicas.

12. Informar, educar y formar a las comunidades con el fin de “hacer suyas” las propuestas y elecciones y dar la posibilidad a más personas a participar. Sensibilizar con el fin de generar tutelas participativas

C.1. INTRODUCCIÓN

Como se ha indicado anteriormente, con el fin de aproximarse al área metropolitana de Valencia y establecer cuál es la situación actual de la matriz agrícola del espacio periurbano, se ha hecho una breve revisión de algunos referentes europeos en los que se ha intentado determinar algunos de los factores que condicionan su realidad con respecto al medio periurbano como el marco legal de protección al que están sometidos o algunas de las estrategias que forman parte de los Planes Directores Territoriales de los que disponen estas ciudades y sus áreas metropolitanas.

Si bien esta revisión no es de carácter exhaustiva, si que nos proporciona un marco de referencia que nos permitirá establecer, como veremos más adelante, conclusiones sobre la necesidad o no de ciertas figuras legales, planeamiento o iniciativas desarrolladas que pueden ser de aplicación al área metropolitana de Valencia y se establecen a modo de conclusión parcial al final de cada uno de los ejemplos

En la elección de los casos de estudio, se han valorado los siguientes aspectos:

1. Pertenencia al ámbito europeo con el fin de poder establecer patrones de semejanza en términos de evolución histórica y cultural de estos espacios agrícolas periurbanos, ya que guardan relación con la evolución histórica del Área Metropolitana de Valencia.

2. Reconocimiento como ciudades de referencia dentro de sus límites administrativos tanto locales como nacionales.

3. Pertenencia a áreas metropolitanas de diferente tamaño con el objeto de estudiar casuísticas diferenciadas. Así pues, se han seleccionado casos como el del cinturón verde de Viena y algunos pertenecientes a ciudades de grandes proporciones como los casos del anillo verde de Londres y el Área Metropolitana de París.

4. Se ha seleccionado el caso del Parque Sud de Milán por ser un referente dentro de los estudios de los ámbitos periurbanos agrícolas y por su pertenencia a la Federación Europea de Espacios Naturales y Rurales Metropolitanos y Periurbanos (FEDENATUR) de la que es socio fundador con el fin de analizar las figuras jurídicas de protección de carácter urbanístico o medioambiental que son necesarias para pertenecer a la misma. Es un caso diferente al resto ya que se establece al sur de Milán y no contempla todo la corona del área metropolitana de Milán.

5. La elección del Parque Natural del Vexín francés responde a la búsqueda de un entorno periurbano agrícola definido y protegido como Parque Natural dentro de una importante aglomeración urbana como es París.

Los casos elegidos son:

1. Anillo verde de Viena
2. Anillo verde de Munich.
3. Anillo verde de Londres.
4. Parque Sur de Milán.
5. Parque Natural Regional del Vexín Francés (París).



Figura C.1.1.: Localización de los casos de estudio. Fuente: Bingmaps

EL CINTURÓN VERDE DE VIENA

Introducción

Localizada a orillas del Danubio, Viena es una ciudad de Europa Central que se ubica al pie de las primeras estribaciones orientales de los Alpes. Por otro lado, es una ciudad fluvial ya que el Río Danubio la divide en dos, dejando el lado histórico en la parte sur.

Viena tiene aproximadamente 1.7 millones de habitantes, población que asciende hasta la cifra de 2.4 millones si se considera el área metropolitana. Ocupa una extensión de 414 km² de los cuales aproximadamente el 48% corresponde al sistema de espacios verdes de la ciudad⁶, lo que supone aproximadamente 200 km² del total indicado y lo que proporciona un marco interesante de análisis en la relación de la ciudad con estos espacios.

La expansión urbana de Viena, al igual que numerosas ciudades europeas, comienza con la demolición de sus murallas que dieron lugar al primer anillo verde de la ciudad y posteriormente a una de las avenidas más importantes (Ringstrasse). La incorporación de algunas aglomeraciones urbanas que existían fuera de las murallas y la expansión urbana fruto del crecimiento demográfico dieron lugar a la configuración actual de la ciudad, que debido a la presencia del río y su ubicación junto a los Alpes, creció principalmente hacia el sur y hacia el oeste hasta su encuentro con la cadena montañosa. Al igual que ocurre en numerosas ciudades dicho crecimiento se produjo por otro lado a lo largo de las principales infraestructuras viarias que se fueron desarrollando.

El concepto de anillo verde de Viena es uno de los más antiguos ya no solo en Europa sino en el mundo. Su



Figura C.2.1.: Localización del cinturón verde de Viena. Fuente: elaboración propia a partir de la base cartográfica ArcMap. S/E



Figura C.2.2: Estados Federados de Austria. Localización de Viena. Fuente: wikipedia



Figura C.2.3: Área Metropolitana de Viena. Fuente: elaboración propia a partir de la base cartográfica ArcMap. S/E

(6) Stadt. Wien, Land Use un Vienna 2.001, MA 41 inventory of Use 2.001, MA 14 and MA21A

creación surge como respuesta a una inquietud por parte de sus ciudadanos para la protección efectiva del espacio verde urbano. Es quizás, esta temprana sensibilidad, que comienza con la mencionada demolición de las murallas en el S. XIX, lo que propició un crecimiento más equilibrado que en otras ciudades en la relación entre la urbe construida y el espacio verde que se pone a su vez de manifiesto en la alta proporción de espacios verdes interiores

La configuración actual del anillo verde de Viena presenta una gran riqueza en usos del suelo debido a la localización y forma de asentarse de la ciudad sobre el territorio. Sus límites fluviales, naturales-forestales y agrícolas dan lugar a una gran diversidad de espacios que necesitan de programas o grados de protección diferentes, lo que ha promovido la creación de distintas estrategias de carácter territorial que, en parte, han contribuido a que actualmente Viena sea una de las ciudades con mayor índice de calidad de vida de Europa.

La mayor parte de las zonas rurales han entrado a formar parte del área metropolitana durante el último siglo, donde el área urbana paso de ocupar aproximadamente 60 km² hasta los 415 km² que ocupa en la actualidad. En cuanto a la agricultura, donde destacan los cultivos hortícolas, de vid y los herbáceos extensivos, cabe destacar el gran retroceso que han registrado en los últimos 50 años (especialmente en las dos décadas más recientes) como consecuencia de aspectos económicos y de la falta de sucesores en las explotaciones. Esto ha impulsado a los órganos de gobierno de la ciudad a generar nuevas líneas de actuación relacionadas con el ámbito periurbano agrícola en defensa de estos espacios por su capacidad productiva y ambiental

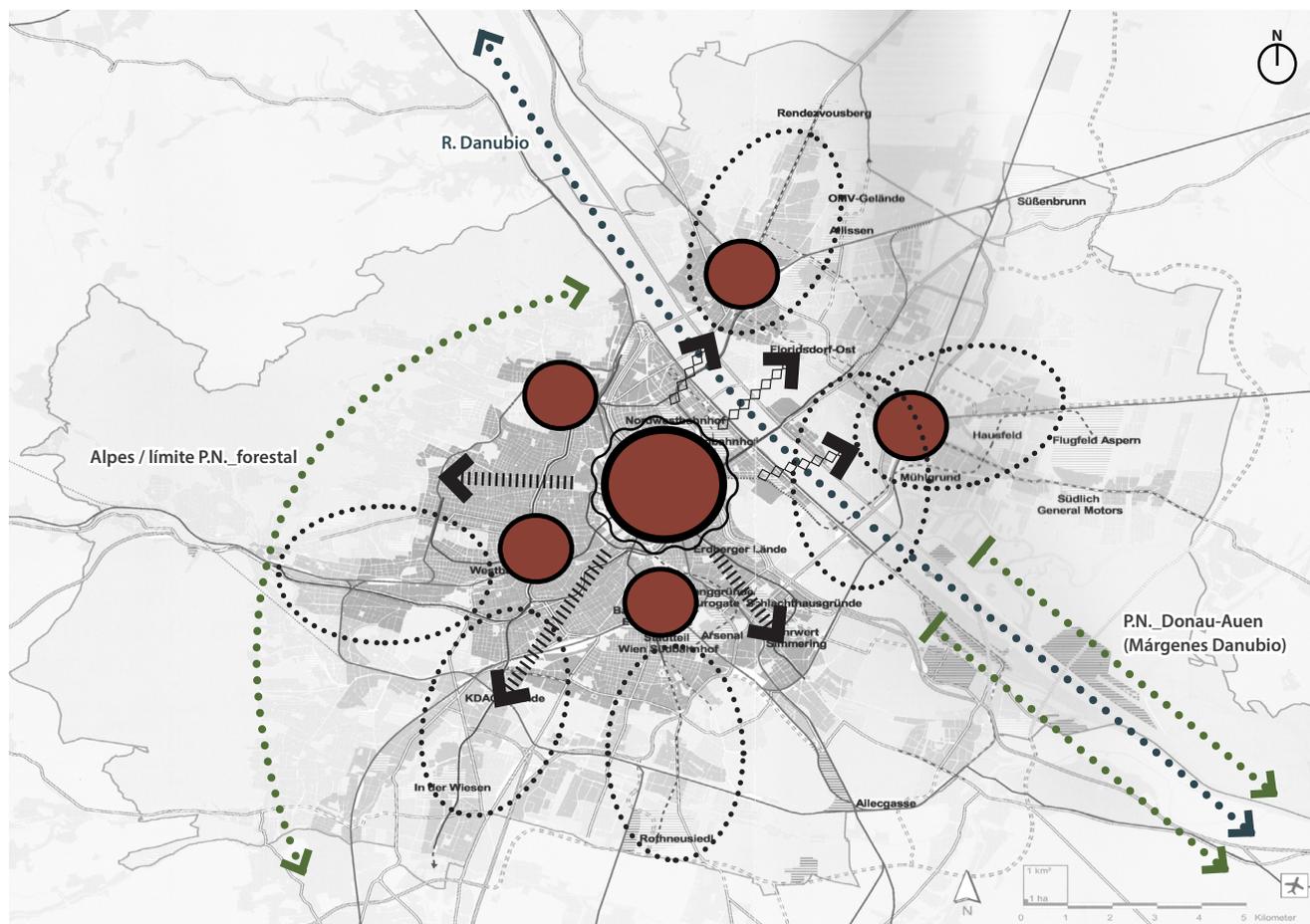


Figura C.2.4.: Crecimiento del área urbana de Viena. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Plan de desarrollo urbano de Viena (STEP 05). Escala aproximada: 1/250.000

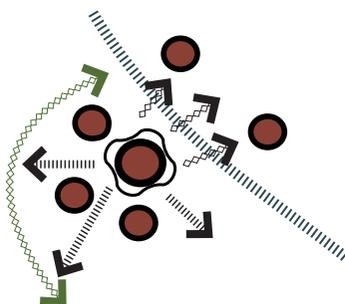




Figura C.2.5.: Anillo Verde Metropolitano de Viena. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Plan de desarrollo urbano de Viena (STEP 05). Escala aproximada: 1/250.000

Anillo Verde Metropolitano de Viena

Destacar por otro lado, que en el contexto político, Austria se organiza como una República Federal de la que forman parte nueve estados federados, uno de los cuales pertenece íntegramente al Ayuntamiento de Viena por ser el gobierno de una región federada y que por tanto le confiere, como veremos más adelante, ciertas competencias en materia de planeamiento urbanístico.

Las grandes cifras

Viena es la capital y a su vez la ciudad más grande de Austria. Se sitúa al noreste del País, junto a los Alpes y es atravesada en su extremo más occidental por el Río Danubio.

La población en la ciudad en 2.009 era de aproximadamente 1.7 millones de habitantes y tiene una densidad media de 4.026 habitantes por km². Además es la décima ciudad en población de la Unión Europea y su área metropolitana cuenta con 2,4 millones de habitantes.

Ocupa una superficie de 414,65 km² que quedan distribuidos de la siguiente forma:

Superficie construida: 48.10 km² (11.60%)

Espacio libre total: 229.05 km² (55.24%)

Forestal: 74.01 km² (17.85%)

Uso agrícola: 68.25 km² (16.46%)

Jardines: 86.79 km² (20.93%)

Agua: 18.53 Km² (4.47%)

Otros usos: 118.96 km² (28.69%)

La superficie agrícola indicada está representada principalmente por tres tipos de cultivos:

1. La agricultura extensiva, que ocupa aproximadamente el 14 % del suelo del área metropolitana en las zonas más periféricas. Destacan los cultivos de cereales (trigo común, centeno y trigo duro) y en menor medida otros cultivos como el maíz, los guisantes y la colza.

2. Cultivos hortícolas, que ocupa aproximadamente el 2 % del suelo del área metropolitana, y se localizan aproximadamente en bolsas más interiores normalmente aisladas, principalmente al sur y al este de la ciudad.

3. Viticultura, que ocupa aproximadamente el 2 % del suelo del área metropolitana, situada en mayor medida al norte de la ciudad en las zonas más altas y algún cultivo a suroeste de la ciudad.

Planeamiento y políticas de gestión

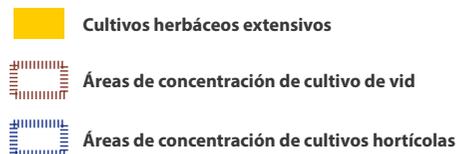
Austria se organiza como una República Federal de la que forman parte nueve estados federados (conocidos como Länder) y que dan soporte a los más de 2.000 municipios existentes en el País.

Cabe destacar que no existe una ley común de protección del suelo u ordenación territorial. Existe la denominada Conferencia de Austria sobre la ordenación del territorio que coordina los intereses de los tres niveles administrativos (República-estados federados-Municipios).

Los responsables de la legislación y ejecución de la protección del suelo en materia de bosques, control de



Figura C.2.6.: Distribución según tipología de cultivos en el área metropolitana de Viena. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Plan de desarrollo urbano de Viena (STEP 05). Escala aproximada: 1/250.000



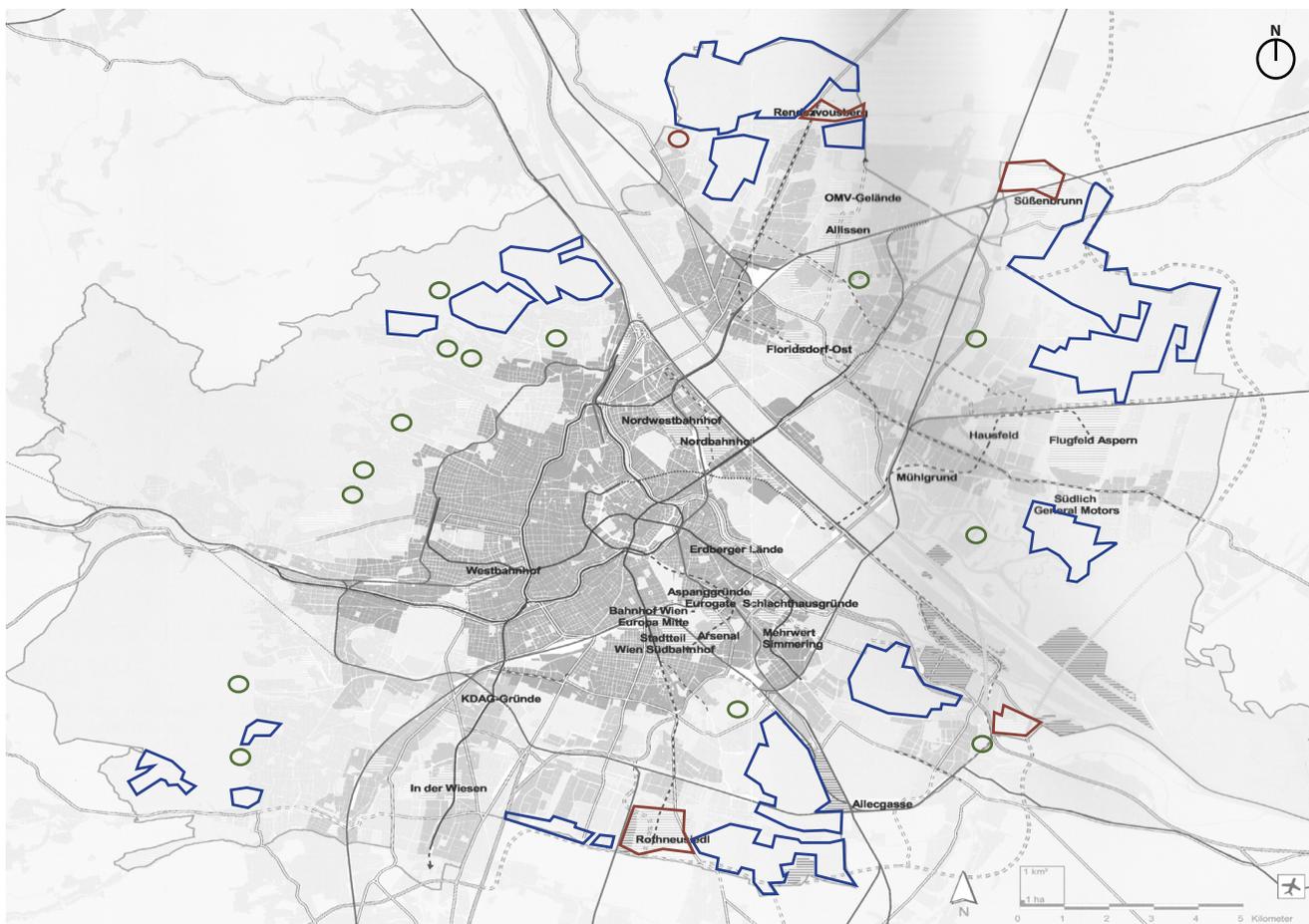


Figura C.2.7.: Distribución según tipología de cultivos en el área metropolitana de Viena. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Plan de desarrollo urbano de Viena (STEP 05). Escala aproximada: 1/250.000.

- Suelo agrícola susceptible de transformarse en otro uso
- Suelo agrícola estratégico.
- Suelo agrícola estratégico de especial vigilancia por su carácter residual

contaminantes, gestión de los mismos, leyes de montaña, comercio y normas industriales son las autoridades federales a través de la cancillería, los ministerios, las regiones y las diferentes cámaras federales.

En el caso de los espacios agrícolas y su uso, las autoridades federales sólo establecen la legislación básica sobre asentamientos agrícolas, protección de la vegetación etc.

Los gobiernos de las regiones federadas, tienen competencias plenas en los instrumentos de gestión del suelo (leyes de conservación del territorio, planeamiento, vivienda, conservación de la naturaleza etc.), lo que les ha permitido tener cierta independencia en cuanto a la toma de decisiones.

El Plan estratégico actual para la ciudad de Viena recibe el nombre de STEP 05 (Plan de Desarrollo de la Ciudad de Viena), y ha sido desarrollado por el Ayuntamiento de Viena y la Cámara de agricultura de Viena, y en él se recogen objetivos a largo plazo para la conservación de las zonas verdes y los espacios libres, así como para la consecución de una agricultura más sostenible y respetuosa con el medio ambiente.

El plan gira en torno a aspectos de especial interés con respecto al espacio periurbano agrícola:

1. Definir las áreas estratégicas que deben ser agrícolas en el perímetro inmediato del área de la ciudad a largo plazo, estableciendo una clasificación en tres categorías según criterios de productividad agrícola y de susceptibilidad de transformarse a largo plazo. El total de las áreas agrícolas que recoge el Plan asciende a 4.287 hectáreas de las cuales sólo 510 hectáreas corresponderían a suelo susceptible de transformarse (8,2 %).

2. Proponer medidas para la consecución del objetivo anterior

3. Controlar e intervenir para mantener abierta la red de caminos, con prioridad a las explotaciones agrícolas pero con la posibilidad de uso por parte de los ciudadanos.

4. Recuperar cultivos abandonados mediante su clasificación como zonas de prioridad agrícola

5. Promover la agricultura ecológica, no sólo a través de este plan sino de campañas de sensibilización e información entre la población y otros programas algunos de los cuales la administración de Viena interviene directamente mediante la compra y gestión de terrenos agrícolas bajo criterios de sostenibilidad. Existen proyectos como por ejemplo el de recogida de residuos orgánicos cuya finalidad es la de generar compost con el que luego se abonan las diferentes explotaciones agrícolas, generando beneficios no sólo al agricultor sino al propio Ayuntamiento de Viena que comercia con este producto. En términos de rendimiento, destacar que más del 70 % del compost es utilizado por las explotaciones agrícolas del término municipal.

Con respecto al esquema espacial para el desarrollo tal como se recoge en el Plan Urbano de desarrollo de la ciudad se pueden establecer las siguientes conclusiones:

1. Viena apuesta por un **desarrollo equilibrado** entre ambos márgenes del río con el fin de impulsar la ciudad en todas las direcciones.

2. El **desarrollo** de la ciudad se focaliza en **los ejes viarios** de alta capacidad ya establecidos con el fin de contribuir a la mejora de la movilidad y acceso a la ciudad.

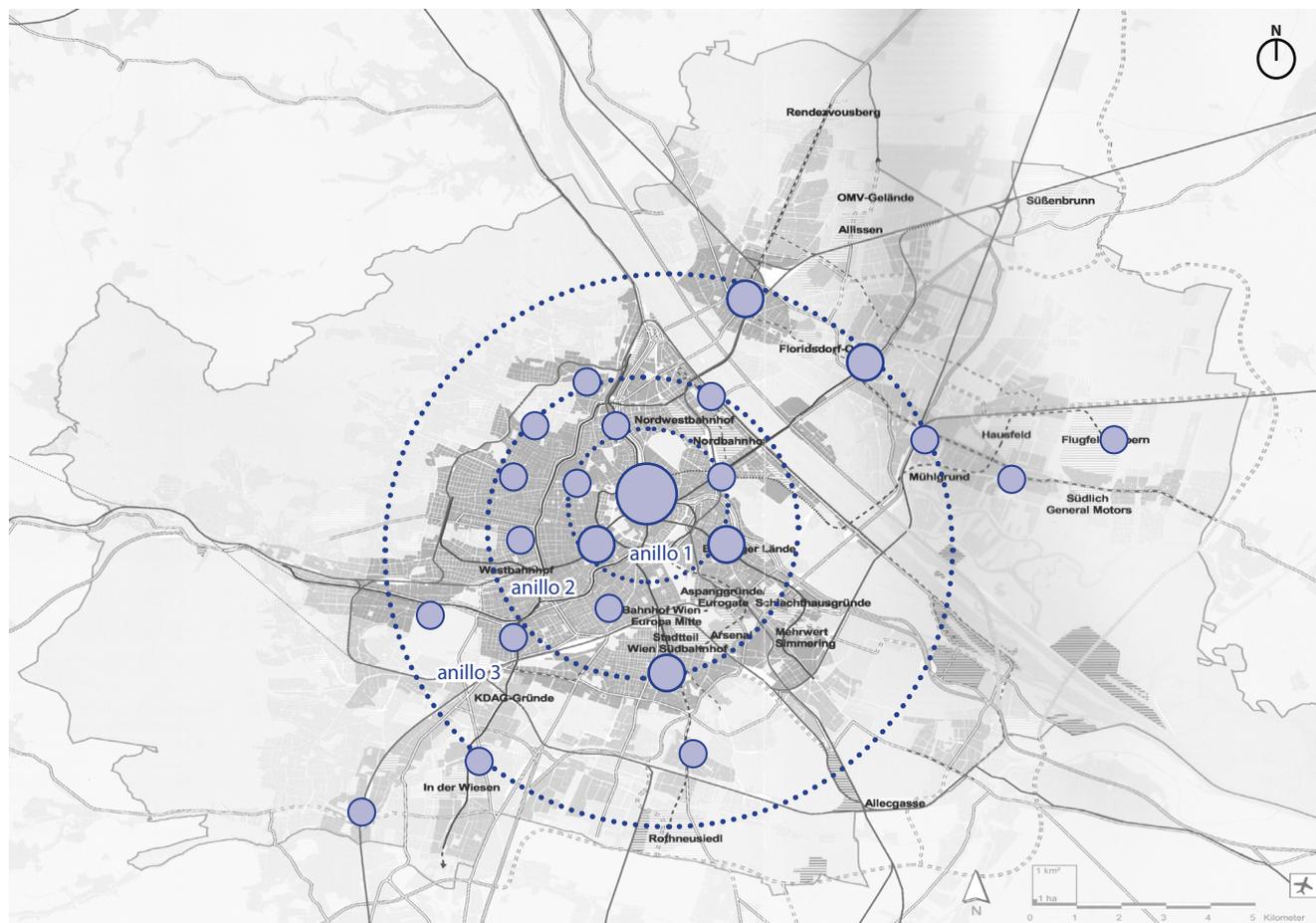


Figura C.2.8.: Centralidades propuestas en el área metropolitana de Viena según STEP 05 . Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Plan de desarrollo urbano de Viena (STEP 05). Escala aproximada: 1/250.000

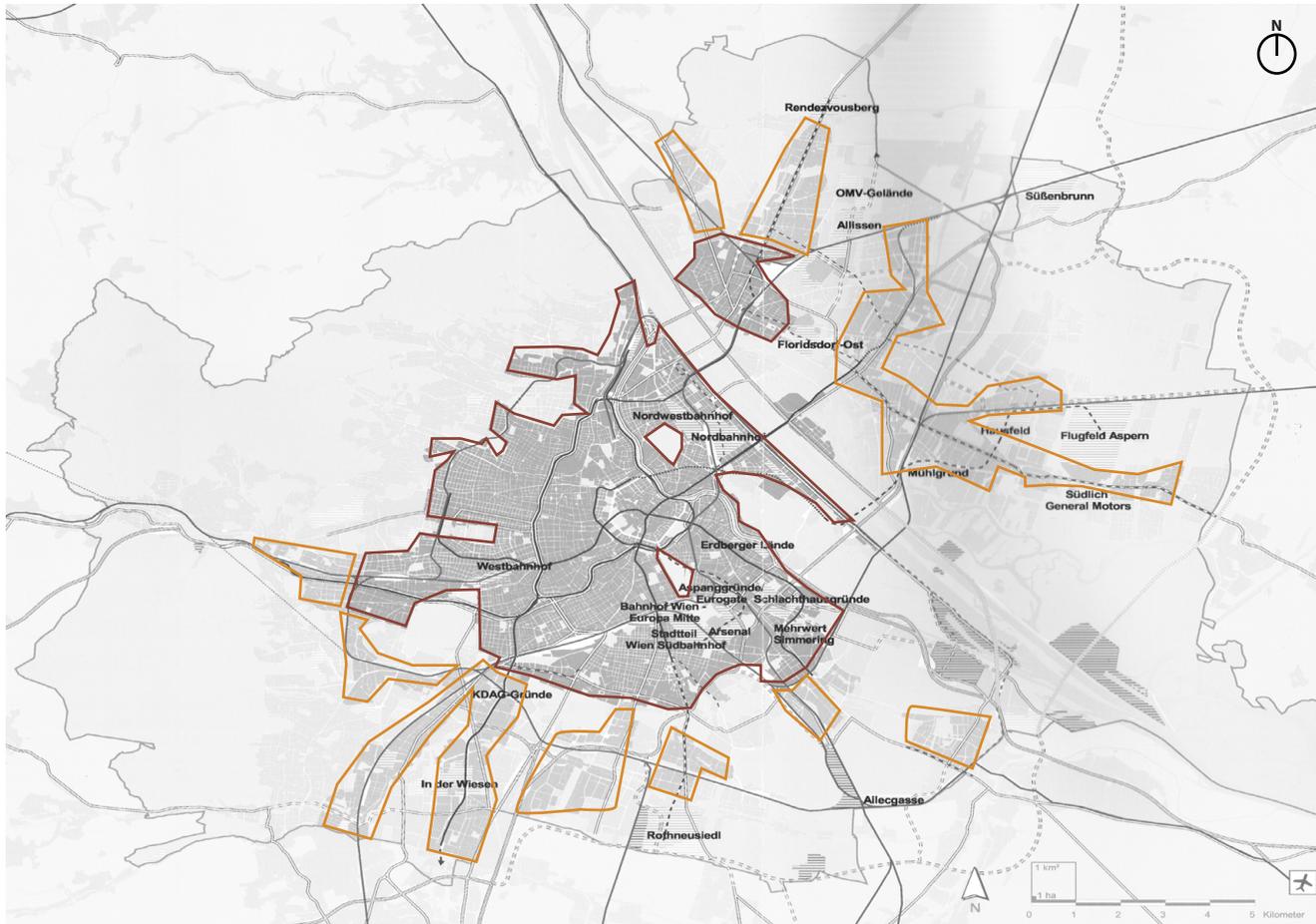


Figura C.2.9.: Centralidades propuestas en el área metropolitana de Viena según STEP 05. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Plan de desarrollo urbano de Viena (STEP 05). Escala aproximada: 1/250.000

- Zonas a potenciar con alta densidad
- Zonas a potenciar con media densidad

3. Apuesta por la **preservación de ciertas zonas estratégicas** en el sistema de espacios libres con fines recreativos y naturales.

4. **Introduce nuevas centralidades** en el área metropolitana con el fin de equilibrar los usos y no colapsar los sistemas de transporte, que se ven reforzados con políticas de ampliación del sector público, principalmente el metro, con el fin de mejorar la accesibilidad general a los diferentes puntos de la ciudad.

Otro dato interesante con respecto a la ocupación del suelo es el relacionado con el aumento del nº de viviendas. Viena ha aumentado un 10% en su tamaño en los últimos 15 años y apuesta por un equilibrio entre las renovaciones urbanas (de acuerdo a criterios estéticos) y el crecimiento respetuoso con la ocupación del territorio.

Así pues, el plan de desarrollo establece tres zonas según la densidad propuesta:

1. Zonas altamente densas para focos o áreas centrales y bien conectadas con las vías de transporte.

2. Zonas de media densidad en torno a las principales infraestructuras, localizadas principalmente en una corona perimetral a las zonas altamente densas.

3. Zonas de baja densidad en los espacios existentes entre las zonas de media densidad.

Aspectos de interés

El caso de la franja periurbana agrícola de Viena resulta de especial interés por los siguientes motivos:

1. Su cinturón verde presenta diversos usos del suelo, destacando el uso forestal y el agrícola como los más predominantes y destacando el río Danubio y las estribaciones de los Alpes como bordes o límites naturales a la urbanización.

2. La primera y segunda guerra mundial supusieron un decrecimiento poblacional y posteriormente la aparición de ciertas iniciativas relacionadas con el mantenimiento de las zonas periurbanas agrícolas como espacios necesarios para garantizar la autosuficiencia, así como diversos planes relacionados con la renovación urbana.

3. Su modelo de crecimiento, en el que se contempló la necesidad de generar un sistema de espacios verdes desde etapas de desarrollo muy tempranas de la ciudad ha generado cierta conciencia y sensibilidad ciudadana con respecto a la gestión y uso del espacio verde y el espacio agrícola que se traducen una superficie de zonas verdes, agrícolas y forestales que representa más del 50 % del área metropolitana de Viena.

4. Entre el 25 y el 30 % del sistema de espacios libres se corresponden con áreas agrícolas que sirven a la ciudad con iniciativas interesantes, siendo muchas de ellas promovidas por la administración pública.

5. Viena ha apostado por una marca distintiva de su paisaje agrícola regional. La conservación de las superficies

agrícolas bajo criterios de eficiencia y sostenibilidad, el autoabastecimiento, la agricultura orgánica, la creación de espacios libres etc. han contribuido con el tiempo a que los ciudadanos perciban una imagen global positiva de Viena.

6. Viena ha apostado por una agricultura orgánica y por la autosuficiencia. La adquisición de explotaciones agrícolas y agropecuarias por parte del gobierno de Viena, ha generado una nueva conciencia social con respecto a la agricultura y a la importancia de la agricultura periurbana como fuente primaria de alimentos para la ciudad.

7. El nuevo planeamiento urbano apuesta por un crecimiento urbano limitado a determinadas zonas y apoyado en iniciativas de renovación internas de la ciudad con el fin de controlar el crecimiento extensivo de la ciudad. Sólo el 8,2 % de las zonas agrícolas del perímetro son susceptibles de sufrir transformaciones urbanas y bajo justificación fundamentada.

8. La introducción de nuevas centralidades en la búsqueda de un nuevo equilibrio territorial en principio deberían favorecer aspectos como la sostenibilidad en el transporte, así como la consolidación de estos "polos" con diversas iniciativas de refuerzo (introducción de nuevos usos, mejora del transporte público etc.)

ANILLO VERDE DE VIENA		
Tipología del problema	Descripción	Soluciones/ventajas planteadas por la administración
Fragmentación del tejido agrícola debido principalmente a fenómenos de conurbación y ejecución de infraestructuras de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> - Problemas de conurbación y de ocupación de suelo agrícola por parte de las infraestructuras en los últimos 30 años. - A destacar en el Plan STEP 05 la distribución de la densidad poblacional, potenciando los ejes de infraestructuras y las zonas de alta densidad ya consolidadas. Solución diferente al resto de ejemplos como veremos más adelante. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elevada concienciación social con respecto a las zonas verdes y agrícolas desde la II guerra mundial. 2. Existencia de un Plan de Desarrollo urbano para el área Metropolitana de Viena que: <ul style="list-style-type: none"> - Reconoce el valor de las áreas agrícolas. - Define áreas estratégicas, estableciendo categorías según su posibilidad de transformación. - Controla e interviene para mantener conectores de carácter territorial
Urbanización del paisaje agrario por la expansión de los núcleos poblacionales	<ul style="list-style-type: none"> - La ciudad ha crecido de forma extensiva ocupando parte del suelo agrícola que le circundaba. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Existencia de un Plan de Desarrollo urbano para el área Metropolitana de Viena que: <ul style="list-style-type: none"> - Distribuye densidades potenciando la densidad media en torno los ejes viarios y reforzando o consolidando las áreas de alta densidad existentes - Introducción de nuevas centralidades en al área metropolitana
Deficiente gestión del espacio agrícola. Nivel organizativo deficiente	No se han detectado grandes problemas quizás fruto de la política y la gestión de la administración del área metropolitana.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Existencia de un Plan de Desarrollo urbano para el área Metropolitana de Viena que promueve la agricultura ecológica como marca distintiva del resto de zonas agrícolas. 2. Existencia de campañas de sensibilización e información para los ciudadanos de Viena. 3. Compra y gestión de terrenos agrícolas por parte de la administración con el fin de cultivarlos o arrendarlos bajo criterios de sostenibilidad. 4. Iniciativas interesantes como la comercialización de los residuos orgánicos y la generación de compost para su venta posterior, etc.
Permanencias de usos agrícola. Tipología e intensidad del cultivo. Escasa rentabilidad de determinados espacios agrarios	Diferentes tipologías de zonas agrícolas en el ámbito metropolitano con necesidades muy diferentes para su cultivo. No se han detectado grandes problemas quizás fruto de la política y la gestión de la administración del área metropolitana.	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de una marca distintiva de sus productos agrícolas ecológicos
Permanencia de los usos	En las últimas dos décadas el porcentaje de zonas agrícolas ha experimentado un gran retroceso debido a aspectos de tipo económico y falta de sucesores en las explotaciones	<ul style="list-style-type: none"> - Estrategias y líneas de actuación para acercar a los jóvenes al mundo rural. - Programas de financiación y ayuda.
Falta de financiación agrícola. Programas de ayuda		<ul style="list-style-type: none"> - Existencia de programas de financiación y ayuda para agricultura ecológica.
Baja calidad ambiental y estético visual.		<ul style="list-style-type: none"> - Apuesta por una marca distintiva del paisaje agrícola periurbano.

Tabla C.2.1.: Problemas y soluciones adoptadas para el anillo verde de Viena

ANILLO VERDE METROPOLITANO DE MÚNICH

Introducción

La ciudad de Munich está situada en el sur de Alemania. Tiene aproximadamente 1.4 millones de habitantes en su núcleo urbano que se extiende aproximadamente 310 km² lo que le confiere una densidad aproximada de 4.500 habitantes por km².

Munich es la tercera ciudad alemana por detrás de Berlín y Hamburgo y es una de las ciudades que más rápidamente ha crecido en las últimas décadas en Europa como consecuencia de una intensa expansión económica.

Las zonas suburbanas se han desarrollado durante décadas en el territorio a lo largo de las principales infraestructuras de transporte, impulsadas por la abundancia de terrenos aptos para la construcción y la alta demanda para vivir en las zonas rurales.

Se pueden distinguir dos anillos perimetrales, uno coincidente con el Plan de Desarrollo Regional de Munich con una población de 2.7 m de habitantes y un anillo de mayor tamaño con una población de aproximadamente 5 millones de habitantes que incluye ciudades de tamaño medio como Augsburg, Ingolstadt, Landhut y Rosenheim. La administración de la ciudad estima que la población de Munich crecerá de orden de un 5% cada año hasta el 2.020 y que por tanto aumentará el número de desplazamientos entre los anillos mencionados.

En cuanto a la agricultura y el espacio forestal, el estado de Baviera, del que Munich es la capital, ocupa una extensión de prácticamente el 85 % de la superficie.



Figura C.2.10: Localización de Múnich. Fuente: elaboración propia a partir de la base cartográfica ArcMap



Figura C.2.11: Localización del Estado de Baviera



Figura C.2.12. : Ámbito del Plan Regional de Múnich . Fuente: elaboración propia a partir de la base cartográfica ArcMap



Figura C.2.13: Suelo urbano de Múnich. Zonas verdes. Fuente: Bingmaps



Figura C.2.14: Matriz agrícola periurbana de Múnich. Fuente: Bingmaps



Figura C.2.15: Matriz natural-forestal periurbana de Múnich. Fuente: Bingmaps

El anillo verde de Munich incluye áreas naturales, agrícolas y espacios verdes de la ciudad. En cuanto al espacio agrícola se promueve la ganadería extensiva y los cultivos rotacionales y respetuosos con el medio ambiente, de tal forma que dispone de distintos programas de producción agroecológica que coloca a Munich como principal área productora de cultivos ecológicos en Alemania. Cabe destacar el grado elevado de participación de los diferentes agentes (productores, comercios, gobierno, etc.) en los diferentes programas y el carácter local de alguno de ellos.

Junto con la actividad productiva mencionada, se plantea una función recreativa basada en la riqueza paisajística del entorno natural y agrícola, cuidando de ella con el fin de garantizar el acercamiento de los ciudadanos. Dicha función recreativa se ve favorecida por una política de expansión de redes ciclistas y peatonales, la creación de huertos de alquiler en zonas puntuales y la creación de espacios verdes recreativos en la proximidad de las áreas residenciales.

Las grandes cifras

Como ya se ha comentado, el estado de Baviera es una de las principales zonas agrícolas y forestales de Europa. El 85 % de las zonas rurales suponen el espacio de trabajo para el 60 % de la población.

Gran parte de la población de la región metropolitana tiene su puesto de trabajo en Munich, lo que genera grandes tasas de desplazamiento entre las zonas rurales y la ciudad.

Con respecto al crecimiento urbano de la ciudad, destaca la formación de pequeños núcleos urbanos que han propiciado una pérdida de calidad del paisaje de los espacios no urbanizados y que ha ido acompañada de una fuerte implantación de infraestructuras. Entre el año 1.988 y el año 2.004 el terreno urbanizado aumentó un 24% mientras que la población sólo aumentó en un 8%

Según las estadísticas publicadas en el 2.008 por el Ministerio de Agricultura y Silvicultura del Estado de Baviera, el terreno agrícola ocupa un 35% de la superficie del área metropolitana y el terreno forestal ocupa un 44 % de la superficie total. Estas cantidades se ven drásticamente rebajadas en las zonas de contacto de la ciudad, reduciéndose conjuntamente a un 21 % del total del municipio de Múnich, situándose en pequeñas cuñas verdes que forman parte del anillo verde

Cabe destacar la propiedad pública de algunas explotaciones agrícolas y ganaderas de carácter ecológico que sitúan al Ayuntamiento de Múnich como uno de los grandes productores ecológicos del estado alemán.

El nº de empleados en explotaciones agrícolas y forestales contribuye a la tasa de empleo con un 3% en el caso del estado de Baviera y un 0.9 % en el caso de la región metropolitana.

En cuanto al terreno urbanizado, según fuentes del Departamento municipal de Salud y Medio Ambiente de 2.006, ocupaba una extensión del 76% de la superficie municipal. De ese porcentaje, el 44% corresponde a terreno construido, el 15% corresponde a zonas recreativas y el 17 % a infraestructuras. El terreno urbanizado, según fuentes de 2.008 del Ministerio del Estado de Baviera

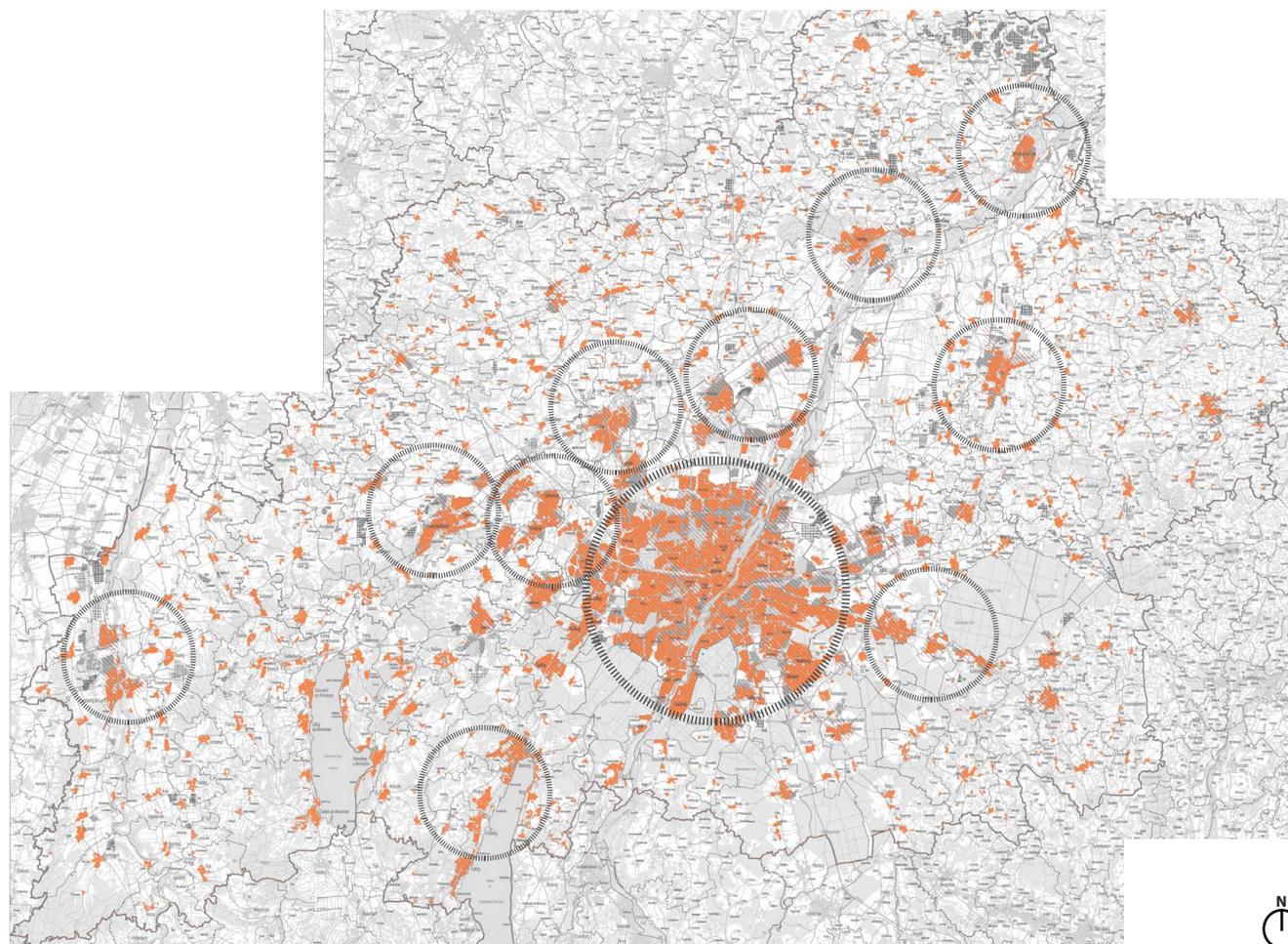


Figura C.2.16 : Núcleos urbanos en el *RegionalPlan* de Múnich. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía de *RegionalPlan* de Múnich. 2.006. Escala aproximada: 1/250.000

- Áreas urbanizadas
- Ámbito del Plan Regional de Múnich
- Núcleos urbanos de relevancia territorial

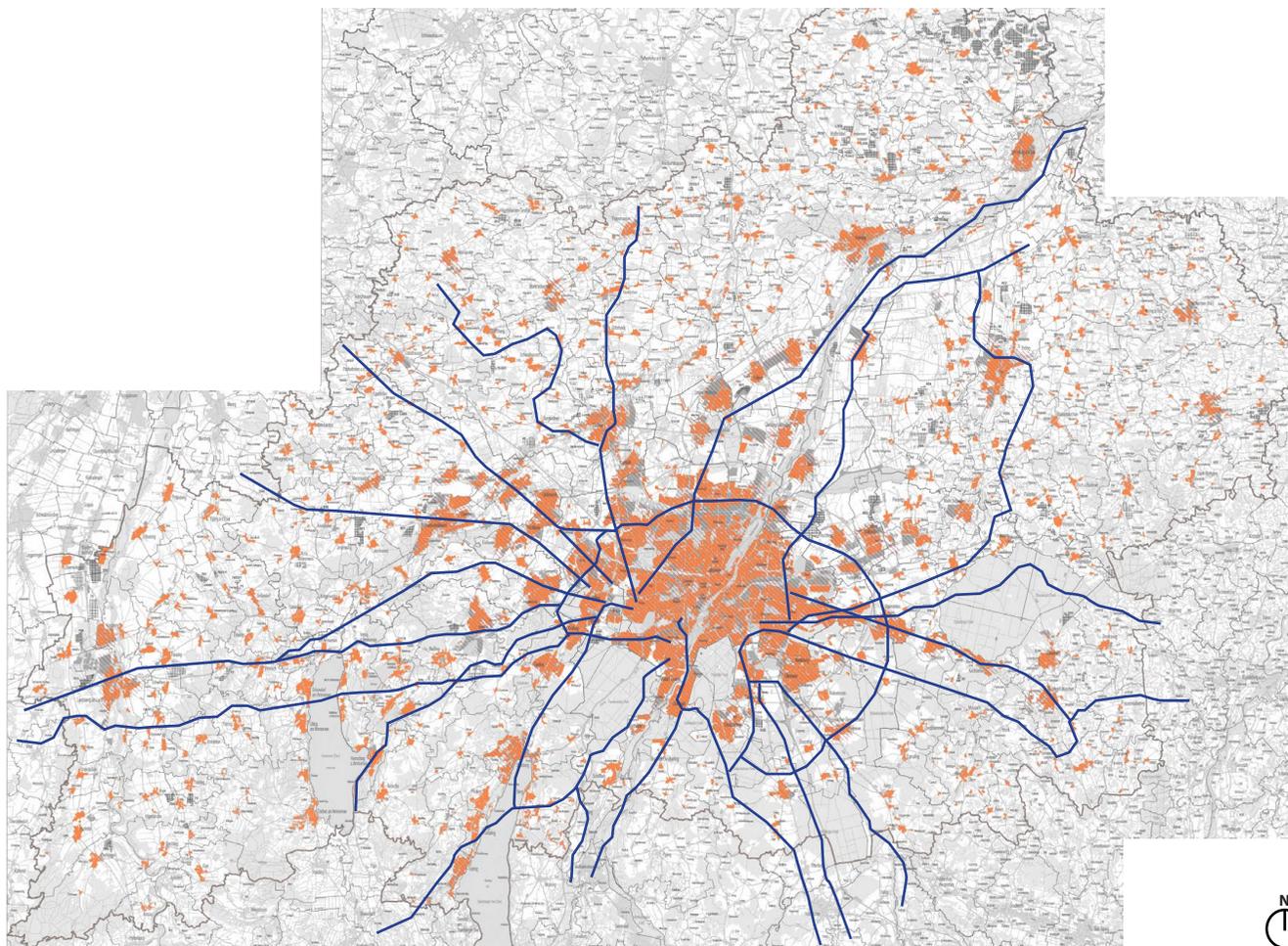


Figura C.2.17: Principales infraestructuras viarias en el *RegionalPlan* de Múnich. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía de *RegionalPlan* de Múnich, 2.006. Escala aproximada: 1/250.000

- Áreas urbanizadas
- Ámbito del Plan Regional de Múnich
- Núcleos urbanos de relevancia territorial

(1) Fuente: Departamento Municipal de Salud y Medio Ambiente (2.006)
 (2) Fuente: Ministerio del Estado de Baviera de Economía, Infraestructuras, Transporte y Tecnología (2.006)

de Economía, Infraestructura, Transporte y Tecnologías, ocupa un 16 % del área metropolitana de Múnich.

La ocupación del suelo en el municipio de Múnich, que abarca 31.042 hectáreas se distribuye de la siguiente forma¹:

Superficie urbanizada: 76%
Superficie no urbanizada: 24%

Forestal: 6%
Uso agrícola: 15 %
Otros: 3%

La ocupación del suelo en el área metropolitana, que abarca 550.360 hectáreas se distribuye de la siguiente forma²:

Superficie urbanizada: 16%
Superficie no urbanizada: 84%

Forestal: 44 %
Uso agrícola: 35 %

Planeamiento y políticas de gestión

La gestión del suelo en Alemania es competencia de las diferentes administraciones de carácter federal, estatal, regional y municipal.

1. Escala estatal: El estado de Baviera redacta planes y programas de planificación estratégicos de carácter espacial y sectorial, financiando y gestionando mediante subvenciones de acuerdo a programas de la Unión Europea.

2. Escala regional: Múnich cuenta con su *Regionalplan* o Plan Regional (aprobado en 2.002 y con su última modificación en 2.008) que ordena el desarrollo de los municipios de su ámbito. Dichos municipios se asocian en la denominada Asociación de Planificación Regional con el fin de votar los diferentes planteamientos y estrategias propuestos (% de voto establecidos según nº de habitantes de cada municipio). La última modificación del Plan fue aprobada por el Estado de Baviera en 2.008 y es de carácter vinculante en algunas determinaciones y tiene un carácter recomendativo para algunas de las estrategias que se plantean. Define objetivos para el desarrollo regional, determinando la estructura de ocupación del suelo, estableciendo las áreas de localización de las áreas urbanizables y de los espacios libres y especificando el modelo de transporte y comunicaciones.

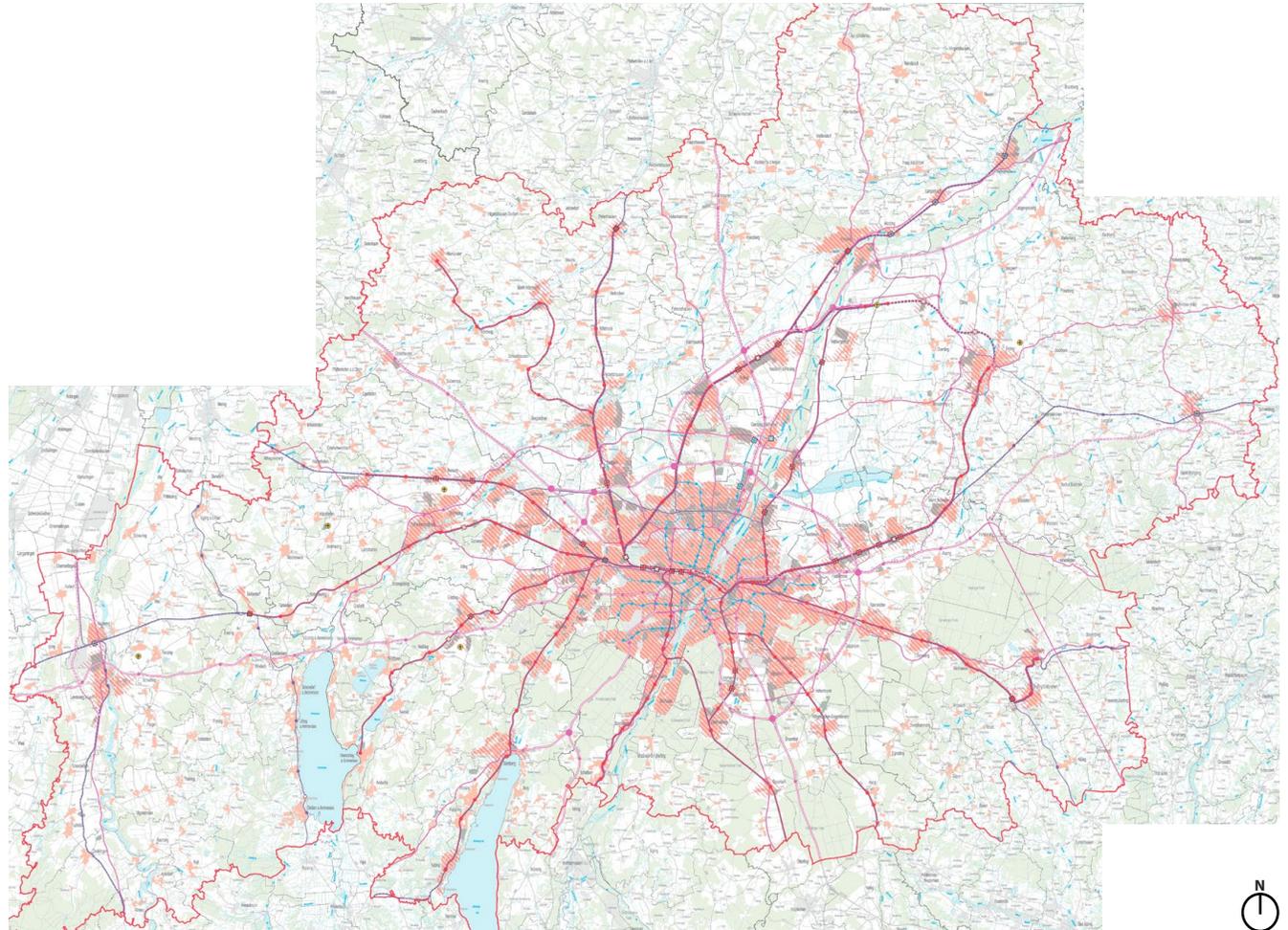


Figura C.2.18: Plano general del *RegionalPlan* de Múnich. Fuente: Cartografía de *RegionalPlan* de Múnich. 2.006.
Escala aproximada: 1/250.000

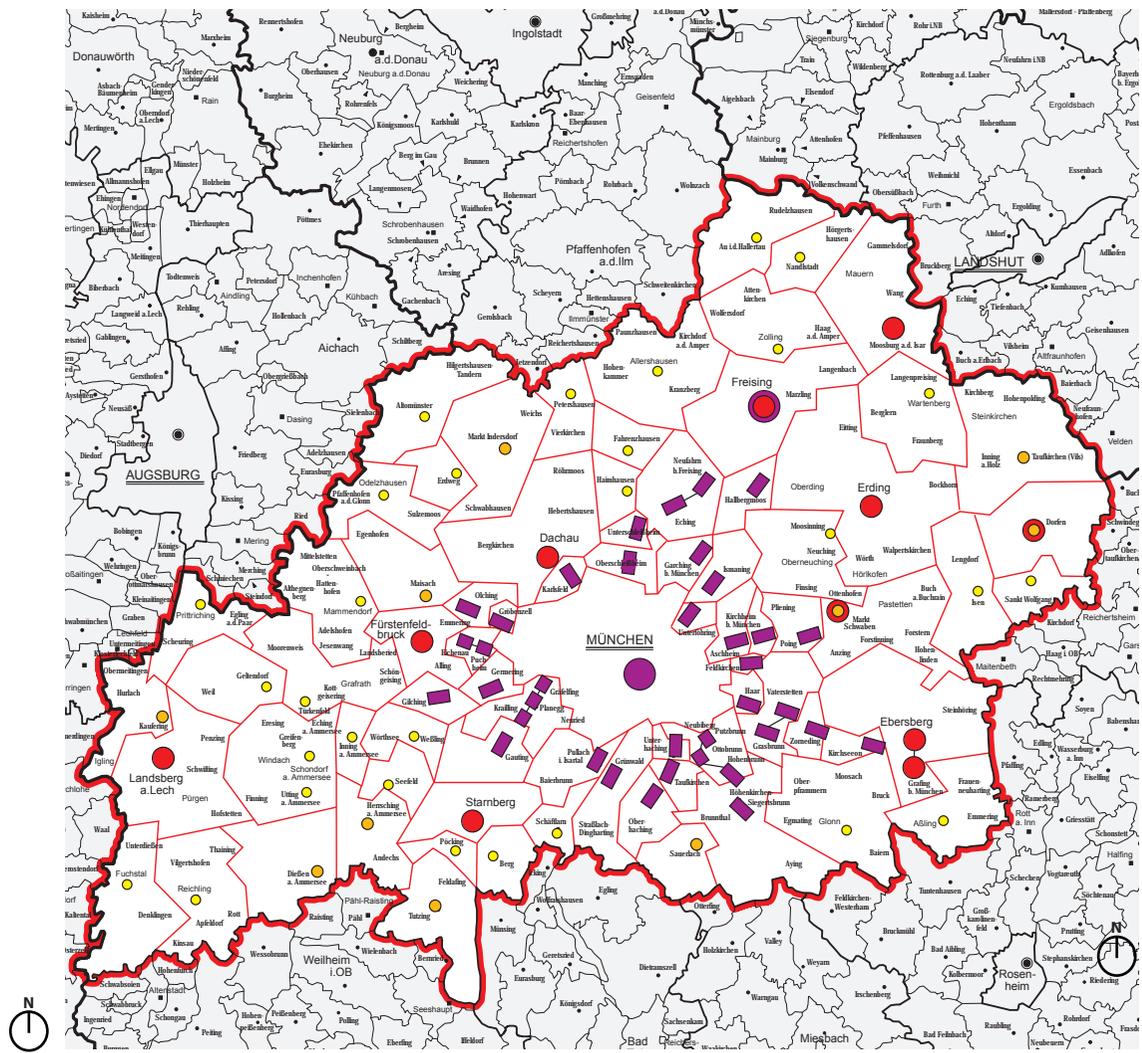


Figura C.2.19: Nuevas centralidades urbanas propuestas en el RegionalPlan de Múnich. Fuente: Cartografía de RegionalPlan de Múnich. 2.006. Escala aproximada: 1/350.000

El Plan apuesta por un modelo policéntrico de núcleos urbanos compactos bien conectados por transporte público alrededor de los cuales se plantean espacios libres de amortiguación.

Igualmente define las áreas rurales como espacios de identidad cultural ligados al entorno rural y paisaje y establece como objetivos propios asegurar las funciones ecológicas territoriales. Para ello crea un sistema regional “verde” y establece áreas de transición y de reserva de paisaje.

3. Escala supramunicipal: Existen agrupaciones sin capacidad decisiva con la Nord Allianz y al Área del Gran Múnich con el objetivo de establecer una coordinación de carácter territorial

3. Escala local: La gestiones de definición y desarrollo del planeamiento urbano le corresponden al Departamento de Planificación Urbana y Regulación de la Edificación. Que tiene como documento de referencia el Plan Perspektive München (Perspectiva Múnich) que fue aprobado en 1.998. Trata aspectos como el desarrollo urbano, económico y social a través de la determinación de unos objetivos y estrategias con el fin de proporcionar un marco de referencia para la iniciativa pública y privada

El Plan, a través de sus estrategias pretende:

- **Frenar el desarrollo urbano disperso** mediante la apuesta por núcleos urbanos compactos.

- **Crecimiento interno sobre reservas de suelo** situadas dentro del límite urbano. Estas reservas se delimitan sobre áreas abandonadas (terrenos militares, del ferrocarril etc.) y establece su revitalización con vivienda, dotaciones y espacios verdes.

- **Aumento de la densidad** en el suelo ya urbanizado.

- **Incremento de la diversidad de usos** en todas las áreas residenciales.

- **Refuerzo del sistema de espacios libres** mediante la incorporación al mismo de los espacios no urbanizados de la ciudad.

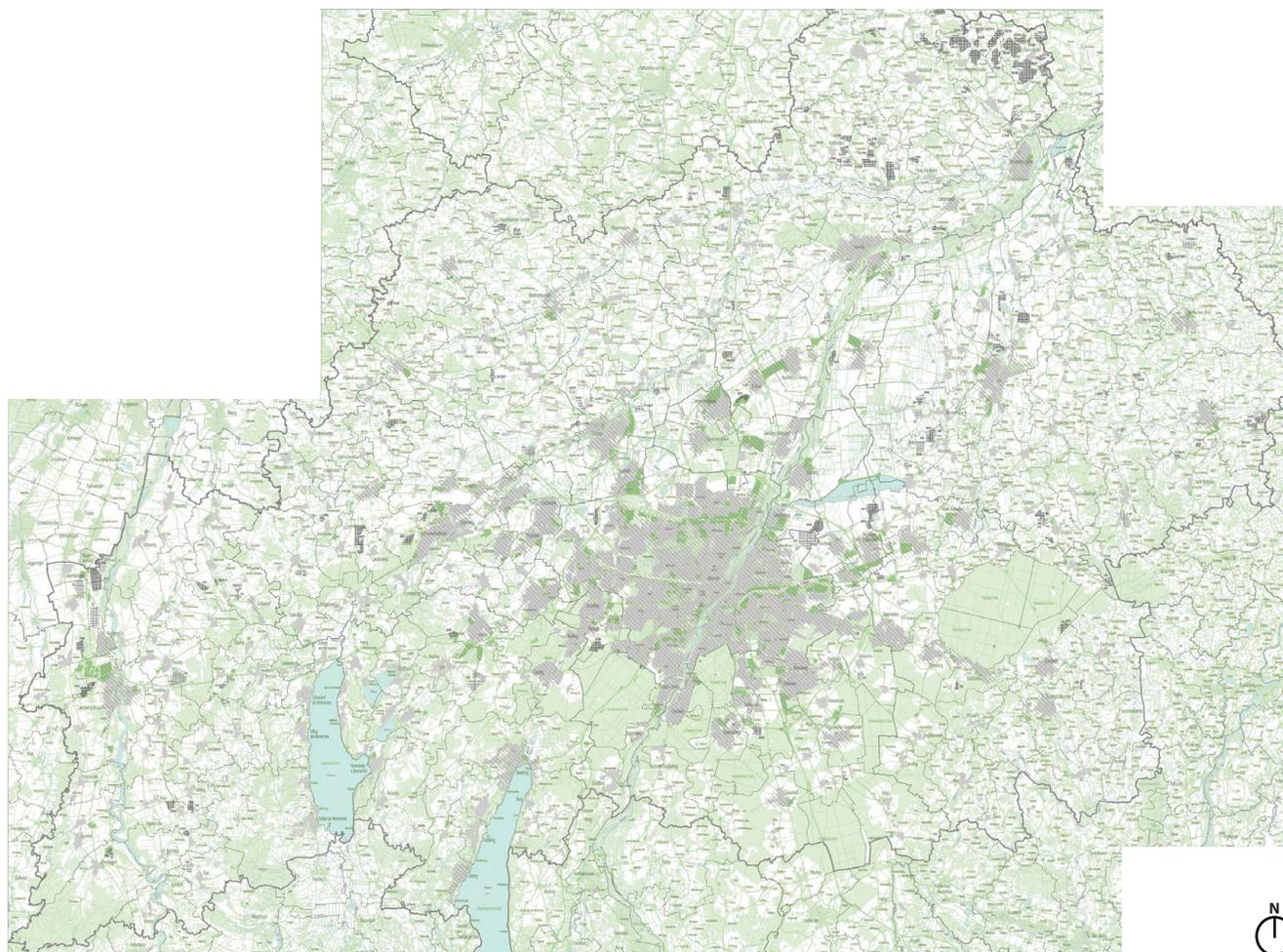


Figura C.2.20: Zonas agrícolas, forestales y verdes en el *RegionalPlan* de Múnich. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía de *RegionalPlan* de Múnich. 2.006. Escala aproximada: 1/250.000

 Anillo Verde de Múnich

Aspectos de interés

El caso de Múnich resulta de especial interés por los siguientes motivos:

1. Las zonas suburbanas han crecido durante décadas en el territorio a lo largo de las principales infraestructuras de transporte, impulsadas por la política de transporte, abundancia de terrenos aptos para la construcción y una alta demanda de vivienda en las zonas rurales. Este caso se podría comparar a los desarrollos de baja densidad junto a las poblaciones cercanas o pertenecientes al área metropolitana de Valencia. La falta de conectividad entre estas zonas genera problemas de movilidad y de sostenibilidad por la necesidad de desplazarse en vehículos privados.

2. El anillo verde de Múnich incluye áreas naturales, agrícolas y espacios verdes de la ciudad. Dispone de distintos programas de producción agroecológica que coloca a Múnich como principal productor de cultivos ecológicos en Alemania. Cabe destacar el grado elevado de participación de los diferentes agentes (productores, comercios, gobierno, etc.) en los diferentes programas y el carácter local de alguno de ellos. De esta forma, Múnich ha optado por un modelo de agricultura que, gracias a la participación de los diferentes agentes, le ha situado como referencia en el mercado nacional.

3. En el cinturón verde de Múnich se apuesta por una función recreativa basada en la riqueza paisajística del entorno natural y agrícola, cuidando dicho cinturón con el fin de garantizar el acercamiento de los ciudadanos. La citada función recreativa se ve favorecida por una política de expansión de redes ciclistas y peatonales, la creación de huertos de alquiler en zonas puntuales y el desarrollo de espacios verdes recreativos en la proximidad de las

áreas residenciales. La diversidad de usos permite a su vez el uso y disfrute por parte de los ciudadanos de las zonas rurales agrícolas.

4. El establecimiento de espacios verdes recreativos en la proximidad de las zonas residenciales incrementa el ratio de zonas verdes per cápita a partir de zonas naturales y agrícolas.

5. Al igual que en el resto de caso, *Plan Perspektive München* apuesta por la compacidad de los núcleos, el freno al desarrollo disperso, el aumento de la diversidad de usos y el incremento de la densidad en los terrenos ya construidos.

6. Resulta de especial interés la apuesta por el crecimiento interno sobre reservas de suelo situadas dentro del límite urbano (terrenos militares, del ferrocarril, etc.). En este sentido, la ciudad de Valencia dispone de este tipo de reservas dentro de los límites (Desembocadura del Turia, zona portuaria, soterramiento del ferrocarril) que junto al parque de viviendas disponible y los nodos de actividad existentes ya en la ciudad, pueden ser aprovechadas para generar nueva vivienda sin ocupar nuevos territorios.

Análisis de problemas y soluciones

ANILLO VERDE DE MÚNICH		
Tipología del problema	Descripción	Soluciones/ventajas planteadas por la administración
Fragmentación del tejido agrícola debido principalmente a fenómenos de conurbación y ejecución de infraestructuras de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> - El gran crecimiento económico de la ciudad ha generado un aumento poblacional y de ocupación del suelo considerable. - El crecimiento se ha dado mediante el desarrollo de pequeños núcleos urbanos 	<p><i>Plan Perspektive München</i> (Múnich,1.998). Apuesta por:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frenar el desarrollo urbano disperso mediante la formación de un núcleo urbano compacto. - Crecimiento sobre reservas internas de suelo. - Aumento de la densidad. - Incremento de la diversidad de usos generando nuevas centralidades. - Refuerzo del sistema de espacios libres. <p><i>Regionalplan München</i> (2.008). Apuesta por:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollos urbanos en base a un sistema policéntrico con espacios libres de amortiguación. - Definición de una infraestructura verde a escala regional.
Urbanización del paisaje agrario por la expansión de los núcleos poblacionales	- Crecimiento del suelo urbano en núcleos dispersos impulsado por antiguas políticas de transporte, abundancia de terrenos aptos para la construcción y la alta demanda de vivienda en el medio rural	<i>Regionalplan München</i> (2.008) determina la estructura de ocupación del suelo, de las nuevas áreas urbanizables y de los espacios libres especificando el modelo de transporte y comunicaciones.
Deficiente gestión del espacio agrícola. Nivel organizativo deficiente		- Promoción del espacio agrario como áreas recreativas
Permanencias de usos agrícola. Tipología e intensidad del cultivo. Escasa rentabilidad de determinados espacios agrarios	Baja tasa de empleo en el espacio agrícola (3% de la población activa)	<ul style="list-style-type: none"> - Promoción de cultivos rotacionales y respetuosos con el Medio Ambiente - Programas de producción agroecológica
Falta de financiación agrícola. Programas de ayuda		Financiación y ayudas para la promoción de cultivos rotacionales y respetuosos con el Medio Ambiente y desarrollo de programas de producción agroecológica
Baja calidad ambiental y estético visual.	Calidad paisajística deficiente en algunos casos por la gran cantidad de desarrollos urbanos que se han dado en la matriz agrícola.	- Establecimiento de medidas para facilitar la función recreativa basada en la potenciación de la riqueza paisajística del entorno natural y agrícola.

Tabla C.2.2.: Problemas y soluciones adoptadas para el anillo verde de Munich

CINTURÓN VERDE DE LONDRES

Introducción

Londres es al área urbana más importante de Gran Bretaña y de toda la Unión Europea.

Se localiza a orillas del Río Támesis. Se trata de una conurbación de grandes dimensiones formada por la región de Londres y el área administrativa del Gran Londres.

Londres es administrado en dos niveles, uno estratégico a escala territorial que gobierna sobre la ciudad y uno a escala local. En el primer caso, el organismo de coordinación es la Autoridad del Gran Londres (GLA) que está formada por el alcalde de Londres y la Asamblea de Londres.

Las autoridades locales son los consejos de los 32 municipios de Londres y la Corporación de la Ciudad de Londres.

La región del área del Gran Londres abarca una superficie de 1.579 kilómetros cuadrados. La densidad de población es de 5.177 habitantes por kilómetro cuadrado lo que supone una población aproximada de 8 millones de habitantes. Su área metropolitana se extiende más allá del Gran Londres y tiene una población de entre 12 y 14 millones de personas.

En Gran Bretaña actualmente existen diversos anillos verdes que ocupan una extensión que superan los 1.8 millones de hectáreas, lo que supone aproximadamente el 13,5 % del territorio nacional. De ese porcentaje, el 30 % corresponde al anillo verde de Londres que ocupa una superficie de 484.173 hectáreas. Se trata por tanto del anillo más grande de Gran Bretaña y es el que se está sometido a la mayor presión urbanística.



Figura C.2.21: Localización del Área del Gran Londres. Fuente: elaboración propia a partir de la base cartográfica ArcMap



Figura C.2.22: Localización del Área del Gran Londres



Figura C.2.23. : Área Metropolitana de Londres. Fuente: Base cartográfica ArcMap.

Origen del Green Belt londinense)

El interés por la preservación del suelo agrícola en el sistema de planificación territorial británico ha sido uno de los aspectos fundamentales que se han tenido en cuenta en los modelos urbanísticos desarrollados desde hace décadas. Así pues, conceptos como el de Ciudad Jardín propuesto por Ebenezer Howard, ya contemplaban algunos de los elementos que posteriormente dieron lugar a los actuales anillos verdes presentes en las grandes urbes de Inglaterra. De alguna forma, la influencia de este modelo ha estado presente en los avances que ha experimentado el urbanismo en la configuración de los programas de las Newtowns o nuevas ciudades.

El desarrollo del anillo verde dentro del planeamiento urbanístico para la ciudad de Londres cobra gran importancia a partir de dos momentos clave:

1) En 1.927, se crea la Comisión de Planificación Regional para el Gran Londres, que expone en su informe de 1.933 la necesidad de creación de un cinturón verde para las áreas urbanizadas de Londres en el que deberían situarse parques y áreas de recreo. Supone por otro lado un avance en el sistema de planificación ya que la comisión establece que las ciudades deben localizarse en medio de espacios libres protegidos, designando las áreas edificables con el fin de que el resto quedara como zona verde, proporcionando a la matriz natural-agrícola una gran importancia como elemento de soporte espacial de la ciudad. El informe, a su vez proponía la creación de nodos industriales en núcleos satélites de crecimiento limitado a distancias mayores de 10 millas y en ciudades jardín en distancias entre 12-25 millas de la ciudad.

2) Por otro lado, el informe Barlow (1.940) hizo hincapié en los problemas que genera la industria en las grandes

ciudades, tanto de tipo urbanístico como de salubridad, lo que propició la creación de una Comisión Real con el objeto de investigar la situación y establecer las soluciones más idóneas a largo plazo, llegando a plantear aspectos como la renovación a favor de la industria ligera, la descentralización de la industria y la promoción de un equilibrio entre las diferentes regiones.

Ambos informes, son tenidos en cuenta en Plan General para el Gran Londres (1944) en donde, junto con el Plan del Condado de Londres (1.943), se establecen objetivos claros para el desarrollo del planeamiento territorial. Cabe destacar, que ambos planes son desarrollados en plena Segunda Guerra Mundial y se marcan como objetivo establecer el modelo de crecimiento de la ciudad con el fin de resolver algunos problemas de concentración y conurbación, a la vez que se establecen estrategias para la reconstrucción de las zonas dañadas por los bombardeos.

El Plan General para el Gran Londres (1.944), propone un modelo de descentralización estableciendo un sistema de cuatro anillos concéntricos en los que se aplican diferentes estrategias de actuación en base a ciertos parámetros (tamaño máximo de población, prohibiciones de crecimiento, etc.) con el fin de establecer una redistribución de la población y la descongestión de las zonas densificadas. Así pues, propone los siguientes anillos:

1) Una anillo interior que supone un ámbito algo mayor que el condado de Londres en el que establece una densidad neta de 136 habitantes por acre y un máximo de 200 en zonas muy delimitadas y centrales. El excedente de densidad debía ser localizado en otra zona.

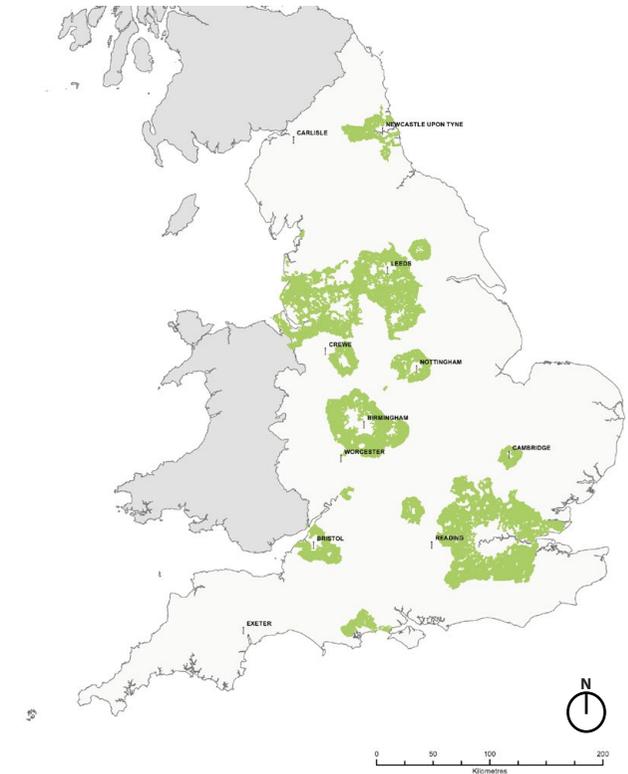


Figura C.2.24: Anillos verdes de las principales ciudades
Fuente: North Mymms District Green Belt Society

2) Un anillo suburbano, situado a unas 12-15 millas de Londres donde no se permiten nuevas industrias, en donde se establecen densidades netas según zonas (100-75-50 hab/acre) y un estándar de 4-7 acres por cada 1.000 habitantes de zonas verde. El excedente de densidad debía ser localizado en otra zona.

3) El Cinturón verde, de unas cinco millas de anchura donde se incorporan nuevos espacios libres, se limita estrictamente la expansión de los núcleos urbanos

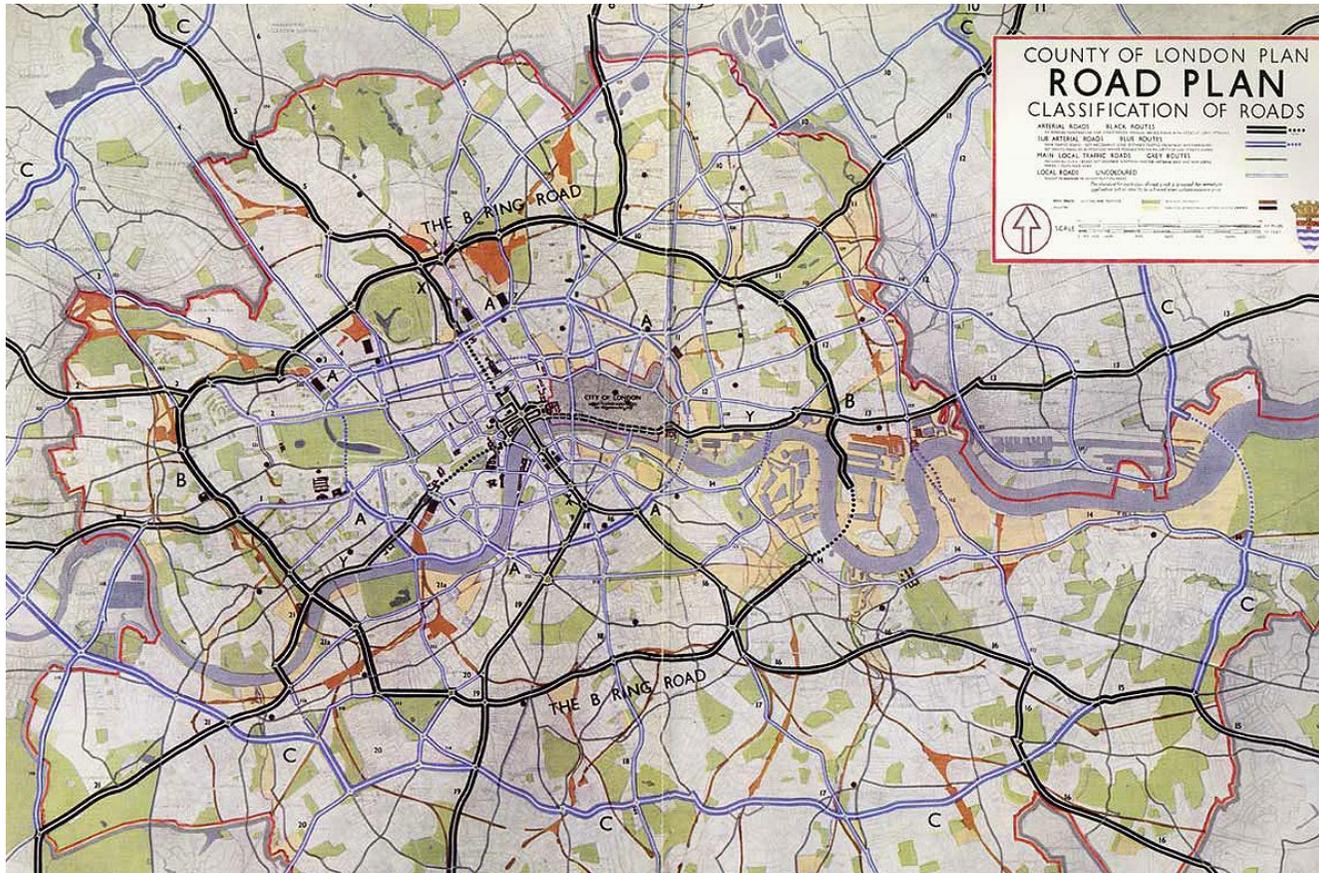


Figura C.2.25: Clasificación de las carreteras según anillos propuestos en el Plan para el Condado de Londres Fuente: Plan para el Condado de Londres, 1.943.



existentes y se prohíben nuevos núcleos dejando por tanto sin posibilidad de incorporar al suelo agrícola existente nuevos espacios urbanizables.

4) Un anillo exterior de entre 20 y 40 millas en el que podemos encontrar espacios abiertos agrícolas, pequeños núcleos de población y zonas agrícolas donde se propone la expansión de los núcleos y la creación de nuevas ciudades con capacidad máxima de 60.000 habitantes y con industria con el fin de hacerlas lo más

autosuficientes posibles y con el objeto de acoger parte de la población descentralizada.

En cuanto al viario, cada anillo se ve correspondido por un potente corredor circular.

El Green Belt planteado por entonces incorporaba una serie de aspectos que están teniendo su repercusión o importancia en la actualidad como modelo de crecimiento sostenible y que en definitiva pretenden:

- 1) La contención de la expansión urbana de Londres.
- 2) La introducción de cuñas verdes donde no se pueda edificar y que se insertan en los anillos interiores para resolver las carencias en zonas verdes de éstos.
- 3) Adquisición de nuevos espacios para uso público.
- 4) Obligatoria definición por los núcleos urbanos existentes en el cinturón de los límites de la edificación.
- 5) Integración y compatibilización de la actividad agrícola con los espacios verdes.
- 6) Ubicación de equipamientos necesarios para las nuevas actividades.

Paralelamente, el Plan de Condado de Londres (LONDON COUNTY COUNCIL, 1.943) tiene como objeto establecer un nuevo orden territorial para la ciudad de Londres. Los bombardeos sobre la ciudad permitieron abordar aspectos relacionados con la renovación y la descongestión de zonas que se encontraban saturadas. Por otro lado se basaba en el concepto de *community*, es decir, en la conservación e identidad de las comunidades existentes.

Los informes y planes comentados sentaron la base del desarrollo del planeamiento territorial. Cabe destacar la importancia que adquirieron los espacios verdes e infraestructuras viarias como sistemas, la consideración del paisaje, la organización celular de la ciudad, etc. Y sobretodo destacar el establecimiento de un nuevo modo de relación entre la planificación supramunicipal y la propiamente municipal.

Las grandes cifras

Aproximadamente el 97 % de la superficie del anillo verde es suelo no urbanizado pero cabe destacar que sólo el 57 % se corresponde a un suelo de tipo agrícola. Esto es debido a la presencia de ciertos equipamientos como campos de golf, residencias para mascotas, hípicas, etc. de amplia distribución en la zona.

De la superficie dedicada a uso agrícola, cabe destacar que el 51% están cubiertas por algún tipo de financiación pública con el fin de fomentar las prácticas agroambientales.

En cuanto al análisis de los indicadores del paisaje, aproximadamente el 55% de la totalidad del área mantiene una calidad alta (21% catalogado como áreas de belleza natural sobresaliente), siendo el porcentaje restante correspondiente a zonas que están en proceso de transformación por su condición de borde o por cambios en el patrón de desarrollo urbano.

Aproximadamente 13.068 hectáreas están dedicadas al cultivo agrícola y generan unos 3.000 puestos de trabajo en un total de aproximadamente 450 explotaciones.

El tamaño medio de la explotación es de 32 hectáreas pero la realidad es que la extensión de las superficies es muy variada, teniendo parcelas desde 5 hasta 200 has.

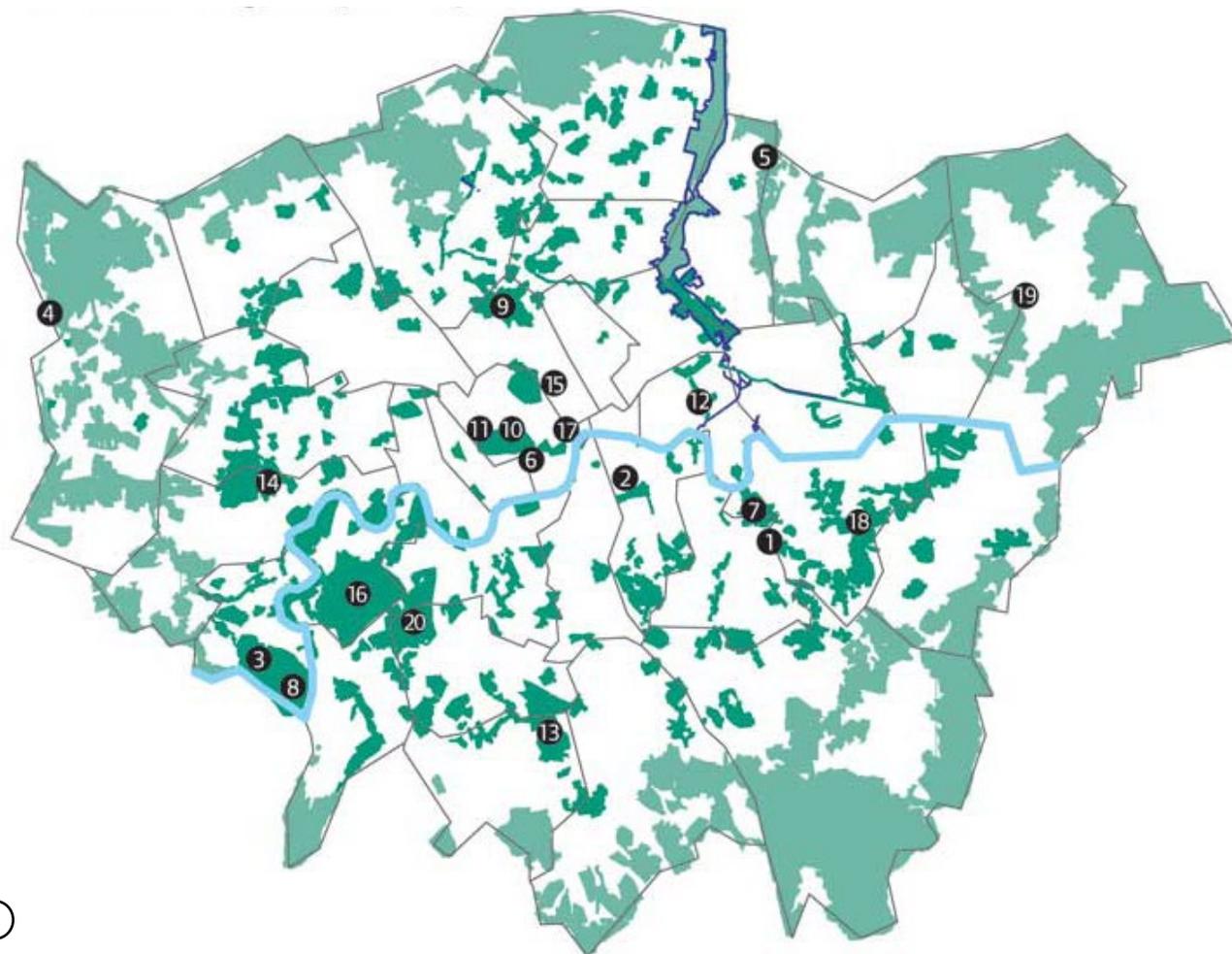


Figura C.2.26: Sistema de espacios abiertos en el Plan de Londres (London Plan). Fuente: Greater London Authority (GLA), The London Plan. Escala aproximada: 1/600.000

-  Red de espacios abiertos del área metropolitanas
-  Anillo verde metropolitano



Figura C.2.27: Zonas rurales en el Greater London. Fuente: Bingmaps



Figura C.2.28: Desarrollos residenciales de baja densidad en el área metropolitana de Londres. Fuente: Bingmaps.



Figura C.2.29: Diversidad de usos y ocupación del suelo en el área metropolitana de Londres (Golf, forestal, agrícola, etc.). Fuente: Bingmaps

Planeamiento y políticas de gestión

El Plan de Londres (London Plan), en marcha desde 2008, define el marco para el futuro desarrollo social, económico y ambiental de la metrópolis londinense en un periodo comprendido entre 15 y 20 años e incorpora el contexto metropolitano al realizar indicaciones a los diferentes distritos sobre sus políticas de planeamiento. Además, ofrece un marco para la gestión y desarrollo del suelo, haciendo énfasis en las características físicas y geográficas, las infraestructuras de transporte y la forma de asentarse la ciudad sobre el territorio.

Las políticas que se incorporan en el Plan se estructuran en cuatro grandes bloques: “Vivir en Londres”, “Trabajar en Londres”, “Conectarse con Londres” y “Disfrutar de Londres”.

En este último bloque se hacen referencia a aspectos como el sistema de espacios libres y verdes, pautas de distribución del suelo agrícola, etc.

Entre los temas tratados destacan los siguientes aspectos:

1. Los desarrollos urbanos en el anillo verde no serán aprobados salvo circunstancias muy especiales.
2. La alcaldía y los diferentes distritos deben fomentar la implantación de usos positivos en el anillo de acuerdo a lo establecido en las estrategias del PPlan.
3. La alcaldía y los distritos deben mantener la protección del Suelo Libre Metropolitano. Cualquier posible alteración debe realizarse a través de un proceso complejo (Development Plan Documents) acordado con la alcaldía y las autoridades limítrofes.

4. Se debe proteger, promover y gestionar la biodiversidad de acuerdo a una Estrategia Municipal de Biodiversidad.

5. Se debe mejorar el acceso al campo y la calidad del paisaje urbano mediante la gestión conjunta entre los diferentes distritos y, de forma regional, de los bordes.

6. Fomento y apoyo a la consolidación y el desarrollo del sector agrícola en Londres mediante la creación de medidas destinadas a favorecer el desarrollo empresarial agrícola y rural.

7. Mantenimiento y mejora del comercio al por menor.

La alcaldía y los distritos deben garantizar la protección del cinturón verde de Londres en el que de partida se debe considerar inapropiado nuevos desarrollos urbanos. Para ello establece una ordenación de las zonas rurales y establece la necesidad de una justificación y un proceso complejo para que sea posible su desafección como espacios estratégicos.

Estos espacios recogidos en el Plan se clasifican o responden a:

- Zonas rurales que contribuyen a la estructura física y espacial de Londres.

- Zonas que incluyen instalaciones al aire libre (ocio, deportivas, artísticas, culturales, turismo) y que prestan servicios para la sociedad ya sea a escala territorial o local.

- Zonas con características o paisajes de interés histórico, recreativo o ecológico.

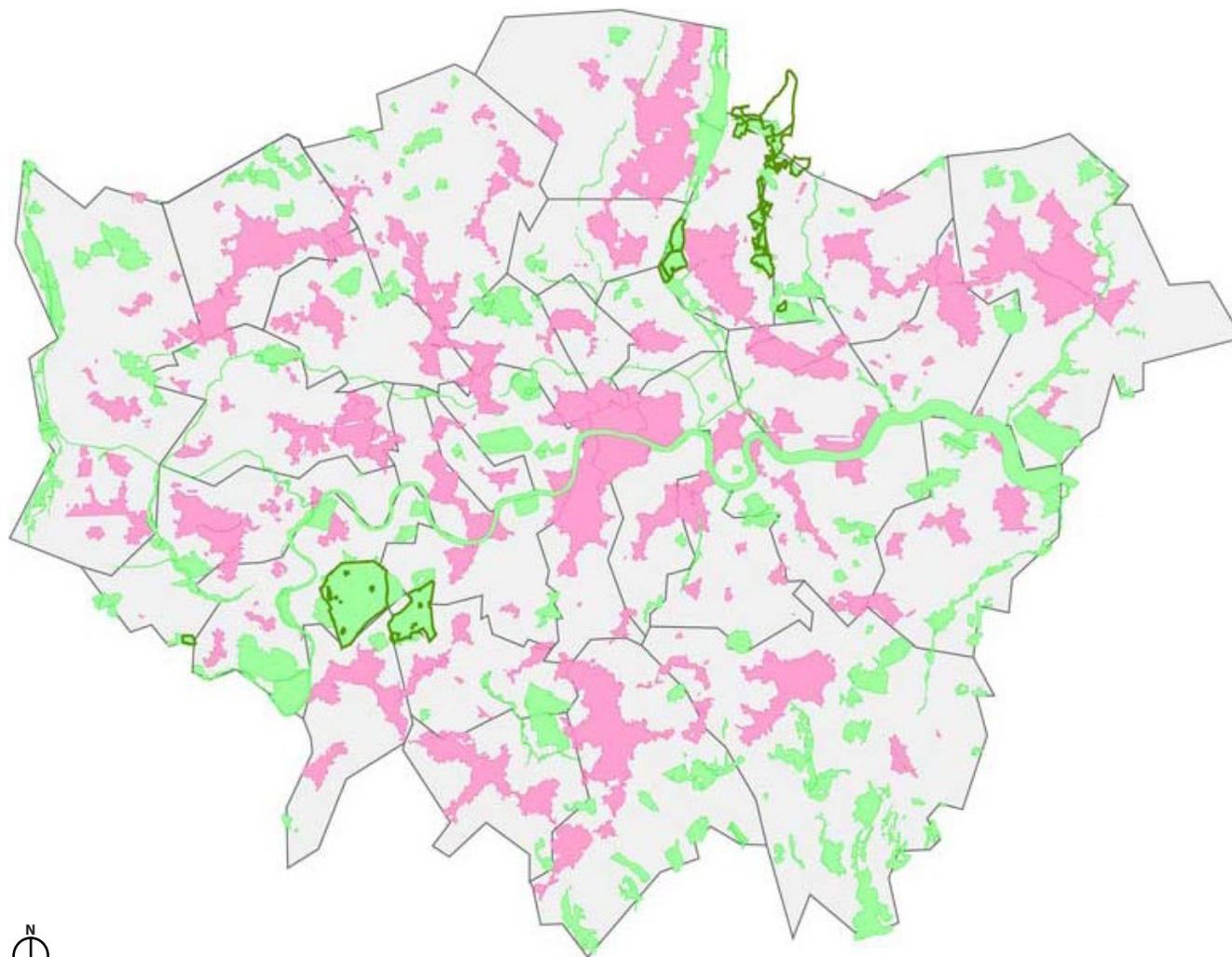
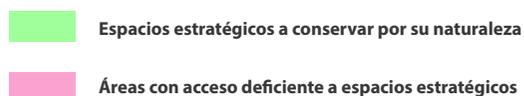


Figura C.2.30: Sistema de espacios estratégicos para la conservación de la naturaleza y áreas con acceso deficiente a estos espacios en el Plan de Londres (London Plan). Fuente: Greater London Authority (GLA), The London Plan. Escala aproximada: 1/600.000.



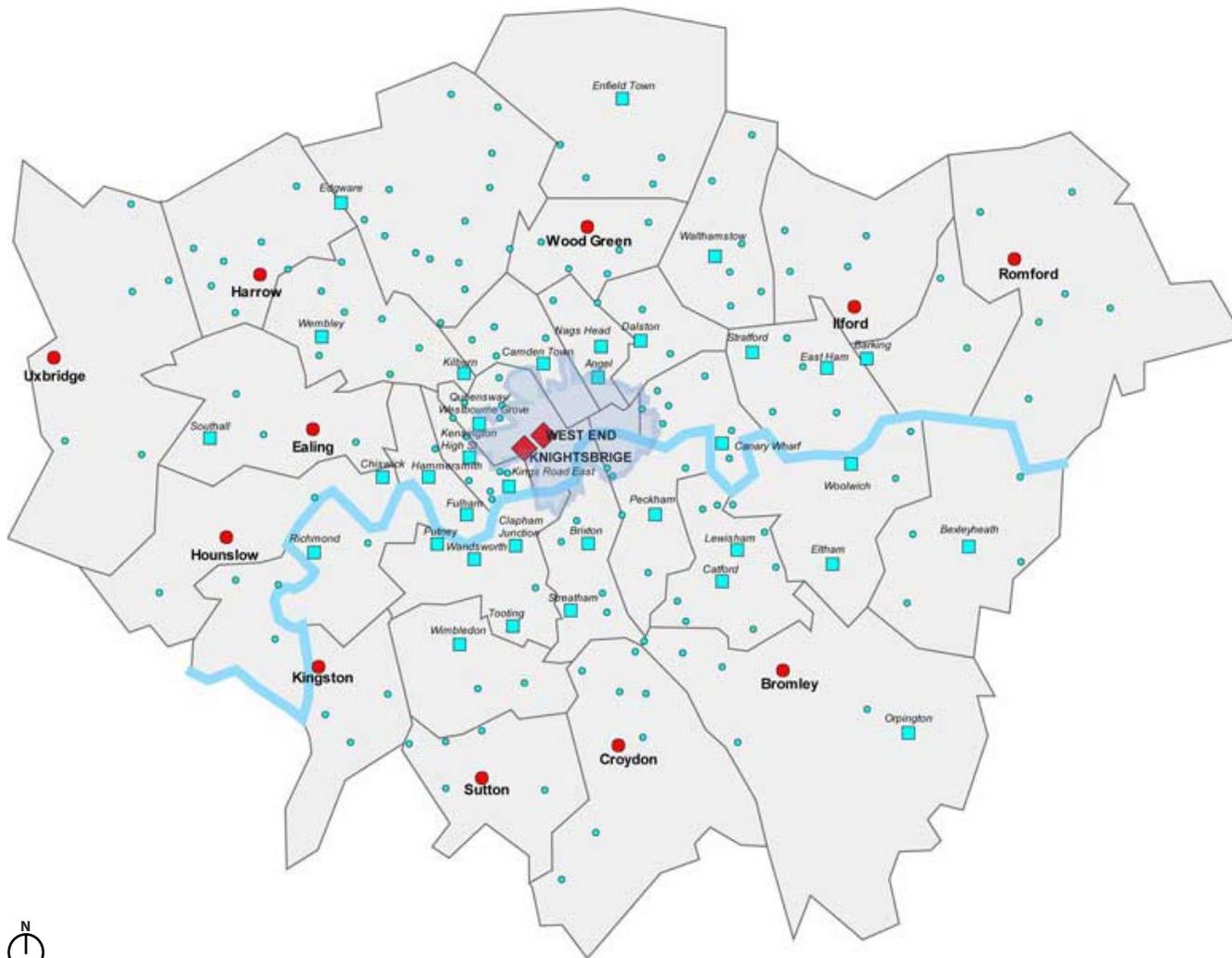


Figura C.2.31: Centralidades propuestas en el Plan de Londres (London Plan). Fuente: Greater London Authority (GLA), The London Plan. Escala aproximada: 1/600.000.

- ◆ Centro internacional
- Centro regional
- Centro metropolitano
- Centro de distrito

- Zonas que forman parte del sistema de zonas verdes o sistema de espacios abiertos de la ciudad.

Por otro lado se debe fomentar usos positivos en la zona y facilitar el acceso al mismo.

En cuanto al desarrollo urbano, el plan de Londres establece un sistema policéntrico de núcleos urbanos clasificándolos según su importancia dentro del esquema territorial general y establece una serie de medidas con el fin de establecer un equilibrio territorial. Estas medidas van en la línea de evaluar la capacidad de acogida de nuevos usos en el territorio de acuerdo al área de influencia de los usos existentes y buscando reducir la dependencia del coche mediante una mejora del transporte público.

Conjuntamente al desarrollo del Plan, cabe destacar dos iniciativas que contribuyen en gran medida a la mejora y conservación de los espacios agrícolas presentes en el ámbito metropolitano de Londres.

1. Por un lado, la *Green Arc Initiative*, que tiene como finalidad estudiar el conjunto de líneas directoras y oportunidades asociadas al espacio metropolitano de Londres con el objeto de desarrollar un modelo centrado en la accesibilidad pública y en la agricultura como medio para conectar los espacios naturales, los espacios rurales y los espacios públicos mediante corredores ecológicos que promueven a su vez nuevas economías de escala y una renovada gestión del suelo.

La iniciativa tiene como objetivo asesorar tanto a entidades públicas como privadas con el fin de generar desarrollos acordes con las premisas de partida, ofreciendo sus servicios a todos los agentes implicados, ya sean de carácter público como privado, agentes locales, grupos o asociaciones ecologistas etc. Por otro lado, es una institución con capacidad para financiar iniciativas por medio de subvenciones y de adquirir suelo de carácter estratégico para los objetivos fijados en el London Plan.

2. Por otro, la creación de la *London Food Strategy* pone de manifiesto la voluntad de generar políticas que favorezcan la perdurabilidad de los espacios agrícolas presentes en el anillo verde, estableciendo un Plan de Acción a largo plazo en el que se determinan factores de producción y consumo, criterios ambientales, etc., íntimamente relacionados y en los que se hace mención específica al Anillo Verde de la Metrópolis.

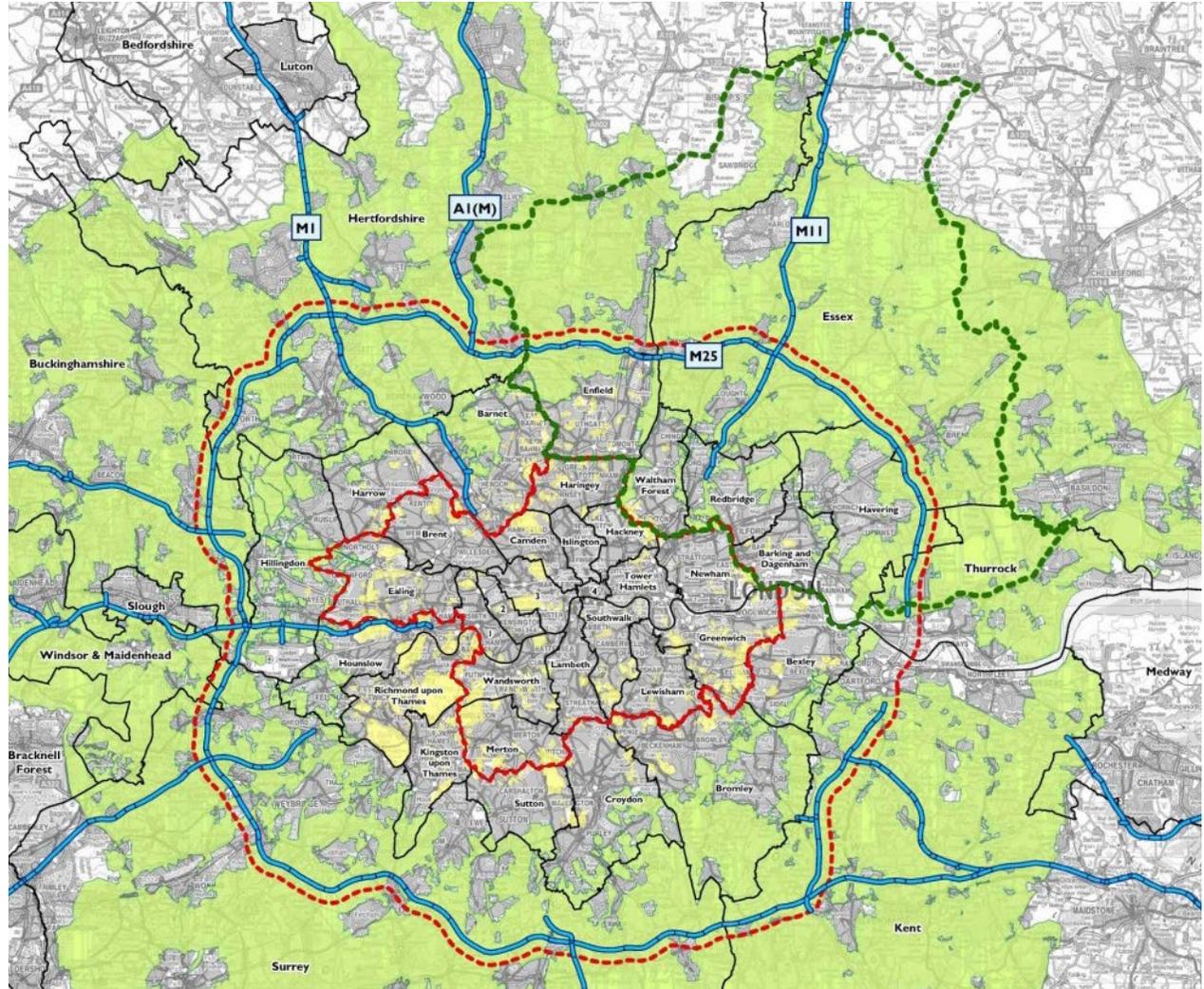


Figura C.2.32: Green Arc Initiative. Fuente: LAND USE CONSULTANTS. Londres, S/E



Aspectos de interés

El caso del anillo Verde de Londres resulta de especial interés por los siguientes motivos:

1. Las zonas agrícolas periurbanas juegan un papel fundamental en el planeamiento de carácter territorial recogido en el London Plan, en el que se apuesta por su conservación y sólo es posible su transformación a través de un proceso complejo y de la justificación de los beneficios sociales que puede aportar el nuevo desarrollo.

2. Desde principios de siglo pasado, en los modelos de desarrollo urbanístico el papel del Cinturón Verde ha sido un aspecto crucial, ocupando un lugar central en el sistema de planificación.

3. El London Plan establece un modelo de desarrollo policéntrico apoyado en los núcleos urbanos establecidos, clasificándolos según su importancia en el esquema territorial con el fin de mantener un equilibrio entre ellos y estableciendo la capacidad de acogida de los mismos para nuevos usos o desarrollos.

4. El London Plan establece estrategias y medidas para mejorar el acceso de los ciudadanos al campo mediante la gestión conjunta entre los diferentes distritos y desde los bordes urbanos.

5. Iniciativas como la Green Arc Initiative tiene como finalidad conectar los espacios naturales, los espacios rurales, los espacios públicos mediante corredores ecológicos dando lugar a nuevas economías de escala y a una nueva gestión del suelo y ofrece sus servicios a todos los agentes implicados, ya sean de carácter público o privado.

6. Algunos planes como la London Food Strategy refuerzan el sistema agrario mediante la determinación de factores de producción y consumo, criterios ambientales etc.

7. Existe un alto grado de financiación pública con el fin de fomentar buenas prácticas agroambientales. Más del 50 % de las explotaciones agrícolas están cubiertas por algún tipo de financiación o ayuda.

8. Cabe destacar también la importancia que le confieren al paisaje agrícola y su preocupación por mantenerlo en unos parámetros de calidad alta. El 55% del cinturón verde se corresponde con zonas de calidad visual y paisajística alta.

ANILLO VERDE DE LONDRES

Tipología del problema	Descripción	Soluciones/ventajas planteadas por la administración
<p>Fragmentación del tejido agrícola debido principalmente a fenómenos de conurbación y ejecución de infraestructuras de transporte.</p>	<p>- El gran crecimiento económico de la ciudad ha generado un aumento poblacional y de ocupación del suelo considerable.</p> <p>- El crecimiento se ha dado mediante el desarrollo de pequeños núcleos urbanos que se han ido desarrollando hasta conurbar gran parte del área metropolitana de Londres.</p>	<p>1. Gran preocupación desde hace décadas por la preservación de la matriz agrícola.</p> <p>2. El Plan de Londres (The London Plan) establece:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los desarrollos urbanos en el anillo verde solo son aprobados en circunstancias muy especiales. - Protección del Suelo Libre Metropolitano. - Desarrollo de un sistema policéntrico clasificando los distintos nodos según su importancia relativa en el territorio. - Ordenación de las zonas rurales incluyendo:
<p>Urbanización del paisaje agrario por la expansión de los núcleos poblacionales</p>	<p>- Crecimiento del suelo urbano en núcleos urbanos dispersos impulsadas por antiguas políticas de descentralización, abundancia de terrenos aptos para la construcción y la alta expectativa de vivir en el medio rural</p> <p>- Gran desarrollo de suelo urbano residencial de baja densidad que dispone de zonas verdes privadas y públicas que contribuyen al sistema verde de la ciudad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> * Zonas rurales que contribuyen a la estructura física y esquema espacial de Londres. - Zonas que incluyen instalaciones al aire libre (ocio, deportivas, artísticas, culturales, turismo y que prestan servicios para la sociedad ya sea a escala territorial o local * Zonas con características o paisajes de interés histórico, recreativo, ecológico * Zonas que forman parte del sistema de zonas verdes o sistema de espacios abiertos de la ciudad <p>3. Green Arc Initiative: promueve la accesibilidad al espacio abierto y rural. Asesora a entidades públicas y privadas</p>
<p>Deficiente gestión del espacio agrícola. Nivel organizativo deficiente</p>		<p>- Mejorar el acceso al campo y a la calidad del paisaje urbano mediante la gestión conjunta entre los diferentes distritos y, de forma regional, de los bordes.</p>
<p>Permanencias de usos agrícola. Tipología e intensidad del cultivo. Escasa rentabilidad de determinados espacios agrarios</p>		<p>1. El Plan de Londres (The London Plan):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promoción de cultivos tradicionales - Fomento y apoyo a la consolidación y el desarrollo del sector agrícola en Londres mediante la creación de medidas destinadas a favorecer el desarrollo empresarial agrícola y rural. - Mantenimiento y mejora del comercio al por menor <p>2. The London Food Strategy establece un Plan a largo plazo donde se determinan aspectos como producción y consumo etc.</p>
<p>Falta de financiación agrícola. Programas de ayuda</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Establecimiento de medidas para facilitar la función recreativa basada en la potenciación de la riqueza paisajística del entorno natural y agrícola. - Financiación y adquisición de suelo estratégico por parte de la Green arc Initiative.
<p>Baja calidad ambiental y estético visual.</p>	<p>Calidad paisajística deficiente en algunos casos por la gran cantidad de desarrollos urbanos que se han dado en la matriz agrícola.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso al campo y a la calidad del paisaje urbano mediante la gestión conjunta entre los diferentes distritos y de forma regional de los bordes. - Proteger, promover y gestionar la biodiversidad de acuerdo a una Estrategia Municipal de Biodiversidad.

Tabla C.2.3.: Problemas y soluciones adoptadas para el anillo verde de Londres

Situado al sur de Milán.

Milán es una ciudad principalmente industrial y es uno de los principales centros económicos y financieros del mundo con una población de aproximadamente 1.308.735 habitantes, cifra que alcanza los cuatro millones si sumamos su área metropolitana que se extiende por una superficie de 1.866 km². Posee una densidad de población de 2.200 habitantes/km², una de las más altas de Europa.

El Parque Sur de Milán, que ocupa una extensión aproximada de 47.000 hectáreas, abarca el sector sur de la provincia de Milán, en la llanura del río Po, en suelos de vega fértiles que hacen que los cultivos implantados tengan rendimientos altos. El agua no es un factor limitante y se distribuye mediante una extensa red de canales históricos que generan una de las principales zonas agrícolas de Europa.

De la totalidad del Parque, cerca de un 90 % del suelo es terreno agrícola, predominando los cultivos herbáceos como el maíz y el arroz (en terrenos inundables que han perdurado a lo largo del tiempo), aunque cuenta con gran cantidad de explotaciones parcelas dedicadas a otros cultivos de carácter más intensivo. En conjunto se contabilizan 1.349 explotaciones agrarias (de entre 50-100 has) que dan empleo a más de 4.000 personas.

Se trata de un paisaje agrícola en el que destacan los sistemas de riego, los canales tradicionales, los sistemas de rotación de cultivos, etc., que han perdurado a lo largo de los siglos. El valor añadido del suelo agrícola viene



Figura C.2.33: Localización de Milán. Fuente: elaboración propia a partir de la base cartográfica ArcMap



Figura C.2.34: Localización de la Provincia de Milán



Figura C.2.35. : Provincia di Milano. Fuente: elaboración propia a partir de la base cartográfica ArcMap

por tanto también determinado por la extraordinaria variabilidad del paisaje como consecuencia del empleo de técnicas tradicionales como la rotación de cultivos, la presencia de dos o más especies cultivadas en el mismo campo, la inundación de los campos de arroz etc.

A pesar de las cifras anteriores, la ganadería, principalmente la cría de bovinos y de porcinos, es la actividad principal como pone de manifiesto la existencia de más de 305 ganaderías y un área utilizada equivalente al 30% de los territorios agrícolas mencionados.

El Parque Agrícola Sur de Milán pertenece a la Federación Europea de Espacios Naturales y Rurales Metropolitanos y Periurbanos (FEDENATUR) de las que es socio fundador.

En lo referente al contexto territorial donde se enmarca el Parque, se trata de un territorio rural que se caracteriza por:

- La agricultura ocupa casi la totalidad del paisaje.
- La agricultura está en contacto con un territorio muy antropizado y con zonas naturales de cierta relevancia.
- Es un territorio que debido a la expansión urbana presenta problemas de pérdida de suelo agrícola, de dificultad para la implantación de nuevos cultivos, pérdida de ganadería, fragmentación de las explotaciones agrícolas etc.
- Por el contrario, durante las últimas década se registró un incremento de la actividad constructora dada su alta rentabilidad a corto plazo, con la consiguiente pérdida de suelo agrícola

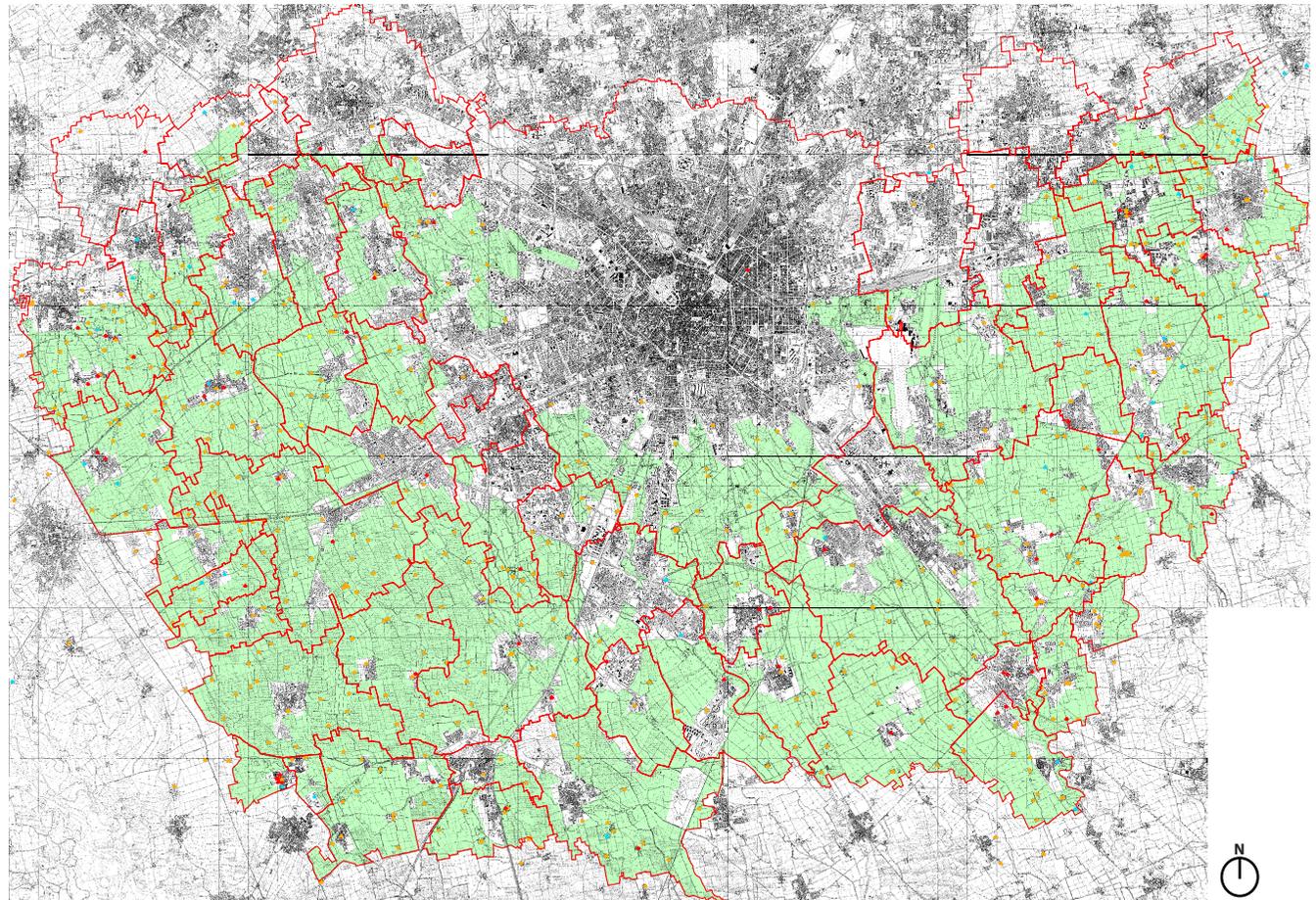


Figura C.2.36: Ámbito de Parque Agrícola Sur de Milán. Fuente: Plan del Sector Agrícola de la Provincia de Milán. 2.007. Escala aproximada: 1/250.000

■ Áreas agrícolas del Parque Sur de Milán

Las grandes cifras

El análisis de las grandes cifras del Parque nos permite tener una visión global de la importancia y relevancia del Parque para la ciudad de Milán y su área metropolitana.

El área de afección del Parque Sur de Milán incluye 61 ayuntamientos en la que residen aproximadamente 3.7 millones de habitantes

Las superficie total del parque abarca 47.000 hectáreas de las que aproximadamente 5.000 hectáreas corresponde a Parque Natural y 36.740 hectáreas corresponden a zonas de cultivos agrícolas (28% arroz, 28% maíz, 17% trigo, 12% cereales, 15% otros). Los cultivos agrícolas predominantes son por tanto el arroz, que se localiza en el sureste del parque y el maíz, que se localiza en bolsas en prácticamente toda la extensión del mismo. También son destacables las áreas de pastizal en la zona este del parque.

Existen más de 1.000 explotaciones agrícolas que ocupan una extensión media de 18 hectáreas. Del conjunto de las explotaciones destacan:

- 1.022 explotaciones agrícolas
- 324 explotaciones ganaderas
- 6 explotaciones biológicas
- 37 explotaciones con venta directa
- 28 explotaciones con actividades didácticas
- 208 hectáreas de marjal
- 592 explotaciones agro-activas

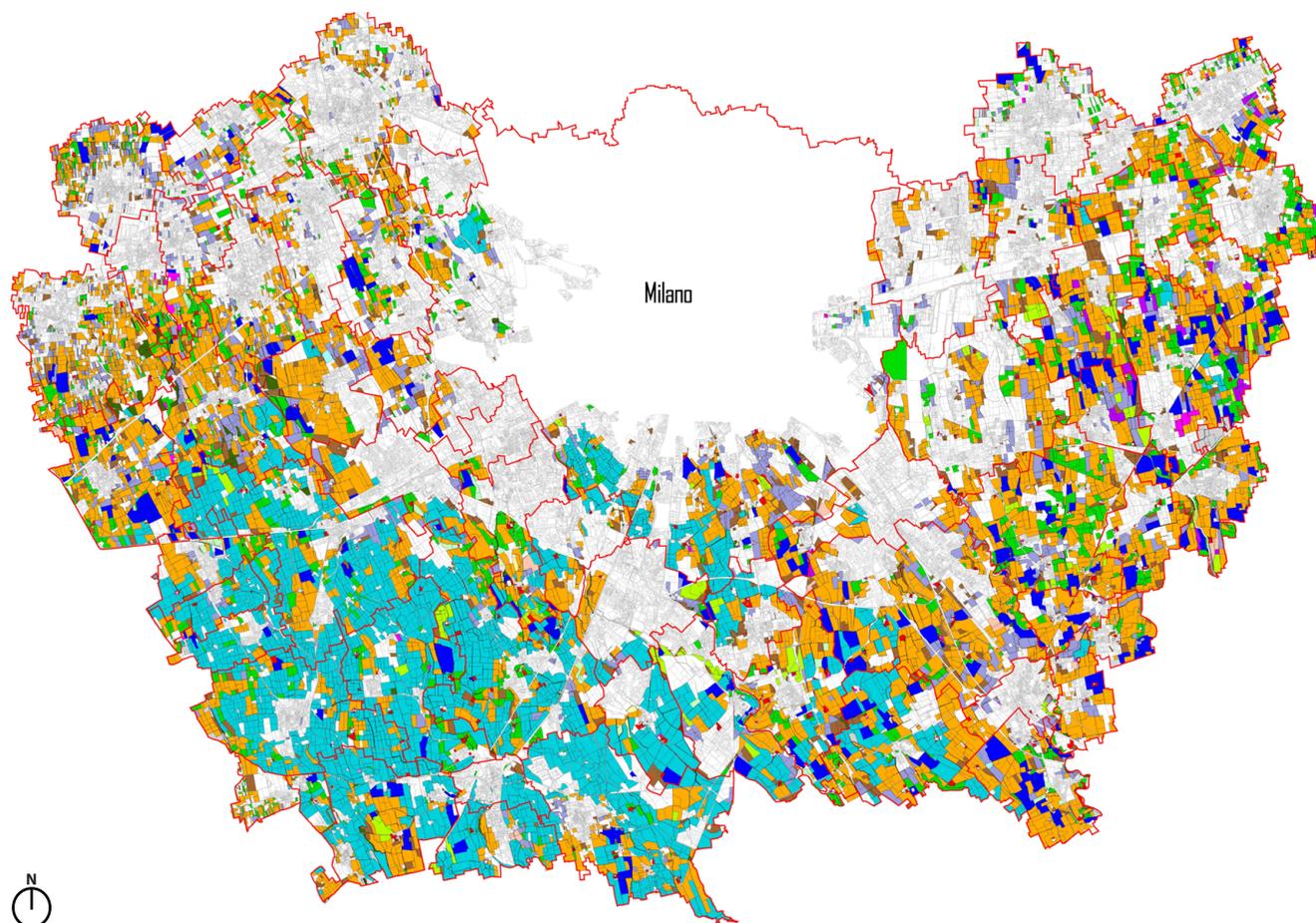


Figura C.2.37: Tipología de cultivos en el Parque Agrícola Sur de Milán. Fuente: Plan del Sector Agrícola de la Provincia de Milán. 2.007. Escala aproximada: 1/250.000



Dentro del parque agrícola existen numerosos elementos de patrimonio histórico-arquitectónico-hidráulico así como otras edificaciones con algún tipo de interés entre las que destacan:

- 1250 asentamientos agrícolas de interés histórico
- 42 molinos
- 3 museos de agricultura
- 4 Abadías
- 19 edificios fortificados
- 30 casas de turismo rural
- 12 castillos

El Parque agrícola incluye a su vez 4 zonas declaradas como áreas de importancia comunitaria

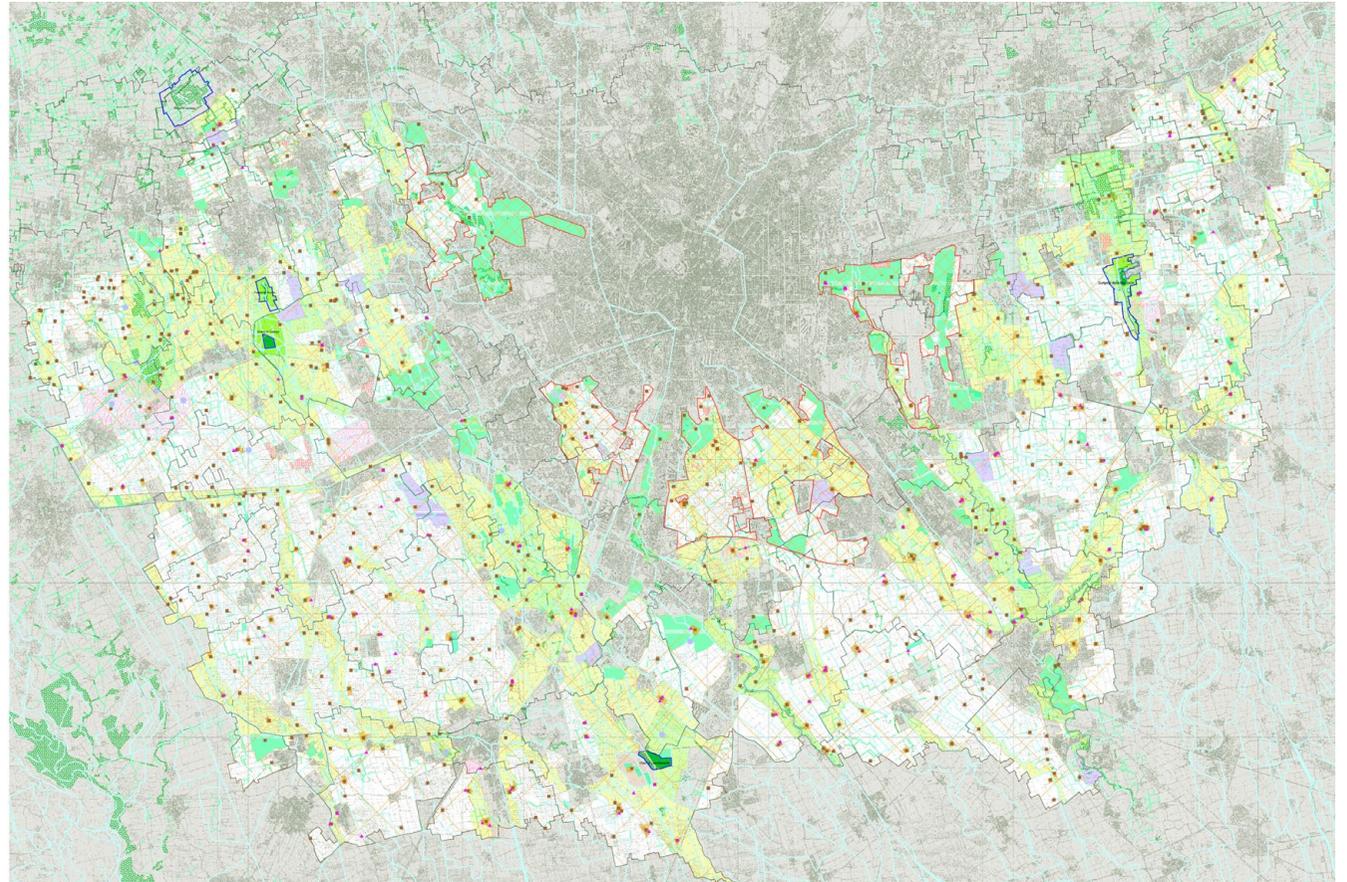


Figura C.2.38: Sistema de riego y elementos patrimoniales dentro del ámbito del Parque Agrícola Sur de Milán. Fuente: Plan del Sector Agrícola de la Provincia de Milán. 2.007. Escala aproximada: 1/250.000



Planeamiento y políticas de gestión

El marco legal en el que se inscribe el Parque Sur de Milán resulta de especial interés debido a que su designación como tal fue acompañada por la redacción de un Plan de Ordenación Específico para el mismo así como de un Plan Territorial Estratégico para el sector de la agricultura.

Como hitos importantes en la determinación del planeamiento actual del Parque Agrícola se pueden destacar:

- El área sur fue clasificada como área de particular relevancia natural y medioambiental en 1.983.

- El Plan General de Ordenación Urbana de Milán de 1.980, y su modificación posterior tres años después, supone el inicio de cierta preocupación por el crecimiento urbano extensivo de la ciudad de tal forma que se genera un nuevo dimensionado de las zonas residenciales, incluso limitando el nº de habitantes, y se promueve la regeneración urbana en áreas centrales afectadas por fenómenos de degradación.

- En 1.990 el Estado italiano entrega las competencias en materia de planificación territorial a las provincias. La Provincia de Milán inicia entonces el Plan Territorial de Coordinación Provincial en el que se establecen como necesaria e irrenunciable las grandes zonas agrícolas y en el que se define el umbral de consumos del suelo. El Plan pretende generar estrategias de carácter territorial a largo plazo. Dicho Plan no es aprobado hasta el Piano Territoriale di Coordinamento, D.G.R. n. 7/818 del 3 agosto 2000 por el Consejo de Lombardía. Por otro lado, cabe destacar la incorporación de estrategias ambientales

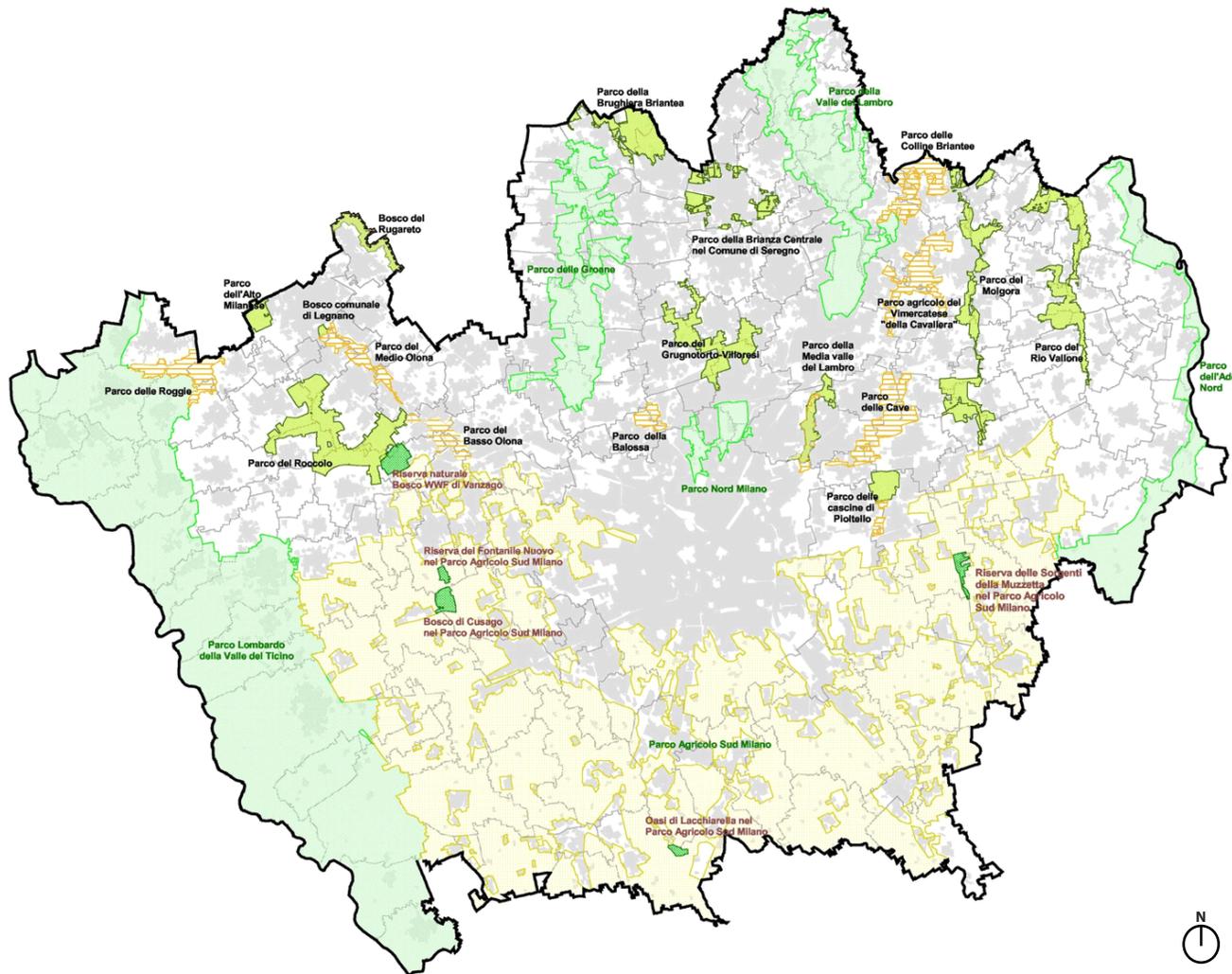


Figura C.2.39: Sistema de Parques y reservas naturales de la Provincia de Milán. Fuente: Cartografía de la Provincia di Milano
Escala aproximada: 1/250.000

que van en la línea de la recomposición de las zonas urbanizadas en desuso y la desincentivación del modelo de urbanización disperso.

El Plan pretende ser un documento que establezca una estrategia territorial a largo plazo. Es de carácter vinculante para los instrumentos de planificación local, municipal y regional.

El Plan articula establece tres categorías dentro del Parque Sur de Milán de áreas agrícolas:

1. Zonas agrícolas del cinturón metropolitano (85 % de la sup. total), localizados en las partes periféricas de la zona metropolitana en las que el espacio agrícola debe desarrollar todo su potencial productivo y se debe impedir la creación de nuevas infraestructuras que lleven a la fragmentación del territorio.

2. Zonas agrícolas del cinturón urbano (10 % de la sup. total), en la zona más en contacto con el tejido urbano.

3. Territorios de conexión entre el campo y la ciudad (5% del parque) para las zonas agrícolas fragmentadas y residuales. En estas zonas se potencia la creación y mejora del contexto histórico renovando las funciones ecológicas o las zonas agrícolas.

- La Ley Regional 24 de Lombardía determina en 1.990 la figura del Parque y establece como objetivos del mismo:

a) Cuidar y recuperar, desde el punto de vista paisajístico y medio ambiental, los terrenos situados entre la ciudad y el campo

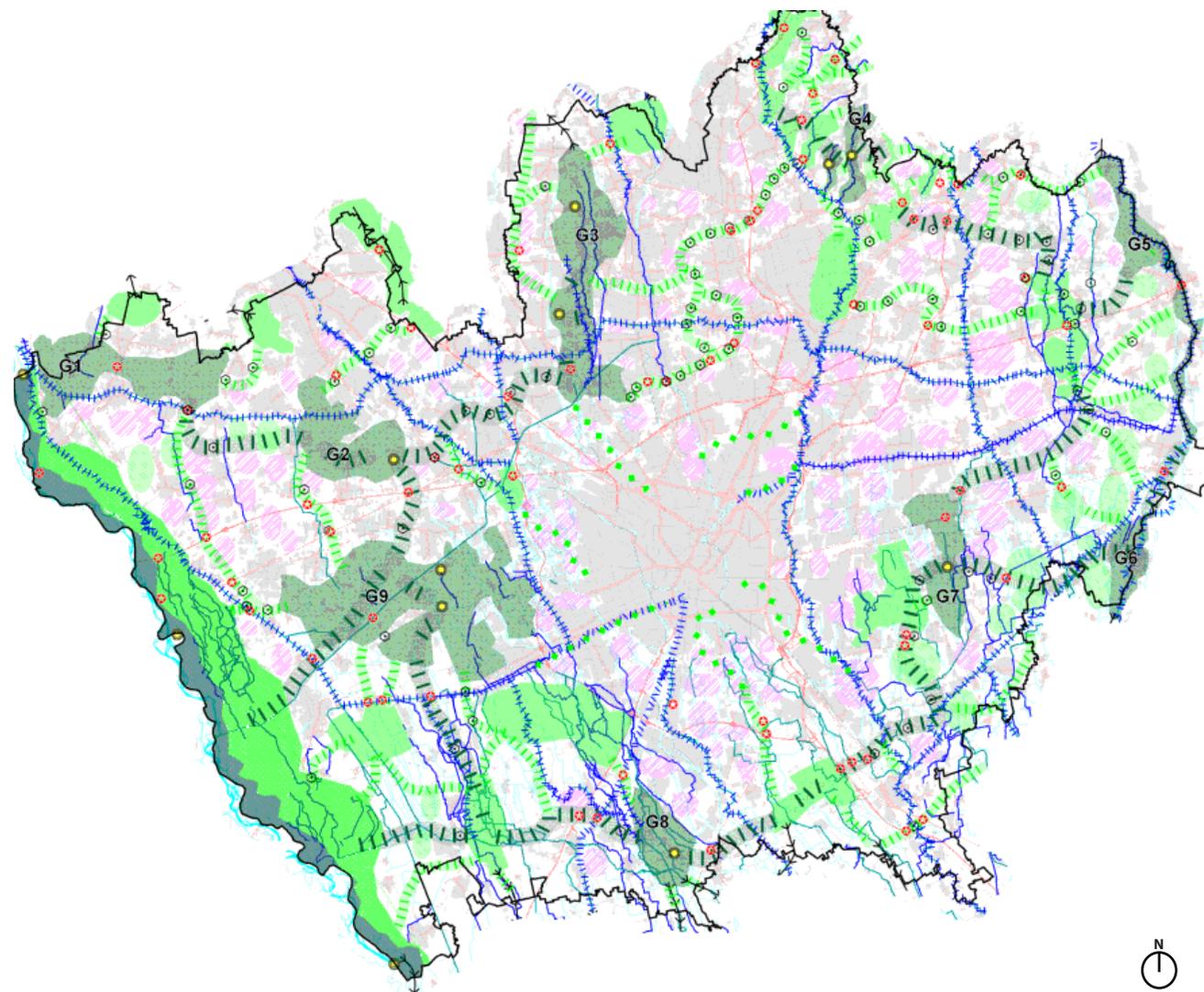


Figura C.2.40: Infraestructura verde ecológica de la Provincia de Milán. Fuente: Cartografía de la Provincia di Milano
Escala aproximada: 1/250.000



Figura C.2.41: Zonas agrícolas del cinturón urbano. Fuente: Bingmaps



Figura C.2.42: Zonas agrícolas del cinturón metropolitano. Fuente: Bingmaps



Figura C.2.43: Territorios de conexión entre el Parque y la Ciudad de Milán. Fuente: Bingmaps

- b) Facilitar el equilibrio ecológico del área metropolitana
- c) Promover la salvaguardia, calificación y fomento de las actividades agrícolas y agroforestales
- d) Potenciar la utilización cultural y recreativa del medio ambiente por parte de los ciudadanos

En 1.993 se pone en marcha paralelamente el Plan de Gestión, principalmente orientado a coordinar y dirigir la actividad agrícola y ganadera.

La administración del parque recae sobre la Provincia de Milán, aunque se considera imprescindible la participación de los diferentes municipios (61 en total) y las asociaciones agrícolas, ambientales, culturales etc para la cualificación y mantenimiento del paisaje agrícola.

La gestión del suelo del parque está a cargo de la Provincia de Milán, que delega sus funciones en distintos consejos que poseen un carácter jerárquico:

- 1. El Consejo de la Provincia de Milán.**
- 2. El Consejo directivo o de administración:** formado por el Alcalde de Milán, miembros del Consejo provincial y representantes de las organizaciones de agricultores
- 3. El Comité técnico agrícola:** encargado del examen y opiniones consultivas sobre todas las intervenciones directas sobre el mercado agrícola y de los aspectos asociados a la gestión de la agricultura como actividad económica-productiva.

Aspectos de interés

Este ente gestor administra el parque según el Plan Territorial de Coordinación (aprobado en 2000) y según el Plan de Gestión (aprobado en 1993). Además, garantiza la realización de sus objetivos a través de los recursos financieros regionales, estatales y europeos.

El Plan Territorial de Coordinación del parque es una guía de una estrategia territorial a largo plazo y el Plan de Gestión trata de coordinar y orientar técnicamente la producción agrícola.

Existen otros instrumentos como el Plan del Sector Agrícola cuya función es la de coordinar y orientar las prácticas agrícolas bajo las disposiciones contempladas en la legislación y planeamiento del Parque.

Sus objetivos se centran en:

- 1. Agricultura y ganadería de calidad** con el fin de garantizar las rentas de los agricultores y evitar el abandono de cultivos.
- 2. Protección de la fertilidad del suelo** mediante el control de acuíferos, contaminantes etc.
- 3. Conservación de la flora y la fauna endémica.**
- 4. Preservación de la estructura rural y natural del territorio**
- 5. Fomento del turismo rural**

1. Milán ha experimentado, al igual que numerosas capitales europeas, un proceso de crecimiento urbano extensivo que se ha dado principalmente hacia el norte y que ha ido absorbiendo los municipios que se encontraban junto a la ciudad provocando la pérdida de gran parte del suelo rural. La preocupación durante las últimas décadas por revalorizar y mantener el espacio agrícola que quedaba disponible al sur se ha concretado en un planeamiento de carácter vinculante para el resto del planeamiento del área metropolitana y que apuesta por garantizar la continuidad y permanencia de estas zonas agrícolas.

2. La definición de una ley que protege el parque de forma simultánea a la creación de un Plan Estratégico de Gestión y un Plan del Sector Agrícola ha dotado al parque de herramientas necesarias para el desarrollo y gestión coordinadas.

3. Se trata de un Parque con una importante riqueza cultural e histórica y con gran contenido patrimonial, lo que le confiere un valor añadido para su conservación como espacio de ocio y entretenimiento.

4. La designación en el Plan Territorial de Coordinación del área metropolitana del 85 % del total de la superficie agrícola del cinturón metropolitano como áreas en las que la agricultura debe desarrollar todo su potencial productivo confiere a estas áreas la importancia necesaria para el mantenimiento de su actividad.

PARQUE SUR DE MILÁN		
Tipología del problema	Descripción	Soluciones/ventajas planteadas por la administración
Fragmentación del tejido agrícola debido principalmente a fenómenos de conurbación y ejecución de infraestructuras de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> - Pérdidas de suelo agrícola y fragmentación del tejido rural por la expansión urbana de las últimas décadas. - Desarrollo de la construcción como actividad de la alta rentabilidad a corto plazo. 	<p><i>Plan Territorial de Coordinación Provincial (2.000)</i> que</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establece como irrenunciables y necesarias las áreas agrícolas y define umbrales de consumo de suelo. - Establece medidas de recomposición de las zonas urbanizadas en desuso y desincentiva el modelo disperso de expansión urbana. - Establece dentro de la zona del Parque Agrícola Sur de Milán, diferentes categorías de zonas agrícolas y desincentiva la creación de nuevas infraestructuras que agraven la fragmentación del territorio.
Urbanización del paisaje agrario por la expansión de los núcleos poblacionales		
Deficiente gestión del espacio agrícola. Nivel organizativo deficiente		Existencia de un Plan del Gestión del Parque redactado de forma simultánea al de Coordinación del mismo que se encarga de regular y dirigir la actividad agrícola y ganadera.
Permanencias de usos agrícola. Tipología e intensidad del cultivo. Escasa rentabilidad de determinados espacios agrarios		<p>Existencia de un Plan de Coordinación del Parque que tiene como objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Promover la agricultura y ganadería de calidad con el fin de garantizar las rentas de los agricultores y evitar su abandono del territorio. 2. Proteger la fertilidad del suelo mediante el control de acuíferos, contaminantes etc. 3. Conservar la flora y la fauna endémica. 4. Preservar la estructura rural y natural del territorio 5. Fomentar el turismo rural
Permanencia de los usos	<ul style="list-style-type: none"> - Territorio muy antropizado. - Tendencia a implantación de nuevos cultivos 	Dentro del Parque Agrícola Sur de Milán se mantienen los cultivos tradicionales
Falta de financiación agrícola. Programas de ayuda		Incluida mediante programas en el planeamiento del Parque (agrícola y de gestión)
Baja calidad ambiental y estético visual.		<ul style="list-style-type: none"> - Gran presencia de elementos patrimoniales arquitectónicos - Técnicas tradicionales agrícolas de interés como el cultivo del arroz. - Incorporación en el planeamiento territorial de estrategias de carácter ambiental.

Tabla C.2.4.: Problemas y soluciones adoptadas para el Parque Sur de Milán

PARQUE NATURAL REGIONAL DEL VEXÍN FRANCÉS

Introducción

El Parque Natural Regional del Vexín Francés es un parque principalmente de carácter agrícola que surge de la voluntad de las comunidades locales de preservar las zonas rurales que están amenazadas por las transformaciones del suelo y por la necesidad de controlar las presiones urbanísticas fruto del crecimiento de algunas aglomeraciones urbanas que funcionan como ciudades dormitorio de la ciudad de París

Se localiza dentro de la región denominada Ile-de-France, cerrando su límite noroeste y a una distancia aproximada de 40 km de la ciudad de París. A pesar de la distancia, el Parque Natural supone el límite a prácticamente un continuo urbanizado que se extiende desde el propio París hasta las aglomeraciones urbanas de Cergy, Pontoise, Mery Sur Oise, Les Mureaux y L'isle Adan. Al norte limita con la región de Picardie.

Durante los años sesenta, París apostó por la generación de nuevas aglomeraciones urbanas con el fin de equilibrar el rápido crecimiento de la ciudad (ej. Cergy y Pontoise), lo que ha originado durante un largo periodo de tiempo una sustancial pérdida de suelo agrícola con el fin de generar el espacio necesario para albergar un nuevo suelo urbano que, con el tiempo, ha quedado incorporado en un todo urbano dentro del área metropolitana de París.

Cabe destacar por otro lado, que los rápidos crecimientos generaron desequilibrios territoriales en términos de autosuficiencia y empleo que han contribuido a la dependencia de estas nuevas centralidades urbanas con respecto a la ciudad de París.



Figura C.2.44.: Localización del Parque Natural del Vexín francés. Fuente: elaboración propia a partir de la base cartográfica ArcMap



Figura C.2.45.: Localización de la Región de Ile-de-France

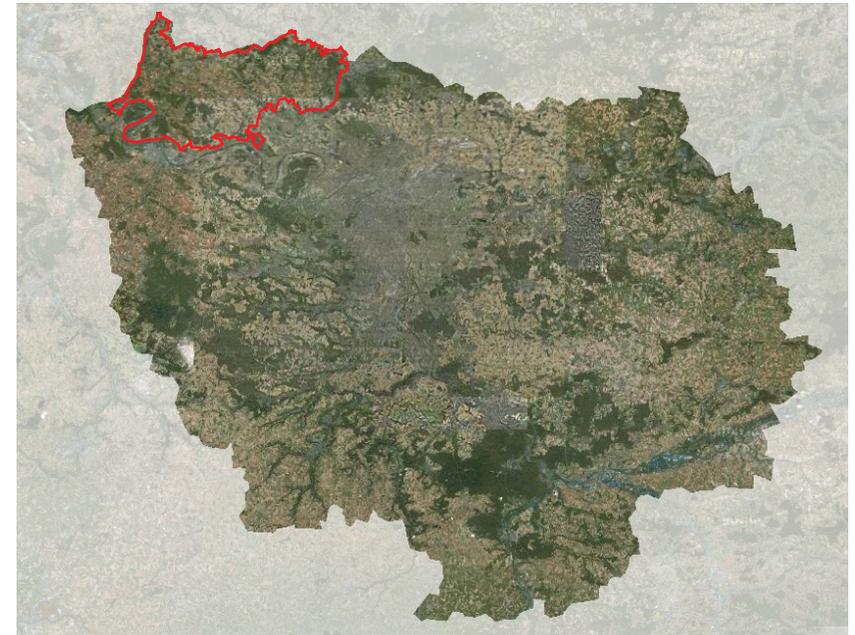


Figura C.2.46.: Localización del ámbito del Parque Natural Regional del Vexín Francés en la Región de Ile-de-France. Fuente: elaboración propia a partir de la base cartográfica ArcMap

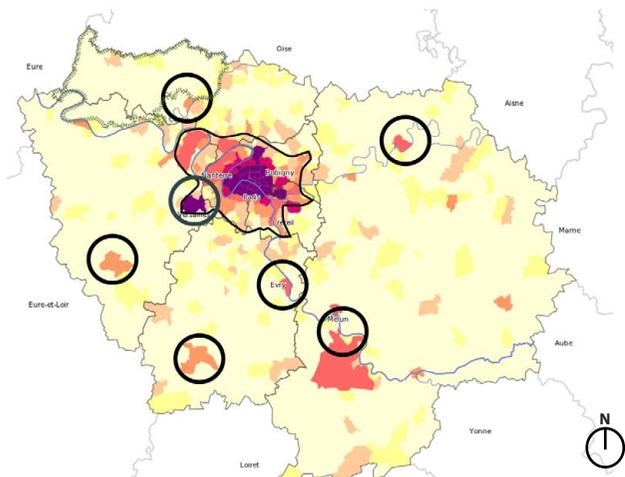


Figura C.2.47: Suelo urbano. Densidades poblacionales. 1.901. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Institut d'Aménagement et D'Urbanisme. S/E

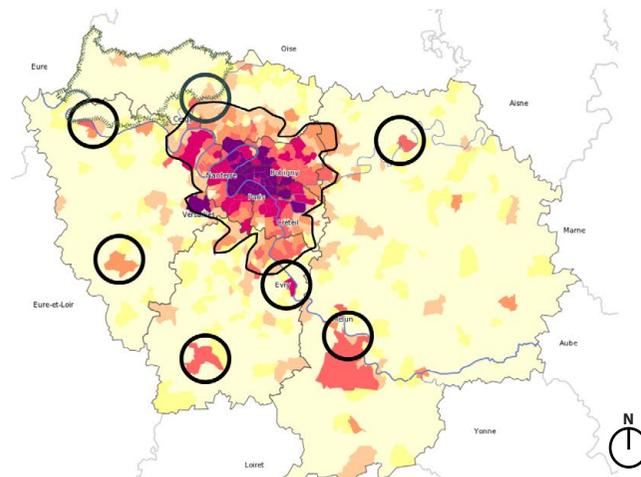


Figura C.2.48: Suelo urbano. Densidades poblacionales. 1.946. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Institut d'Aménagement et D'Urbanisme. S/E

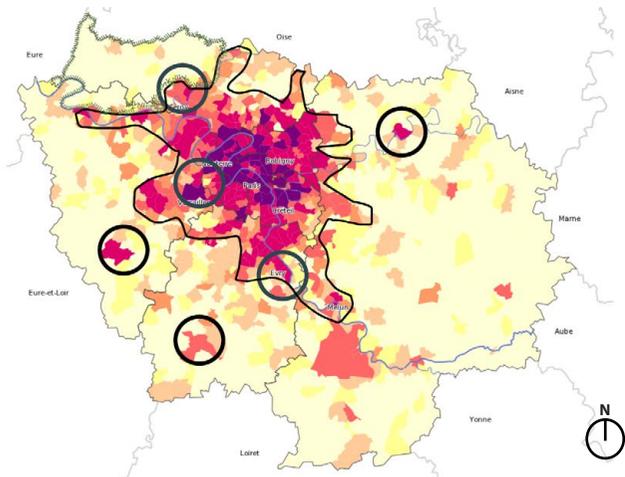


Figura C.2.49: Suelo urbano. Densidades poblacionales. 1.982. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Institut d'Aménagement et D'Urbanisme. S/E

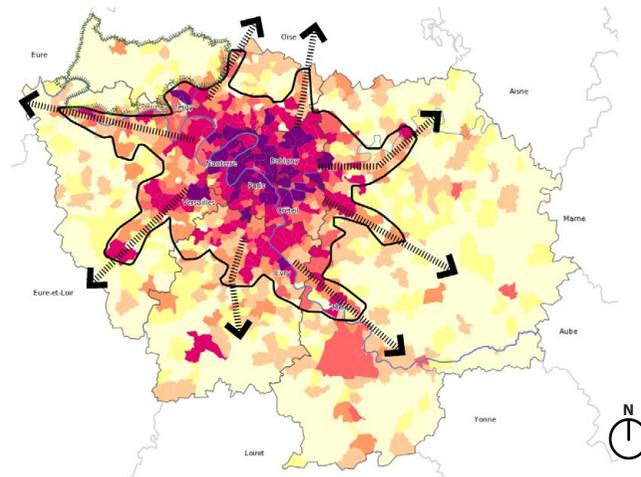


Figura C.2.50: Suelo urbano. Densidades poblacionales. 2.009. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Institut d'Aménagement et D'Urbanisme. S/E

En los últimos años, la creación de figuras como la del Parque Regional de Vexín han intentado equilibrar en cierta forma esta expansión urbana limitando o conteniendo su desarrollo urbano.

La figura del Parque surge también como respuesta a la necesidad de una herramienta de gestión y de planificación de los servicios en un territorio que comenzaba a presentar problemas, no sólo en términos de productividad o capacidad agrícola, sino en términos de sostenibilidad ambiental por las propias características de la agricultura intensiva que predomina en la zona.

El parque fue fundado en 1995 y está gestionado por un consorcio entre la región de Ile- de-France, los departamentos de la Val d'Oise y de Yvelines, y los 99 pueblos que forman parte del mismo.

El Parque ocupa una extensión de 71.062 hectáreas de las cuales el 65 % (46.190 hectáreas) son agrícolas y el 25 % (17.765 hectáreas) corresponden a espacios forestales.

El objetivo que persigue el Parque Natural es el de generar un desarrollo armónico y equilibrado, basado en la conservación de su patrimonio natural, cultural y arquitectónico y en la diversificación agrícola con el fin de garantizar la viabilidad de la actividad agraria.

Las grandes cifras

Île-de-France es una región francesa que abarca ocho departamentos. Su capital es París. Fue creada en 1961, entonces con el nombre de "distrito de la Región de París" y, conservando los mismos límites, se transformó en la región de Île-de-France en 1976.

Es una de las regiones con mayor renta per cápita del mundo y constituye el área metropolitana de París. Es la región más poblada de Francia con aproximadamente una población de más de 11 millones de habitantes.

Como ya se ha comentado, el Parque Natural Regional del Vexin francés ocupa una extensión de 71.062 hectáreas de los cuales el 65 % (46.190 hectáreas) son agrícolas y el 25 % (17.765 hectáreas) corresponden a espacios forestales.

El número de explotaciones agrícolas en el Parque ha disminuido sensiblemente debido al aumento del tamaño de las mismas, como consecuencia de la intensificación de la agricultura, de tal forma que prácticamente en la última década se han reducido a la mitad. La superficie media de las explotaciones actualmente se sitúa en 120 has. Esta situación ha sido propiciada por la financiación por un tipo de agricultura más industrializada desde la PAC (Unión Europea).

El cultivo predominante es el cereal, principalmente el trigo y el maíz. Destacan también el cultivo de la remolacha azucarera, guisantes y algunos cultivos que sirven de alimento para el ganado. Como ya se ha comentado, la mayor parte de esta agricultura es de carácter intensiva y altamente contaminante. Con respecto al cultivo de hortícolas, éste se reduce a los valles existentes y algunos cultivos como el de la vid han desaparecido a favor de frutales.

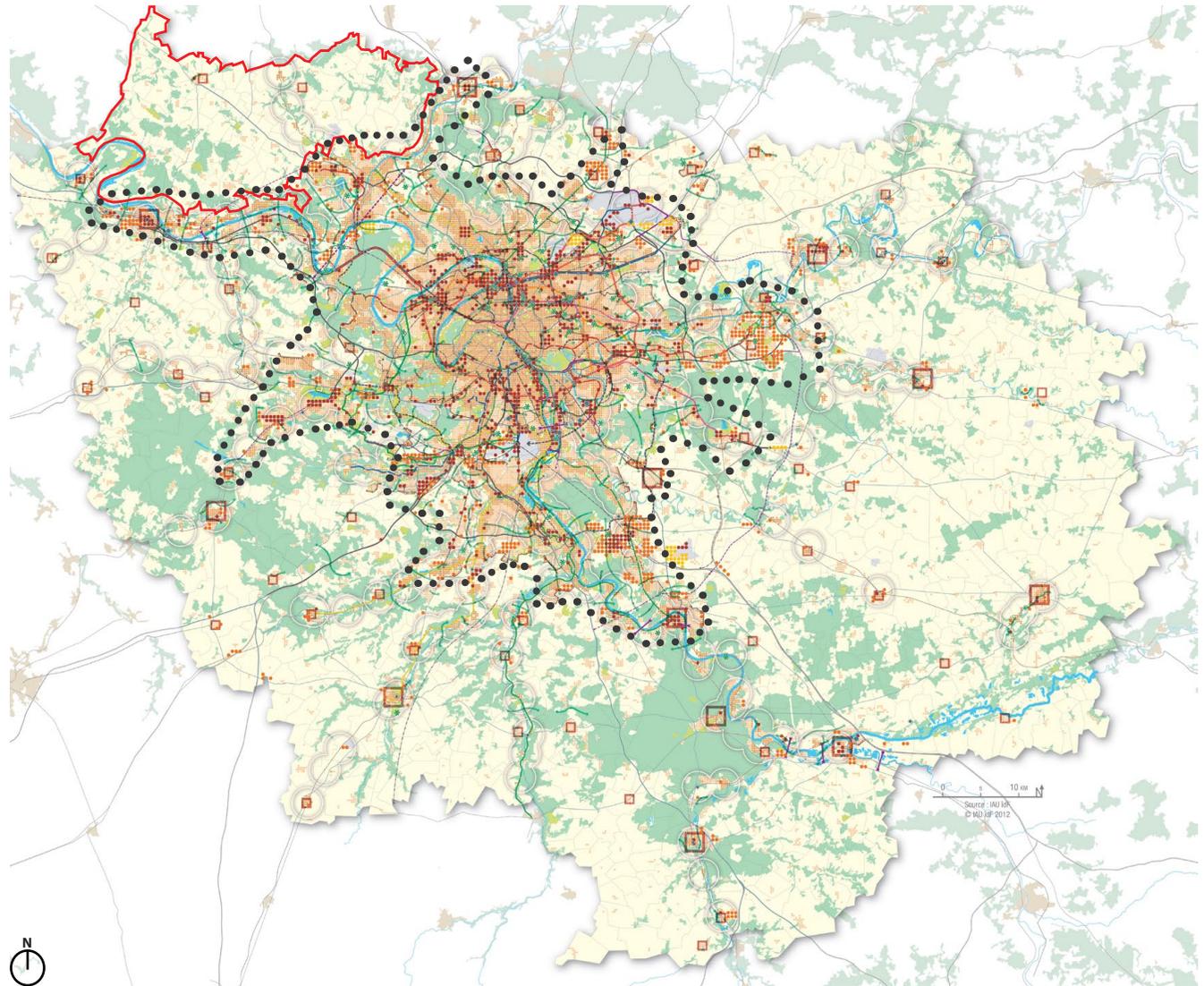


Figura C.2.51: Île-de-France. Esquema director . 2009. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Institut d'Aménagement et D'Urbanisme



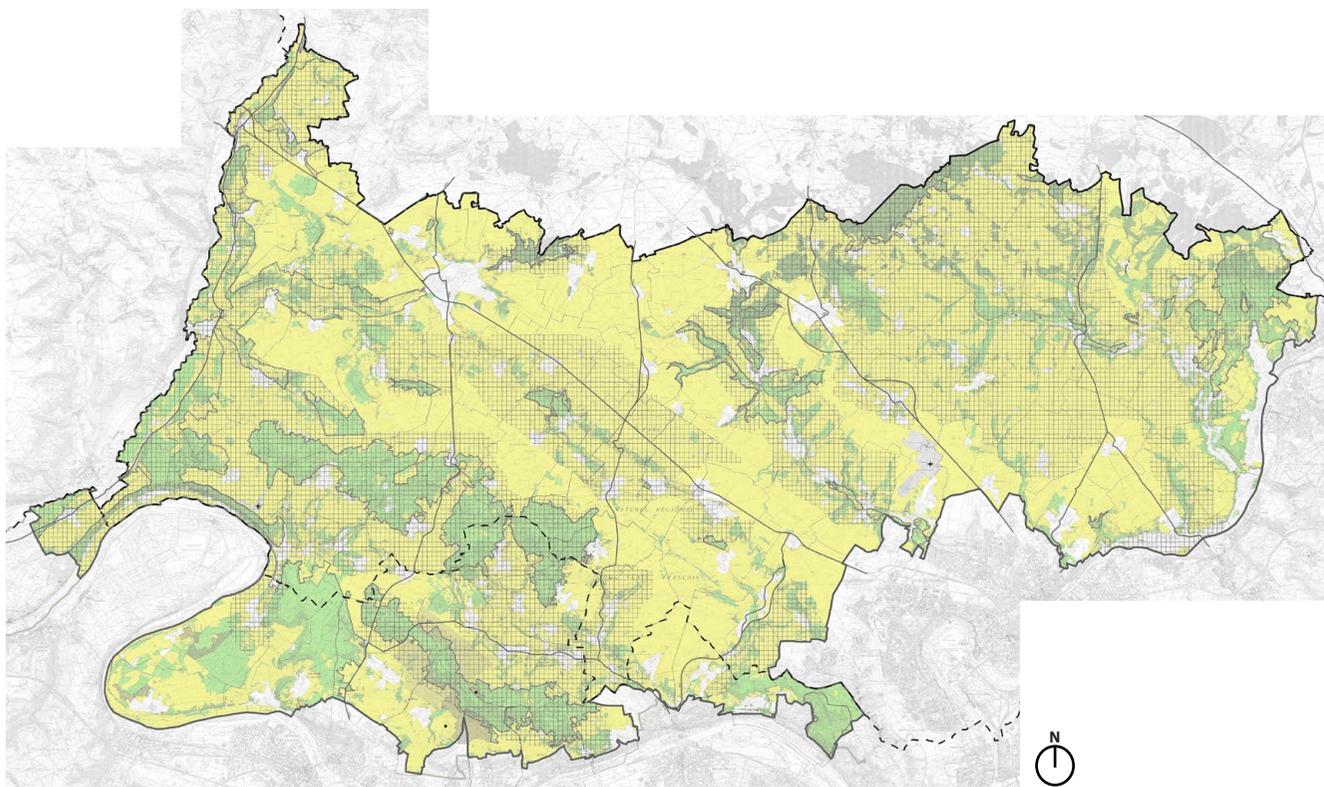


Figura C.2.52: Parque Natural del Vexin Francés. Áreas agrícolas y forestales Fuente: Carta del Parque Natural Regional del Vexin Francés. Escala aproximada: 1/125.000.

- Zonas de carácter forestal
- Zonas de carácter agrícola

Con respecto a la superficie forestal, la mayoría es de carácter privado (aproximadamente el 86%) con fincas de una superficie media entre 0.5 y 1.23 hectáreas.

El área de influencia del PNR de Vexin cuenta con 99 municipios, de los cuales 79 están en la región de la Val-d'oise y 20 en la de Yvelines, incluyendo una población aproximada de 80.000 habitantes.

Planeamiento y políticas de gestión

La figura del Parque Natural Regional de Vexin tiene su origen en una orden ministerial del 9 de mayo de 1.995 y fue prevista para un periodo de 10 años, prorrogables a dos más. En julio de 2.008 por medio de un decreto se amplió la condición de Parque Natural hasta el 2.019.

La concreción de la figura del Parque Natural Regional se realiza mediante el documento "Carta del Parque Regional Natural del Vexin Francés" que determina directrices de protección, mejora, desarrollo y ejecución y garantiza la coherencia y coordinación de la planificación y gestión del suelo. Es un documento contractual vinculado en el tiempo al de la figura del Parque Natural que establece el compromiso de proteger el paisaje ante cualquier nuevo crecimiento o desarrollo de cualquier nuevo Plan con el fin de garantizar la supervivencia del mismo.

El documento establece dos zonificaciones en base a su grado de protección o evolución territorial.

Con respecto a la evolución territorial establece la siguiente zonificación:

1. Áreas susceptibles de urbanizarse: se localizan en zonas con una fuerte presión urbanizadora y contemplan una transformación gradual tras la densificación de zonas que ya están urbanizadas. En total suman aproximadamente 5.382 has. En esta zona, los proyectos deben estar sometidos a permisos municipales y ordenanzas y a las directrices generales de la Carta.

2. Zonas de agricultura y espacios naturales, Mantienen el uso del suelo agrícola como medio de trabajo para los agricultores. Estas áreas suman una superficie de 47.802 has.

3. Zonas de predominio forestal que ocupan aproximadamente 16.676 has.

Además, la Carta establece cuatro categorías de protección:

1. Áreas de prioridad por interés paisajístico (42.169 has.), correspondientes a paisajes con marcada identidad propia.

2. Áreas de importancia ecológica (8.350 has) dentro de las zonas más protegidas según la legislación nacional y regional.

3. Áreas de prioridad ecológica (6.265 has) dentro de las zonas más protegidas según la legislación nacional y regional.

4. Área de potencial ecológico (7.192 has) en las que se determinan objetivos para su conservación.

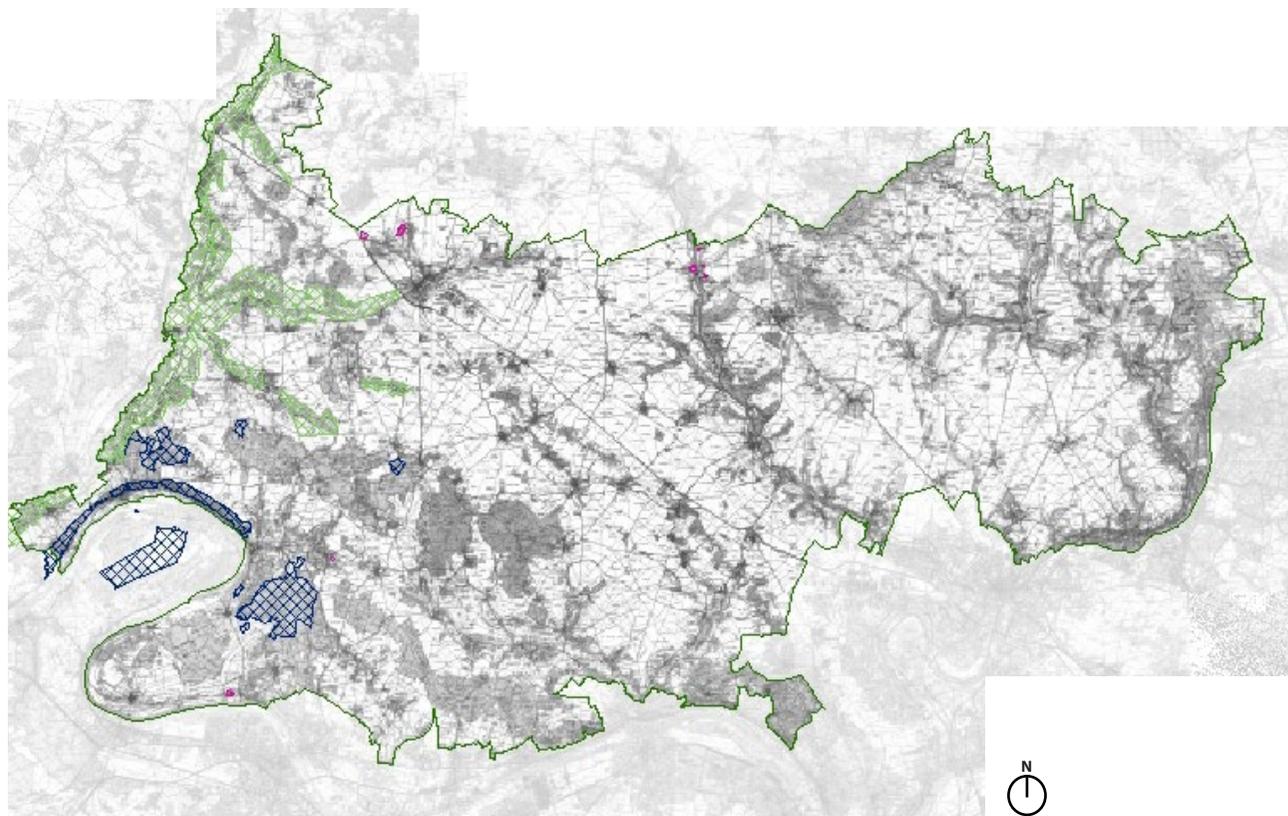


Figura C.2.53: Parque Natural del Vexin Francés. Zonas Red Natura Fuente: Carta del Parque Natural Regional del Vexin Francés. Escala aproximada: 1/125.000



Figura C.2.54: Parque Natural del Vexin Francés. Matriz agrícola en contacto con suelo urbano. A la derecha la población de Pontoise. Fuente: Bingmaps



Figura C.2.55: Parque Natural del Vexin Francés. Matriz agrícola en contacto con suelo urbano. En el centro la población de Blamecourt. Fuente: Bingmaps



Figura C.2.56: Parque Natural del Vexin Francés. Matriz agrícola en contacto con suelo matriz forestal. En el centro-sur la población de Pressigny-le-Val. Fuente: Bingmaps

La carta, por otro lado, contempla diversas estrategias de interés para este tipo de espacios:

1. Contribuir al desarrollo sostenible mediante el control del crecimiento demográfico (que debe ser inferior al 0.75 %) y la preservación de determinadas zonas.

2. Planificación de la calidad urbana y desarrollo de servicios, para lo que promueve la redacción de planes de paisaje para accesos y zonas urbanas, la densificación de los asentamientos en zonas rurales para evitar procesos de dispersión, la cooperación entre los municipios y la rehabilitación del patrimonio.

3. Fomentar la diversidad social y generacional, promoviéndola mediante iniciativas como alquileres sociales, etc.

4. Reforzar las estrategias de protección de la biodiversidad en el planeamiento de rango superior.

5. Mantener la estabilidad laboral en la zona mediante la creación de circuitos comerciales, comercialización de productos de calidad, incorporación de la marca Parque Regional del Vexin francés y el fomento de la creación de empresas que operen dentro de los límites del parque.

6. Diversificar la agricultura que debe ser económicamente viable y ambientalmente responsable.

7. Generar programas de acogida para un número limitado de turistas con control adecuado.

8. Generar identidad propia y local de tal forma que la gente se sensibilice con el Plan.

Por otro lado, cabe destacar que la figura del Parque Natural Regional (PNR) del Vexin francés se apoya en el Plan Director de la Región de Ile-de France (aprobado en 2.008) que es el Plan estratégico que se ha establecido para el área metropolitana de París.

Dicho Plan recoge una serie de objetivos de especial interés por su vinculación con la franja periurbana agrícola como son:

1. Proteger los ecosistemas mediante el desarrollo y la conservación de los recursos del suelo.

2. Fortalecer y reconocer el carácter estratégico de las áreas verdes periurbanas agrícolas y forestales.

3. Establecer medidas con respecto a la rentabilidad de la agricultura y silvicultura con el fin de garantizar la perdurabilidad de estos usos del suelo.

4. Generar corredores ecológicos de carácter territorial.

5. Establecer mecanismos que generen cierta autosuficiencia alimentaria.

6. Mejora de la red de transporte general y la del transporte público facilitando la accesibilidad a las diferentes centralidades.

7. Generar centralidades urbanas con el fin de equilibrar el sistema de transporte y empleo.

8. Generar una agricultura diversificada, manteniendo la capacidad productiva de los espacios naturales y agrícolas y promoviendo ciertas áreas recreativas en áreas de actividad mixtas ya que estas áreas ,se entienden, que deben contribuir a la atracción turística tanto por

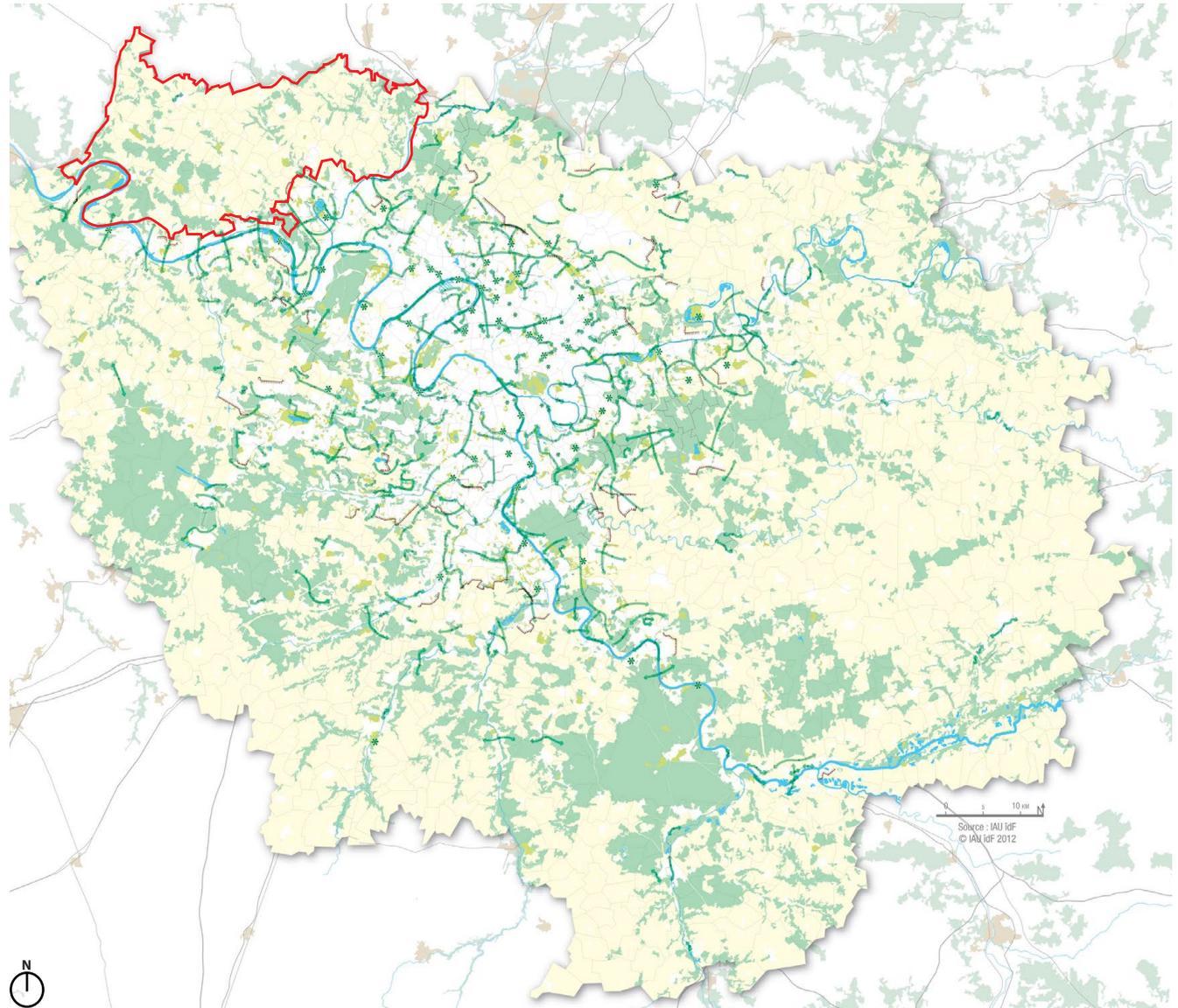


Figura C.2.57: Ile-de-France. Red de conexión verde. 2.009. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Institut d'Aménagement et D'Urbanisme

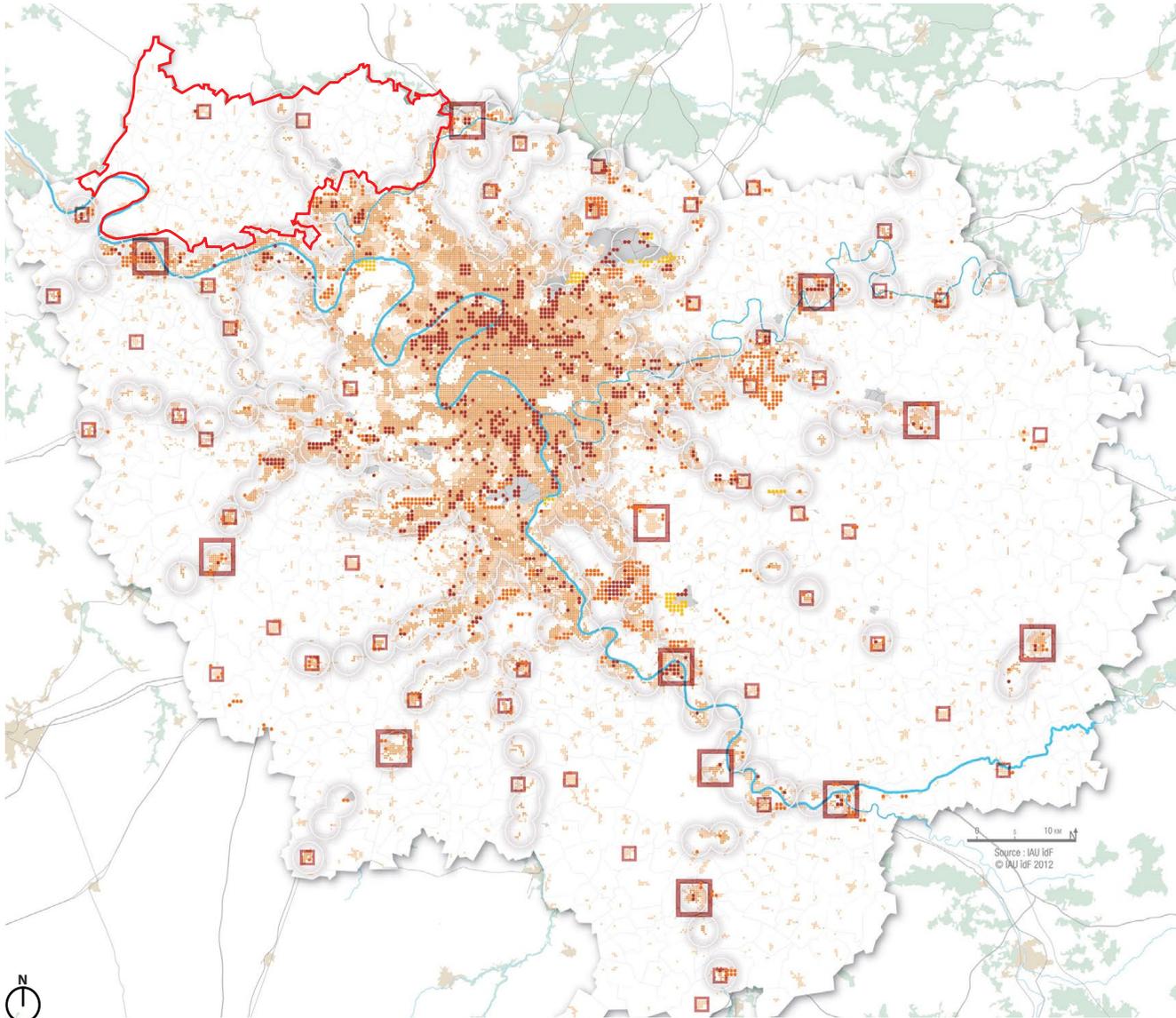


Figura C.2.58: Ile-de-France. Desarrollo de nuevos polos poblacionales. 2.009. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Institut d'Aménagement et D'Urbanisme

la riqueza de los paisajes como por la rentabilidad económica que puede generar.

El modelo que pretende generar el Plan Director es el de un sistema policéntrico, en el que el estudio de los diferentes usos del suelo determine la idoneidad para albergar determinadas funciones. En el caso de las áreas rurales el Plan establece los siguientes usos:

- Producción agrícola y silvicultura
- Gestión de recursos naturales
- Prevención de riesgos naturales
- Conservación de la biodiversidad
- Estructuración del territorio por formar parte del cinturón verde
- Creación de vínculos sociales
- Atracción económica y turística asociada al patrimonio.
- Control de la contaminación acústica en zonas de concentración de ruido

El Plan se concreta mediante la limitación de ciertas áreas estratégicas de intervención y mediante planes específicos de gestión, de apoyo a la agricultura, etc.

Cabe destacar, que los principales actores (Estado, diputaciones, etc.) coordinan las labores de vigilancia y la adquisición de suelo estratégico junto con las comunidades locales mediante herramientas como el "derecho de propiedad amistoso", la delimitación de SLA (Zona Natural sensible) o las expropiaciones.

La contemplación de todos estos objetivos a largo plazo (2.030) permite al suelo agrícola y forestal desempeñar una función como elementos estructuradores regionales conteniendo la dispersión urbana y favoreciendo ciertos procesos de revitalización de la economía.

Aspectos de interés

1. París apostó por el desarrollo de nuevas aglomeraciones a cierta distancia de la ciudad con el fin de equilibrar el rápido crecimiento de la ciudad. Los rápidos desarrollos urbanísticos han terminado por incorporar estas aglomeraciones. Apostar por un modelo policéntrico en el que no se contemple la protección real de los espacios intersticiales en base a una apuesta por un desarrollo sostenible puede generar tendencias de ocupación que terminen por conurbar todo el territorio.

2. El desarrollo desequilibrado o desproporcionado en el tiempo de ciudades dormitorio sin una planificación territorial en términos de distribución de usos (suelo industrial, etc.) ha generado un crecimiento mayoritariamente del suelo residencial de baja densidad que contribuye a aumentar la huella ecológica debido al número e intensidad diaria de los desplazamientos hacia la ciudad de París.

3. La creación de figuras como la del Parque Natural Regional de Vexín intentan equilibrar en cierta forma esta ocupación limitando o conteniendo el desarrollo urbano del área metropolitana.

4. El establecimiento de zonas de protección ha generado fenómenos de conurbación en el entorno de los mismos, ya que los núcleos poblacionales se han ido desarrollando hasta alcanzarlos, debido en parte también a su atractivo potencial.

5. La intensificación de la agricultura mediante la disminución del número de explotaciones agrícolas ha generado problemas de sostenibilidad ambiental, pérdidas de la trama parcelaria agrícola y, posiblemente, de elementos patrimoniales. Las políticas de

intensificación agrícola dirigidas a generar mayores niveles de rentabilidad no han resultado efectivas en el Parque que, de hecho, está intentando realizar una vuelta atrás en sus planteamientos.

6. La figura del Parque Natural Regional (PNR) del Vexín francés se apoya en el Plan Director de la Región de Ile-de France (aprobado en 2.008) que es el Plan estratégico que se ha establecido para el área metropolitana de París. Dicha figura asume a su vez, los objetivos establecidos para las zonas agrícolas y naturales en el Plan Director, siendo éste determinante para el establecimiento de futuras modificaciones

PARQUE NATURAL REGIONAL DEL VEXÍN FRANCÉS		
Tipología del problema	Descripción	Soluciones/ventajas planteadas por la administración
Fragmentación del tejido agrícola debido principalmente a fenómenos de conurbación y ejecución de infraestructuras de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> - Crecimientos de poblaciones secundarias que han llegado a conurbarse. - Rápidos crecimientos que han generado ciertos desequilibrios territoriales en términos de movilidad y que han ido acompañados del desarrollo de infraestructuras viarias que han fragmentado el territorio. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Existencia de la figura del Parque Natural Regional del Vexín Francés y del documento para su gestión (Carta del Parque) que determina directrices de protección, mejora, desarrollo y ejecución y que garantiza la coherencia y coordinación en el territorio de la planificación y gestión del suelo. Es un documento contractual vinculado en el tiempo al de la figura del Parque Natural. 2. Existencia de un Plan Director para la Región de Ile-de-France que establece líneas directoras para la protección de ecosistemas, reconoce el carácter estratégico de las áreas periurbanas agrícolas y mejora la red de transporte general.
Urbanización del paisaje agrario por la expansión de los núcleos poblacionales	<ul style="list-style-type: none"> - Rápidos crecimientos de poblaciones secundarias que han llegado a conurbarse junto con la ciudad de París. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Existencia de la figura del Parque Natural Regional del Vexín Francés y del documento para su gestión (Carta del Parque) que determina directrices de crecimientos urbanos estableciendo áreas susceptibles de urbanizarse y la protección de zonas agrícolas, espacios naturales y espacios forestales. 2. Existencia de un Plan Director para la Región de Ile-de-France que establece líneas directoras para la protección de ecosistemas, reconoce el carácter estratégico de las áreas periurbanas agrícolas y pretende la mejora la red de transporte general.
Deficiente gestión del espacio agrícola. Nivel organizativo deficiente	No se han detectado grandes problemas quizás fruto de la política y la gestión del Parque y de la administración del área metropolitana.	
Permanencias de usos agrícolas. Tipología e intensidad del cultivo. Escasa rentabilidad de determinados espacios agrarios	Se han detectado problemas relacionados la implantación de una agricultura intensiva desde hace décadas fruto de antiguas políticas de financiación promovidas por la Unión Europea.	<p>Las nuevas políticas contempladas en el Parque y en el área metropolitana apuestan por una diversificación y viabilidad de la actividad agrícola y para ello:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecen medidas con respecto a la rentabilidad de la agricultura y silvicultura. - Intenta generar mecanismos de autosuficiencia alimentaria.
Permanencia de los usos	En las últimas dos décadas el porcentaje de zonas agrícolas ha experimentado un gran retroceso debido a aspectos de tipo económico y a la falta de sucesores de un relevo generacional	<ul style="list-style-type: none"> - Estrategias y líneas de actuación para acercar a los jóvenes al mundo rural. - Programas de financiación y ayuda.
Falta de financiación agrícola. Programas de ayuda	Baja rentabilidad de la agricultura que apostó por modelos de agricultura intensivos.	Establecen medidas con respecto a la rentabilidad de la agricultura y silvicultura. No se han encontrado programas específicos de financiación
Baja calidad ambiental y estético visual.	Agricultura intensiva altamente contaminante.	<p>La Carta del Parque Natural establece el compromiso de proteger el paisaje ante cualquier nuevo crecimiento o cualquier nuevo Plan. Establece a su vez áreas de prioridad por su interés ecológico y paisajístico.</p> <p>El Plan Director para la Región de Ile-de-France también hace referencia a la importancia estética y funcional de las áreas agrícolas periurbanas y define corredores ecológicos</p>

Tabla C.2.5.: Problemas y soluciones adoptadas para el Parque Natural del Vexín Francés.

D1. ANTECEDENTES EN PLANEAMIENTO Y PROTECCIÓN DEL ENTORNO AGRÍCOLA

Los primeros inicios de la planificación territorial del área metropolitana de Valencia tienen su origen en la creación de la **Corporación Administrativa Gran Valencia** que es la primera entidad metropolitana con personalidad jurídica propia distinta de los municipios del área que la conformaban.

Se crea con el fin de gestionar el P.G.O.U. de 1.946 de la Ciudad de Valencia que es concebido para un espacio metropolitano que lo conforman la Ciudad de Valencia y 29 municipios.

El carácter de la Corporación tenía un funcionamiento muy centralista y solo Valencia participaba de la gestión. Tal y como indica Eugenio L. Burriel de Orueta⁷ en su artículo La Planificación Territorial en la Comunidad Valenciana (1986-2009):

“Gran Valencia” tenía una estructura y un funcionamiento muy centralista y los diversos municipios, excepto el de Valencia, no contaban nada ni en la planificación ni en la gestión. Su gestión era muy centralista, apoyada en una estructura organizativa en la que la presencia e influencia de los municipios no capitalinos era insignificante; la mayoría de la representación en el Consejo General y en la Comisión Ejecutiva de “Gran Valencia” correspondía a los diversos ministerios y a la ciudad de Valencia; así, de los ocho componentes de la Comisión Ejecutiva sólo había uno en representación de los otros municipios... ¡y designado por el Gobernador Civil!

Esta situación generó una serie de tensiones entre la ciudad y los municipios durante las décadas de los

(7) Eugenio Luis Burriel de Orueta (Valencia , 1944) es un geógrafo, profesor, abogado y político valenciano. Ocupó el cargo de Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en el periodo 1989-1995

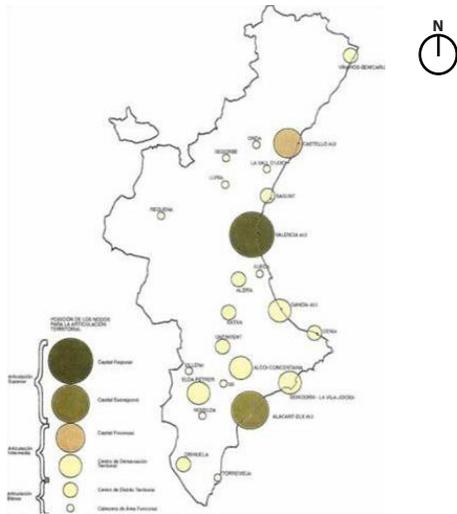


Figura D.1.2: Propuesta de centros de articulación territorial del PDU. S/E
Fuente: Generalitat Valenciana: Estrategias de vertebración territorial, 1995.

territorial con el fin de que sirvieran de elemento de referencia y de apoyo para el desarrollo de la política sectorial en la administración pública.

- Definía estrategias en aspectos como el tratamiento conjunto de determinadas áreas de integración urbana, reequilibrio y articulación territorial, difusión de bienes y servicios aún no existentes, promoción del medio rural y racionalización interna de las grandes áreas urbanas

- Por otro lado, establecía la necesidad de generar estrategias específicas para determinadas zonas por su complejidad o singularidad que necesitaban de planes estratégicos específicos (litoral, medio rural, protección de espacios naturales etc.)

Por tanto, el PAT y tal y como indica Eugenio L. Burriel de Orueta en el artículo mencionado:

“iba mucho más allá de lo que parecía indicar su título y de la figura escogida de un PAT de carácter integrado, instrumento en principio concebido por la ley para la planificación de espacios subregionales. En realidad el PDU contenía unas auténticas directrices de ordenación territorial de la Comunidad Valenciana. De hecho, trata con rigor y amplitud los tres grandes apartados que se han considerado básicos en la ordenación del Territorio...Estos temas básicos son: el sistema de asentamientos o sistema urbano-base de toda la ordenación territorial-, el sistema de espacios naturales de interés y el sistema de infraestructuras de comunicación para la interconexión del sistema urbano entre sí y con el exterior”

En referencia a los municipios rurales, estableció el “Sistema Rural Valenciano” que fue objeto de análisis y

que dió lugar a la determinación de los “Núcleos de Apoyo al Sistema Rural” para localizar en ellos determinados servicios públicos básicos que no les corresponderían por su tamaño funcional.

Con el fin de garantizar la accesibilidad a todos los núcleos urbanos incluidos en el sistema rural y urbano se crea paralelamente el II Plan de Carreteras valenciano que se aprobó como Plan de Acción Territorial de carácter sectorial en marzo de 1995.

También se desarrollaron otros documentos como el “Sistema Valenciano de Espacios Naturales de Interés” determinando una red de espacios naturales a proteger con una superficie total aproximada de 487.000 hectáreas,

En 1.995 se produce un giro político en el gobierno de la Comunidad Autónoma que supone la paralización del proceso de participación pública al que estaba sometido el Plan de Acción Territorial.

Desde el año 1.995 y hasta la aprobación de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana mediante DECRETO 1/2011, de 13 de enero, del Consell, son varios los documentos que se han desarrollado:

1. El modelo territorial de la Comunidad Valenciana. Bases para el consenso. Un diagnóstico percibido sobre el territorio valenciano” (1.996):

Es el resultado de una encuesta para detectar las opiniones, actitudes y la visión sobre el estado actual y sobre el futuro del territorio valenciano.

2. Hipótesis del modelo territorial de la Comunidad Valenciana” (2.002):

- Trata los tres grandes componentes habituales de la estructura territorial: el sistema urbano, el sistema de espacios naturales y el sistema de infraestructuras de comunicación.

- Establece los “Planes Territoriales de escala intermedia” como los instrumentos básicos para la ordenación territorial de escala supramunicipal siendo el ámbito de afección definido por el término “Áreas funcionales”. Establece 15 áreas funcionales que deben ser objeto de desarrollo en diferentes PAT.

- Establece otros instrumentos no formalizados como los Proyectos de dinamización para las ciudades o los proyectos Singulares de interés regional por su carácter de macroproyectos que requieren de un elevado consenso institucional y redacción o programación a largo plazo.

3. La Ley 4/2004 de 30 de junio de la Generalitat de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje LOTPP)

Establece unas nuevas condiciones con respecto a la ordenación del territorio e introduce como nuevo instrumento de ordenación global de la Comunidad Autónoma la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, manteniendo los PAT de carácter integrado y estableciendo tres de ellos como prioritarios sin establecer plazos para su concreción:

- **PAT del Litoral de la Comunidad Valenciana** (presentado en 2.006).

- **PAT de Protección de la Huerta Valenciana** (presentado en 2.008).

- **PAT del Sistema Rural Valenciano** (no presentado)

Ninguno de estos planes han sido hasta ahora aprobados, a pesar de que han transcurrido ya más de cuatro años desde la salida a información pública de alguno de ellos.

En referencia a estos planes, Eugenio L. Burriel de Orueta en su estudio afirma:

“muestran una escasa operatividad, porque en su normativa predominan las meras recomendaciones y las directrices indicativas, y cuando son vinculantes se trata de criterios muy generales o ambiguos. Esto es especialmente claro en los aspectos relativos al desarrollo urbano, con una amplia discrecionalidad municipal para su interpretación y de cuya aplicación se excluye casi siempre a los planes vigentes e incluso a los provisionales en tramitación. Los planes para zonas que necesitan una urgente ordenación protectora, como el del litoral y el de protección de la Huerta de Valencia, se llevan años anunciando sin llegar nunca a aprobarse... mientras se permite que continúe su deterioro; además, pese a su filosofía aparentemente proteccionista no contienen suspensiones cautelares de los expansivos planes municipales provisionales”

La no existencia de un Plan o Estrategia de carácter global ha generado un desarrollo inadecuado en términos de sostenibilidad y equilibrio territorial y ha supuesto una gran pérdida de suelo rústico. Así pues, cabe pensar que la ordenación en el territorio, en ausencia de planeamiento de carácter supramunicipal, se ha desarrollado como una suma de planes municipales descoordinados que han

dado lugar a espacios rurales y naturales comprometidos por la presión urbanística cuya conservación o gestión no depende de la escala municipal sino de una visión más amplia.

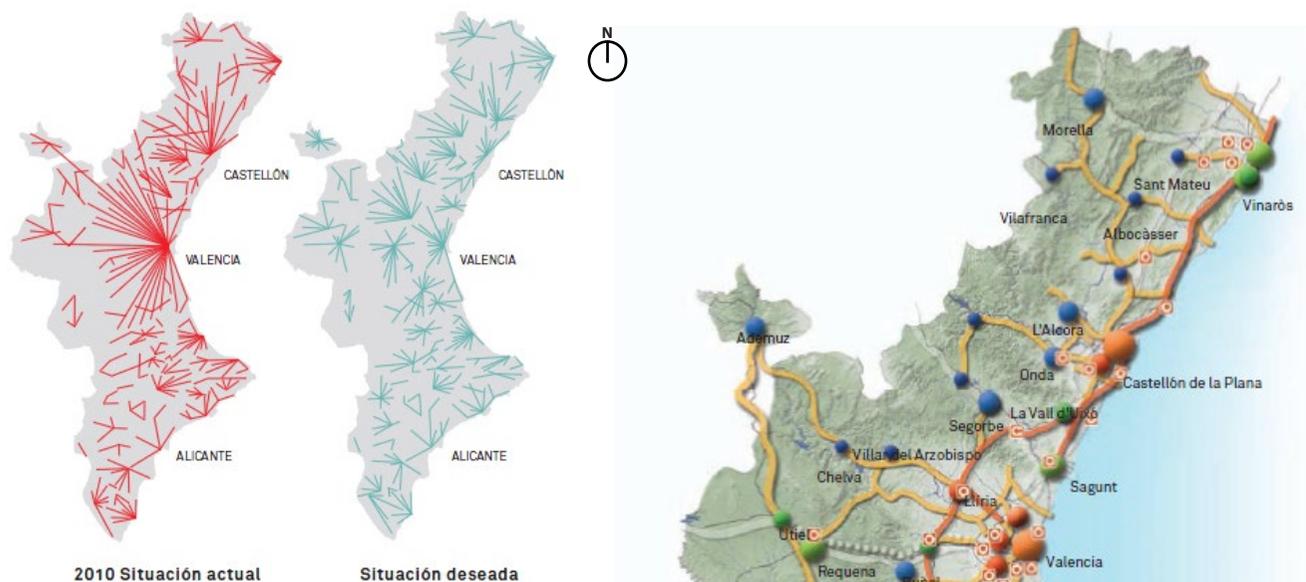


Figura D.1.3: Escenario año 2.010 y año 2.030 de desplazamientos desde la residencia al trabajo. S/E.
Fuente: Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana. Generalitat Valenciana, 2.012



Figura D.1.4: Sistema nodal de referencia
Fuente: Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana. Generalitat Valenciana, 2.012

Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana

Actualmente, la Estrategia territorial de la Comunidad Valenciana (2.011) es el documento estratégico generado para el ámbito de la Comunidad Valenciana que tiene como finalidad establecer un modelo de crecimiento sostenible del Territorio. Para ello plantea objetivos de futuro a largo plazo (20 años) y la creación de algunos instrumentos para llevarlos a cabo.

En lo referente a la ordenación de los crecimientos y desarrollos en el territorio establece estrategias como:

- Los futuros crecimientos del suelo tienen que partir de la capacidad de acogida del territorio. Para ello debe establecerse y definirse una infraestructura verde de forma previa a cualquier desarrollo urbanístico. La infraestructura verde debe incluir los espacios de mayor valor paisajístico, identitario, visual, cultural a diferentes escalas y sus conexiones ecológicas y territoriales y debe orientar los crecimientos del futuro preservando los espacios de mayor valor.

- En cuanto al transporte, apuesta por el desarrollo de la alta velocidad a escala territorial y propone un corredor ferroviario del mediterráneo que reduzca costes y favorezca la consideración del puerto de Valencia como la "puerta sur" del mediterráneo.

- Apuesta por crecimientos urbanos sostenibles y compactos estableciendo pautas de crecimiento para nuevos desarrollos. Para ello establece la necesidad de modelos urbanísticos, la concentración de los crecimientos junto a núcleos urbanos ya existentes con el fin de optimizar recursos (servicios, equipamientos e infraestructuras y equipamientos) y dejar corredores verdes que impidan la conurbación así como evitar la

formación de cinturones de suelo industrial.

- Establece un porcentaje de ensanches urbanos sobre el nuevo crecimiento del 60%.

- Establece la necesidad de crear Parques Agrarios cercanos a los núcleos urbanos con el fin de fomentar la proximidad de los productos agrarios a sus mercados inmediatos, favoreciendo su consumo y como elementos de mejora de las condiciones ambientales del entorno metropolitano. Establece como estrategias que el 50 % de los productos agrarios sean cultivados a menos de 50 km de los puntos de consumo. Para ello permite el desarrollo de actividades selectivas (servicios, procesado de cultivos etc.) en suelo no urbanizable relacionadas con la actividad agraria.

- Identifica ámbitos espaciales estratégicos como la introducción de clústeres territoriales en los sectores industriales y de servicios.

- Establece índice de crecimientos urbanos en base a factores de corrección basados en los aspectos como la distancia o la densidad de las poblaciones.

Si bien la Estrategia Territorial hace referencia a esta escala supramunicipal parece necesaria la concreción a una escala intermedia en ciertos planes integrados o sectoriales que permitan definir en mayor detalle algunas de las directrices o estrategias que se contemplan en ella.

La inclusión de directrices o estrategias de carácter general pueden y deben servir de guía para el desarrollo de las poblaciones pero la falta de concreción en determinadas estrategias debido a la escala territorial del documento no parece suficiente para abarcar problemas más concretos de determinadas zonas que requieren de una definición o atención mayor como es el caso del área metropolitana de Valencia.



Figura D.1.5: Clústers industriales y económicos. S/E
Fuente: Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.
Dirección General de Territorio y Paisaje
Generalitat Valenciana, 2.012



Figura D.1.6: Parques agrarios. S/E
Fuente: Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.
Dirección General de Territorio y Paisaje.
Generalitat Valenciana, 2.012

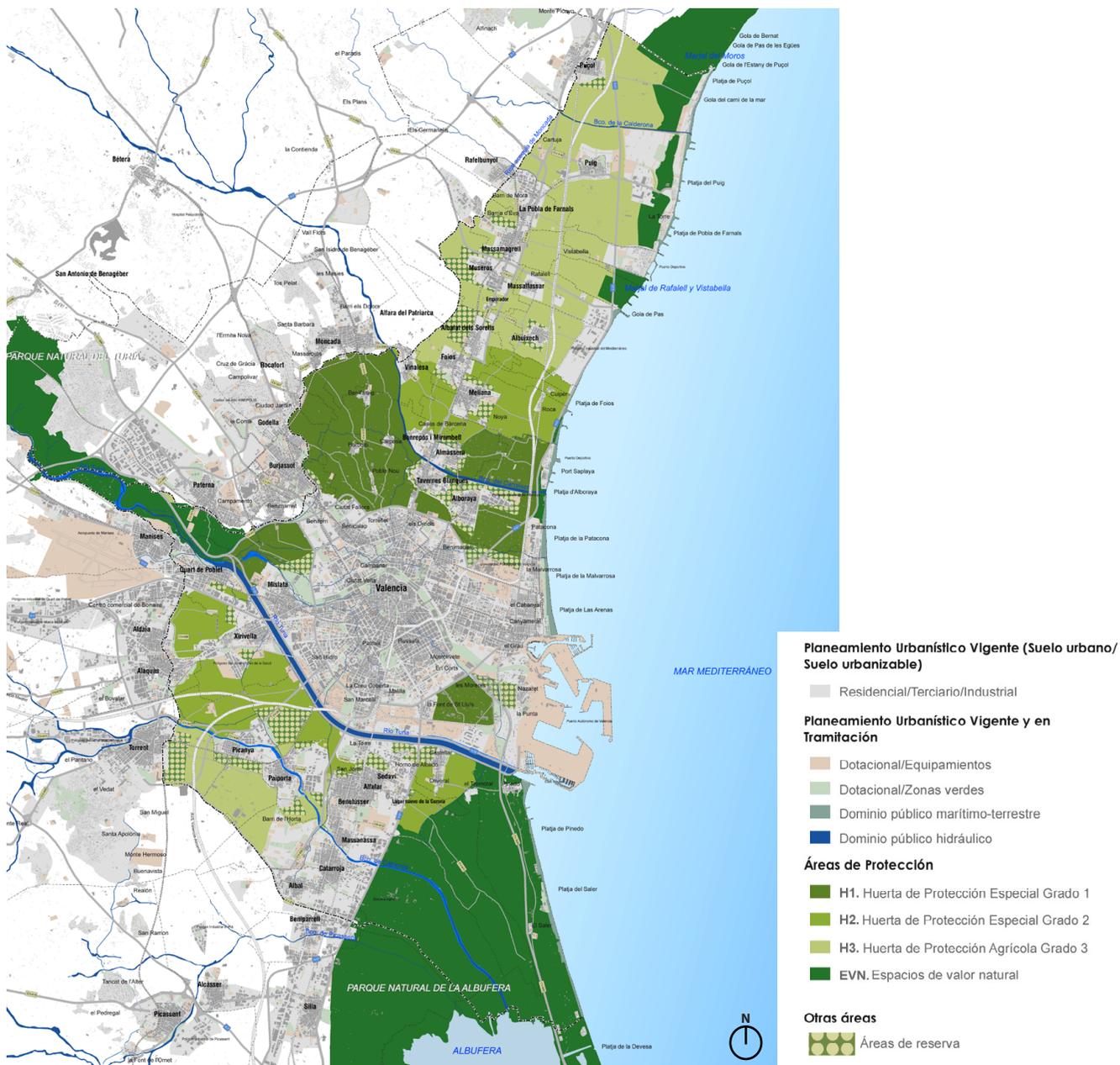


Figura D.1.7: Planeamiento urbanístico vigente. Escala aproximada: 1/200.000

Fuente: Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia. Dirección General de Territorio y Paisaje Generalitat Valenciana, 2.012

Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia

La Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación de Territorio y Protección del Paisaje reconoce la Huerta como un espacio de acreditados valores medioambientales, históricos y culturales y establece la necesidad de su protección mediante 3 líneas estratégicas: modelo protección Huerta; sinergias Huerta-ciudad y propuesta de gestión y financiación que contribuyan al mantenimiento de la actividad agrícola sostenible.

La Huerta de Valencia está constituida principalmente por el conjunto de regadíos históricos irrigados por las acequias del Tribunal de las Aguas de Valencia, institución milenaria declarada Bien de Interés Cultural Inmaterial y cuya conservación está vinculada al mantenimiento de las comunidades de regantes y a la práctica de la agricultura tradicional.

Es uno de los pocos espacios de huerta mediterránea que perviven en Europa. Tiene una superficie de aproximadamente 15.000 hectáreas distribuidas en un área densamente poblada y conforma la matriz o elemento de unión que, a día de hoy, articula la relación entre los espacios urbanos, naturales y agrarios del Área Metropolitana de Valencia.

La singularidad de este espacio e importancia cultural, paisajística y medioambiental es el objeto de estudio del Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia (pendiente de aprobación), que será el documento marco para la ordenación de la Huerta de Valencia.

En el Plan de Acción Territorial de la Huerta valenciana, se incluyen la totalidad de los siguientes 44 términos

municipales: Alaquàs, Albal, Albalat dels Sorells, Alboraya, Albuixech, Alcàsser, Aldaia, Alfafar, Alfara del Patriarca, Almàssera, Benetússer, Beniparrell, Bonrepòs i Mirambell, Burjassot, Catarroja, Emperador, Foios, Godella, Lugar Nuevo de la Corona, Manises, Massalfassar, Massamagrell, Massanassa, Meliana, Mislata, Moncada, Museros, Paiporta, Paterna, Picanya, Picassent, La Pobla de Farnals, Puçol, El Puig, Quart de Poblet, Rafelbunyol, Rocafort, Sedaví, Silla, Tavernes Blanques, Torrent, Valencia, Vinalesa y Xirivella. La Huerta de Valencia se extiende, por tanto desde Puçol, por el norte, hasta la Albufera, por el sur, y por los relieves de Paterna, Torrente y Moncada, por el oeste.

El Plan se caracteriza por los siguientes aspectos:

1. Es un Plan de carácter “metropolitano”: dentro de la definición del ámbito de estudio se establecen tres zonas o ámbitos:

- **Ámbito administrativo** en el que se incluyen los 44 municipios mencionados sumando una superficie aproximada de 63.400 hectáreas
- **Ámbito estricto** en el que se incluye el espacio de huerta histórica irrigado por el sistema de regadíos históricos de las acequias del Tribunal de las Aguas, la Acequia Real de Moncada y el Canal del Turia. Superficie aproximada de 23.000 hectáreas, dentro de las cuales 11.393 hectáreas están clasificadas como suelo no urbanizable

2. Establece un conjunto de medidas de protección, de planeamiento y de gestión del entorno agrícola del área metropolitana de Valencia en los ámbitos indicados en los que se apuesta por la preservación de sus valores agrícolas, paisajísticos, culturales y patrimoniales, compatibilizándolos con el crecimiento urbano y con la implantación de nuevas infraestructuras



Figura D.1.8: Infraestructura Verde. Escala aproximada: 1/200.000
Fuente: Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia. Dirección General de Territorio y Paisaje Generalitat Valenciana, 2.012

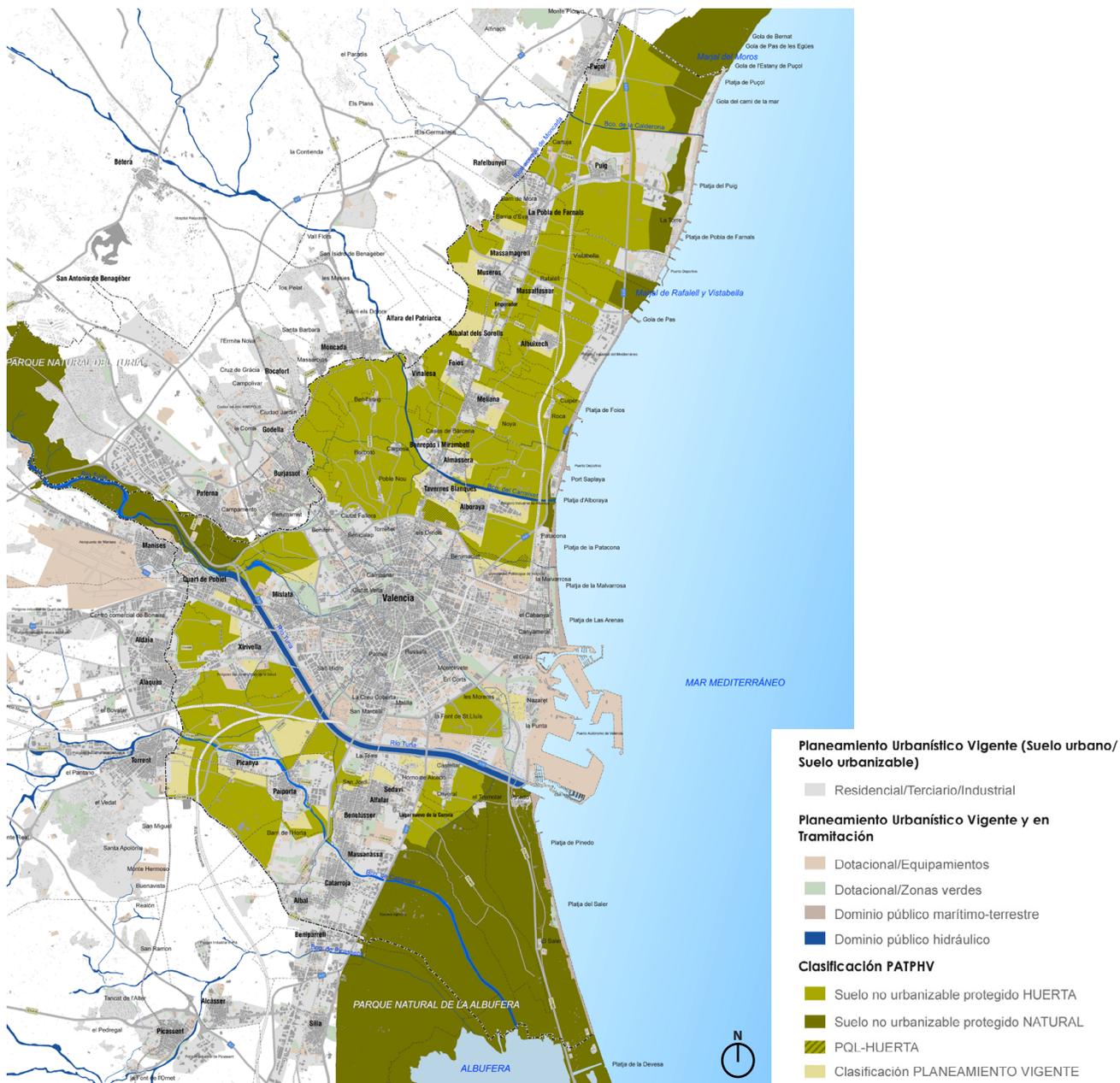


Figura D.1.9: Planeamiento urbanístico vigente. Escala aproximada: 1/200.000

Fuente: Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia. Dirección General de Territorio y Paisaje Generalitat Valenciana, 2.012

3. Confiere a la Huerta el papel de matriz territorial capaz de articular los grandes elementos de paisaje del área metropolitana de Valencia, de facilitar el adecuado desarrollo de los procesos naturales en la plana litoral del mismo nombre y de proporcionar espacios aptos para el uso recreativo y social.

4. Define Unidades de Paisaje de carácter homogéneo atendiendo fundamentalmente a factores patrimoniales, hidráulicos y de carácter visual con el fin de definir medidas dirigidas a su protección, gestión u ordenación

5. Estudia y define los recursos paisajísticos medioambientales, culturales o visuales generando un Catálogo y establece objetivos de calidad particulares para cada uno de ellos.

6. Establece una serie de objetivos de carácter general:

- Visión integral del planeamiento protegiendo los espacios de mayor valor que quedan libres de edificación
- Reducción la presión urbanística sobre los espacios de valor de la huerta mediante la proposición de alternativas en el crecimiento urbanístico y la implantación de nuevas infraestructuras
- Desarrollo de un modelo productivo sostenible respetuoso con el medio ambiente
- Definición de fórmulas de gestión y financiación viables a corto y largo plazo de la actividad agrícola.
- Potenciación y puesta en valor del patrimonio material e inmaterial de la huerta para su disfrute cultural y recreativo

7. La consecución de los objetivos del Plan de Acción Territorial se logrará a través de las actuaciones propuestas que son de dos tipos: actuaciones de inversión (proyectos y acciones dinamizadoras) y normativa.

8. En lo referente a la actividad agraria establece los siguientes objetivos:

- Aumentar el tamaño de las explotaciones agrícolas.
- Fomentar el acceso a la tierra de jóvenes agricultores.
- Evitar el abandono de la actividad agraria.
- Mejorar la competitividad de los productos de la huerta en el mercado.
- Incentivar la producción de variedades locales y de calidad.
- Fomentar la mejora de los canales de distribución.
- Favorecer la creación de marcas de calidad.
- Favorecer el consumo de productos de la huerta.
- Impulsar la creación de instrumentos de información agroalimentaria
- Incentivar fiscalmente la actividad agraria.
- Incrementar la formación agraria.
- Apoyar la diversificación de las rentas agrarias.

9. En lo referente al sistema de espacios libres o infraestructura verde, estará formado por las áreas de alto valor agrícola, ambiental, cultural y visual, las áreas que deben quedar libres de urbanización, el entramado territorial de corredores ecológicos y funcionales y los espacios públicos, urbanos o urbanizables que tengan función de conexión de la huerta. Las funciones previstas para el citado sistema de espacios libres serán:

- Proteger los valores culturales y paisajísticos de la huerta.
- Mejorar el paisaje y proveer áreas recreativas al aire libre.
- Proteger áreas y hábitats naturales y seminaturales.
- Amortiguar los efectos del cambio climático y de las inundaciones.
- Preservar zonas de transición física y visual entre los distintos usos y actividades .

10. El Plan califica como suelo no urbanizable protegido o, excepcionalmente, como suelo urbanizable PQL incluido en la Red Primaria, los espacios de huerta definidos como Protección Especial Grado 1 y 2 y los de protección agrícola grado 3. El resto del ámbito mantiene la clasificación y calificación vigente.

No propone para su ámbito ningún tipo de crecimiento urbano y solo establece directrices generales como la necesidad de generar dinámicas de compacidad de los núcleos.

11. En cuanto a las infraestructuras, establece como condicionantes:

- Evitar la fragmentación del territorio.
- Evitar el efecto barrera entre los diferentes elementos que conforman la infraestructura verde.
- Evitar actuaciones que dificulten la actividad agraria.

12. Las condiciones fijadas en el suelo no urbanizable por el Plan de Acción Territorial prevalecerán sobre las del planeamiento municipal vigente.

ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA			
Municipio	Población (hab)_INE 2.010	Extensión (km ²)	Densidad (hab/km ²)
Alaquás	30.270	3,9	7.761,54
Albal	15.618	7,4	2.110,54
Albalat dels Sorells	3.856	4,6	838,26
Alboraya	22.409	8,3	2.699,88
Albuixech	3.960	4,4	900
Alcácer	9.309	9,01	1033,19
Aldaya	30.303	16,1	1.882,17
Alfajar	20.730	10,1	2.052,48
Alfara del Patriarca	3.107	2	1.553,50
Almácer	7.199	2,7	2.666,30
Benetúser	15.399	0,76	20.261,84
Beniparrell	1.950	3,7	527,03
Bonrepós y Mirambell	3.434	1,1	3.121,82
Burjasot	38.170	3,4	11.226,47
Catarroja	27.175	13	2.090,38
Chirivella	30.910	5,2	5.944,23
Cuart de Poblet	25.472	19,6	1.299,59
El Puig	8.893	26,8	331,83
Emperador	615	0,03	20.500,00
Foyos	6.781	6,5	1.043,23
Godella	13.288	8,4	1.581,90
Lugar Nuevo de la Corona	130	0,04	3.250
Manises	30.508	20,6	1.480,97
Masalfasar	2.280	2,5	912
Masamagrell	15.339	6,2	2.474,03
Masanasa	8.918	5,6	1.592,50
Meliana	10.536	4,7	2.241,70
Mislata	43.792	2,1	20.853,33
Moncada	21.847	15,6	1.400,45
Museros	5.832	12,4	470,32
Paiporta	23.980	3,9	6.148,72
Paterna	65.921	35,85	1.838,80
Picaña	11.137	7,1	1.568,59
Picasent	19.944	85,78	232,5
Puebla de Farnals	7.461	3,6	2.072,50
Puzol	19.295	18,06	1.068,38
Rafelbuñol	8.331	4,2	1.983,57
Rocafort	6.748	2,3	2.933,91
San Antonio de Benagéber	6.246	8,74	714,65
Sedaví	9.971	1,8	5.539,44
Silla	19.143	25	765,72
Tabernes Blanques	9.426	0,7	13.465,71
Torrente	79.843	69,3	1.152,14
Valencia ¹	810.444	134,65	6.018,89
Vinalesa	3.164	1,5	2.109,33
Total	1.559.084	628,81	2.478

Tabla D.2.1: Listado de municipios del área metropolitana de Valencia según el Ayuntamiento de Valencia. Fuente: Ayuntamiento de Valencia e INE 2.010



Según la Agencia Valenciana de Movilidad, el área metropolitana de Valencia está constituida por 59 municipios, ocupando una superficie de 1397.75 km² y con una densidad de población de 1.269 hab/km². La población total del área metropolitana ascendería a 1.774.350 habitantes (INE 2.008).

La Agencia Valenciana de movilidad distingue un núcleo de alta densidad que se corresponde con la Ciudad de Valencia y tres orlas que conforman la corona metropolitana:

1. Casco urbano de Valencia: que incluye los municipios conurbados de Mislata, Tavernes Blanques, Alboraya y Chirivella. Se trata de una zona con alta especialización en el sector servicios y posee la densidad de población más alta del área metropolitana (superior a 15.000 habitantes por km²).

2. Orla "A": incluye los municipios más próximos a Valencia y la mayor parte de municipios de la huerta. Se trata de la zona con mayor concentración industrial. La densidad de población es de aproximadamente 1.500 habitantes por Km², destacando la presencia de municipios de no excesivo tamaño, entre los que destaca el municipio de Torrent con una población de 79.843 habitantes (INE 2.010).

Está sometida a procesos de conurbación que en conjunto generan grandes continuos urbanos de población considerable como las de:

- Benimámet-Burjasot-Godella-Rocafort
- Alaquas-Aldaya
- Manises-Quart de Poblet,
- Alfajar-Benetúser-Sedavi
- Paiporta-Picaña



Figura D.2.2: Ámbito del área metropolitana de Valencia según la Agencia Valenciana de Movilidad. E: 1/350.000
Fuente: Elaboración propia a partir de capas SIG del Instituto Cartográfico de Valencia

Estas conurbaciones son fruto del crecimiento urbano y de las mejoras o realización de infraestructuras viarias como la Ronda Norte

2. Orla "B": se incluyen poblaciones de la Huerta de Valencia exteriores a la A-7 junto con las del resto de comarcas. Se trata de poblaciones donde el residencial de baja densidad ha ocupado gran parte del territorio. Actúan como ciudades dormitorio de la ciudad de Valencia o como nodos de segunda residencia.

3. Orla "C": corresponde exclusivamente al municipio de Sagunto que dado su carácter industrial y el tamaño de su población se ha incluido dentro de la corona metropolitana

ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA			
Municipio	Población (hab)_INE 2.010	Extensión (km ²)	Densidad (hab/km ²)
Alboraya	22.174	8,3	2671
Mislata	43.740	2,1	20.828
Tabernes Blanques	9.353	0,7	13.361
Valencia	771.466	51,44	14997
Total Valencia	846.733	62,54	13.539
Albalat dels Sorells	3.758	4,6	817
Alacuás	30.297	3,9	7.768
Albal	15.084	7,4	2.038
Albuixech	3.793	4,4	862
Alcácer	8.925	8,5	1.050
Aldaya	29.173	16,1	1.812
Alfafar	20.655	10,1	2.045
Alfara del Patriarca	2.985	2	1.492
Almácer	6.955	2,7	2.576
Benetúser	14.824	0,8	18.530
Beniparrell	1.955	3,7	528
Bonrepós y Mirambell	3.132	1,1	2.847
Burjasot	37.667	3,4	11.079
Catarroja	26.552	13	2.042
Chirivella	30.633	5,2	5.891
Cuart de Poblet	25.441	19,7	1.291
Emperador	559	0,1	5.590
Foyos	6.477	6,5	996
Godella	12.835	8,3	1.546
L. N. de la Corona	105	0,1	1.050
Manises	30.478	19,6	1.555
Masalfasar	2.026	2,5	810
Masamagrell	14.861	6,2	2.397
Masanasa	8.784	5,6	1.569
Meliana	10.198	4,7	2.170
Moncada	21.651	15,8	1.370
Museros	5.072	12,5	406
Paiporta	23.245	3,9	5.960
Paterna	61.941	35,9	1.725
Pedañas de Valencia	35.734	83,21	429
Picaña	10.861	7,5	1.448
Puebla de Farnals	7.080	3,6	1.967
El Puig	8.499	26,8	317
Puzol	18.482	19,1	968
Rafelbuñol	7.647	4,2	1.821
Rocafort	6.584	2,4	2.743
Sedaví	9.750	1,8	5.417
Silla	18.985	25	759
Torrente	76.927	69,2	1.112
Vinalesa	2.970	1,5	1.980
Total Orla A	663.580	474,61	1.398

ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA			
Municipio	Población (hab)_INE 2.010	Extensión (km ²)	Densidad (hab/km ²)
Alginet	13.057	24,1	541,78
Almusafes	8.189	10,8	758,24
Benaguacil	10.728	25,4	422,36
Benifayó	12.119	20,1	602,93
Benisanó	2.136	2,3	928,69
Bétera	20.292	75,7	268,05
Carlet	15.366	45,6	336,97
La Eliana	16.549	8,8	1.880,56
Liria	22.441	228	98,42
Picasent	19.385	85,9	225,66
Puebla de Vallbona	19.540	33,1	590,33
Ribarroja del Turia	19.938	57,5	346,74
San Antonio de Benageber	5.330	8,1	658,02
Sollana	4.889	39,2	124,71
Villamarchante	8.257	71,1	116,13
Total Orla B	198.216	728,2	272,19
Sagunto	65.821	132,4	497,13
Total Orla C	65.821	132,4	497,13

Tabla D.2.2: Listado de municipios del área metropolitana de Valencia según la Agencia Valenciana de Movilidad.

Fuente: Agencia Valenciana de Movilidad e INE 2.010

D3. ANÁLISIS DE PROBLEMAS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA

D.3.1. Fragmentación del tejido agrícola: urbanización del paisaje agrario

Podemos afirmar que nos encontramos principalmente frente a un territorio complejo que en las próximas décadas va a enfrentarse a problemas estructurales que deben ser abordados desde una óptica territorial con el fin de paliar el efecto del crecimiento extensivo de los núcleos urbanos y que pueden derivar en fenómenos de conurbación que ya están teniendo lugar en el Área Metropolitana de Valencia. En algunos de los casos estudiados en el bloque anterior, por la dimensión e importancia de las ciudades donde se inscribían, están planteándose actualmente medidas correctoras para paliar este efecto y se están replanteando sus modelos de crecimiento bajo otros parámetros de sostenibilidad. En el caso de Valencia, dada la situación de crecimiento actual y su tamaño “medio”, parece un buen momento (quizás un poco tardío para algunas zonas) para plantearse algunas estrategias a escala territorial que frenen este fenómeno.

Como se puede ver en la figura D.3.2., el área metropolitana de Valencia está creciendo de forma radial, desarrollándose principalmente a partir de los principales ejes de infraestructuras viarias. Este fenómeno, junto con la cercanía entre los diferentes núcleos poblacionales está contribuyendo a la conurbación y fragmentación del tejido agrícola. Estos efectos se observan igualmente en los casos estudiados en el anterior bloque.

Dichos casos apuestan por un modelo policéntrico y la potenciación de ciertos núcleos poblacionales de acuerdo a sus características y usos existentes (Plan

General de Londres, Plan estratégico de Viena (STEP 05), etc.) con el fin de reducir el uso del transporte privado y los desplazamientos, contribuyendo a la mejora de la sostenibilidad en el área metropolitana.

En el área metropolitana de Valencia se observa que el patrón de expansión del suelo urbano tiene su origen en asentamientos históricos que crecieron a o largo de infraestructuras hasta generar, a menudo, continuos urbanos, y que pasaron a ocupar posteriormente las áreas intersticiales.

De esta forma, dentro de la zona de estudio nos podemos encontrar con las siguientes conurbaciones:

Conurbación Paterna-Benimámet-Burjasot-Godella-Rocafort

Los cascos urbanos y áreas industriales de estos municipios han ido creciendo a partir de determinadas infraestructuras de alta capacidad como la V-30, CV-30 y la A-7 que han fragmentado el territorio en piezas de menor tamaño que han provocado el acercamiento de los municipios a las mismas.

Actualmente, el eje viario histórico sobre el que discurre la CV-35 es uno de los más afectados por los fenómenos de conurbación y corre el riesgo de generarse un todo continuo debido a la proliferación de asentamientos de baja densidad del tipo urbanización o adosados y de polígonos industriales, que si bien presentan una ubicación apropiada por la cercanía a la infraestructura viaria, deberían de evitar hacerlo en forma de bandas continuas junto a este eje.

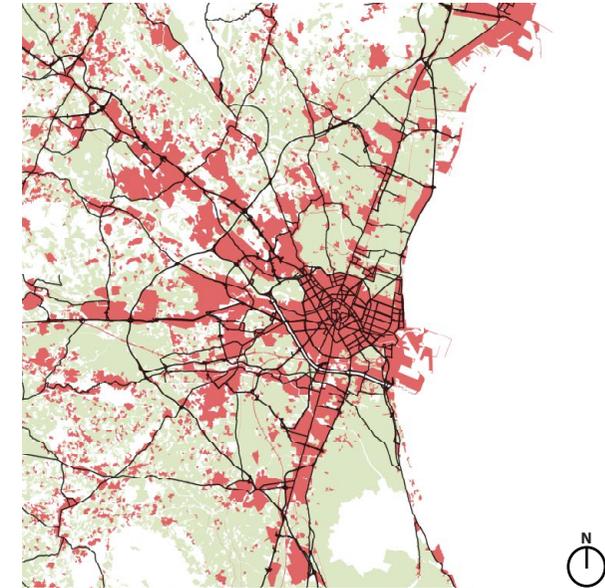


Figura D.3.1: Estructura territorial del Área Metropolitana
Fuente: Elaboración propia a partir de caps SIG del Instituto Cartográfico de Valencia

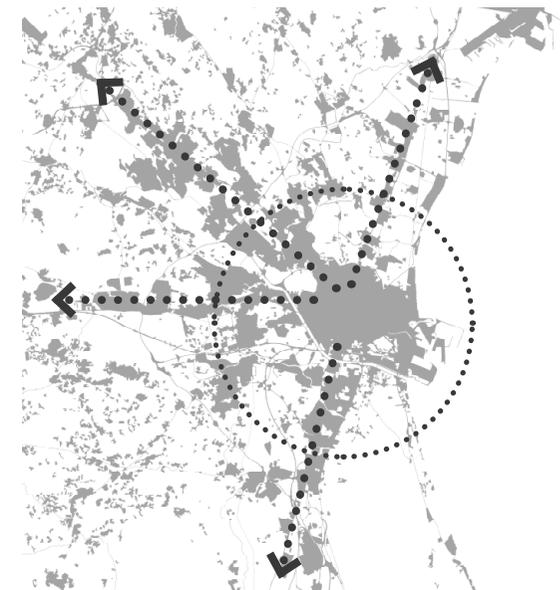


Figura D.3.2: Espacios Urbanizados en el Área Metropolitana de Valencia
Fuente: Elaboración propia a partir de caps SIG del Instituto Cartográfico de Valencia

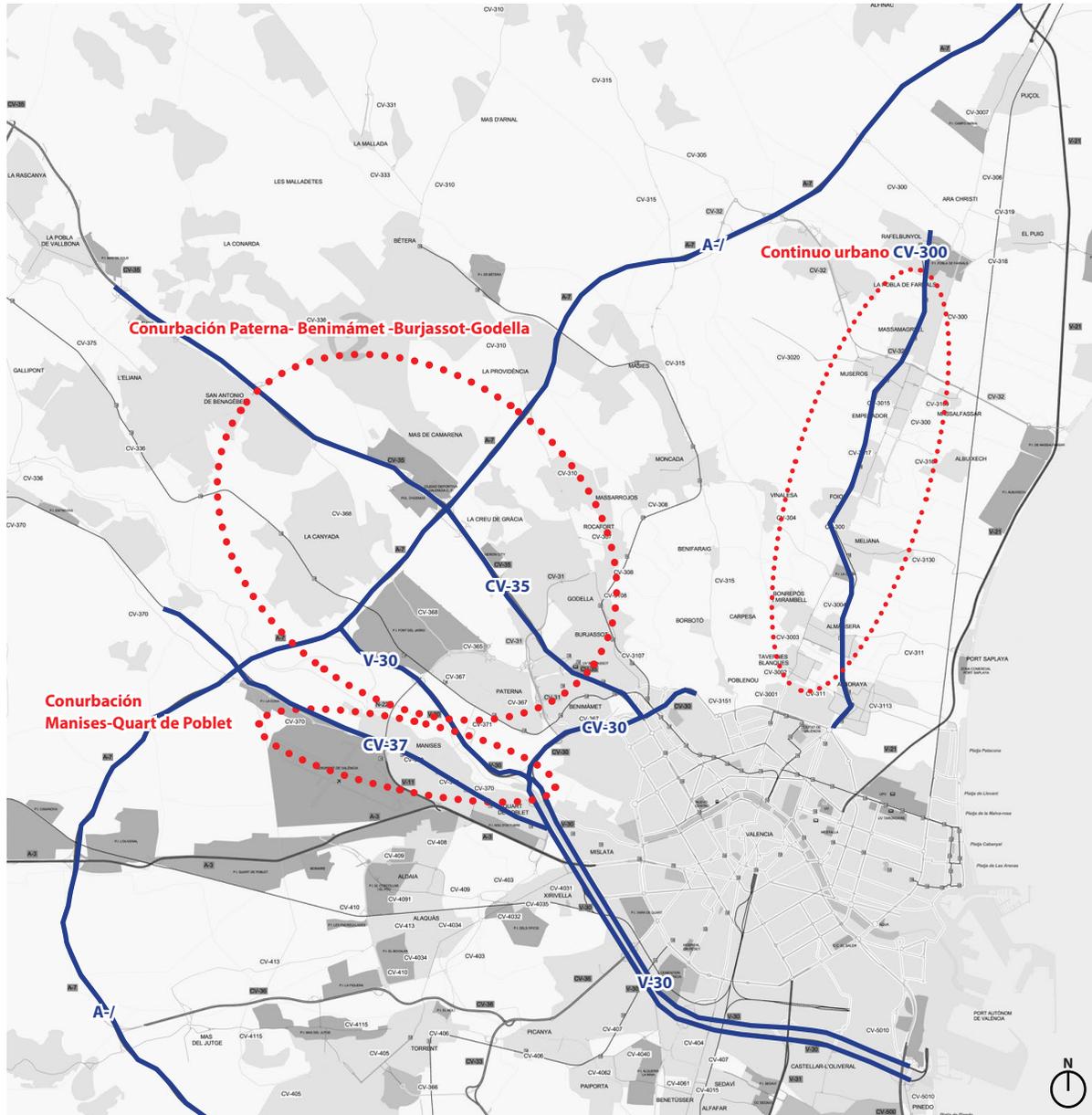


Figura D.3.3: Conurbaciones en el Área Metropolitana de Valencia. Zona Centro-Norte. E: 1/150.000
Fuente: Elaboración propia a partir de plano de infraestructuras de la Conselleria de Infraestructuras y transporte, 2.010.

Por otro lado el eje de la V-30 discurre actualmente por el centro de una zona de huerta. El intento por parte del municipio de Paterna de crecer hacia ese límite supondría prácticamente el cierre de espacio agrícola situado entre la conurbación indicada y el río Turia, afectando negativamente al sistema de espacios abiertos de la ciudad.

Se observa que la proximidad entre las carreteras CV-35, V-30 y el cinturón de circunvalación E-15, ha favorecido la progresiva aparición de espacios residenciales o industriales que han ido colonizando el espacio intersticial entre las infraestructuras varias mencionadas.

Este efecto, sin embargo, no se produce en aquellos lugares donde existe una mayor separación entre las infraestructuras viarias (Huerta Norte del Área Metropolitana de Valencia) favoreciendo un modelo policéntrico o de satélites poblacionales, si bien es cierto que el eje de la antigua carretera de Barcelona (CV-300) forma prácticamente un continuo urbano desde Rafelbuñol hasta la ciudad de Valencia (Rafelbuñol-Pobla de Farnals, Massamagrell, Museros, emprendador, Albalata dels Sorells, Foios, Meliana, Bonrepós i Mirambell y Almàssera)

Conurbación Manises-Quart de Poblet

En este caso el desarrollo urbano se ha dado a lo largo del eje de la CV-37, extendiéndose hasta la ocupación total del espacio delimitado entre el Río Turia y la autopista A-3 que actúan como elementos contendedores de la urbanización junto al aeropuerto de Manises.

Conurbación industrial a lo largo del eje A-3

La importancia del eje viario de la A-3 por su conexión con Madrid ha generado el desarrollo de polígonos industriales a lo largo del mismo que se extienden en forma de banda adosada a la infraestructura hacia el interior de la provincia de Valencia en una distancia superior a los 10 km, prolongándose por tanto, más allá del cinturón de ronda de la AP-7.

Conurbación Alaquás-Aldaya-Chirivella

Los municipios de Alaquas, Aldaya y Chirivella son tres de los municipios más importantes del área metropolitana en cuanto a nº habitantes ya que cada uno de ellos supera la barrera de los 30.000 habitantes.

Los tres se han ido desarrollando como ciudades dormitorio debido a la cercanía a Valencia y a algunas infraestructuras de transporte de alta capacidad como la A-3, la V-30 y la CV-36.

Cabe destacar la ubicación de los polígonos industriales de Aldaya y Alaquas junto a la CV-410, ocupando todo el espacio que queda entre los núcleos urbanos y esta infraestructura.

Por otro lado, Chirivella, cuyo núcleo urbano ya se encontraba adosado a la V-30, ha desarrollado su zona industrial junto a la CV-403 llegando a cerrar completamente una bolsa de huerta al norte de su término que corre el riesgo de su conurbación debido a su tamaño (< 300 has) y a la presión a la que está sometida por su cercanía de la A-3 y a otros polígonos industriales.

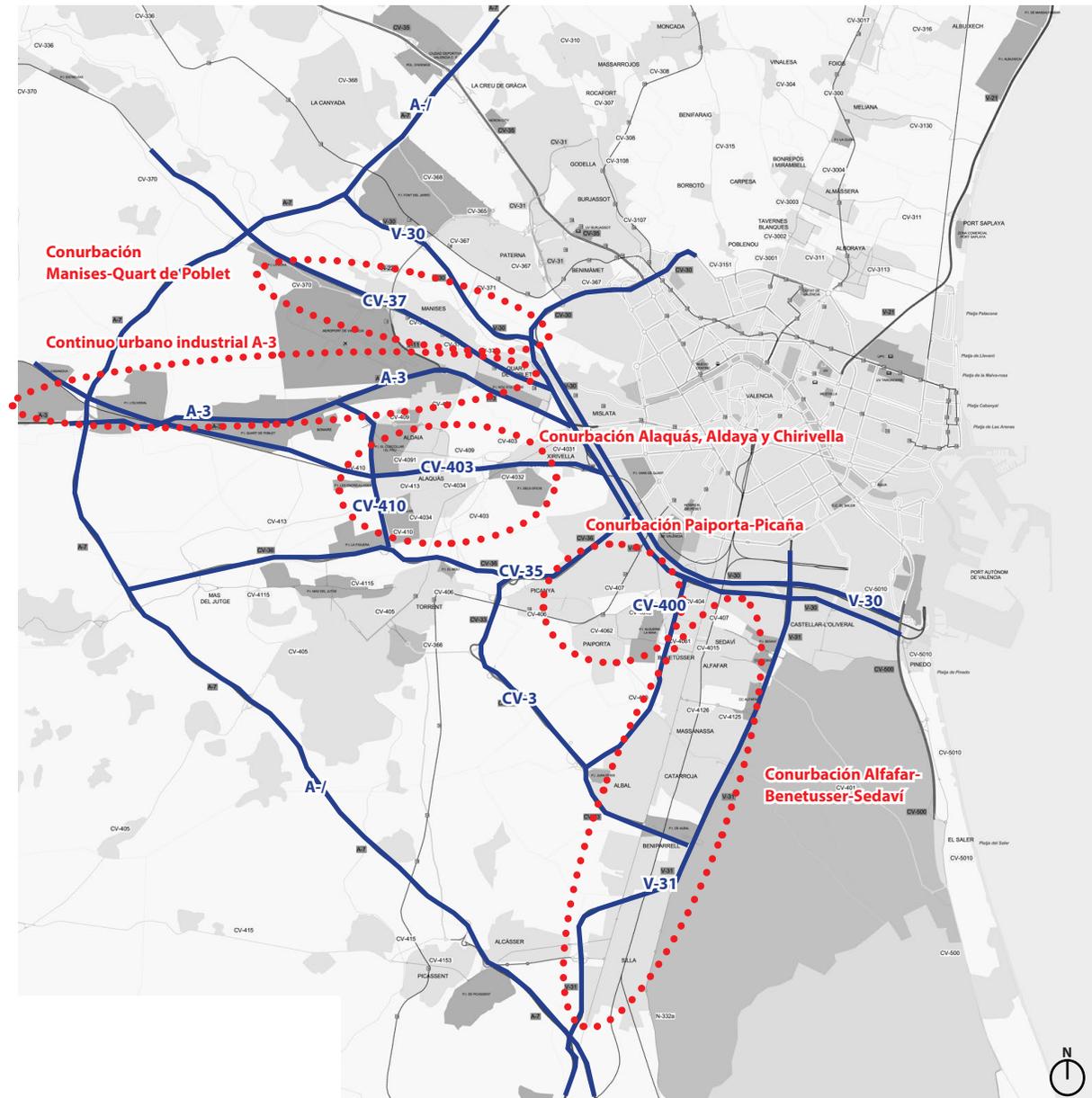


Figura D.3.4: Conurbaciones en el Área Metropolitana de Valencia. Zona Centro-Sur. E: 1/150.000
Fuente: Elaboración propia a partir de plano de infraestructuras de la Conselleria de Infraestructuras y transporte, 2.010.

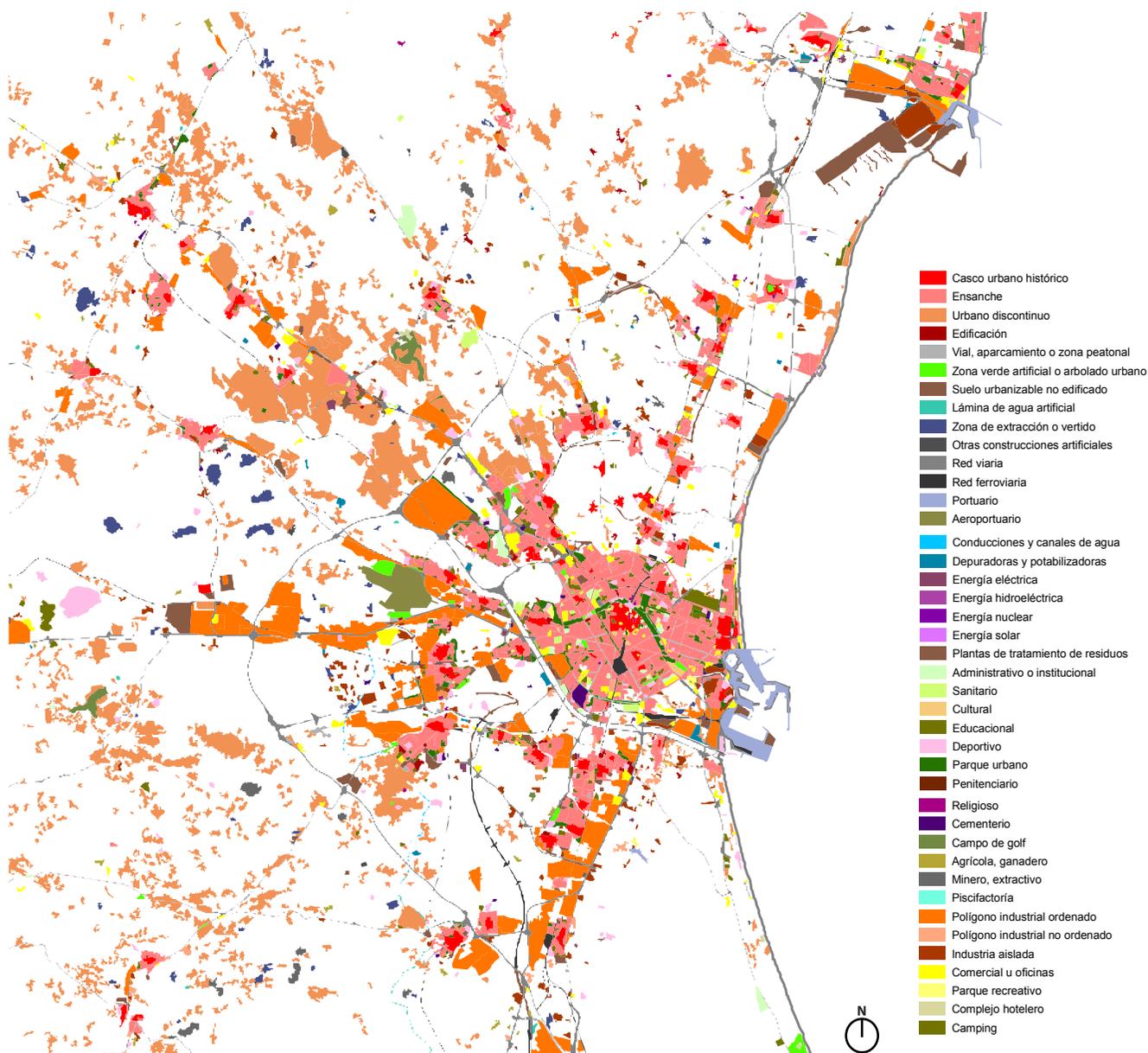


Figura D.3.5: Cobertura artificial del suelo en el Área Metropolitana de Valencia.
Fuente: SIOSE 2.011. Instituto Cartográfico Valenciano

Conurbación Alfafar-Benetúser-Sedaví

Situada en el espacio que queda entre la V-31 (salida sur de Valencia hacia los pueblos del interior y del litoral de la comunidad) y la CV-404.

La conurbación de este espacio, formada por los municipios de Alfafar, Sedaví, Catarroja, Beniparrell, Silla y Alcàsser es la más importante por su ocupación en superficie de las observadas en todo el área metropolitana. Sus buenas condiciones de accesibilidad han propiciado la aparición de numerosos centros comerciales y polígonos industriales que han formado un todo continuo a modo de banda adosada a la V-31.

Cabe destacar que al este de la V-31 nos se han desarrollado continuos urbanos por la presencia del Parque Natural de la Albufera lo que pone de manifiesto la importancia de las figuras de protección en la evolución territorial.

Conurbación Paiporta-Picaña

Por último y con una menor importancia, cabe destacar la conurbación Paiporta-Picaña en el espacio que delimitan las infraestructuras viarias CV-400 y CV-35 en la que se observa, como en el resto, una tendencia a la ocupación de los espacios agrícolas que se encuentran entre los núcleos urbanos y los nuevos desarrollos viarios así como la concentración de polígonos industriales junto a estos últimos.

Por otro lado, según datos del Corine Land-Cover (2.000) y el estudio llevado a cabo en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, el mayor crecimiento del suelo urbano en la Comunidad Valenciana se está dando en las franjas existentes entre los 5-10 km y 10-20km de la línea de costa.

Este espacio, tal y como indica la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, es de importancia trascendental para la sostenibilidad del territorio por su importancia como conector físico y ambiental entre el interior y el litoral.

El desarrollo de corredores viarios, unido a las conurbaciones próximas, generan un paisaje de baja calidad que se caracteriza por la degradación de los espacios agrícola, la secuencia de polígonos industriales etc.

Parece necesario, con el fin de evitar el impacto anterior, la mejora del entorno visual de las infraestructuras y de los accesos urbanos. Las estrategias en este punto deberían ir encaminadas a mitigar estos procesos potenciando la densificación y enfatizando las cualidades visuales y definidoras de la identidad de los núcleos urbanos.

D.3.2. Fragmentación del tejido agrícola : infraestructuras viarias

La ocupación paulatina del territorio por parte de infraestructuras de transporte con el fin de conectar los diferentes núcleos poblacionales han provocado con frecuencia fragmentaciones y alteraciones en el medio agrícola que circunda a la ciudad y que hipotecan su funcionalidad.

Los problemas de movilidad derivados de un excesivo uso del transporte privado debido a un deficiente sistema de transporte público o de la proliferación de áreas residenciales muy difíciles de abarcar con el mismo, ha supuesto una creciente necesidad de nuevas infraestructuras que potencian la fragmentación del territorio.

En el área Metropolitana de Valencia podemos encontrar como principales vías de acceso a la Ciudad de Valencia las siguientes infraestructuras (Ver imagen D.3.6.):

V-21, al norte de la ciudad. Salida Valencia-Barcelona. Se trata de una autovía de conexión con la Autopista litoral del Mediterráneo y la CV-10

CV-35, conocida como Pista de Ademuz, que conecta la ciudad con el interior dejando a su paso poblaciones de cierta relevancia comarcal como San Antonio de Benagéber, La Eliana, La Pobla de Vallbona y Liria.

A-3, al oeste de la ciudad. Salida Valencia-Madrid. Se trata de una autovía de conexión con Madrid, dejando a su paso poblaciones de cierta relevancia comarcal como Loriguilla, Cheste, Chiva y Bunyol.

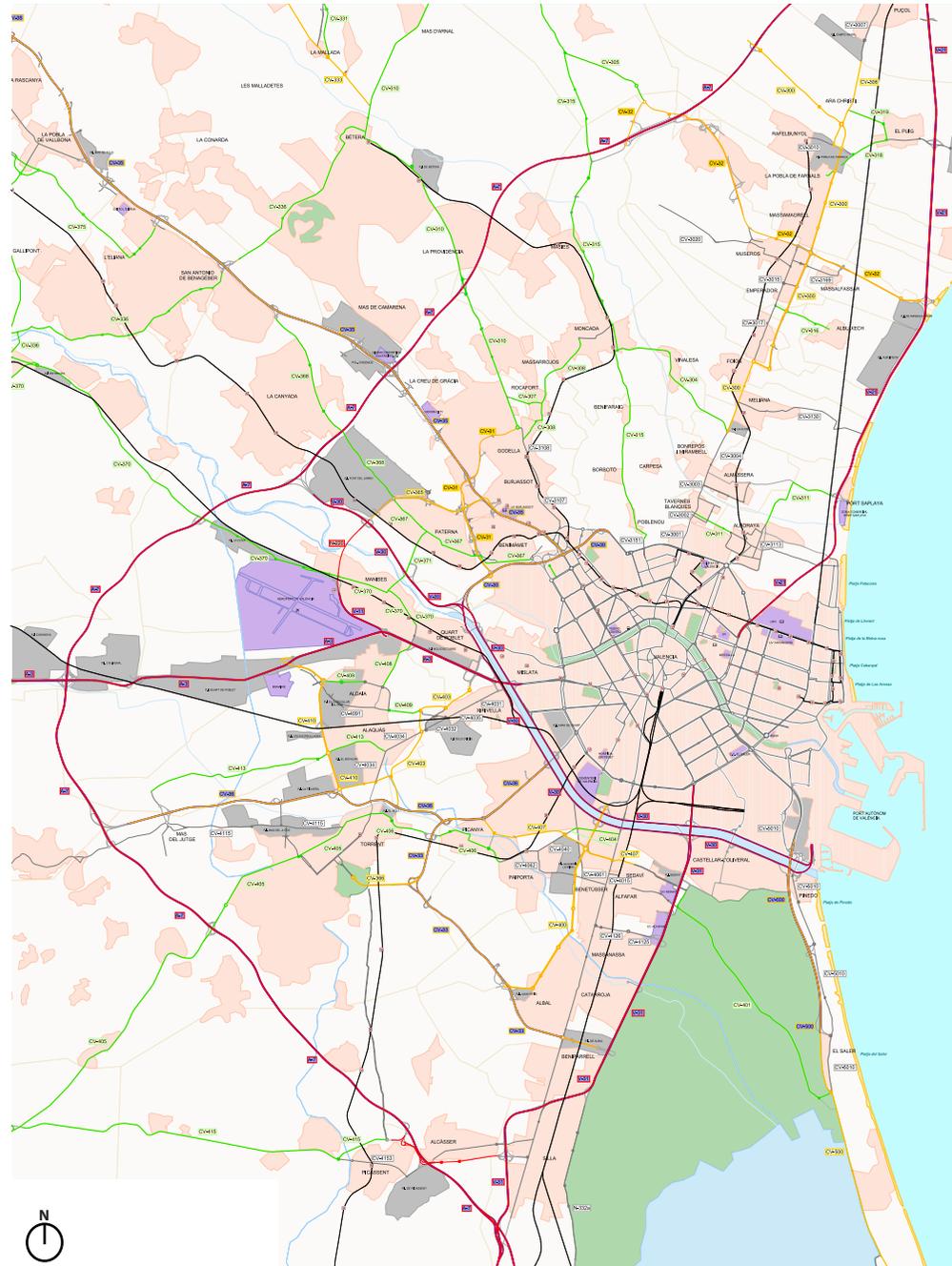


Figura D.3.6: Infraestructuras del Área Metropolitana de Valencia. Escala aproximada: 1/200.000
Fuente: Elaboración propia a partir de plano de infraestructuras de la Conselleria de Infraestructuras y transporte, 2.010.

CV-36, al oeste de la ciudad. Salida Valencia hasta el cinturón de ronda A-7/E-15. Conecta núcleos poblacionales con altas tasas demográficas como Picaña, Alacuás y Torrente.

V-31, al sur de la ciudad. Salida Valencia-Alicante. Se trata de una autovía de conexión con la A-7 y la E-15 que conectan los principales núcleos poblacionales del interior y de la costa de Valencia y Alicante.

V-30, al sur y oeste de la ciudad. Conecta la CV-500 con la AP-7. Discurre principalmente junto al nuevo cauce del Turia y actúa como un cinturón de ronda junto a la Ronda Sur y la Ronda Nord de Valencia.

Cabe destacar la ejecución reciente de enlaces viarios de cierta importancia y capacidad entre diferentes infraestructuras y poblaciones entre los que destacan:

CV-33, que conecta la V-31 con las poblaciones de Picaña y Torrente y con la CV-36. Se trata de una infraestructura viaria que soporta en la actualidad una intensidad alta de desplazamientos

CV-400, que conecta el sur de Valencia (Barrio de Jesús) con la CV-33 y que discurre al oeste de los municipios de Sedavi, Benetuser, Alfafar, Masanasa, Catarroja y Albal.

CV-32, situada al norte del área metropolitana, supone el enlace de la V-21 con la AP-7 dejando a su paso las poblaciones de Masalfasar, Masamagrell y Museros.

En cuanto a la intensidad del tráfico, cabe destacar la alta intensidad media diaria de tráfico (IMD) que soportan las infraestructuras de acceso a Valencia V-31 (acceso sur) y el área noroeste de Valencia (CV-35) junto con el tramo de la AP-7 que discurre entre Paterna y la CV-32.

Los altos índices de intensidad media diaria del área noroeste han dado lugar a la proposición de una infraestructura viaria (Vía Parc Nord) cuyo trazado discurriría junto a las poblaciones de Burjassot, Godella, Rocafort, Moncada, Alfara del Patriarca, Foios y Albalat dels Sorells y su conexión con la V-21. Dicha vía generaría una fragmentación mayor de l'Horta Nord que podría inducir a los municipios a desarrollarse en torno a las mismas.

D.3.2. Fragmentación del tejido agrícola: Pérdida del paisaje agrario. Compartimentación

Se observa una fragmentación de la franja periurbana debido a la conurbación y al establecimiento de determinadas infraestructuras de gran impacto que dan servicio a la ciudad o son cinturones de ronda de la misma.

La excesiva fragmentación del medio agrícola ha generado sucesivamente porciones cada vez de menor tamaño lo que implica el aumento de su fragilidad y por tanto una reducción de su capacidad para absorber determinados impactos producidos por su invasión. Bajo el lema "divide y vencerás", el área metropolitana ha ido fragmentando el espacio agrícola con el fin de aislarlo e invadirlo.

Actualmente existen varias bolsas agrícolas amenazadas por la excesiva fragmentación de territorio. Por otro lado, existen zonas agrícolas con amenazas de cierre en su continuidad y que por tanto deberían ser objeto de estudio con el fin de favorecer la continuidad en el sistema de espacios abiertos metropolitano.

Destacar que sólo en aquellas zonas donde no tuvieron lugar ciertos desarrollos urbanos y viarios se ha conseguido mantener superficies considerables de tejido agrícola, como sucede en la Huerta Norte de Valencia.

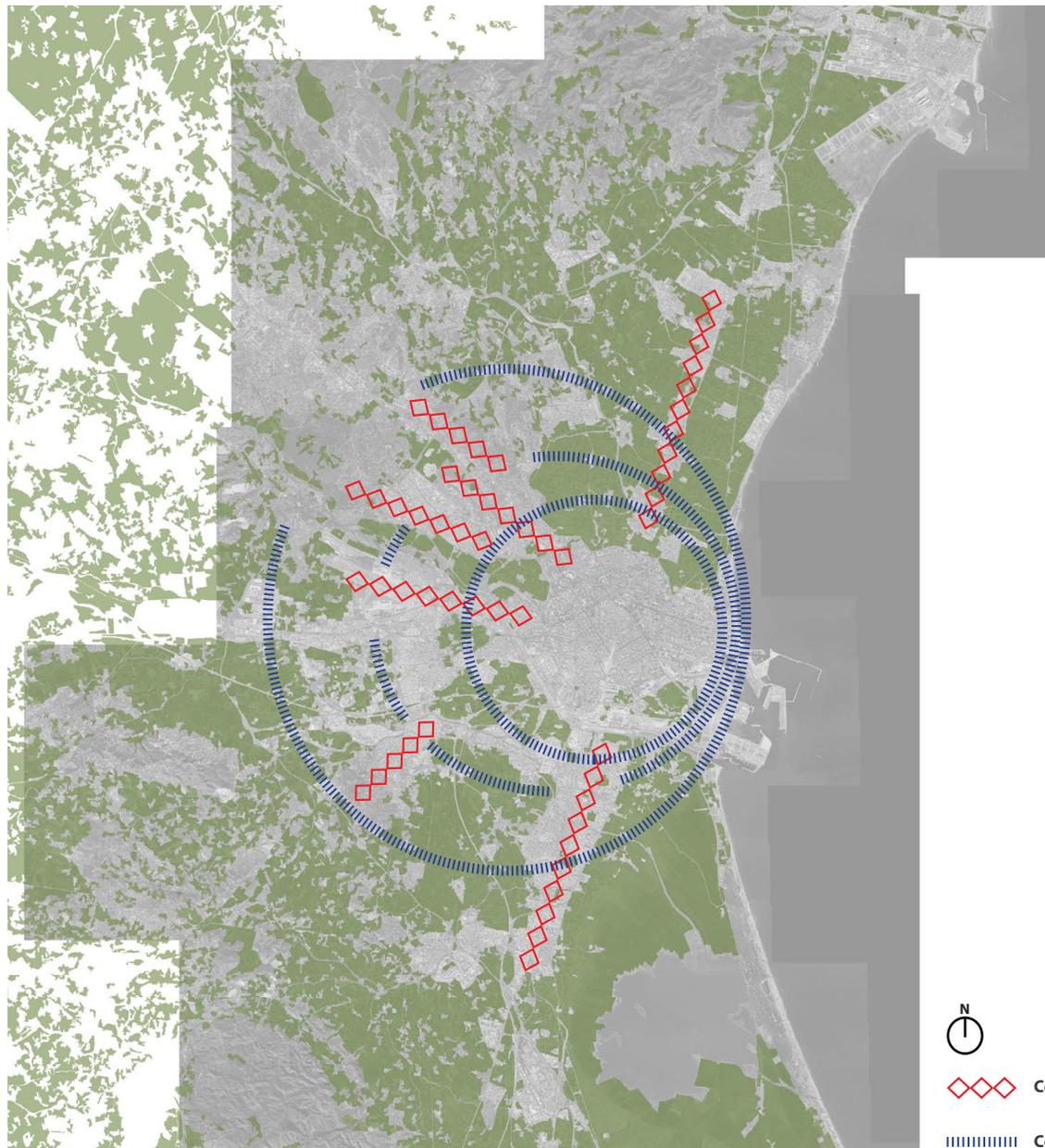


Figura D.3.7: Áreas agrícolas. Escala aproximada: 1/250.000
Fuente: Elaboración propia a partir de capas SIG del Instituto Cartográfico Valenciano

D.3.2. Tipología de cultivos. Rentabilidad

Los tipos de cultivo que encontramos en el área metropolitana de Valencia son principalmente de tres tipos: el arroz, los cítricos y las hortalizas.

Cabe destacar dentro de estas tipologías, que los sectores del cítrico y del arroz disponen de cooperativas y mercados específicos en los que ya existen incluso marcas comerciales y otros sistemas de comercialización exclusiva como las DO.

En los últimos años se ha producido una reducción considerable en las cifras de la horticultura, de mayor presencia en la franja periurbana de Valencia, principalmente debido⁸ a:

- Reducción del suelo cultivable
- Expansión del cultivo de cítricos
- Problemática en la calidad y disponibilidad del agua de riego.
- Reducida disponibilidad en la mano de obra.
- Estructura productiva peculiar con tendencia al minifundismo.
- Financiación y/o tratamiento fiscal.
- Desarrollo o potenciación de otras zonas hortícolas españolas.
- Irrupción de otros sectores productivos.

La franja de huerta periurbana tiene un total de 6.387 explotaciones de las cuales 91 explotaciones disponen tanto de agricultura como de ganadería, siendo por tanto esta última no representativa de la actividad rural de las que aproximadamente 2.400 hectáreas se dedican al cultivo de herbáceos. La superficie agrícola útil es de 20.127 hectáreas⁹.

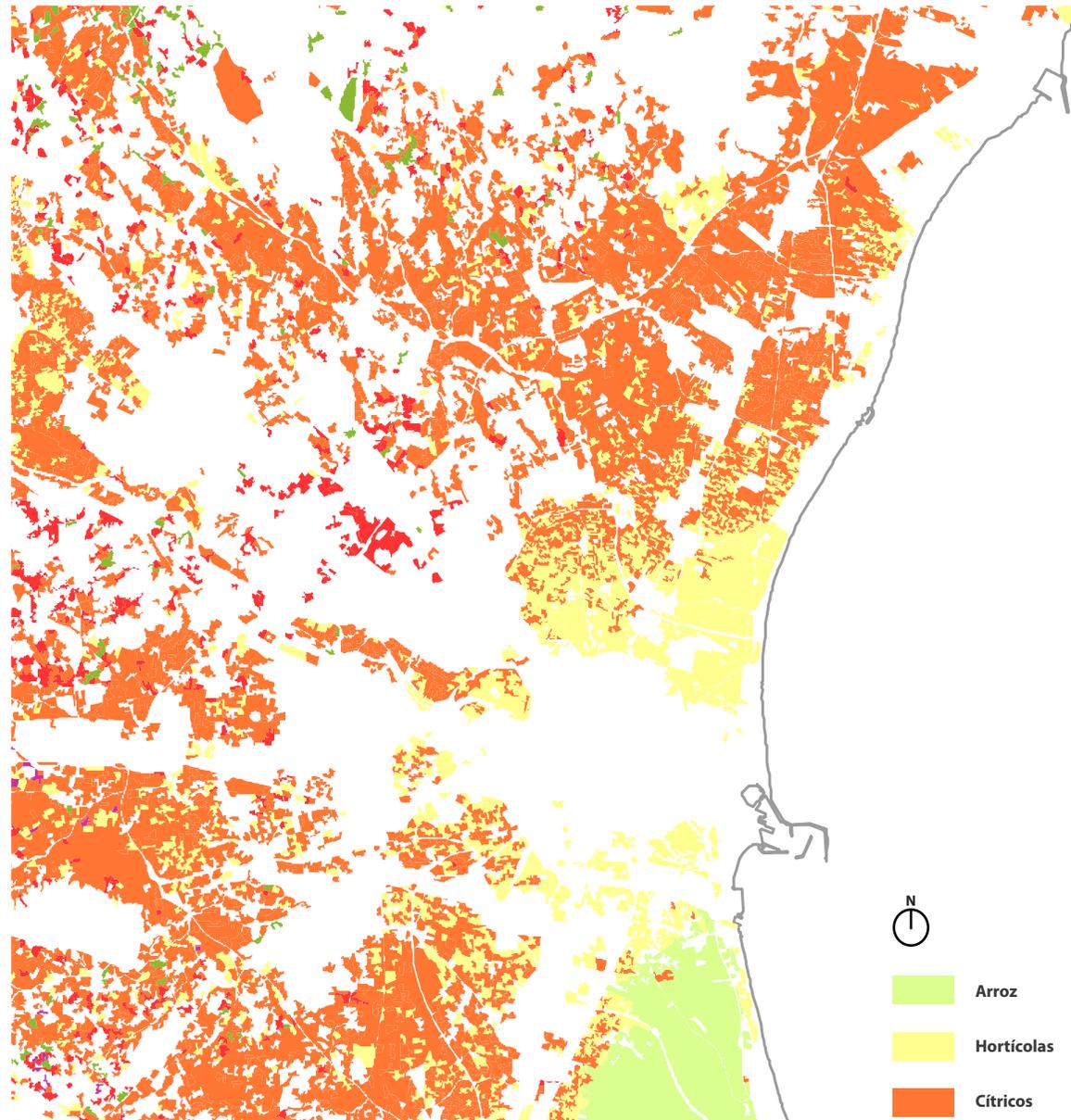


Figura D.3.8: Tipología de cultivos en el Área Metropolitana de Valencia
Fuente: SIOSE 2.011. Instituto Cartográfico de Valencia

(8) Maroto Borrego, J.V (2002) en su ponencia "La horticultura en la Comunidad Valenciana: evolución, análisis técnico y de futuro"

(9) Borrás Sanz, A (2012) . "La Huerta de Valencia: Producción y alternativas de comercialización".

En los últimos 20 años, el nº de explotaciones agrícolas se ha reducido prácticamente a la mitad, pasando de 12.488 explotaciones en el año 1.999 a 6.387 explotaciones en el año 2.009¹⁰

Con respecto al tamaño del parcelario, el 76,05 % de las explotaciones tienen un tamaño menor de 3 hectáreas, mientras que sólo el 5,24% supera las 10 has, por lo que prácticamente se trata de un tipo de agricultura basada en minifundios, lo que dificulta su explotación económica.

Cabe destacar , especialmente tras el estudio de otros casos como el de Munich o Viena, que sólo existen 224 hectáreas destinadas al cultivo ecológico por lo que no generan ningún tipo de valor ecológico añadido sobre el producto de la Huerta de Valencia

Con respecto a la propiedad del suelo agrícola, en un 93 % son los propios explotadores los propietarios, el 5% mantiene las tierras en régimen de arrendamiento y el 2 % en régimen de aparcería.

La distribución de parcelas es mayoritaria en los municipios de Picassent, Valencia y Silla (46.3 %) principalmente debido a que poseen una mayor superficie municipal.

La presión urbanizadora, las bajas rentas agrícolas y la incertidumbre propia de los mercados agrarios generan un bajo relevo generacional en el sector agrícola, lo que dificultará la continuidad de este tipo de actividad.

En este negativo escenario, cabe destacar sin embargo, que los consumidores van incorporando elementos afectivos y morales que les inducen cada vez más a comprar productos agrícolas locales

(10) Datos extraídos del INE, 1.99-2.009. Censo agrario

D.3.3. Gestión, organización, comercialización

El conjunto de agentes que participan de la distribución agroalimentaria de los productos de la huerta es amplio y complejo. La gestión de los productos se hace de forma individual o agrupada.

Cuando la venta es individual, los productos son gestionados a través de intermediarios en origen o bien a través del mercado mayorista, de las tiendas detallistas o de los mercados municipales.

Cuando la venta es agrupada se realiza desde cooperativas, sociedades agrarias de transformación (SAT) o Sociedades Anónimas que generalmente destinan sus productos a los mercados mayoristas que son grandes superficies destinadas a la compra-venta de la fruta.

Tal y como indica J. Ramón Mauleón (3),

“En la actualidad, las instituciones están apoyando un sistema agroalimentario basado en la comercialización de alimentos mediante grandes establecimientos de distribución (ayudas para el aumento del tamaño de la explotación, apuesta por “alimentos seguros” más que por “alimentos naturales”, nulo control de la publicidad realizada por la agroindustria y la distribución, escasas actividades de formación alimentaria entre los consumidores, etc). Por el contrario, el sistema agroalimentario basado en los canales cortos ha recibido muy poco apoyo”

Por lo general, la inestabilidad del mercado por su variabilidad provoca la incertidumbre en los agricultores que en ocasiones pierden el interés por invertir en sus explotaciones ya que los productos que cultivan a veces no alcanzan un precio suficiente de mercado.

Destacar también que no existe un valor añadido derivado de las explotaciones agrícolas ecológicas o de la producción de variedades o productos locales.

D.3.4. Financiación/ayudas a la agricultura

No se han encontrado datos sobre algún tipo de ayuda relacionada directamente con la agricultura presente en la franja periurbana de Valencia, salvo campañas puntuales sobre temas muy concretos como ayudas al cultivo de cítricos.

Sí que existen por el contrario, programas de desarrollo rural centrados en los municipios interiores de la Comunidad Valenciana como los programas RURALTER-LEADER y RURALTER-PAISAJE.

Esta situación, junto con los anteriores problemas, genera aún más incertidumbre sobre la perdurabilidad, rentabilidad o permanencia de los espacios agrarios en el área metropolitana de Valencia.

E1. RELATIVAS AL PLANEAMIENTO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA

En base al estudio de los referentes europeos y al análisis del Área Metropolitana de Valencia, se pueden establecer las siguientes conclusiones:

1. Según datos del Corine Land-Cover (2.000) y el estudio llevado a cabo en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, el mayor crecimiento de suelo artificial en la Comunidad Valenciana se está dando en las franjas existentes entre los 5-10 km y 10-20 km de la línea de costa.

Este espacio, tal y como indica la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana es de importancia trascendental para la sostenibilidad del territorio por su importancia como conector físico y ambiental entre el interior y el litoral.

Parece pues necesario, el establecimiento de medidas de control del desarrollo urbano de estas poblaciones dentro del sistema que forman junto con la ciudad de Valencia a través de un Plan de ámbito territorial.

2. La estrategia Territorial, así como los casos estudiados en el primer bloque del trabajo, apuestan por un modelo policéntrico de crecimiento bajo formas de urbanismo compacto, estableciendo valores para cada nodo por su posición relativa en el territorio.

Actualmente, la ciudad de Valencia, tal y como se puede apreciar en el análisis realizado, se está desarrollando bajo un modelo radial formando continuos urbanos asociados a las principales infraestructuras viarias y ocupando paulatinamente con usos residenciales e industriales los

espacios intersticiales entre las infraestructuras. Parece necesario, con el fin de evitar la conurbación de los espacios actualmente libres, un cambio de modelo en la forma de crecer del suelo urbano, apostando por un sistema policéntrico que debe ir de la mano de políticas de conservación del espacio rural con el fin de mantener la permeabilidad en el sistema de espacios libres del área metropolitana.

3. Es necesario el establecimiento de un planeamiento a escala supramunicipal que incorpore todos los municipios del área metropolitana de Valencia, ya que en términos de funcionalidad y movilidad, dependen actualmente de la propia ciudad de Valencia. Además, estos municipios han generado o desarrollado suelo terciario e industrial que generan grandes flujos de transporte en sentido contrario (centros comerciales, parques empresariales etc.) y que por tanto producen desequilibrios en el sistema de movilidad y transporte del área metropolitana. Estos flujos deben ser de alguna forma previstos o programados dentro de un Plan de Movilidad que los coordine según la localización del sector terciario e industrial.

4. Se debe por tanto, establecer una planificación territorial a escala metropolitana para la ubicación del sector servicios, sector industrial y equipamientos, ubicándolos según sus necesidades (de conectividad, de materias primas etc).

5. Dentro del marco de una planificación territorial se deben incorporar las necesidades particulares de los diferentes municipios que deben relacionarse de una forma complementaria y no competitiva con el fin de no generar duplicidades y esfuerzos no rentables en

términos no sólo económicos sino ambientales y de sociabilidad.

6. En la mayoría de casos estudiados (ej. Viena, Londres, Munich) se apuesta por el desarrollo de nuevas centralidades. Parece necesario el establecimiento de estrategias dirigidas a generar nuevas centralidades, en donde se introduzcan o potencien nuevos usos como forma de equilibrar el territorio y mejorar la sostenibilidad del área metropolitana.

7. El planeamiento territorial debe considerar como elementos configuradores de primer orden del territorio las infraestructuras de transporte, ya que son fundamentales para determinar el desarrollo urbano e industrial así como los patrones de movilidad. En este sentido, y con el fin de establecer un límite para el área metropolitana de Valencia, deberían tenerse en cuenta todos aquellos municipios que son atravesados por las principales infraestructuras viarias (Ej. A-7/E-15).

8. Cualquier planteamiento de desarrollo en la franja periurbana debe tener en cuenta el desarrollo estratégico de ciertos usos en las mismas bajo criterios de no conurbación y equilibrio territorial. La introducción de determinados usos cuyos ámbitos de afección excedan del carácter local o municipal deberían ser contemplados en un Plan de carácter supramunicipal con el fin de estimar sus posibles impactos y contribuir al equilibrio del territorio.

9. La no existencia de un planeamiento de carácter territorial para el ámbito metropolitano (los casos estudiados si que disponen del mismo) dificulta la consecución de un desarrollo urbano equilibrado ya que

no existe ningún documento restrictivo, recomendatorio o propositivo para la evolución de estas aglomeraciones urbanas bajos los criterios y directrices del planeamiento superior existente (Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana).

10. El carácter restrictivo de Plan Territorial de la Huerta de Valencia (pendiente de aprobación) podría generar desequilibrios en el territorio circundante en ausencia de un plan para el área metropolitana, evitando un crecimiento adecuado del suelo urbano. No se trata de no proteger la Huerta Histórica de Valencia, cuyo valor es innegable, sino de generar un marco legal de rango superior que establezca equilibrios y compensaciones entre las poblaciones del área metropolitana. Ésta, debería de disponer de un modelo de desarrollo para su conjunto en el que se deberán tener en cuenta factores como la localización, la densidad etc., de los diferentes municipios, tal y como indica la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana. Dentro de los casos estudiados, en el Parque Natural Regional del Vexín francés, se ha observado que con el paso de tiempo (una década), las medidas establecidas para su protección con respecto al crecimiento extensivo del área metropolitana de París han generado un equilibrio en el crecimiento urbano dentro de sus límites pero no ha impedido, sino potenciado, el crecimiento de las poblaciones situadas en su perímetro sur que han aumentado de manera significativa su densidad debido a la cercanía del Parque Natural.

11. Es necesario, en un territorio con ciertos desequilibrios territoriales de partida y con una tendencia al desarrollo urbano bajo criterios municipales, el establecimiento de un Plan Director de Ordenación Metropolitana que

intente objetivar la asignación de usos y compensar a aquellas regiones que deben hacer ciertas renunciaciones.

12. Por todo lo expuesto en los puntos anteriores, se recomienda la materialización y la concreción de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana en un plan de carácter supramunicipal para el ámbito del área Metropolitana de Valencia.

E.2. RELATIVAS LA FRANJA PERIURBANA AGRÍCOLA DEL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA

Con respecto a la franja periurbana agrícola, se han establecido las siguientes conclusiones:

1. Es necesario, junto con la elaboración de un Plan Director del Área Metropolitana de Valencia, la creación de un Plan específico para el sector agrícola con el fin de establecer estrategias de productividad, consumo y cooperación entre las diferentes cooperativas o propietarios y generar nuevas herramientas de financiación y protección de la rentabilidad de las explotaciones. Este tipo de Plan se ha planteado en algunos de los casos estudiados como el del Parque Regional Natural del Vexín francés y el Parque Sur de Milán dando lugar a iniciativas que han reducido el proceso de abandono de los campos de cultivo y la mejora de la competitividad de sus productos. En otras iniciativas, como la estudiada en el caso de Viena, la Administración Pública ha adquirido suelo público con el fin de generar explotaciones ganaderas o agrícolas públicas y ecológicas que han servido de referencia para los agricultores de la zona al mismo tiempo que sirven para autoabastecer a las instituciones públicas del área metropolitana.

2. Actualmente, la matriz agrícola del área metropolitana está siendo sometida a una gran presión urbanística y a la presencia de grandes infraestructuras de transporte. La conurbación de los municipios observados en el análisis del área metropolitana, junto con la posible inclusión de nuevos ejes viarios de importante magnitud (corredor mediterráneo, variante de Moncada etc.) puede fragmentar en exceso el espacio agrícola, que podría perder su función de conector territorial y ecológico por imposibilidad de mantener “puentes” entre las diferentes “piezas agrícolas del puzle”.

3. El espacio periurbano debe formar parte de la relación entre la matriz agrícola y la ciudad, actuando como filtro entre los dos medios y por tanto debe ser una transición fácilmente identificable, reconocida por ambos extremos, tanto por la ciudad como parte integrante de la misma, aportándole su potencial como espacio social y cultural; como por el otro extremo como transición o dilución del medio natural o agrícola hacia lo urbano. Los límites rectilíneos, las piezas urbanas definidas por el planeamiento municipal no facilitan esta transición, provocando en determinadas ocasiones verdaderas barreras entre los habitantes de la ciudad y los espacios agrícolas como por ejemplo sucede en los grandes cinturones de ronda situados al sur y al norte de la ciudad (Ronda Nord y Ronda Sur). Este efecto se potencia si tenemos en cuenta que la matriz agrícola se entiende como un espacio meramente productivo sin poner en valor aquellos elementos o potencialidades de los que se le puede dotar para su uso público comedido.

4. Tal y como hemos podido observar en los referentes europeos analizados, y de acuerdo al Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia (pendiente de aprobación), es interesante, por los resultados obtenidos en el análisis de casos, gestionar de forma adecuada el sistema de espacios agrícolas como elemento estructurante del paisaje y como espacios capaces de generar actividad y beneficios sociales y ambientales.

5. Dado el carácter residual de algunas bolsas de cultivos agrícolas (principalmente de cultivos de horticolas en zonas de expansión de la ciudad) cabría estudiar de forma consensuada entre los municipios del área

metropolitana de Valencia su posible protección o transformación a uso urbano. Las decisiones que se tomen en dicha materia deberían estar en cualquier caso supeditadas a la viabilidad conjunta del espacio agrícola y a las demandas de nuevos usos en el conjunto de la citada área metropolitana. De experiencias anteriores como la de la Cooperación Administrativa Gran Valencia y del estudio del caso del Gran área de Londres en los que los municipios tienen capacidad de decisión en base a su posición e importancia relativa, se debería establecer un sistema de participación equilibrado para la toma de decisiones del área metropolitana.

6. En base a la situación económica y social actual, es un buen momento para poner en marcha políticas que requieran períodos prolongados de reflexión y maduración, políticas que tienen que ir de la mano de un estudio minucioso del territorio, analizando la problemática y las demandas, pero sobre todo estableciendo unas estrategias y objetivos de calidad claros y bien definidos dentro de un marco legal que proteja las zonas agrícolas con el fin de evitar la pérdida de algunos de estos espacios de gran importancia histórica y cultural y, sobre todo, de extraordinarias posibilidades en términos de uso público, conectividad y de medio ambiente.

7. Estudios previos y Planes de Acción Territorial como el de Protección de la Huerta de Valencia ponen de manifiesto la necesidad de conservar, mantener y potenciar la imagen o paisaje característico o histórico del ámbito periurbano, así como la rehabilitación de determinados recursos visuales, culturales y ambientales definidores de dicho paisaje. En el caso de los referentes

europeos estudiados, apuestan por objetivos similares y por un acercamiento del ciudadano a las zonas agrícolas.

7. Con el fin de mejorar la rentabilidad de los cultivos deberían generarse nuevas prácticas experimentales de agricultura especializada y de agricultura urbana, así como nuevas opciones de turismo vinculado a los negocios agrícolas, a la educación, la sensibilización, a la investigación y al ocio. Resulta de especial interés algunas acciones como la creación de centros de investigación vinculados a estas zonas como se ha observado en el caso de Viena.

E.3. RELATIVAS A LA GESTIÓN DE LAFRANJA PERIURBANA AGRÍCOLA DEL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA

En base a la revisión previa de los casos europeos estudiados y tomando como referente el proyecto PAYS. MED.URBAN, desarrollado en el marco de cooperación territorial transnacional de la Unión Europea para el espacio mediterráneo y que tiene como objeto central el paisaje de alta calidad como motor para la competitividad y sostenibilidad de las áreas urbanas, podemos establecer algunas acciones clave para gestionar el espacio agrícola del área metropolitana de la ciudad de Valencia:

1. Se debe partir del conocimiento del territorio, de los agentes que intervienen en él y de la identificación de los intereses que se desarrollan en el mismo con el fin de conocer la situación social, urbana, económica, paisajística y ambiental de partida, así como fomentar la colaboración de los diferentes agentes e identificar los sujetos que pueden obstaculizar o ralentizar los diferentes procesos, como son:

- Asociaciones Agrarias y sindicatos.
- Asociaciones de vecinos de los municipios afectados por el Plan Director para el área metropolitana
- Comunidades de Regantes.
- Generalitat Valenciana a través de las Consellerias de Turismo, Agricultura y Pesca, Infraestructuras y Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda.
- Ente Gestor de la Huerta.
- Otras asociaciones.

2. Al hilo del punto anterior, se debe promover el acercamiento entre los técnicos, la administración y los agentes sociales con el fin de tener una lectura correcta

del territorio y generar mecanismos y metodologías activas de escucha entre los mismos.

3. Se deben generar los tiempos y recursos adecuados para la correcta interpretación y maduración de los procesos elegidos en base a la participación de los diferentes agentes.

4. Se deben promover nuevas funciones y servicios públicos en estos espacios como recurso para la sociedad y como oportunidad de generar nuevas dinámicas económicas.

5. Se debe informar, educar y formar a las comunidades con el fin de "hacer suyas" las propuestas y elecciones así como dar la posibilidad a más personas de participar.

6. De alguna forma, la participación debe ser recogida de forma efectiva en las decisiones finales con el fin de generar una mayor implicación y valorización del territorio por parte de los agentes sociales.

BIBLIOGRAFÍA

AMAT MONTESINOS, Javier. *El Desarrollo Del Complejo Agro-Ecológico En Ile De France.* Licenciatura en Geografía. Universidad de Alicante, 2005.
<http://web.ua.es/es/giecryal/alumnos/trabajos-y-presentaciones-de-alumnos.html> (mayo 2013)

AMATI, Marco y YOKOHARI, Makoto. *Temporal changes and local variations in the functions of London's Green Belt.* Landscape and Urban Planning, Volume 75, Issues 1–2, 28 February 2006, Pages 125–142.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.landurbplan.2004.12.007>

BEATLEY, Timothy. *Las Urbes Biofílicas: Renaturalizar Las Ciudades.* En: Fundación Conama. Informe 5º CONAMA local: Reformulando juntos las ciudades. Vitoria-Gasteiz, 2012.
<http://www.encuentrolocal.vsf.es/download/bancorecursos/Informe%205CL.pdf> (abril 2013)

BERGER, Martine. *Les périurbains de Paris. De La ville dense a la métropole éclatée.* París: CNRS Éditions, 2004.

BORRÁS SANZ, Ángela. *La Huerta de Valencia: Producción y alternativas de comercialización.* Trabajo Final de carrera. Escuela Técnica Superior de Ingeniería Agronómica y del Medio Natural. Universidad Politécnica de Valencia, 2012.

BURRIEL DE ORUETA, Eugenio. *La planificación Territorial en la Comunidad Valenciana (1.986-2.009).* Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Vol. XIII, núm. 306. Universidad de Barcelona , 2.009.

BUSQUETS I FÀBREGAS, Jaume. *Horts urbans i periurbans. (Guia d'integració paisatgística).* Barcelona: Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Direcció General d'Arquitectura i Paisatge, 2008. ISBN 978-84-3937-794-8

CENTRO DE ESTRATEGIAS Y DESARROLLO DE VALENCIA. *Observatorio de la Ciudad. Sistema de Ratios e Indicadores.* Valencia, 2010.

CITY OF MUNICH. DEPARTMENT OF URBAN PLANNING AND BUILDING REGULATION. *Shaping the future of Munich. Perspective Munich: Strategies, Principles, Projects,* 2005.

CITY OF VIENNA, URBAN DEVELOPMENT AND PLANNING. *Step 05. Urban development Plan Vienna 2.005.* Vienna, 2.005. ISBN: 3-902015

COMUNIDAD VALENCIANA. GENERALITAT VALENCIANA. *Plan de Acció Territorial de Protecció de la Huerta de Valencia.* Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, 2.010.

COMUNIDAD VALENCIANA. GENERALITAT VALENCIANA. *Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.* Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, 2.010.

CORROCHANO, César. La vitalidad del sector agrícola en el área metropolitana de Viena. Del apoyo político a un sector en decadencia a la conciencia ciudadana de los valores sociales y ambientales de su agricultura. En: VAZQUEZ, Mariano y VERDAGUER, Carlos, directores. El espacio agrícola entre el campo y la ciudad. Convenio de colaboración entre el Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento de Vitoria –Gasteiz y la Universidad Politécnica de Madrid para el Desarrollo de un Catálogo de Buenas Prácticas Urbanas con Criterios de Sostenibilidad. Madrid, 2010. <http://habitat.aq.upm.es/eacc/alibro-print.pdf> (marzo 2013)

DIRECCIÓN GENERAL SISTEMAS VERDES Y PAISAJE. *Ámbitos periurbanos: líneas guía paisajísticas para la gobernanza del territorio.* Milán, Región de Lombardía, 2011. 160 p. ISBN 978-88-903-5861-6.

FARIÑA, José. *Hay que buscar soluciones específicas para cada territorio.* En: Informe 5º CONAMA local (2012): Reformulando juntos las ciudades. Vitoria-Gasteiz, 2012. <http://www.encuentrolocal.vsf.es/download/bancorecursos/Informe%205CL.pdf> (abril 2013)

FERNÁNDEZ, C. 2010. *Los Usos Agrícolas en el Parque Natural Regional del Vexin francés. Un área rural a las puertas del gran París en riesgo de gentrificación.* En: VAZQUEZ, Mariano y VERDAGUER, Carlos, directores. El espacio agrícola entre el campo y la ciudad. Convenio de colaboración entre el Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento de Vitoria –Gasteiz y la Universidad Politécnica de Madrid para el Desarrollo de un Catálogo de Buenas Prácticas Urbanas con Criterios de Sostenibilidad. Madrid, 2010. <http://habitat.aq.upm.es/eacc/alibro-print.pdf> (marzo 2013)

FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, Manuel. B. *La Ordenación del territorio en España. Evolución del concepto y su práctica en el S. XX.* Universidad de Sevilla, 2006. ISBN. 84-472-0869-9.

FORMAN, RICHARD T. T; DRAMSTAD, WENCHE E. y OLSON, JAMES D. *Principios de Ecología del Paisaje en Arquitectura del Paisaje y Planificación Territorial.* Madrid, Fundación Conde del Valle de Salazar, 2005. 96p. ISBN: 84-96442-06-3

GETZ, Arthur. *¿De dónde viene la comida?.* En: Fundación Conama. Informe 5º CONAMA local: Reformulando juntos las ciudades. Vitoria-Gasteiz, 2012. <http://www.encuentrolocal.vsf.es/download/bancorecursos/Informe%205CL.pdf> (abril 2013)

GREATER LONDON AUTHORITY. *The London Plan. Spatial Development Strategy for Greater London:* Greater London Authority City Hall, 2008. ISBN: 978 1 84781 129 5

IBARRONDO, Mónica. *Ciudades: producción, consumo y futuro.* En: Fundación Conama. Informe 5º CONAMA local: Reformulando juntos las ciudades. Vitoria-Gasteiz, 2012. <http://www.encuentrolocal.vsf.es/download/bancorecursos/Informe%205CL.pdf> (abril 2013)

JIMÉNEZ HERRERO, Luís. *El área urbanizable es casi el doble de las ciudades existentes.* En: Fundación Conama. Informe 5º CONAMA local: Reformulando juntos las ciudades. Vitoria-Gasteiz, 2012. <http://www.encuentrolocal.vsf.es/download/bancorecursos/Informe%205CL.pdf> (abril 2013)

JUNTA DE ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE. CENTRO DE ESTUDIOS PAISAJE Y TERRITORIO. *La carretera en el Paisaje. Criterios para su planificación, trazado y proyecto.* Sevilla, 2008. 447 p. ISBN 978-84-8095-554-6.
<http://www.catpaisatge.net/fitxers/guies/infraestruc/la-carretera-en-el-paisaje-espanol.pdf> (mayo 2013)

KONRÁD, Robert. Ponencia: *Comisión europea: las políticas juegan un papel clave.* En: Fundación Conama. Informe 5º CONAMA local: Reformulando juntos las ciudades. Vitoria-Gasteiz, 2012.
<http://www.encuentrolocal.vsf.es/download/bancorecursos/Informe%205CL.pdf> (abril 2013)

MONTASELL i DORDA, Josep y RODA i NOYA, Raimon. Present i futur dels espais agraris en zones periurbanes. QUADERNS AGRARIS Nº 28, septiembre 2.013
<http://publicacions.iec.cat/repository/pdf/00000036/00000027.pdf> (abril 2013)

MORÁN, Nerea. *Perspectiva Munich. El Anillo Verde como herramienta de protección del paisaje rural y freno al crecimiento urbano disperso. Un espacio de integración de las funciones paisajística, productiva, ecológica y recreativa, al servicio de la ciudad.* En: VAZQUEZ, Mariano y VERDAGUER, Carlos, directores. El espacio agrícola entre el campo y la ciudad. Convenio de colaboración entre el Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento de Vitoria –Gasteiz y la Universidad Politécnica de Madrid para el Desarrollo de un Catálogo de Buenas Prácticas Urbanas con Criterios de Sostenibilidad. Madrid, 2010.
<http://habitat.aq.upm.es/eacc/alibro-print.pdf> (marzo 2013).

NOGUÉ, Joan; PUIGBERT, Laura ; BRETCHA, Gemma; LOSANTOS, Ágata. Franges. Els paisatges de la perifèria. Plecs de Paisatge: Reflexions 3. Olot : Observatori del Paisatge de Catalunya, 2009. ISBN 978-84-615-3681-8.

NOGUÉ, Joan; PUIGBERT, Laura ; BRETCHA, Gemma. *Franges. Ordenació i gestió del paisatge a Europa. Plecs de Paisatge: Eines 2.* Olot : Observatori del Paisatge de Catalunya, 2009. ISBN 978-84-613-5010-0.

NOGUÉ, Joan; PUIGBERT, Laura ; BRETCHA, Gemma. *Paisatge i salut. Plecs de Paisatge: Reflexions 1.* Olot : Observatori del Paisatge de Catalunya, 2009. ISBN 978-84-613-5010-0.

PAYS MED URBAN (PROYECTO); FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL. *Paisajes de oportunidad: Convención Europea del Paisaje y Participación: las acciones piloto del proyecto PAYS.MED.URBAN = Evolving landscapes.* Regione Emilia Romagna, 2011. 125 p. ISBN 978-88-387-7143-X.

PASTOR, Teresa. *Periurban Parks, Un Proyecto Europeo Para Mejorar La Gestión De Los Parques Naturales Periurbanos.* Comunicación Técnica. En: CONAMA10. Congreso Nacional del Medio Ambiente. Madrid, 2010.
<http://www.conama10.es/conama10/download/files/CT%202010/845215681.pdf> (abril 2013)

PERIURBAN PARKS, INTERREG IVC. *Periurban Parks: Improving Environmental Conditions in suburban areas. Tool kit, 2011.*
<http://www.periurbanparks.eu/storage/files/5051b3e638136.pdf> (abril 2013)

PRATS, Fernando. *La crisis esconde un desafío mayor de cambio de época.* En: Fundación Conama. Informe 5º CONAMA local: Reformulando juntos las ciudades. Vitoria-Gasteiz, 2012.
<http://www.encuentrolocal.vsf.es/download/bancorecursos/Informe%205CL.pdf> (abril 2013)

SERRANO, Antonio. *La integración entre naturaleza y patrimonio cultural.* En: Fundación Conama. Informe 5º CONAMA local: Reformulando juntos las ciudades. Vitoria-Gasteiz, 2012.
<http://www.encuentrolocal.vsf.es/download/bancorecursos/Informe%205CL.pdf> (abril 2013)

VARIOS AUTORES. *Carta de La Agricultura Periurbana. Para La Preservación, La Ordenación, El Desarrollo Y La Gestión De Los Espacios Agrarios Periurbanos.* Seminario Agroterritorial. Castelldefels, 2010.

VERDAGUER, Carlos. *Planificación del desarrollo y preservación de los usos agrícolas en el Gran Londres (Gran Bretaña). Pasos hacia el autoabastecimiento y la agricultura de proximidad en una gran capital europea.* En: VAZQUEZ, Mariano y VERDAGUER, Carlos, directores. El espacio agrícola entre el campo y la ciudad. Convenio de colaboración entre el Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento de Vitoria –Gasteiz y la Universidad Politécnica de Madrid para el Desarrollo de un Catálogo de Buenas Prácticas Urbanas con Criterios de Sostenibilidad. Madrid, 2010. <http://habitat.aq.upm.es/eacc/alibro-print.pdf> (marzo 2013)

ZAZO, Ana. *El Parque Agrícola del Sur de Milán: La primera incorporación de un espacio agrícola periurbano al sistema urbano. El principio de una era de parques.* En: VAZQUEZ, Mariano y VERDAGUER, Carlos, directores. El espacio agrícola entre el campo y la ciudad. Convenio de colaboración entre el Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento de Vitoria –Gasteiz y la Universidad Politécnica de Madrid para el Desarrollo de un Catálogo de Buenas Prácticas Urbanas con Criterios de Sostenibilidad. Madrid, 2010. <http://habitat.aq.upm.es/eacc/alibro-print.pdf> (marzo 2013)

En Internet:

- **Centro de estadística de Viena [acceso febrero 2013]**

<http://www.statistic.at/>

- **Gobierno de Viena [acceso febrero 2013]**

<http://www.wien.gv.at/>

- **Instituto de Planificación Urbana Y Regional de Ile-de-France [acceso marzo 2013]**

<http://www.iau-idf.fr/index.php?id=1262>

- **Región de Ile-de-France [acceso marzo 2013]**

<http://www.iledefrance.fr/>

- **Región de Munich [acceso abril 2013]**

<http://www.region-muenchen.com>

- **Gobierno de Reino Unido [acceso mayo 2013]**

<https://www.gov.uk/government/publications/local-authority-green-belt-statistics-for-england-2010-to-2011>

- **Provincia de Milán [acceso marzo 2013]**

<http://www.provincia.milano.it/>

- **Parque Agrícola Sur de Milán [acceso marzo 2013]**

<http://www.provincia.mi.it/parcosud/index.jsp>

- **Parque Agrícola Valle del Guadalhorce [acceso marzo 2013]**

<http://www.parqueagricolaguadalhorce.com>

- **FEDENATUR [acceso abril 2013]**

<http://www.fedenatur.org>

- **PERIURBAN PARKS [acceso abril 2013]**

<http://www.periurbanparks.eu>

- **Cátedra De Municipios Sostenibles UPV [acceso mayo 2013]**

<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/indexc.html>

