

LAS ENCARTACIONES - ENKARTERRI
ANÁLISIS, DAFO Y DIAGNÓSTICO
ACCIONES

Fabiana Perrogón, Eduardo Ramírez
Urban Regeneration | ETSA Universidad de Navarra
Noviembre 2022

ÍNDICE

1. CONTEXTO

1.1. PLAN ESTRATÉGICO COMARCAL

2. ANÁLISIS

2.1. ASPECTOS ECONÓMICOS

2.2. ASPECTOS AMBIENTALES

2.3. ASPECTOS FÍSICOS

2.4. ASPECTOS SOCIALES

3. DAFO

4. DIAGNÓSTICO

5. ACCIONES

2.1. RECORRIDO POR LA GANADERÍA DE CARRANZA

2.2. REVITALIZACIÓN DEL NUEVO CAUCE CONTRA INUNDACIONES EN MIMETIZ

2.3. REVITALIZACIÓN DEL “CAMINO OLVIDADO DE SANTIAGO”

6. BIBLIOGRAFÍA

1. CONTEXTO

La comarca de Las Encartaciones se encuentra situada en la parte más occidental de la provincia de Bizkaia, dentro del País Vasco, con una extensión que supone una quinta parte de la superficie de Bizkaia, en concreto su extensión es de 429.52 km². Posee una población de 32.277 habitantes en un entorno mayormente rural, de muchas cumbres y valles donde predomina el clima oceánico, dada su cercanía a la Cornisa Cantábrica. Una tierra con mucha historia desde cuevas hasta cimas "míticas", villas medievales y minas que ahora se han convertido en museos.

Está constituida por once municipios: Alonsotegi, Artzentales, Galdames, Balmaseda, Gordexola, Güeñes, Karrantza, Lanestosa, Sopuerta, Turtzioz y Zalla. El municipio de Alonsotegi forma parte de la comarca aunque en muchos documentos consta como parte de la comarca de Gran Bilbao. Para este estudio se tendrá en cuenta como un municipio más de la comarca de Las Encartaciones.

A tan solo 25 kilómetros de la ciudad de Bilbao conectados principalmente por el corredor del Cadagua, se podría decir que este juega un rol importante en la comarca ya que existen dos realidades muy diferentes: los municipios situados a lo largo del Corredor, son los que cuentan con una mayor red de transporte público y servicios y también se podría decir que es donde se sitúa la población más joven y, por otro lado, los municipios de la zona rural que están menos poblados y los habitantes están más envejecidos.



Fig. 1. Ámbito de estudio. Las Encartaciones

1.1. Plan Estratégico Comarcal

1.1.1. Puntos principales

El objetivo fundamental del PEC es definir e impulsar un programa transformador, con la identificación de proyectos estratégicos y tractores que consigan la revitalización socioeconómica de Las Encartaciones. Abarca 5 ámbitos temáticos sobre los que se construye: La Reactivación Económica, Empleo y Formación, Cohesión Social y Servicios Públicos, Regeneración Urbana y Medioambiental y por último Territorio y Sostenibilidad.

1.1.2. Problemas previos

Con el análisis se identificaron puntos fuertes y puntos que pueden ser mejorados en relación con el tejido empresarial y productivo, con las características y necesidades sociales de la ciudadanía y con las distintas particularidades que tiene la Comarca como su urbanismo, su conectividad y las diferencias existentes entre la zona del corredor del Cadagua y la zona rural.

1.1.3. Metas

Se identificaron seis retos estratégicos para 2030 para Las Encartaciones.

- Impulso de la industria y actividades transformadoras.
- Dinamización del turismo y apuesta por la sostenibilidad.
- Instrucción de la población y capacitación para un empleo de calidad.
- Intervención social y urbanística adaptada a la realidad y necesidades de la Comarca.
- Generación de espacios para la retención, el desarrollo y atracción de empresas.
- Movilidad y transporte sostenible.



Fig. 2. Municipios que componen la comarca de Las Encartaciones. (fuente: Elaboración propia)

2. ANÁLISIS

2.1. ASPECTOS ECONÓMICOS

2.1.1. Variación de la población en la última década

Con el pasar de los años la comarca de Las Encartaciones ha tenido una gran variación de la población, como se puede ver en la figura 3. los municipios en rojo han sido los más afectados incluso con una pérdida de población y los verdes los beneficiados con un incremento en el paso de los años. Se puede notar que los municipios beneficiados son los que cuentan con más recursos y servicios, próximos al Corredor del Cadagua. De más favorecidos a menos, Gueñes (4,67%), Alonsotegi (4,40%), Sopuerta (1,93%), Zalla (1,91%), Balmaseda (0,90%), siguiendo con los Galdames (-0,82%), Karrantza (-1,25%), Lanestosa (-1,51%), Gordexola (-1,88%), Artzentales (-2,16%) y Trucios (-6,52%).

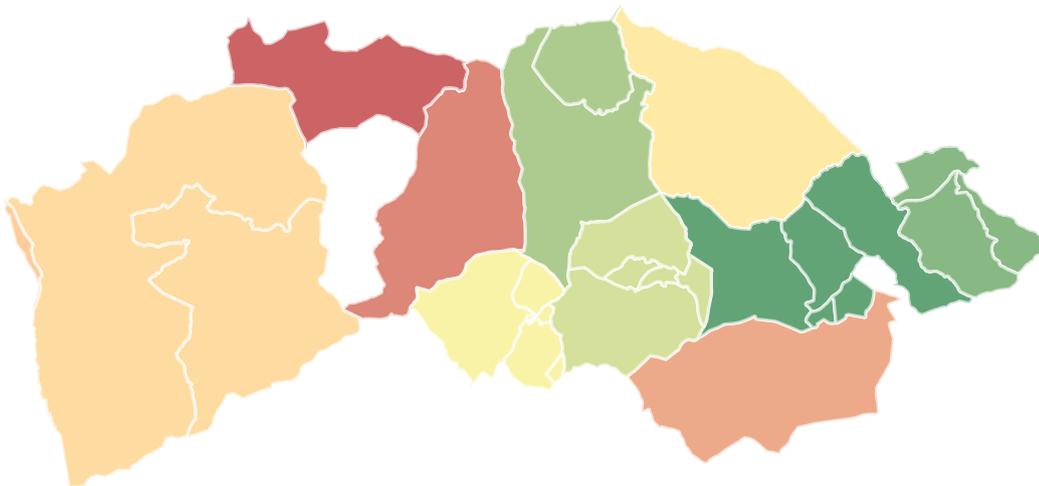


Fig 3. Variación de la población en la última década. (fuente: GeoEuskadi)

2.1.2. Sectores predominantes

Según la página oficial del gobierno vasco, se ha analizado y comparado los distintos sectores que predominan en cada municipio y en la comarca. Siendo el sector de servicios el que prevalece en la mayoría, con excepción del municipio de Karrantza, en el cual, el sector primario ocupa el puesto más alto como se puede observar en la figura 4. En el siguiente gráfico a nivel comarcal (figura 5) también incluimos la tasa de paro, separando entre hombres y mujeres. Ambos hacen un 9% del total, nuevamente el sector que predomina es el de servicios.

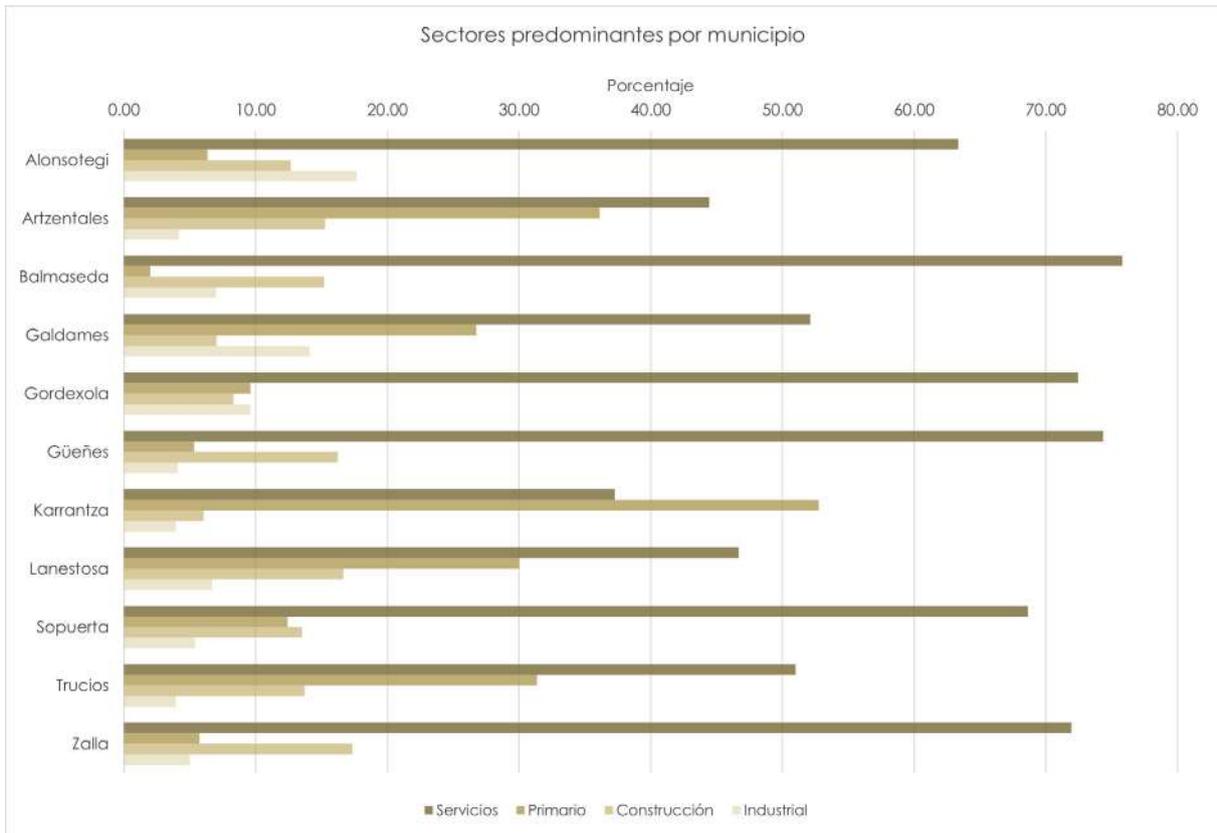


Fig. 4. Sectores predominantes por municipio. (fuente: GeoEuskadi)

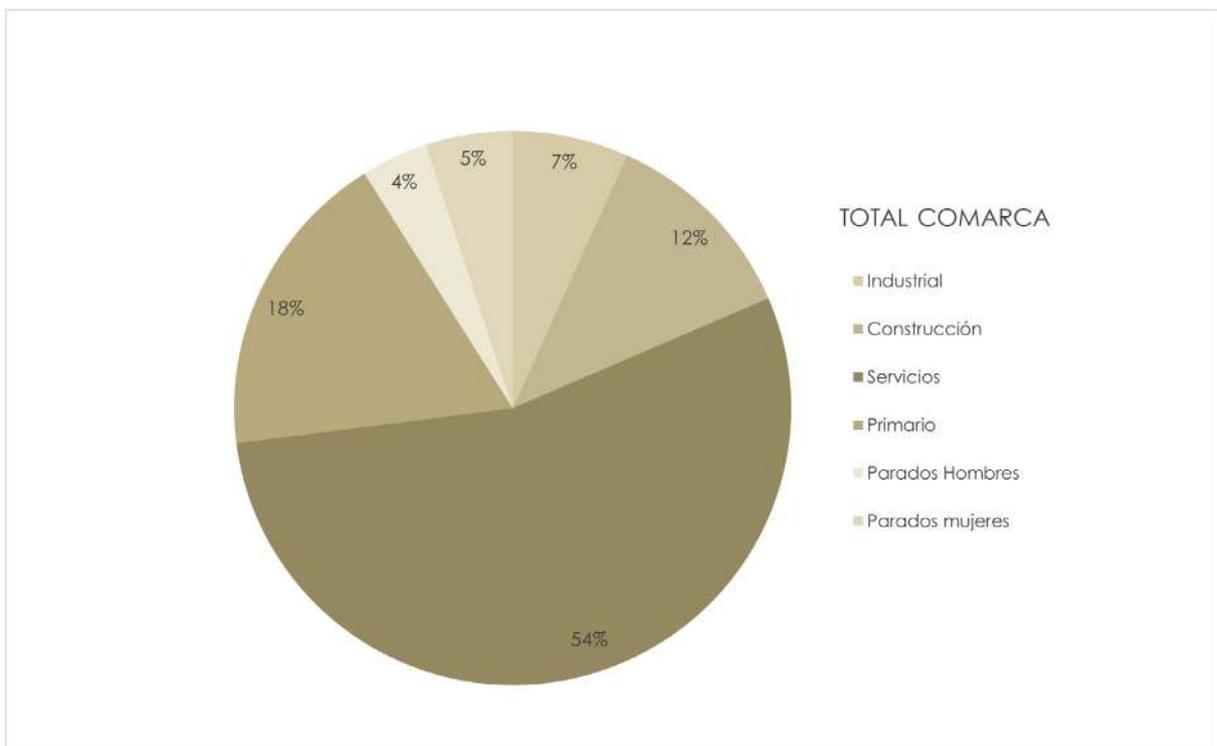


Fig. 5. Sectores predominantes en la comarca y parados. (fuente: GeoEuskadi)

2.1.3. Valor de renta media

El valor de renta media a nivel de comarca se ha mantenido un 18% por debajo de los niveles de las distintas comarcas de Bizkaia, con un valor de 18.89€.

A nivel de municipios los valores de la renta media van incrementando según su cercanía a la ciudad de Bilbao como se puede observar en la figura 6. Siendo el municipio de Gordexola, con un valor de 23.20€ el que tiene el promedio más elevado y Karrantza el más bajo con 14.82€.

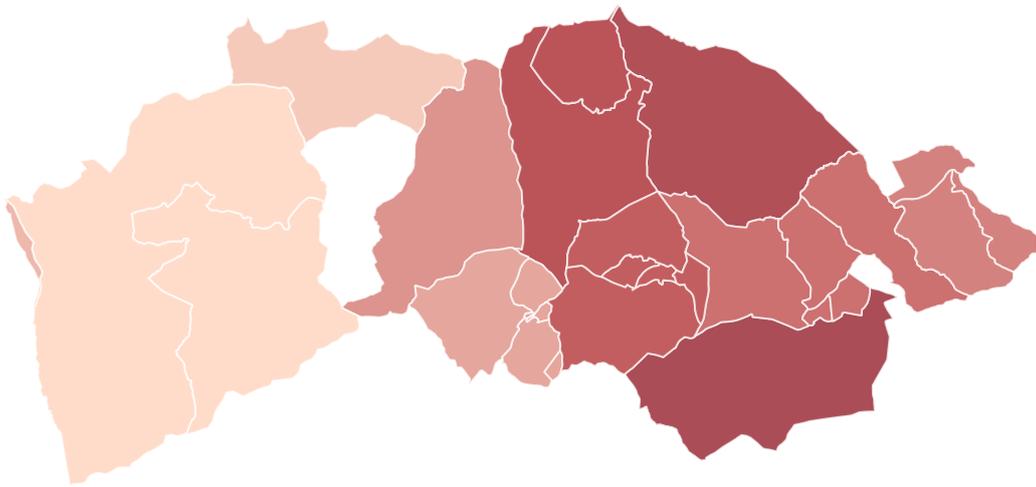


Fig. 6. Nivel de renta media personal por municipio (fuente: Instituto Vasco de Estadística)

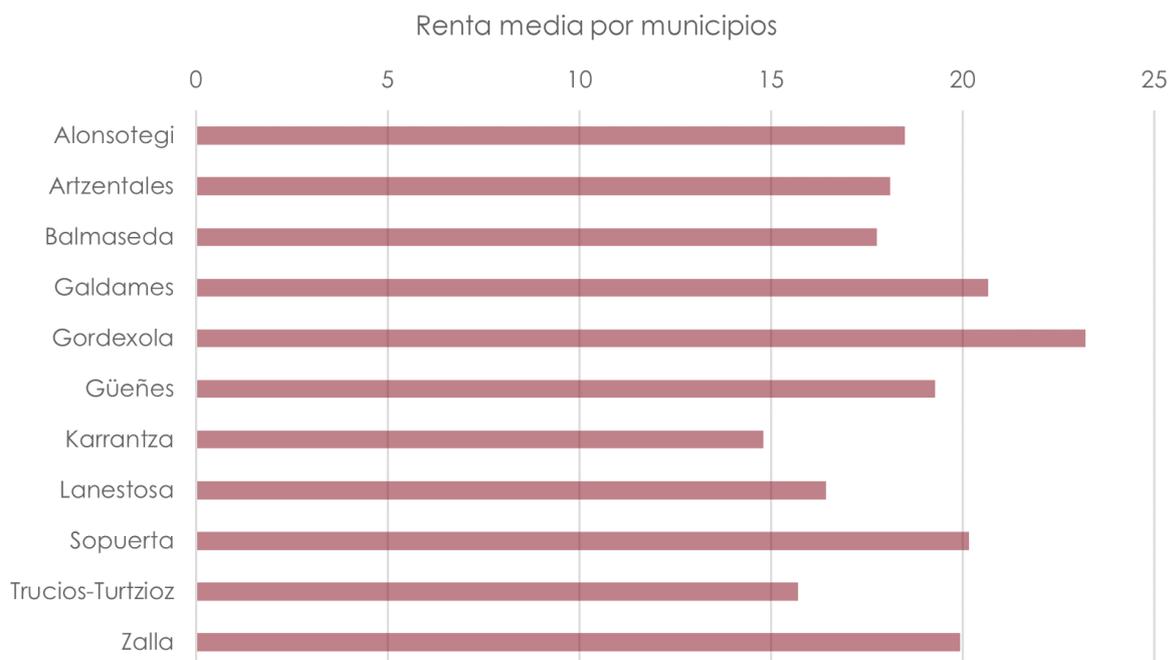


Fig. 7. Gráfico nivel de renta media personal por municipio. (fuente: Instituto Vasco de Estadística)

2.1.4. Tasa de actividad

Para la tasa de actividad, se ha decidido hacer un mapa de análisis para hombres y otro para mujeres, para así analizar las diferencias que existen entre ambos. Como se menciona en el plan estratégico comarcal, existe una brecha de género en los que se observa una desigualdad de género referente a la situación de empleo de las mujeres, al igual que generalmente reciben un salario menor que los hombres.

También se puede observar como en las zonas más rurales existe una mayor diferencia, siendo los hombres los que poseen la tasa de actividad más alta, mientras que en las zonas urbanas esta diferencia se asemeja un poco más.

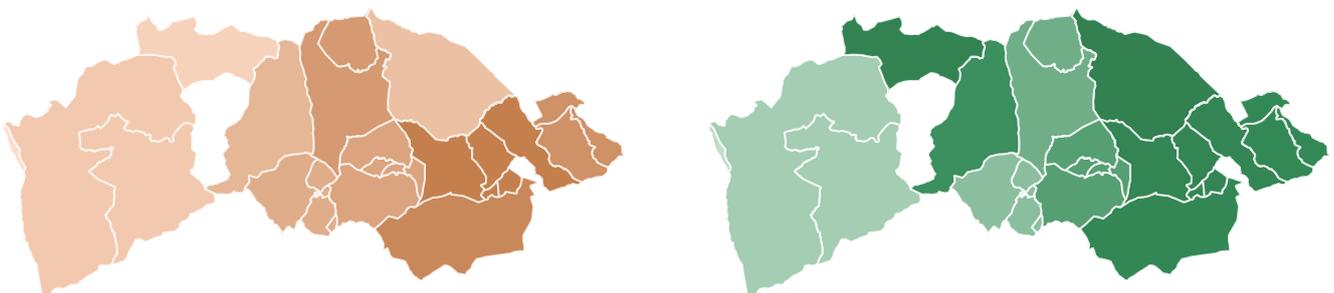


Fig. 8. Tasa de actividad de las mujeres (izq.) vs. tasa de actividad de los hombres (dcha.).
(fuente: GeoEuskadi)

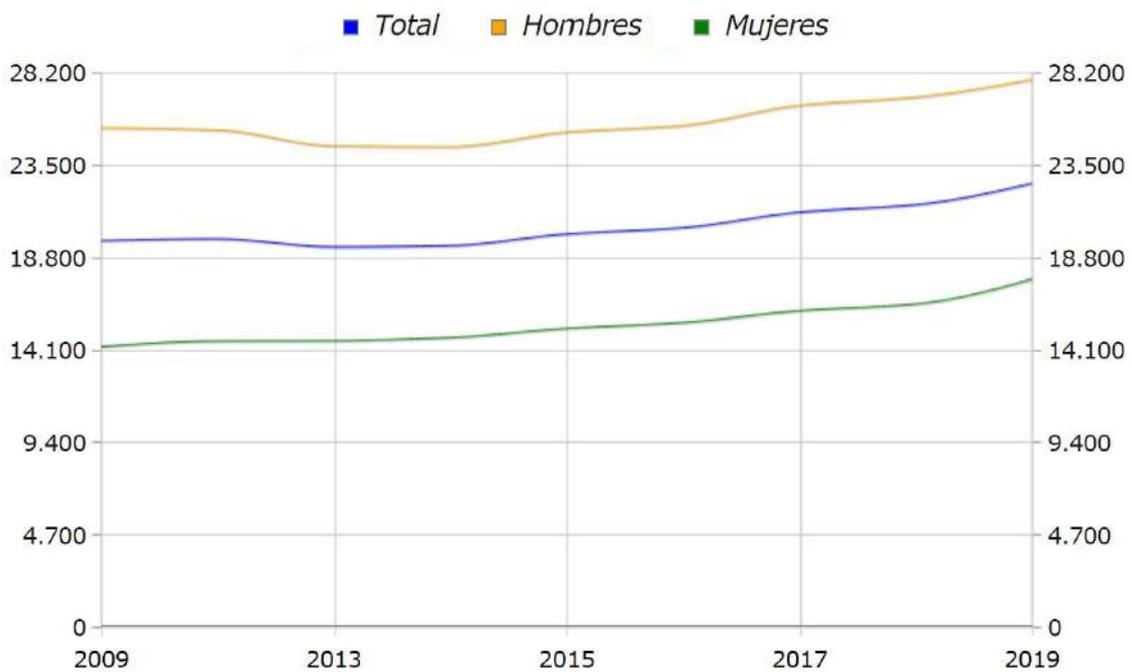


Fig 9. Renta personal media de Euskadi por sexo (Fuente: Eustat. Estadística de renta personal y familiar)

2.2. ASPECTOS AMBIENTALES

2.2.1. Topografía e hidrografía

La comarca de Las Encartaciones se encuentra en un territorio muy especial geográficamente hablando, pues su topografía es muy variada, creando valles rodeados por numerosas montañas y sierras. El río principal se podría decir que es el Río Cadagua, que pasa también por los principales enclaves de población de la Comarca (Balmaseda, Zalla, Güeñes, Sodupe y Alonsotegi) y da nombre al valle, Valle del Cadagua y a su corredor que permite una conexión más directa desde estas poblaciones hasta el Gran Bilbao a través del vehículo privado, el Corredor del Cadagua. También es importante la existencia del Río Carranza, que da nombre al Valle de Carranza y a todo el municipio donde se ubica el mismo.

En la figura 10 se puede apreciar la topografía del territorio y la cantidad de vías fluviales que descienden de estas montañas. También se observan los índices de inundabilidad, siendo el caudal del Río Cadagua el que más se desborda a su paso por el Valle del Cadagua, afectando a las poblaciones ya mencionadas.

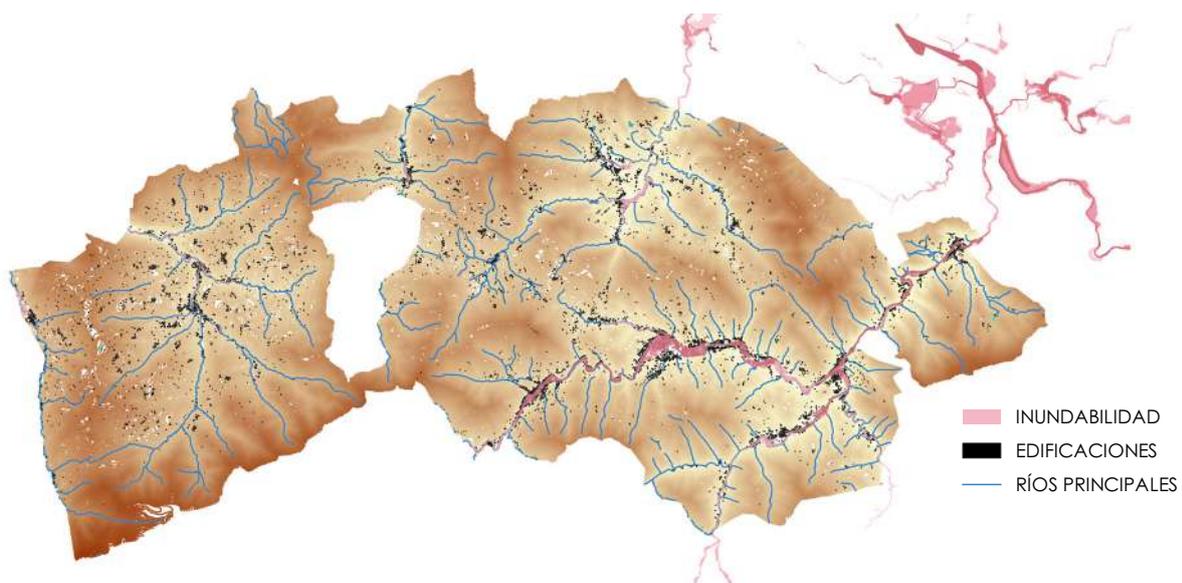


Fig. 10. Topografía e hidrografía. (fuente: Elaboración propia)

2.2.2. Vegetación y hábitats especiales

Las Encartaciones destaca también por su variedad de flora y fauna, poseyendo el Parque Natural Armañón y otras áreas de protección de hábitats naturales, tal y como se puede observar en la figura 11. Su flora varía desde robledales, hayas, saucos y otras variedades de vegetación que conforman sus extensos bosques y crean uno de los mayores atractivos del lugar: el turismo rural.

También se puede apreciar en la figura 11 los puntos donde la contaminación resulta elevada. Estos puntos se sitúan sobre todo en áreas industriales cerca de las poblaciones más grandes.

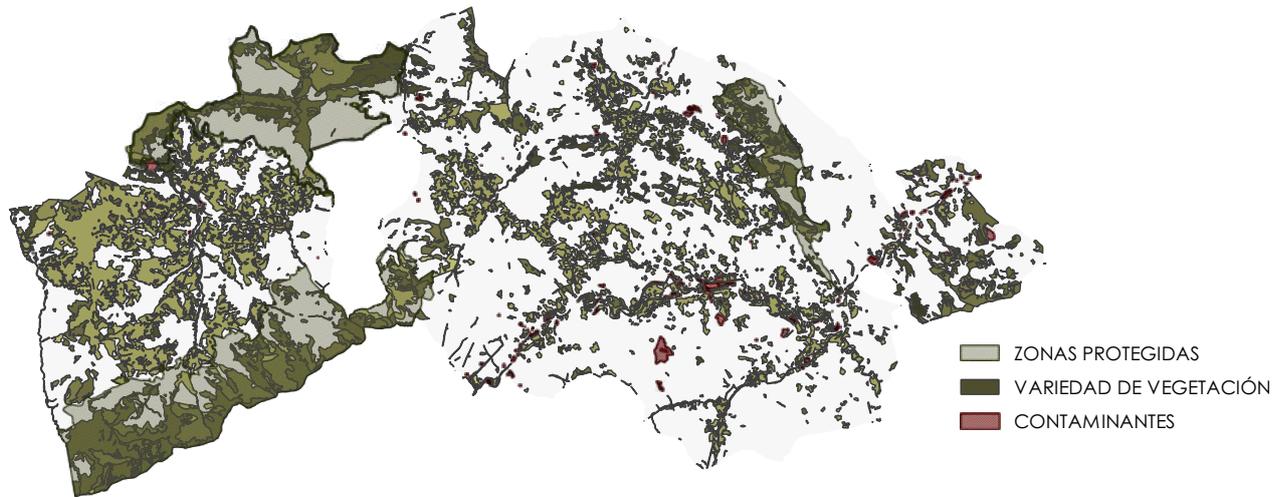


Fig. 11. Vegetación y hábitats especiales. (fuente: Elaboración propia)

Cabe destacar la relación que existe entre la topografía, la distribución de las poblaciones y las zonas de protección de hábitats naturales. Se observa cómo cuanto mayor es la diferencia de cota, menos accesible es la zona y, por tanto, más complicada de establecer asentamientos, a lo que se le suma la lejanía de la urba metropolitana más cercana, Gran Bilbao y también cómo las zonas donde mayor es la diversidad de fauna y flora se hallan en donde menores poblaciones hay.

2.3. ASPECTOS FÍSICOS

2.3.1. Densidad

Al tratarse de un área mayormente rural, resulta evidente que la densidad de la comarca va a ser bastante inferior a la de otras comarcas como el área metropolitana de Bilbao, donde la densidad de población es de 2.343,9 hab/km² frente a los 120,70 hab/km² de Las Encartaciones¹. Aunque varía de forma considerable según el municipio del que se trate, por ejemplo Bilbao pasa a una densidad de 8240,63 hab/km² y dentro de Las Encartaciones encontramos densidades desde 16,24 hab/km² (Turtzioz) hasta 342,33 hab/km² (Balmaseda)².

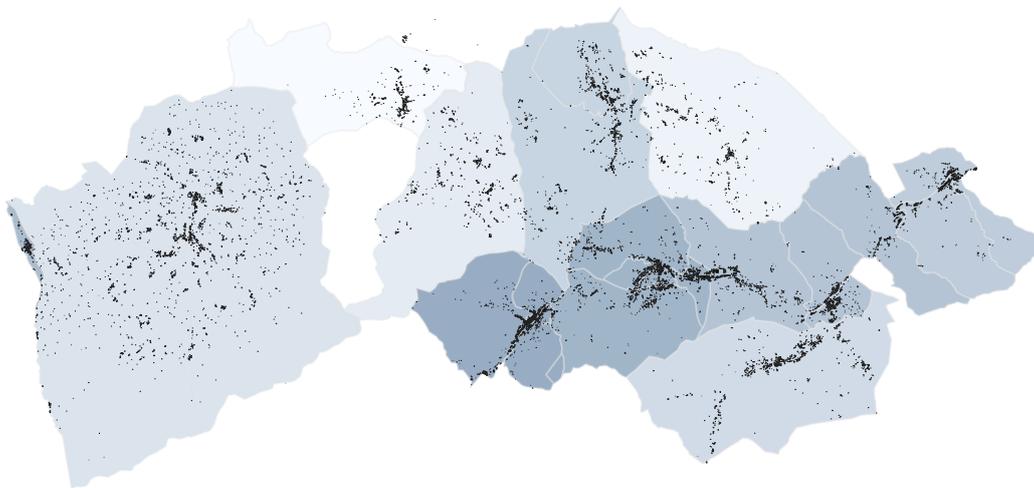


Fig. 12. Relación densidad y población. (fuente: Elaboración propia)

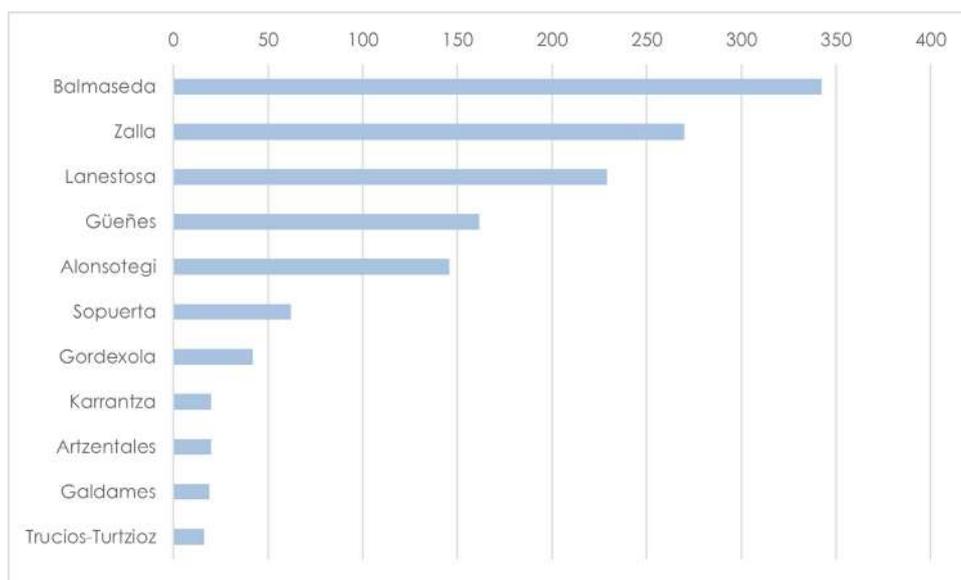


Fig. 13. Relación densidad y población. (fuente: Elaboración propia)

1 INE 2020

2 Gobierno Vasco. GeoEuskadi

2.3.2. Infraestructura

En cuanto a la infraestructura cabe destacar la concentración de ésta en las poblaciones mayores, disminuyendo conforme el territorio pasa a ser más rural y por tanto descende su población. También se relaciona la población con las infraestructuras ya que resulta un atractivo para la población más joven por su conectividad con Bilbao, tal y como se puede observar en otros gráficos del documento, donde se explica la natalidad y el envejecimiento de las zonas (apartado 2.4.1.)

De las infraestructuras más importantes se destaca el Corredor del Cadagua que desfila junto al Río Cadagua a su paso por los municipios de Alonsotegi, Güeñes y Zalla y descendiendo su capacidad de dos carriles por sentido a un carril desde la localidad de Zalla a Balmaseda, pero manteniendo su estructura de carretera de tráfico rápido. Este corredor permite conectar en menos tiempo estas localidades con Bilbao, lo que supone un atractivo económico para la zona.

También se puede recalcar la existencia del ferrocarril, pues supone un importante eje de movilidad para la población del lugar, pues posee la línea Bilbao-Santander y Bilbao-León, con varias paradas desde Alonsotegi hasta Carranza, y la C4F que conecta desde Bilbao hasta Balmaseda

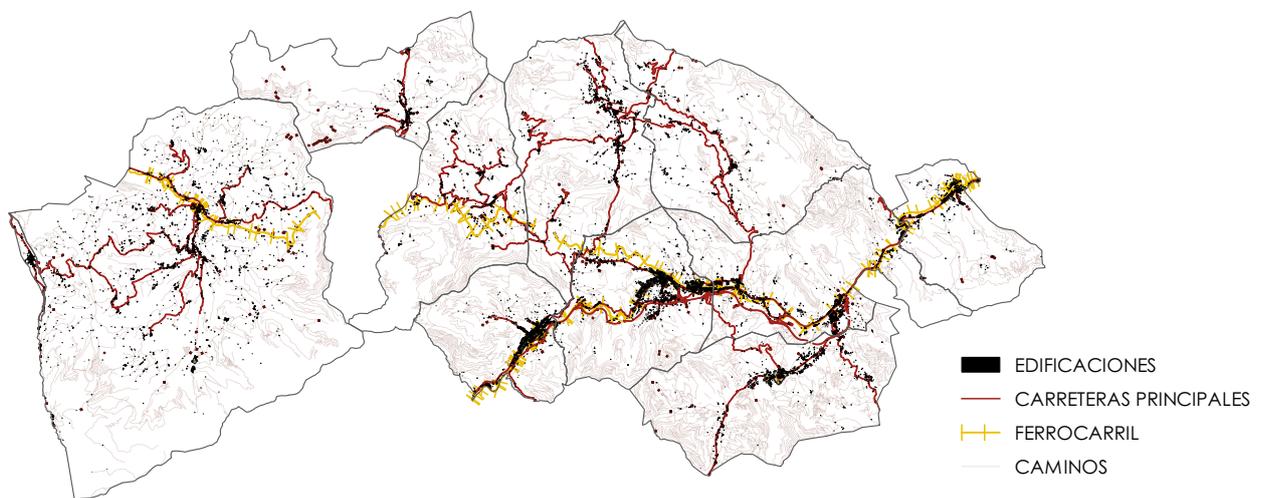


Fig. 14. Red de infraestructuras. (fuente: Elaboración propia)

2.3.3. Movilidad

Al ferrocarril del punto anterior, visto como transporte público para la comarca, se le suma el servicio de autobús, siendo este más importante que el anterior ya que llega a puntos donde el ferrocarril no es accesible a la población, permitiendo a estos lugares desplazarse sin la necesidad de utilizar el vehículo privado. La Diputación de Bizkaia realizó en 2013 un informe³ que concluyó con la necesidad de aumentar el servicio de transporte público de viajeros, regular y de uso general en la comarca de Las Encartaciones. En aquel momento existían siete líneas de autobús que abarcaban casi todos los pueblos de la comarca, pero las frecuencias no eran suficientes para la necesidad que había y se decidió añadir dos nuevas líneas. En la figura 15 se puede ver cómo las zonas que poseen servicio de bus o tren tienen una mejor conexión con el área metropolitana de Bilbao.

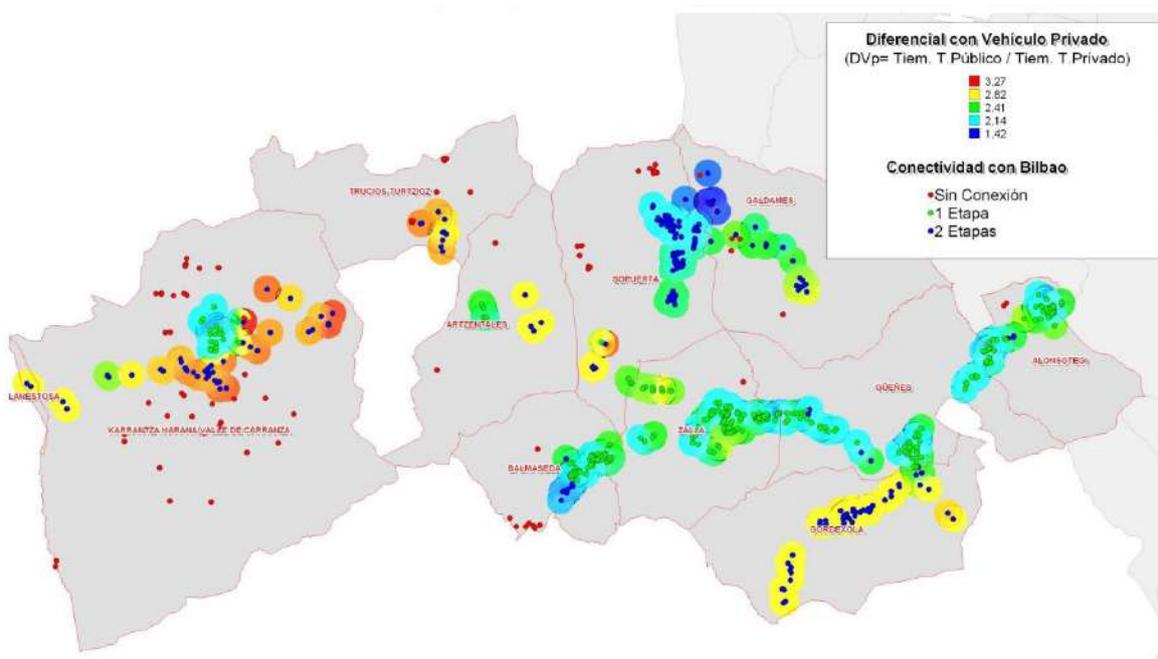


Fig. 15. Nivel de calidad del transporte público en la zona, analizando en las conexiones con Bilbao el número de etapas que se han de realizar y la comparativa con el transporte privado. (fuente: Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia)

Tras mejorar la red de servicios de transporte público en el 2013, esta quedó tal y como se muestra en la figura 16, donde se puede apreciar que las líneas de bus son abundantes en las mayores poblaciones, dando servicio a sus habitantes y disminuye el número de líneas conforme menor es la población del lugar. Además no sólo se disminuye el número de líneas de servicio, sino también la frecuencia de las mismas. Siendo la frecuencia de la línea A0652 Lanestosa-Balmaseda de cada 2 horas y de la línea A0651 Bilbao-Balmaseda de cada 30 minutos.

3 "Proyecto para el establecimiento de la concesión del servicio público de transporte de viajeros, regular y de uso general ENKARTERRI competencia del Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia"

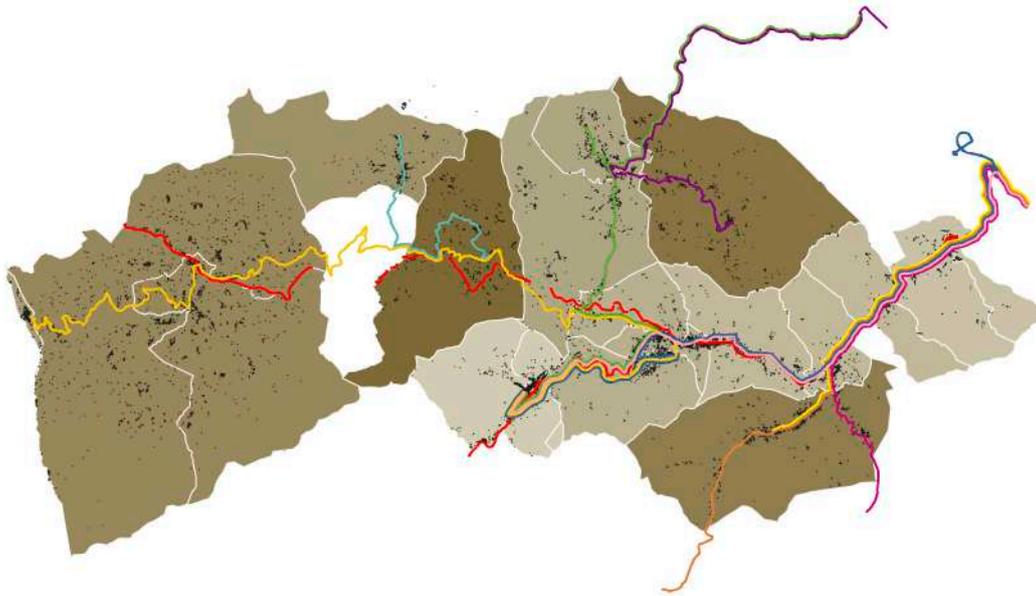


Fig. 16. Red de transporte público y uso del vehículo privado. (fuente: Elaboración propia)

En la figura 16 se establece una relación entre el uso del transporte público, tanto autobuses como ferrocarril y el uso del vehículo privado. Resultando una relación inversamente proporcional, pues cuánto mayor es el servicio del transporte público, menor es la dependencia de la población de un vehículo privado, y viceversa. En la comarca resulta un uso medio de 0,75 vehículos privados por habitante, a diferencia de Bilbao donde esta relación es de 0,574. Pero dentro de la propia comarca hay grandes diferencias. En un municipio como Balmaseda, donde las frecuencias del transporte público son elevadas, el uso del vehículo privado es de 0,61 por habitante, mientras que en Artzentales es de 1,10 vehículos por habitante.

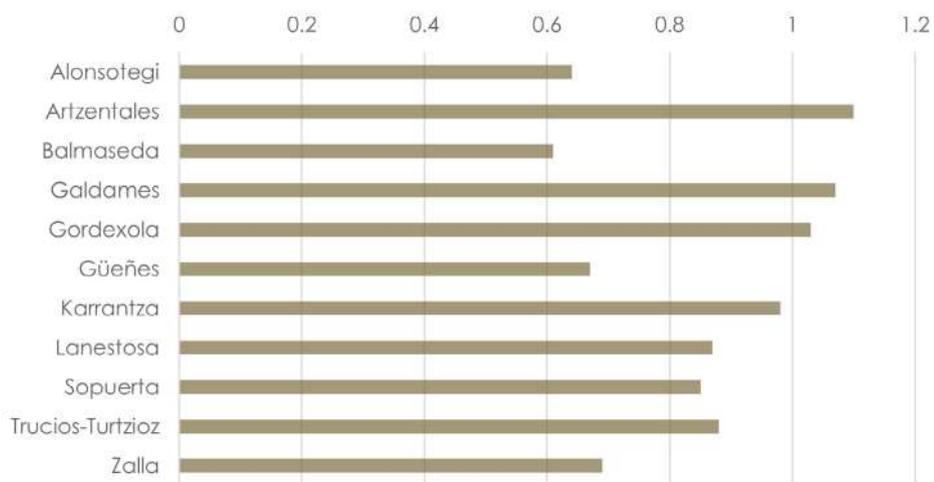


Fig. 17. Relación vehículo privado por habitante. (fuente: GeoEuskadi)

2.4. ASPECTOS SOCIALES

2.4.1. Edades

Se ha realizado una comparación entre el índice de natalidad y de envejecimiento ya que dentro de la comarca existen dos realidades. Los municipios que se encuentran situados próximos al Corredor del Cadagua son los que tienen un índice de natalidad más alto mientras que en los municipios de la zona rural la población está más envejecida, con una densidad más baja y menos natalidad.

Por ejemplo, el municipio de Karrantza tiene un índice de envejecimiento de 26.64% mientras que el índice de natalidad es del 10.18%.

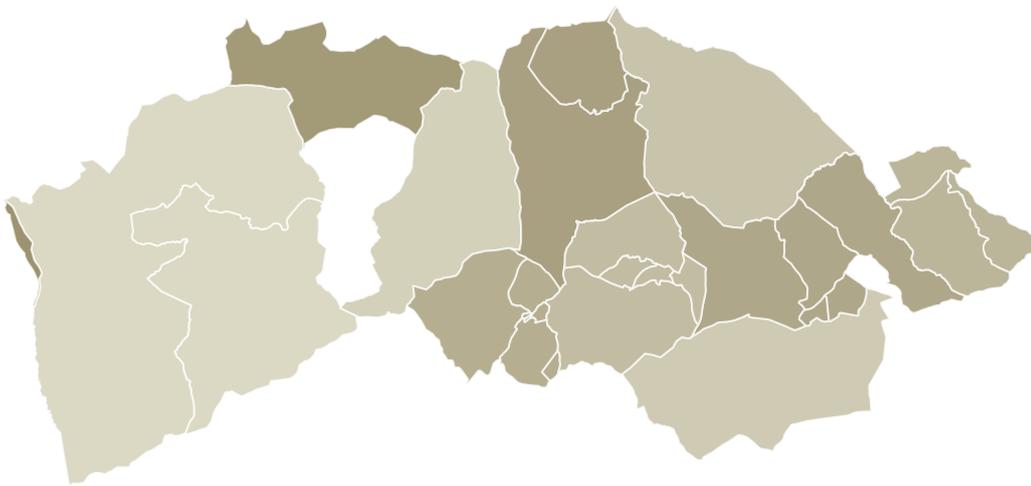


Fig. 18. Índice de natalidad. Población de 0-14 años. (fuente: GeoEuskadi)

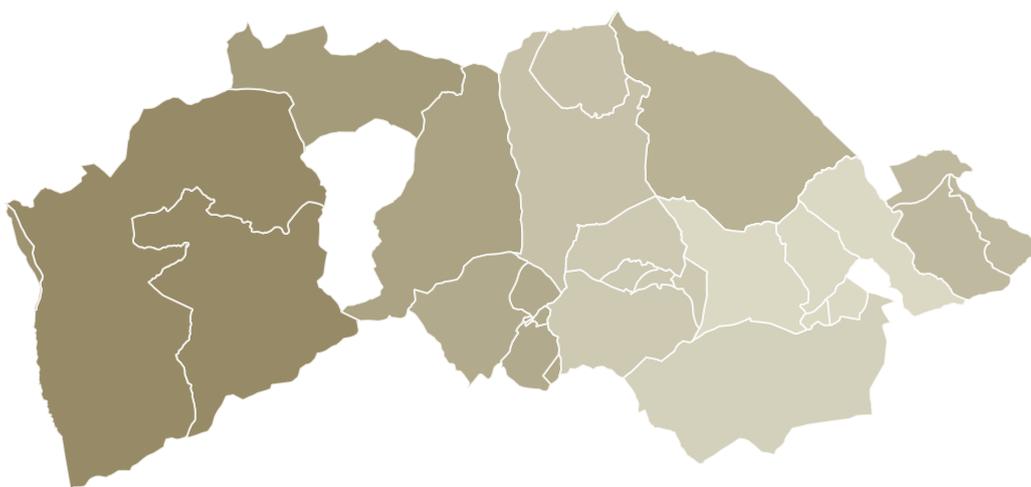


Fig. 19. Índice de envejecimiento. Población de 65 y más años. (fuente: GeoEuskadi)

2.4.2. Dotaciones

Respecto a las dotaciones que existen en la comarca, se ha hecho un análisis de las dotaciones deportivas, sanidad, educación y cultural. La cercanía de la ciudad de Gran Bilbao tiene mucha influencia con las dotaciones que cuenta la comarca. Ya que, por ejemplo, no existe un hospital, si no distintos centros de salud y el hospital más cercano se encuentra en la comarca de Bilbao. A pesar de esta cercanía, la comarca cuenta con una cantidad elevada de dotaciones deportivas y culturales. Todos los municipios cuentan con al menos un centro educativo a excepción de Lanestosa. Aun así, la mayoría de las dotaciones no cumple con los indicadores de seguimiento y evaluación que propone la Agenda Urbana Española, en las figuras que se pueden ver a continuación, se mide el porcentaje de población que vive cerca de los principales servicios básicos considerando:

Centros educativos (Fig. 20):

- Centros de educación infantil y primaria: 300 metros de distancia
- Centros de educación secundaria: 500 metros de distancia

Centros sanitarios (Fig. 21):

- Centros de salud: 500 metros de distancia

Centros deportivos (Fig. 22):

- Equipamientos deportivos de uso público: 500 metros de distancia

Centros culturales (Fig. 23):

- Bibliotecas públicas, museos y otros centros culturales: 500 metros de distancia

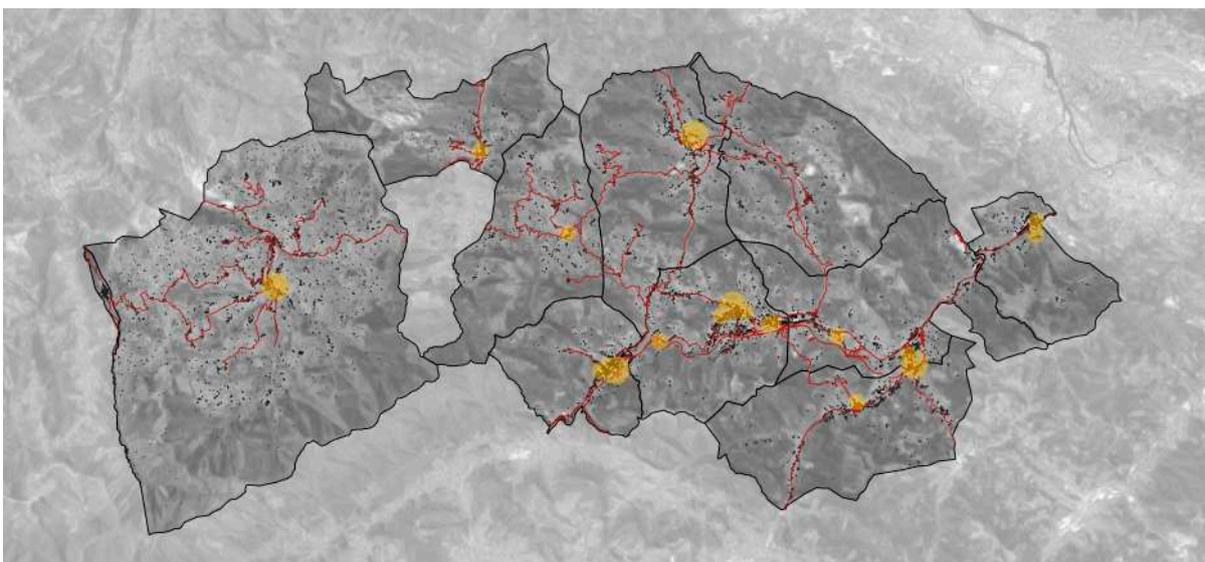


Fig. 20. Centros educativos (fuente: Elaboración propia)

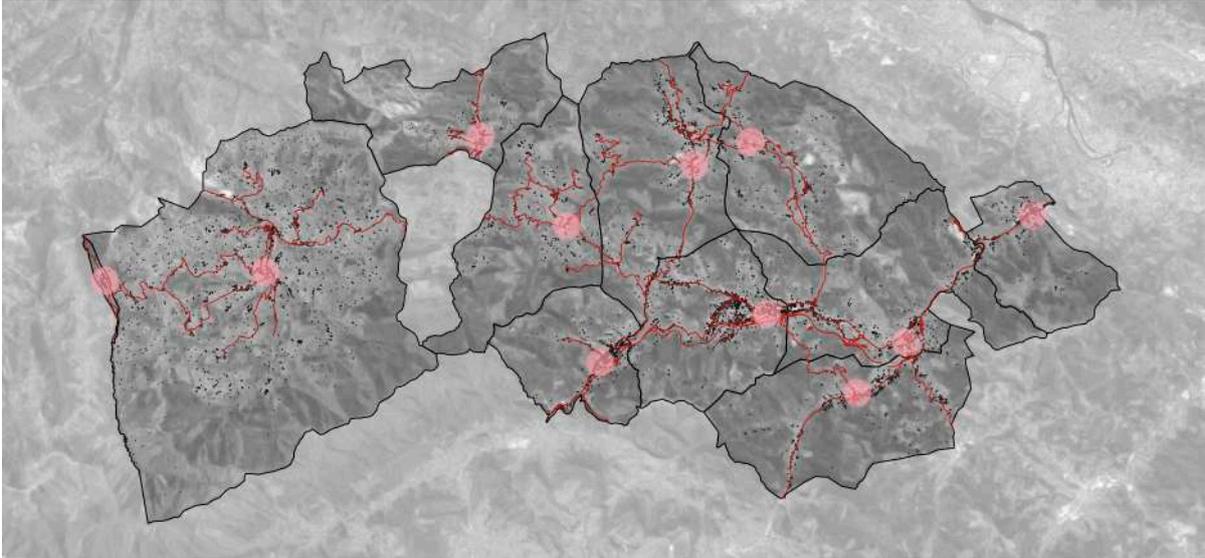


Fig. 21. Centros sanitarios (fuente: Elaboración propia)

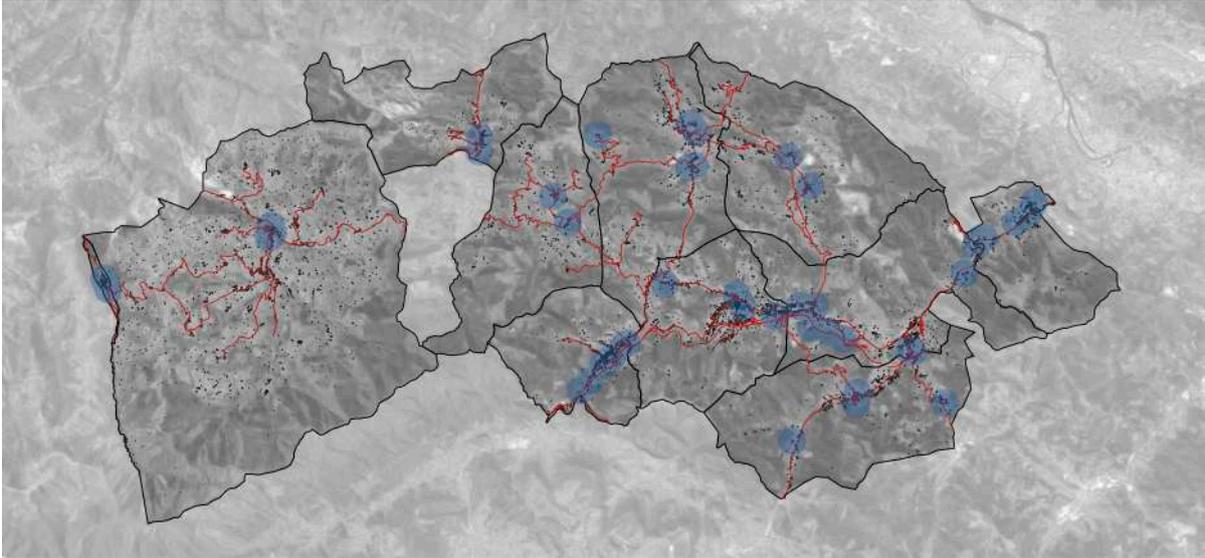


Fig. 22. Centros deportivos (fuente: Elaboración propia)

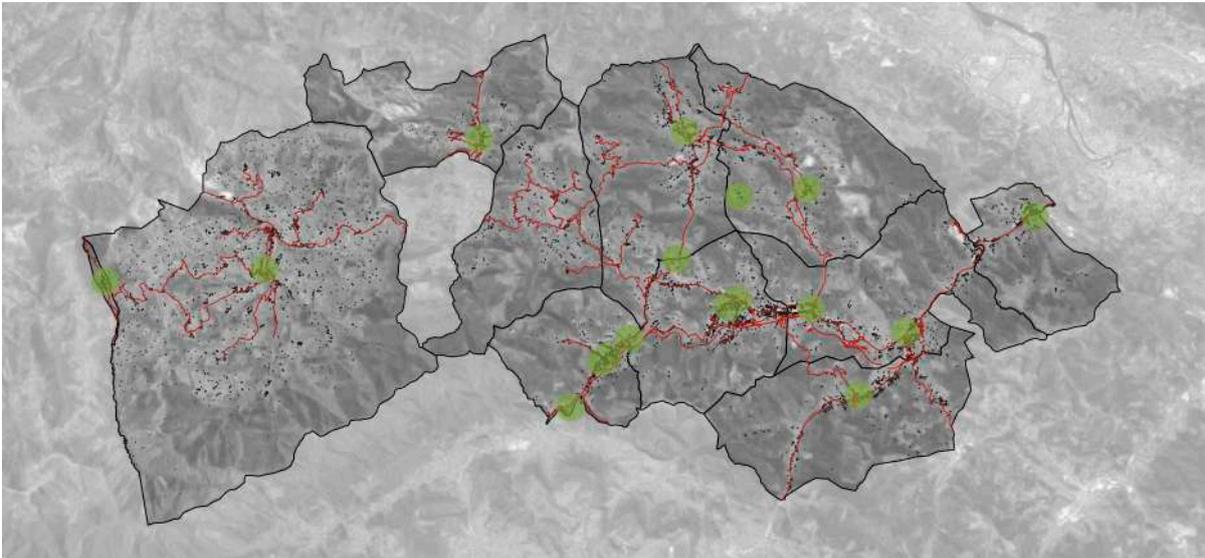


Fig. 23. Centros culturales. (fuente: Elaboración propia)

2.4.3. Turismo

La comarca de Las Encartaciones se considera que tiene un alto nivel de atractivo turístico, especialmente en el ámbito rural-medioambiental. Esto puede ser una gran oportunidad para el desarrollo territorial, ya que al mismo tiempo es generador de muchos empleos y una mejora en la actividad económica. Algunos de los principales atractivos turísticos son:

- Koben Koba (Lanestosa)
- El Karpin (Karrantza)
- Cueva de Pozalagua (Karrantza)
- Termas El Molinar (Karrantza)
- Parque Natural Armañón/Centro de Interpretación (Turtzioz)
- Via Verde Montes de Hierro (Galdames, Sopuerta, Artzentales)
- Hotel SPA Amalurra (Artzentales)
- Fábrica Museo La Encartada (Balmaseda)
- Mercado Medieval (Balmaseda)
- La Pasión Viviente (Balmaseda)
- Museo de Las Encartaciones (Sopuerta)
- Torre Loizaga (Galdames)
- Sopuerta Abentura (Sopuerta)
- Rutas, Pistas, Patrimonio antiguo, etc.

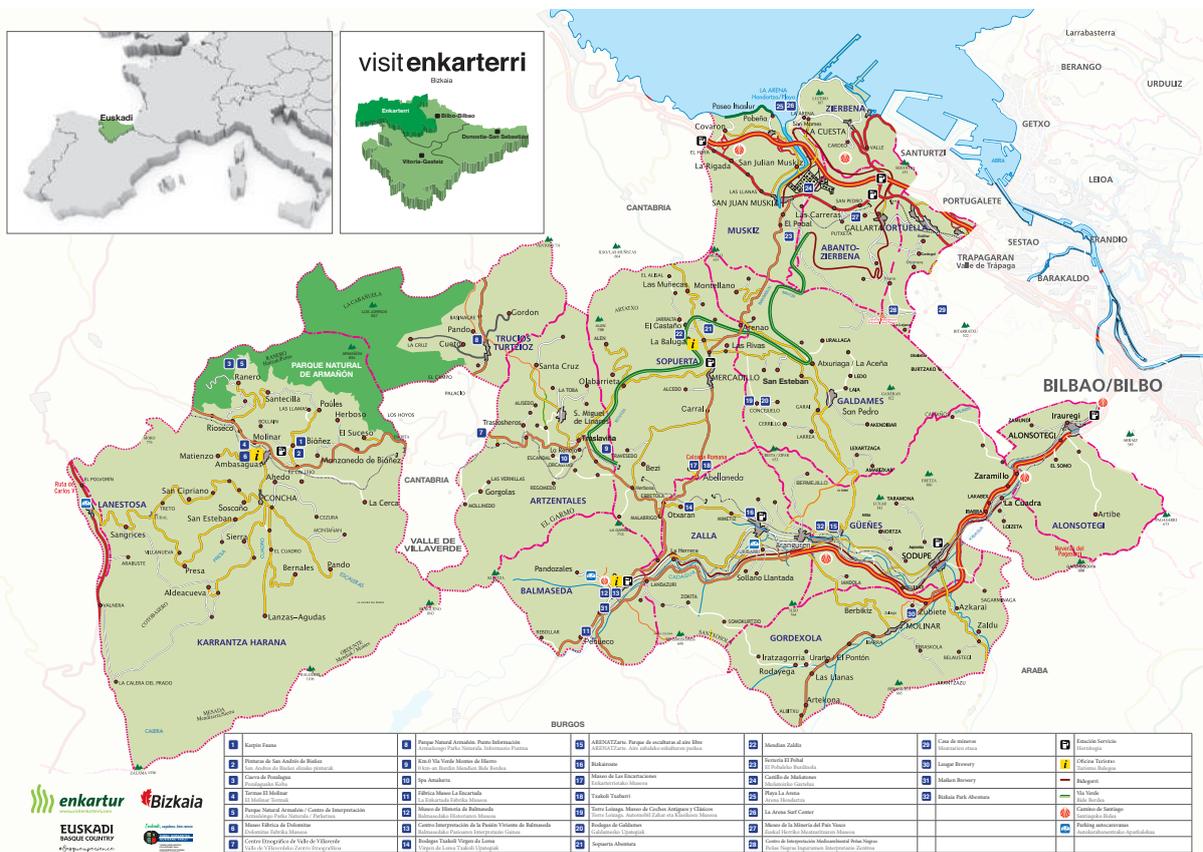


Fig. 24. Principales activos turísticos de Enkarteri. (fuente: Visit Enkarteri)

2.4.4. Hitos paisajísticos

Como adición a los principales atractivos turísticos, los hitos paisajísticos se considera que tienen una importancia histórica y cultural. Aquí se exponen los seis más importantes dada su antigüedad y su valor para la sociedad.

- Torre de la Quadra
- Iglesia de San Bartolomé de Aldeacueva
- Ermita de San Roque de Kolitza
- Puente gótico de Balmaseda
- Torre de Avellaneda
- Iglesia de San Pedro de Romaña

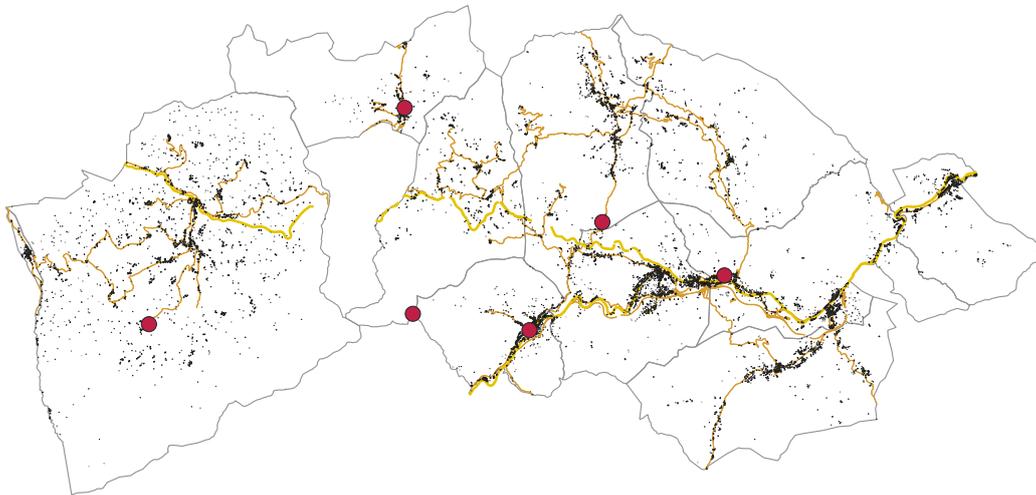


Fig. 25. Hitos paisajísticos. (fuente: Elaboración propia)

3. DAFO

EJE 1: Territorio, paisaje y biodiversidad

EJE 2: Modelo de ciudad

EJE 3: Cambio climático y resiliencia

EJE 4: Gestión sostenible de los recursos y economía circular

EJE 5: Movilidad y transporte

EJE 6: Cohesión social e igualdad de oportunidades

EJE 7: Economía urbana

EJE 8: Vivienda

EJE 9: Era digital

EJE 10: Instrumentos y gobernanza

DEBILIDADES

- D.02 Desarrollo territorial disperso de escasa densidad asociado generalmente a problemas de movilidad y de prestación de servicios urbanos.
- D.07 Contaminación de determinados ámbitos de suelo. Determinados espacios urbanos que presentan elevados índices de contaminación, sobre los que es preciso actuar.
- D.01 Patrones de movilidad poco sostenible, con un predominio del desplazamiento en vehículo privado, frente a la movilidad peatonal o ciclista.
- D.01 Elevada tasa de envejecimiento, como consecuencia de la caída de la natalidad, de la emigración de la población joven, o la inmigración de personas extranjeras de avanzada edad.
- D.02 Efectos de una actividad económica muy especializada en un único sector de actividad, como, por ejemplo, la construcción e industrias asociadas o el turismo y los servicios.
- D.05 Condicionantes específicos del entorno que suponen barreras a la edificación o rehabilitación, como puede ser el caso de los entornos de elevada riqueza arqueológica.

AMENAZAS

- A.01 Planificación territorial escasa o deficiente, lo que en algunas ocasiones dificulta la visión estratégica de un desarrollo urbano supramunicipal.
- A.02 Riesgos naturales y efectos del cambio climático. Exposición a los riesgos naturales y problemas vinculados al cambio climático, como inundaciones, olas de calor o sequías.
- A.01 Efectos de movilidad vinculados a un desarrollo territorial disperso de escasa densidad, por nuevas expansiones urbanas o urbanizaciones aisladas.
- A.03 Aumento del peso de la denominada cuarta edad, que conllevará un aumento significativo de las demandas sociales en un contexto de importante brecha digital.
- A.04 Desigualdad y brecha de género, fenómenos que afectan de forma más intensa a determinados colectivos o acentúan las diferencias entre hombres y mujeres.
- A.02.1 Sectores productivos predominantes, más afectados por la crisis del COVID-19, por tener una importante especialización en sectores como la hostelería.

FORTALEZAS

- F.06 Riqueza del paisaje y de la biodiversidad con una gran capacidad de servir de base para la mejora de la calidad de vida urbana.
- F.07 Consideración del sector primario como un posible activo económico.
- F.03 Ciudades bien comunicadas, que permiten el desarrollo de importantes enclaves de actividad logística para el desarrollo económico y de determinadas industrias.
- F.02 Proyectos e iniciativas municipales para el fomento del transporte público sostenible y no contaminante.
- F.03 Ciudades bien comunicadas, con carácter general, dotadas de una buena red de infraestructuras de comunicación, mejorada en los últimos años.
- F.04 Existencia de una amplia oferta hotelera y de restauración, que mejora el atractivo y favorece la actividad turística y el empleo en la ciudad.
- F.06 Capacidad de atracción de inversión y capital, que puede acarrear una mejora en la oferta de empleo para los ciudadanos.
- F.06 Existencia de políticas, planes, programas y actuaciones relacionadas con los distintos ejes estratégicos de esta Agenda Urbana Española.

OPORTUNIDADES

- O.07 Medio natural, paisaje y patrimonio como base para un turismo sostenible respetuoso con el medio ambiente, no consumidor de recursos.
- O.04 Potencialidad de las grandes ciudades como punto de atracción para ciudades cercanas (red policéntrica).
- O.05 Conexión de la ciudad con el entorno rural mejorando el equilibrio entre el área urbana y rural para evitar la congestión en las ciudades y la despoblación de las zonas rurales.
- O.02 Conexión de la ciudad con el entorno rural mejorando la calidad ambiental de la ciudad, a través de la recuperación de espacios degradados y su conversión en zonas verdes en conexión con los activos naturales del municipio.
- O.08 Existencia de espacios públicos y solares vacíos que pueden ser utilizados para actividades vinculadas con el desarrollo social y económico del barrio.
- O.03 Elaboración de nuevos Planes Territoriales Integrados e instrumentos de ordenación del territorio en zonas de nuevas sinergias e influencias entre ciudades.



4. DIAGNÓSTICO

4.1. Aspectos Económicos

Tras analizar dentro de los aspectos económicos diferentes situaciones, la variación de población, los principales sectores de la comarca, la renta media y la tasa de actividad, se puede concluir determinando una relación directa entre todos ellos, pues se observa cómo las zonas de mayor renta son las que más población han adquirido en la última década, así como una mayor tasa de actividad, lo cual ha podido ser uno de los principales atractivos para sus nuevos habitantes. También, tal y como se ha explicado, la diferencia entre hombres y mujeres también está relacionado con esto, pues en las zonas más urbanas existe menos desigualdad entre ambos sexos tanto en la actividad como en la renta correspondiente y, por el contrario, en las zonas más rurales, esta desigualdad aumenta.

4.2. Aspectos Ambientales

En cuanto a los aspectos relacionados más directamente con el territorio y su vegetación, se puede observar cómo las zonas con una topografía menos complicada se establecen los principales núcleos poblacionales, además de que en estos puntos se encuentran los principales ríos de la comarca, que llevan consigo también los mayores incrementos en los caudales de agua. Y visto desde otro punto, en los lugares donde la población y la infraestructura es menor se encuentran las mayores áreas de vegetación y hábitats especiales.

4.3. Aspectos Físicos

En este apartado se analizan diferentes factores físicos, la densidad de población, las infraestructuras existentes en la comarca y la movilidad que se establece en ella. Nuevamente se puede apreciar una mayor concentración en la zona más densa, lo cual puede ser por dos razones, o que la haya acudido más población a esta zona dada la calidad de las infraestructuras y de los servicios de transporte público, o que al existir núcleos poblacionales grandes se requiere de unos servicios que estén a la altura de la situación. Aunque la realidad no es una u otra de las razones, sino que las dos ocurren de manera simultánea, favoreciendo la evolución económica de la zona.

4.4. Aspectos Sociales

Como último punto se analizan los aspectos sociales tales como las edades, dotaciones y turismo. En cuanto a las edades se observa un claro envejecimiento en las zonas más rurales y una mayor natalidad en las zonas más urbanas. En relación a esto se encuentran las dotaciones, que en su mayoría se establecen en el Valle del Cadagua, dando servicio a una mayor demanda del lugar. El turismo por el contrario se esparce por toda la comarca, siendo los principales atractivos las zonas rurales, los hitos históricos y los museos.

ACCIÓN 1. RECORRIDO POR LA GANADERÍA DE CARRANZA

Municipio	Karrantza
Superficie total Km²	137,66
Viviendas total 2011	1.691
Hogares en 2011	1.121
Población en 2020	2.803

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y ESPECÍFICOS

OE1 ORDENAR EL TERRITORIO Y HACER UN USO RACIONAL DEL SUELO, CONSERVARLO Y PROTEGERLO

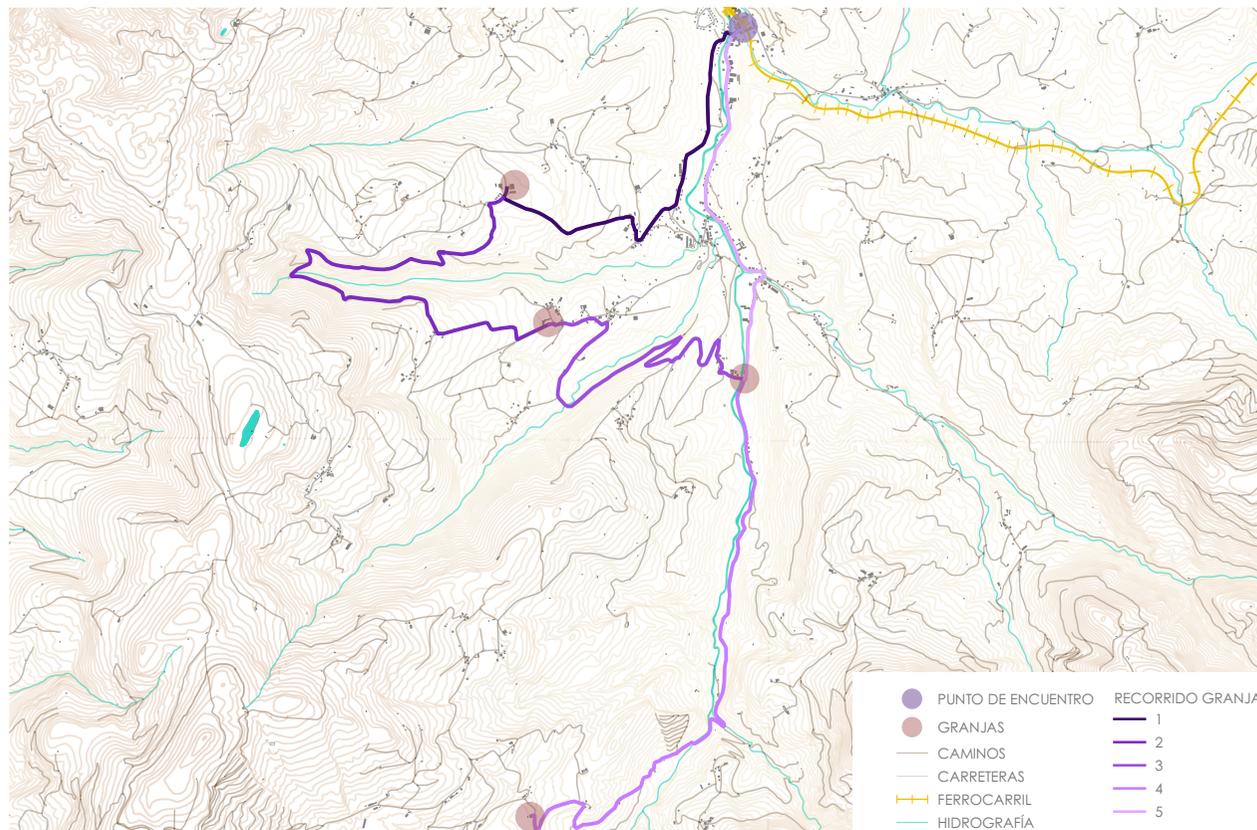
- 1.2. Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje.
- 1.3. Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural.

OE5 FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

- 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles.

OE7 IMPULSAR Y FAVORECER LA ECONOMÍA URBANA

- 7.1. Buscar la productividad local, la generación de empleo y la dinamización y diversificación de la actividad económica.
- 7.2. Fomentar el turismo inteligente, sostenible y de calidad y los sectores clave de la economía local.



● PUNTO DE ENCUENTRO
● GRANJAS
— CAMINOS
— CARRETERAS
— FERROCARRIL
— HIDROGRAFÍA
RECORRIDO GRANJAS
— 1
— 2
— 3
— 4
— 5

DATOS E INDICADORES DESCRIPTIVOS

	V	Vm
D.01. Variación de la población 2007-2017 (%)	0,6	-12,3
D.06. Densidad de población en suelo urbano (Hab./Ha)	77,6	15,6
D.07. Suelo urbano discontinuo (%)	75,1	24,2
D.08. Densidad de vivienda (Viv/Ha)	46,8	15,6
D.22.a. Índice de envejecimiento de la población (%)	24,8	27,8
D.26.a. Trabajadores en sector agricultura (%)	33,6	28,6
D.28.b. Porcentaje de parados entre 25 y 44 años (%)	46,1	38,7
D.32. Variación del número de hogares 2001-2011 (%)	13,2	13,1

V Valor medio del municipio
Vm Valor medio municipios de menos de 5.000 habitantes

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Esta acción nace principalmente por la necesidad de reactivar el municipio de Karrantza dado su aumento de envejecimiento comparado con otros municipios como Zalla o Balmaseda. Se lleva a cabo un recorrido por distintas granjas de la zona creando así un atractivo turístico que incite a nuevas personas a visitar el municipio. Se trata de 4 granjas de ganadería vacuna en las cual se propone hacer visitas guiadas, donde se explica todo el proceso sobre cómo se obtiene la leche y las distintas fases por las que pasa hasta ser vendida. Cabe destacar que estas granjas ya disponen de visitas guiadas, pero la propuesta lo que pretende es unir las cuatro granjas de tal manera que aumente el atractivo.

Para esto, se ha definido un punto de encuentro junto a la estación de ferrocarril de Carranza, donde se habilitará además una zona de parking para el vehículo privado, para aquellos que se desplacen en familia o en grupos grandes, y una zona de alquiler de bicis, ya que el recorrido está pensado para ser realizado en este medio. En la figura x, se puede observar por donde discurre el recorrido a las distintas granjas. A la ida se realiza el recorrido más largo de unos 16km, siendo la primera etapa de 3,5km, la segunda de 5km, la tercera de 3km y la última de 4,5km. Y el recorrido de vuelta resulta de 7,5 km al atravesar el paisaje de la forma más directa posible. Al final resulta un recorrido circular total de unos 24km, con paradas en granjas y conociendo a su vez una zona rural poco conocida para los turistas.

ACCIÓN 2. REVITALIZACIÓN DEL NUEVO CAUCE CONTRA INUNDACIONES EN MIMETIZ

Municipio	Zalla
Superficie total Km²	30,83
Viviendas total 2011	3.691
Hogares en 2011	3.244
Población en 2020	8.450

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y ESPECÍFICOS

OE1 ORDENAR EL TERRITORIO Y HACER UN USO RACIONAL DEL SUELO, CONSERVARLO Y PROTEGERLO

1.2 Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje.

OE3 PREVENIR Y REDUCIR LOS IMPACTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORAR LA RESILIENCIA

3.1 Adaptar el modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención.

OE7 IMPULSAR Y FAVORECER LA ECONOMÍA URBANA

7.2 Fomentar el turismo inteligente, sostenible y de calidad y los sectores clave de la economía local



DATOS E INDICADORES DESCRIPTIVOS

		V	Vm
D.01.	Variación de la población 2007-2017 (%)	3,4	0,5
D.05.	Superficie verde (ha cada 1.000 hab)	3,6	3,2
D.06.	Densidad de población en suelo urbano (Hab./Ha)	89,8	43
D.07.	Suelo urbano discontinuo (%)	17,5	26
D.08.	Densidad de vivienda (Viv/Ha)	39,2	22,4
D.22.a.	Índice de envejecimiento de la población (%)	19,5	17,3

V	Valor medio del municipio
Vm	Valor medio municipios entre 5.000 y 20.000 habitantes

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Dados los constantes daños causados por las inundaciones en Zalla, se decidió hacer un proyecto para tratar de disminuir dichos daños, el cual finalizó hace dos años, en diciembre de 2020. Este proyecto consistía en una ampliación del cauce río Cadagua en el tramo situado aguas arriba del Puente del Charco, y una corta en la zona de aguas abajo de dicho punto. Pero esta actuación carecía de un elemento importante, su utilidad en época de caudal estable. Es aquí cuando se decide realizar esta acción, que plantea nuevas actuaciones a lo largo del propio cauce para que la población pueda disfrutar del nuevo espacio y se le de un servicio más aprovechable, generando así un parque urbano que beneficie a los vecinos.

Se decide colocar diferentes elementos que den juego a desarrollar actividades pensadas por los propios vecinos, es decir, mobiliario que les permita desarrollar la imaginación de tal forma que sean ellos mismos quienes terminen de regenerar la zona, dotándola de vitalidad. Estos elementos se reparten por el cauce y se colocan en determinadas zonas, con más o menos vegetación a su alrededor, para producir diferentes atmósferas.

De igual manera, se crean dos pasarelas que conectan el camino de ribera que discurre paralelo al cauce y las islas que se crean en el centro de este. De esta forma se pretende que los vecinos puedan utilizarlas en épocas de crecida del río y así poder contemplar este fenómeno natural. Por último, se añade vegetación alta en el propio cauce, lo cual no se contemplaba en el proyecto inicial, para conseguir integrar esta obra de ingeniería en el entorno, disminuyendo su impacto visual y permitiendo que aparezca nueva fauna en la zona, lo que dotará a este nuevo parque urbano de un carácter especial.

ACCIÓN 3. MOVILIDAD Y TERRITORIO

Municipio	Balmaseda	Zalla	Güeñes
Superficie total Km²	22,32	30,83	41,16
Viviendas total 2011	3.729	3.691	3.147
Hogares en 2011	3.085	3.244	2.576
Población en 2020	7.722	8.450	6.736

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y ESPECÍFICOS

OE1 ORDENAR EL TERRITORIO Y HACER UN USO RACIONAL DEL SUELO, CONSERVARLO Y PROTEGERLO

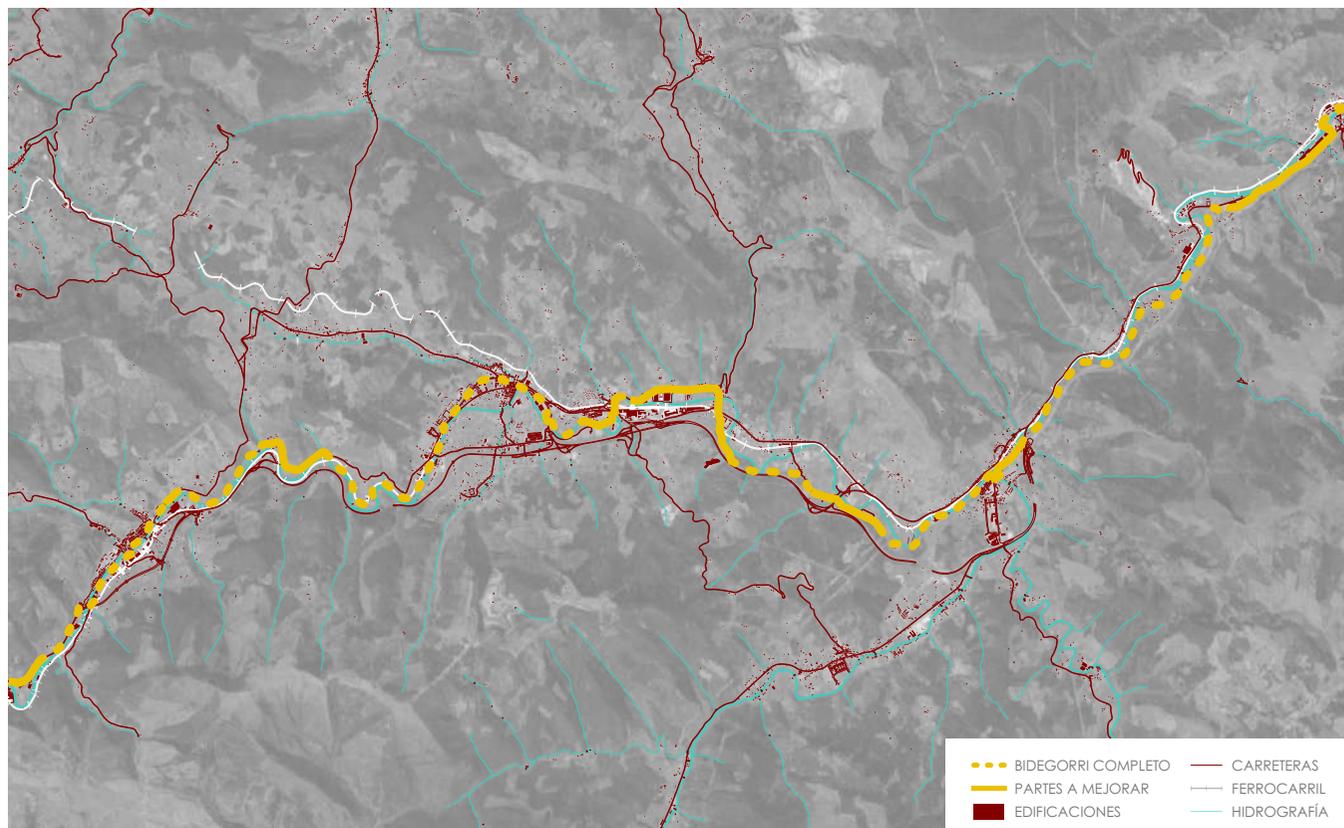
- 1.2. Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje.
- 1.3. Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural.

OE5 FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

- 5.1. Favorecer la ciudad de proximidad.
- 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles.

OE7 IMPULSAR Y FAVORECER LA ECONOMÍA URBANA

- 7.2. Fomentar el turismo inteligente, sostenible y de calidad y los sectores clave de la economía local.



DATOS E INDICADORES DESCRIPTIVOS

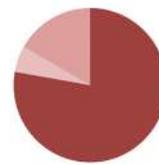
		V _{balmaseda}	V _{zalla}	V _{güeñes}	V _m
D.01.	Variación de la población 2007-2017 (%)	4,8	3,4	4,1	0,5
D.05.	Superficie verde (ha cada 1.000 hab)	1	3,6	4,9	3,2
D.07.	Suelo urbano discontinuo (%)	0	17,5	13,7	26
D.17.a.	Superficie infraestructuras de transporte (ha)	34,1	104	90,6	53,3
D.17.b.	Superficie infraestructuras de transporte (%)	1,5	3,3	2,2	1,1
D.18.a.	Vehículos domiciliados cada 1.000 habitantes	499,9	549,8	528,1	607,2

V Valor medio del municipio
 Vm Valor medio municipios entre 5.000 y 20.000 habitantes

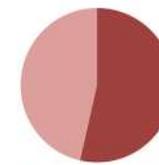
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Como tercera acción se contempla la necesidad de conectar las principales poblaciones de la comarca, tanto entre sí como con Bilbao, a través de otro tipo de transporte que no sea el vehículo. Se propone por ello la recuperación del llamado "Camino Olvidado de Santiago", el cual discurre en gran parte de su recorrido a orillas del río Cadagua, dotándolo de un gran atractivo paisajístico y que actualmente se encuentra en estado de abandono, a excepción de algunos tramos que ya han sido convertidos en Bidegorri, para fomentar el uso de la bicicleta fuera del espacio urbano y como transporte de gran potencial para la población. Esta actuación pretende terminar de diseñar los tramos que carecen de una buena infraestructura, de la señalización adecuada o de un mantenimiento adecuado, para así conseguir una verdadera vía de comunicación para los habitantes de las Encartaciones.

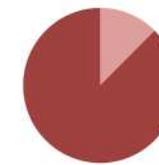
Desplazamiento entre pueblos



Desplazamiento hasta Bilbao



Conocimiento del "Camino Olvidado"



■ Transporte Público ■ A pie ■ Coche/moto

■ Transporte Público ■ Coche/moto

■ SI ■ NO

*Encuesta realizada en el IES Balmaseda

REVITALIZACIÓN DEL “CAMINO OLVIDADO DE SANTIAGO”

ACCIÓN

Esta acción pretende mejorar la conexión entre distintas localidades de la comarca de Las Encartaciones, que vienen a ser Alonsotegi, Sodupe, Güeñes, Zalla y Balmaseda. Por las que pasa lo que se denomina como “El Camino Olvidado”, una antigua ruta jacobea del Camino de Santiago que discurre junto al río Cadagua, en el cual se está desarrollando actualmente un recorrido del Bidegorri.

Debido al mal estado en el que se encuentra esta zona, se propone regenerar y mejorar tramos específicos que se encuentran deteriorados. Son varios los que carecen de una buena infraestructura, de la señalización adecuada o de un mantenimiento apropiado. Para así, no solo mejorar la conexión entre distintos municipios si no también con Bilbao a través de una movilidad sostenible que permite disfrutar de los paisajes que regala la comarca de Las Encartaciones y conocer más a fondo la zona, muchas veces pasada por alto.

OBJETIVOS

La intervención “Movilidad y territorio” tiene como objetivo, minimizar el uso del vehículo privado y dotar a la población de nuevas alternativas de transporte sostenible, al igual que mejorar la conexión tanto entre los pueblos de la comarca como con la ciudad de Bilbao, generando así un nuevo atractivo a la zona. Y por último, recuperar y revitalizar el “Camino Olvidado de Santiago” a través de diferentes estrategias que lo doten de un valor añadido.

Para poder conseguirlo la intervención se basa en los objetivos estratégicos y específicos de la Agenda Urbana Española

- 01. Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo
- 05. Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible
- 07. Impulsar favorecer la economía urbana

ÁMBITO

Los agentes más interesados en una propuesta como esta, son los ayuntamientos de los municipios en los que toma lugar la acción, Zalla, Balmaseda y Güeñes. Pero a nivel comarcal, la actuación también juega un rol muy importante, ya que al mismo tiempo permitiría la conexión mediante un transporte sostenible con Bilbao.

Por ello el ámbito toma el nivel municipal como el comarcal:

Desarrollo de un corredor verde a lo largo del río Cadagua conectando Bilbao con Las Encartaciones, al igual que ofreciendo una conexión entre distintas localidades de la comarca siendo Alonsotegi, Sodupe, Güeñes, Zalla y Balmaseda

ESTRATEGIAS

Tras analizar los resultados de los diferentes gráficos y mapas derivados del análisis exhaustivo de la comarca de las Encartaciones, detectamos aquellos aspectos que podían desarrollar un potencial atractivo para la comarca y se propone las siguientes actuaciones

1. Transformación del “Camino Olvidado de Santiago” en Bidegorri a lo largo de todo su recorrido.
2. Modificación de tramos en lugares donde se crea necesario por diferentes factores como la dificultad de acceso universal, mala adecuación al paisaje, etc.
3. Integración del Bidegorri en el paisaje y en su relación con el río Cadagua.

ACCIÓN:	Creación de una infraestructura verde de conexión
ÁMBITO:	Suelo no Urbanizable y Urbanizable
ESCALA:	Media, escala municipal/comarcal
CARÁCTER:	Normativa, planificación
AGENTES:	Administración local, ayuntamientos de Güeñes, Zalla y Balmaseda

JUSTIFICACIÓN

El propósito de esta acción es brindar a los habitantes una nueva manera de transportarse de manera sostenible, para así disminuir el uso de vehículos privados que pueden ser suministrados por otros sistemas más ecológicos, favoreciendo además la conexión dentro y fuera de la comarca.

La visión es crear un modelo de comarca mejor conectada, haciendo de Las Encartaciones un lugar más agradable, amigable con el medio ambiente, y sostenible económicamente.

FINANCIACIÓN

Tal y como se ha explicado, la actuación discurre a través de los municipios de Balmaseda, Zalla y Güeñes, por lo que sus ayuntamientos serían los principales inversores. Pero dado el carácter supramunicipal de la acción, la responsabilidad monetaria podría ascender y situarse en el Gobierno Vasco e incluso recibir ayudas de entidades superiores, tanto nacionales como europeas.

1. Comisión Europea (CE)
2. Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)
3. Banco Europeo de Inversiones (BEI)
4. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)
5. Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco
6. Ayuntamiento de Balmaseda
7. Ayuntamiento de Zalla
8. Ayuntamiento de Güeñes



REVITALIZACIÓN DEL “CAMINO OLVIDADO DE SANTIAGO”

TP 23' (2 al día)
B 19'
BE 15'

T. público 23' (cada 1h)
Bicicleta 19'
Bicicleta eléctrica 15'

T. público 17' (cada 1h)
Bicicleta 5'
Bicicleta eléctrica 4'

T. público 23' (cada 1h)
Bicicleta 18'
Bicicleta eléctrica 14'

T. público 28' (cada 45')
Bicicleta 45'
Bicicleta eléctrica 35'

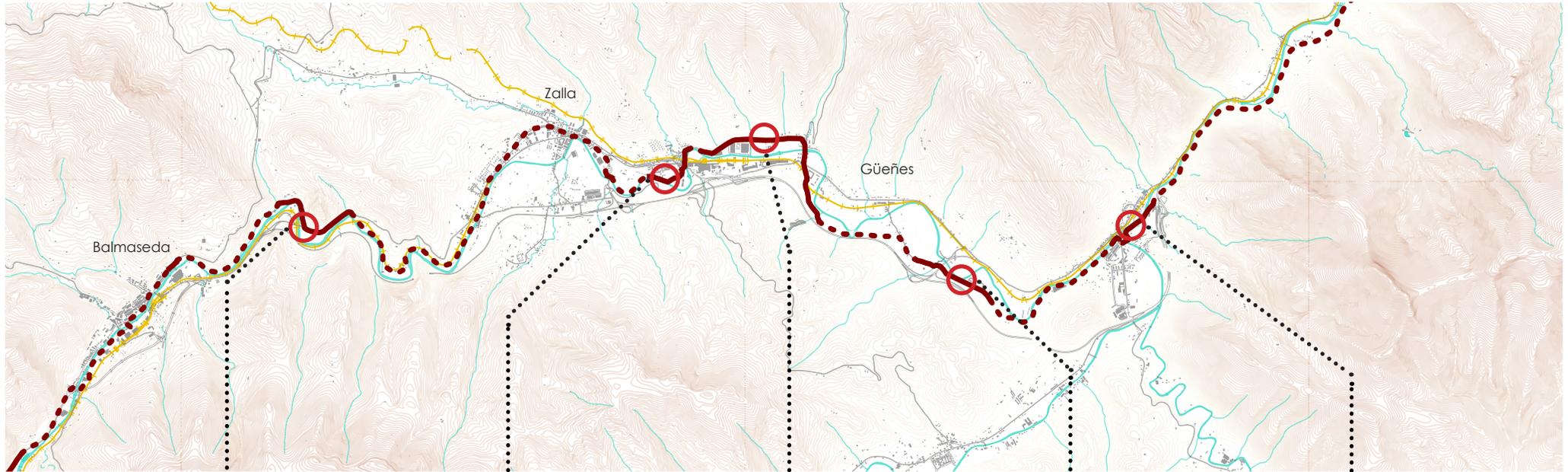
Burgos -
Balmaseda

Balmaseda - Zalla

Zalla - Güeñes

Güeñes - Sodupe

Sodupe - Bilbao



Parque de Aranzadi

Pamplona, España

Relacionar con los cultivos



Ruta ciclista del Danubio

Alemania, Austria

Discurrir con el río



Serpiente de bicicletas

Copenhague, Dinamarca

Superar la ciudad



The Big U

Manhattan, EEUU

Atravesar el bosque

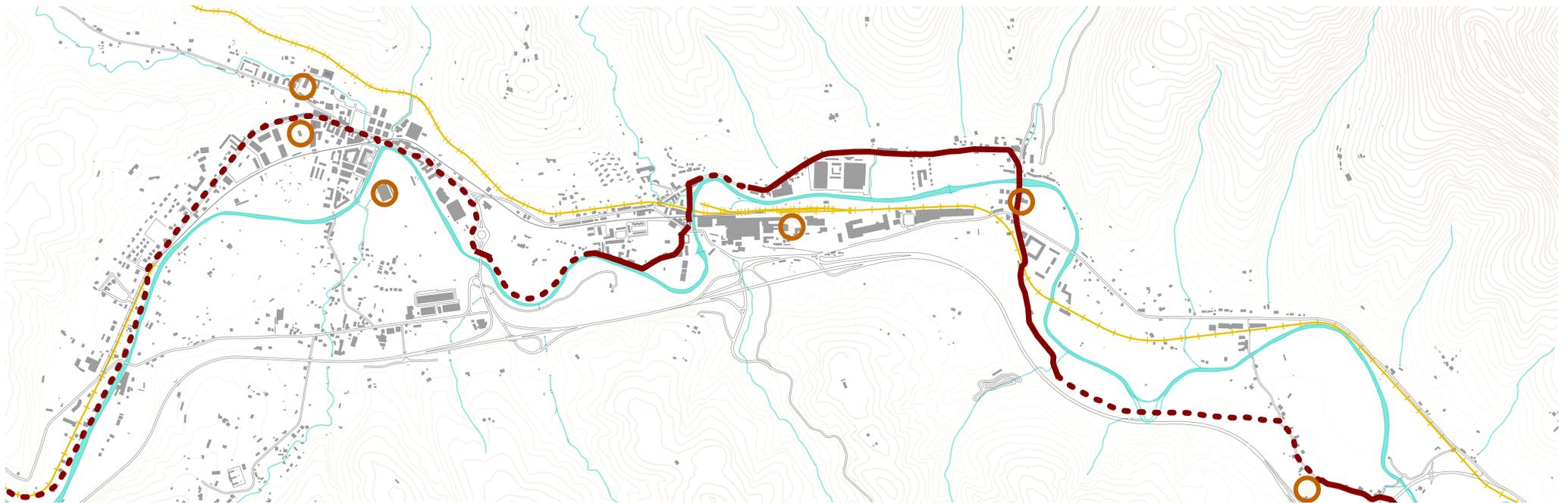


Bosque Metropolitano de Madrid, Lote 4

Madrid, España

Disfrutar el río

REVITALIZACIÓN DEL "CAMINO OLVIDADO DE SANTIAGO"



- FERROCARRIL
- HIDROGRAFÍA
- CARRETERAS
- PUNTOS DE INTERÉS
- - - BIDEGORRI
- EDIFICACIONES

BIBLIOGRAFÍA

Euskadi.eus. 2022. Página Oficial del Gobierno Vasco.

Disponible en: <https://www.euskadi.eus/web01-apudalma/es/t64amVisorWar/mapaGeo?lan=0#https://cadenaser.com/emisora/2021/04/28/radio_bilbao/1619591315_104576.html>

Ser. 2021. Enkarterri se juega su futuro.

Disponible en: <<https://cadenaser.com/euskadi/2022/09/28/la-universidad-de-deusto-presenta-su-prim-er-protocolo-contr-a-el-acoso-es-necesaria-una-persona-que-apoye-escuche-y-crea-a-la-victima-radio-bilbao/>>

Web.bizkaia.eus. Líneas - Bizkaibus.

Disponible en: <<https://web.bizkaia.eus/es/web/bizkaibus/lineas>>

2013. "Proyecto para el establecimiento de la concesión del servicio público de transporte de viajeros, regular y de uso general ENKARTERRI competencia del Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia". Bilbao, p.23.

Disponible en: <<https://www.bizkaia.eus/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Enkarterri.pdf?hash=3d-7785c330ade1173917286dc7189bda&idioma=CA>>

Moovitapp.com. 2022. Línea c4f: horarios, paradas y mapas - Bilbao - Concor- dia→Balmaseda - La Calzada (Actualizado).

Disponible en: <https://moovitapp.com/index/es/transporte_p%C3%BAblico-line-C4F-Bil- bao-1505-863438-78410614-3>

Visitenkarterri.com. 2022. Qué visitar | Visit Enkarterri.

Disponible en: <<https://www.visitenkarterri.com/enkarterri/>>

2019. 04 Indicadores de la Agenda Urbana Española. pdf. p.11.

Disponible en: <https://www.aue.gob.es/recursos_aue/04_doc._indicadores_de_segguimiento_y_evalua- cion_0.pdf>

Eustat.eus. 2021. Tablas estadísticas: Renta personal y familiar.

Disponible en: <https://www.eustat.eus/estadisticas/tema_395/opt_0/tipo_1/ti_renta-personal-y-familiar/ temas.html>

Balmasedahistoria.com. 2016. 07.5.- Las Encartaciones en el siglo XVIII | Balmaseda Historia.

Disponible en: <<http://balmasedahistoria.com/07-obra-historica-varia/07-5-las-encartaciones-en-el-sig- lo-xviii/>>

2019. Ficha 2. Análisis DAFO. Agenda Urbana Española.

Disponible en: <https://www.aue.gob.es/recursos_aue/05_ficha_2._analisis_dafo.pdf>

2021. Plan Estratégico Comarcal de Enkarterri 2030. [ebook] Diputación foral de Biz- kaia.

Disponible en: <<https://www.karrantza.org/es-ES/Documents/20211110-pec-enkarterri-cas.pdf>>

Arquitectura Viva (2021) Bosque Metropolitano de Madrid, Lote 4 - Alda y Jover Ar- quitectura y Paisaje, Arquitectura Viva. Arquitectura Viva.

Disponible en: <https://arquitecturaviva.com/obras/bosque-metropolitano-de-madrid-lote-4>

Arqa (2014) The Big U, en Manhattan. The Big U, rebuild and design.

Disponible en: <https://arqa.com/arquitectura/proyectos/big-u.html>

El País (2018). Paco Nadal. ¿Recorrerías el Danubio en bici?

Disponible en: https://elpais.com/elpais/2018/05/11/paco_nadal/1526026299_361198.html

Alfaro Agenda Urbana (2022). Plan de Acción de Alfaro.

Disponible en: <https://aualfaro.es/>