



Arrecife: algunos criterios para construir la ciudad

Ciudadanos por Arrecife

La construcción de una ciudad es una tarea compleja y concierne no sólo a las instituciones públicas, sino a todos los agentes públicos y privados, individuales y colectivos que viven o transitan por Arrecife. La ciudad está abocada a desarrollarse con arreglo al concepto de sostenibilidad, centrado en los seres humanos y sus necesidades de todo orden, siendo exquisita con el medio ambiente urbano. Debe tenerse en cuenta que aproximadamente el 80 % de la población europea –nuestro entorno político y cultural– vive en ciudades, por lo que estos espacios se erigen en elementos clave para propagar medidas entre la población que favorezcan un uso más racional de todos los recursos, naturales o no, disponibles. Además, en Arrecife reside casi el 50% de la población insular y es, a todas luces, una de las grandes asignaturas pendientes que tiene planteadas la Isla.

Por lo dicho, Arrecife necesita ser abordada desde una visión de conjunto y de futuro, como un todo, sin improvisaciones. La improvisación y ese considerar la ciudad de una forma fragmentada y sin relaciones entre sí ha sido, posiblemente, lo que más daño ha hecho a esta ciudad desde el punto de vista urbanístico, arquitectónico, de equipamientos, de prestación de servicios...

La propuesta debería entroncar con la declaración de Lanzarote como Reserva de la Biosfera. Se trataría, en realidad, de un pro-

*Arrecife
necesita ser
abordada desde
una visión de
conjunto y de
futuro, como un
todo, sin
improvisación*

La ciudad se encuentra fragmentada, inconexa y desintegrada entre el centro y los barrios periféricos

yecto de redefinición y reconstrucción de la capitalidad insular atendiendo al concepto de desarrollo sostenible y a las nuevas funciones que ha sido llamada a desempeñar con unos criterios de calidad, similares a otras urbes de nuestro entorno cultural que vienen abordando, muchas veces exitosamente, problemas similares con los que ahora comienza a enfrentarse Arrecife. Esta propuesta adquiere la naturaleza de Plan Estratégico.

Por otro lado, se acepta que Arrecife es el enclave en el que mayor número de problemas y con más gravedad se manifiestan, últimamente los relacionados con aspectos como convivencia, vertebración social, cohesión... Pero nada de ello será posible sin un profundo cambio en la cultura democrática que se registra en las instituciones públicas y en sus principales actores: los partidos políticos. Lejos de esperar que la ciudad se transforme por sí misma, se hace preciso la participación de todos los agentes sociales y los ciudadanos al objeto de propiciar y alentar el citado cambio, comenzando, cómo no, por la propia sociedad civil y los hábitos y conductas que rigen en cada uno de sus componentes: los ciudadanos.

La participación pública y privada en la definición de la ciudad, previa a cualquier intervención, debe responder, al menos, a los siguientes criterios generales y requisitos:

1º. La concertación pública y privada. Toda iniciativa debe responder al principio de participación ciudadana, evaluando la necesidad y la conveniencia de cada acción y buscando el consenso y la concertación entre las esferas pública y privada, guiándose siempre para que las iniciativas posteriores respondan al modelo de ciudad previamente pactado.

2º. La descongestión del centro urbano. La ciudad tiende hacia la saturación y el colapso automovilístico en su centro, por lo que deben acometerse acciones que inviertan esa dinámica, descongestionándola y descentralizándola. Debe desecharse cualquier intervención que agrave esta tendencia.

3º. La integración entre el centro y la periferia. La ciudad se encuentra fragmentada, inconexa y desintegrada entre el centro y los barrios periféricos. Cualquier intervención debe tender a integrar el centro y la periferia, de cara a perfilar como un todo, aunque diverso, la ciudad.

4º. Atención preferente a la población más vulnerable. Deben ganarse vías para el uso exclusivo del peatón y, dentro de este segmento, de la población más vulnerable: niños, ancianos y personas

con movilidad limitada, por las que puedan circular lentamente los automóviles siempre dando preferencia al viandante. Ello requiere considerar el concepto de movilidad en sentido amplio, de forma tal que las iniciativas protejan y den preferencia a la movilidad no motorizada frente a la motorizada; dentro de la no motorizada a las personas más vulnerables –niños, ancianos, minusválidos, embarazadas...– y dentro de la motorizada al transporte colectivo de carácter público frente al individual.

5°. La recuperación de zonas degradadas. Toda intervención debe atender al principio de recuperación, en lo posible, de zonas ya degradadas de cara a la revalorización y puesta en uso de nuevos activos urbanos, sin poner en riesgo de degradar zonas urbanas o naturales que están bien conservadas, pudiendo comprometer, por su irreversibilidad, su adecuado aprovechamiento futuro.

6°. Una ciudad integrada. Han de definirse los usos más adecuados de cada tramo de Arrecife, desde una visión de conjunto y teniendo en cuenta los intereses generales de la ciudad y sus habitantes, evitando compartimentarla, por ejemplo, encorsetando toda el área educativa en un único espacio, asunto que no contradice el punto anterior. Es decir, rehuyendo la ciudad especializada en sus partes.

7°. El patrimonio histórico cultural. Debe protegerse, rehabilitarse y ponerse en uso el patrimonio histórico y cultural de la ciudad. Consideramos incuestionable que los elementos aún existentes heredados de nuestros predecesores han de ser inventariados, catalogados, preservados y puestos en uso como parte de nuestra memoria histórica, como elementos de reconciliación con la ciudad y como legado a nuestros herederos. Poder leer el tránsito histórico de la misma debe ser una prioridad. La conservación de las manifestaciones culturales debe ampliarse a aspectos como el industrial (salinas, molinos, aljibes...), que aún presentes, han sido testigos y protagonistas del devenir histórico de la ciudad, generadores de riqueza y elementos de supervivencia.

8°. Estudios de viabilidad y de impacto ambiental y social. Toda intervención en la ciudad por pequeña que sea, y, en especial, en su litoral, debe conllevar estudios previos sobre su viabilidad económica presente y futura, así como de impacto ambiental y social.

9°. Recuperación de espacios para uso público. A la rehabilitación de parques, creación de plazas y arbolado como elementos de sombra y de reconciliación con el espacio en que vivimos, debe sumarse la recuperación de aquellas zonas, hoy hipotecadas, para

Toda intervención debe atender a recuperar zonas ya degradadas, sin poner en riesgo de degradar zonas urbanas o naturales que están bien conservadas

disfrute público (Islote del Francés, Islote de Fermina, Jardines de lo que fue el Arrecife Gran Hotel, parcela del CCNA...), indagándose, en su caso, las vías de negociación o fórmulas de compensación que hagan viable dicha recuperación.

10°. Delimitación de la zona industrial. La ciudad se encuentra cercada por zonas industriales que hacen de frontera e impiden su crecimiento armónico, ordenado y cualificado. La delimitación y reubicación de estas zonas deberían ser una de las premisas básicas para el buen desarrollo urbano, así como un plan integral de tratamiento de fachadas industriales.

11°. La dinamización económica y comercial. Aquellas iniciativas que tengan como meta la dinamización económica y comercial de Arrecife deben abordarse preferentemente fuera del centro histórico, al objeto de desconcentrar y descentralizar la ciudad, y con el fin de dinamizar ésta allí donde realmente se necesita.

12°. Optimización de infraestructuras culturales. La cultura, entendida en un sentido amplio, es un instrumento fundamental para la transformación y la evolución individual y colectiva. En sentido estricto, han de optimizarse todas las infraestructuras y recursos culturales para servir aquel propósito, en particular los centros socioculturales existentes en cada uno de los barrios, que podrían jugar un papel esencial en cuanto a elemento dinamizador, de encuentro y de convivencia en cada uno de ellos, desde la perspectiva de la autogestión de cada barrio.

13°. Una ciudad multicultural. Por tradición histórica, Arrecife es una ciudad diversa y multicultural, abierta al mundo, función que debe ser potenciada expresamente para favorecer la integración y la convivencia.

14°. El carácter metropolitano de la ciudad. Por su ubicación central entre Costa Tegui y Puerto del Carmen, por contener el puerto y por su proximidad al aeropuerto, la ciudad genera un incipiente desarrollo metropolitano que ha de estar presente en cualquier política de futuro en relación con los espacios antes citados, afectando a cuatro municipios (Arrecife, Tegui, Tías y San Bartolomé) en particular en relación con la red viaria, transportes públicos y el asentamiento de la población.

15°. Hacia la redefinición de la capitalidad insular. Por lo dicho en el punto anterior, y por el devenir que se detecta en la isla en los últimos años, se hace preciso redefinir y actualizar las funciones que debe realizar Arrecife en cuanto a capital insular, desde el

El objetivo de la sostenibilidad global se encuentra hoy más relacionado con la equidad que con el desarrollo

punto de vista político, administrativo, comercial, de comunicaciones exteriores y de convivencia.

II

Los criterios antedichos precisan ponerse en relación con una serie de términos y de relaciones que permitan entender la complejidad de una ciudad desde una perspectiva de conjunto.

1. Ciudad, calidad urbana y calidad de vida. Resolver los problemas en el seno de la ciudad supone mejorar la habitabilidad y, con ella, la calidad de vida. La calidad de vida de los ciudadanos depende de factores sociales y económicos y también de las condiciones ambientales y físico-espaciales.

Para que se cubran las necesidades y aspiraciones de los ciudadanos respecto a la habitabilidad de los barrios y la ciudad entera es aconsejable que se oriente el diseño, la gestión y el mantenimiento de los sistemas urbanos de tal modo que se proteja la salud pública, se fomente el contacto, el intercambio, la comunicación, la seguridad, se promueva la estabilidad, la cohesión social, la diversidad y las identidades culturales, y se preserven adecuadamente los barrios, los espacios públicos y edificios con significado histórico y cultural.

2. Ciudad y sostenibilidad. El problema global estriba en que los patrones de vida y de comportamiento propios de las ciudades del mundo desarrollado son tan exigentes en recursos y tan pródigos en residuos, que su generalización al resto de la población planetaria se revela hoy a todas luces insostenible. Por lo que el objetivo de la sostenibilidad global se encuentra hoy más relacionado con la equidad que con el desarrollo.

3. La esencia de la ciudad. La ciudad es, sobre todo, *contacto, regulación, intercambio y comunicación*. Así que la esencia de la ciudad es el contacto personal. La ciudad es, en consecuencia y sobre todo, de las personas que van a pie, puesto que facilita el contacto entre ellas. La estructura, la forma de producir la ciudad, el paisaje urbano, su monumentalidad, la movilidad, incluso el mercado, son aspectos secundarios o parciales en relación con aquello que es esencial a la ciudad, que es la interacción entre los ciudadanos y sus actividades e instituciones.

4. Ciudad y medioambiente. La mejora de la calidad ambiental incide de manera precisa en varios de los aspectos que conforman la calidad de vida de los ciudadanos, en primer lugar sobre el estrés ambiental y, en concreto, sobre la contaminación atmosférica, el

La ciudad es, sobre todo, contacto, regulación, intercambio y comunicación. Así que la esencia de la ciudad es el contacto personal

ruido, la contaminación visual y la seguridad viaria; en segundo lugar, permite aumentar las relaciones interpersonales, pues la calle (pasear) se convierte en un lugar idóneo para el contacto, el ocio y el tiempo libre para todos los ciudadanos sin importar su edad ni condición. El espacio público de calidad se revela también como un escenario para el desarrollo de diversos acontecimientos de participación social. Los viajes a pie, en bicicleta o en transporte público son los medios que pueden reducir drásticamente el estrés ambiental provocado por los vehículos, lo cual potenciará el contacto y la comunicación en el espacio público.

5. Ciudad y rehabilitación urbanística. Se han de añadir nuevas energías para coser y recoser las periferias dispersas, delimitando de manera clara y precisa la frontera entre el campo y la ciudad. La explotación de los sistemas no ha de sobrepasar, en ningún caso, la capacidad de carga de los sistemas periféricos, pues son la garantía de futuro de la propia ciudad. El reciclaje del tejido urbano y el recosido de los pedazos desgarrados de la periferia es necesario que sea lento con el fin de encajar e interrelacionar los distintos componentes que han de configurar la nueva-vieja ciudad en una flecha temporal dirigida al aumento de la complejidad. La mediocridad estética y la baja calidad del paisaje de la mayor parte de las realizaciones urbanas actuales no provocan en el ciudadano la necesaria apropiación del espacio cotidiano, tan conveniente para su estima y conservación.

6. Ciudad y prestación de servicios. Por otra parte la ciudad es suministradora de servicios de salud, de cultura, de educación, de ocio y servicios deportivos. La diversidad y calidad de los equipamientos en un área urbana, por ejemplo un barrio, es una de las razones de peso y también una garantía para la permanencia de personas con atributos distintos (renta, titulación, etc.). Del mismo modo, la diversidad y calidad de los equipamientos y servicios tiene un poder de atracción de gente diversa incluso en aquellos barrios que, por un motivo u otro, hubieran entrado en crisis. Un plan de equipamientos y servicios de calidad constituye una de las piezas fundamentales en los procesos de recuperación de los barrios vulnerables.

7. Ciudad y residuos. Considerar que una gestión de los residuos sólidos urbanos (RSU) alcanza, o se aproxima, al grado de sostenible –en las circunstancias ecológicas, económicas y sociales de nuestro entorno cultural–, exige una evaluación que contemple el cumplimiento de una serie de requisitos, si no todos al menos los

Un plan de equipamientos y servicios de calidad constituye una de las piezas fundamentales en los procesos de recuperación de los barrios vulnerables

más importantes, y pondere la importancia de cada uno de ellos. Cabe destacar, como algo ineludible, la existencia de un plan integral de gestión que contemple los objetivos para la prevención, reutilización, reciclaje y disposición o destino final de los RSU.

8. Ciudad y movilidad. La movilidad sostenible presenta como objetivo principal la reducción del impacto ambiental y social de la movilidad motorizada existente, es decir, la búsqueda de la mejora en la eficacia ambiental y social de los desplazamientos motorizados que se realizan en las ciudades. Para la consecución de ese objetivo la estrategia más directa es la sustitución de desplazamientos realizados en los medios de transporte de mayor impacto –singularmente el automóvil privado–, por desplazamientos en transporte colectivo. Si la accesibilidad sostenible formula como objetivo principal la reducción de la demanda de desplazamientos motorizados, para ello se recurre a dos estrategias simultáneas e interrelacionadas. La primera es la reducción de los desplazamientos urbanos de larga distancia que requieren el concurso del motor para su realización. Y la segunda es la creación de unas condiciones favorables para que se desarrollen los desplazamientos no motorizados, andando o en bicicleta.

Las dos estrategias no parecen suficientes para afrontar con vigor y urgencia el cambio de tendencias en la accesibilidad y reclaman la aplicación de una tercera: la moderación del tráfico en su doble faceta de reducción del número y reducción de la velocidad de los vehículos.

9. Ciudad y espacios verdes. En principio, la creación de un área verde, además de incrementar la habitabilidad urbana tiene un efecto disuasorio de presión sobre los entornos naturales del resto de la Isla más frágiles y a los que las masas urbanas suelen acudir no tanto como muestra de aprecio de lo natural como de huida de la dureza urbana. En este sentido, se trata de una práctica sostenible que aligera de presión otras zonas, como los espacios naturales protegidos, aspecto éste de crucial importancia en una Isla como Lanzarote dada su fragilidad y lo limitado de su territorio. Se reconoce, generalmente, que el árbol es el elemento que mejor reconcilia a las partes que integran la ciudad. Arrecife necesita la presencia de los árboles, por cuestiones medioambientales, estéticas, de microclimas y de creación de espacios de sombra.

10. Ciudad y participación social. Las cuestiones relacionadas con cierto orden sociopolítico son de vital importancia para quienes viven/utilizan la ciudad. Desde este punto de vista, los ciudadanos,

La creación de unas condiciones favorables para que se desarrollen los desplazamientos no motorizados, andando o en bicicleta

que son quienes hacen las ciudades, desempeñan un papel trascendental. No sólo es responsabilidad del gobierno municipal o de los partidos políticos definir y ejecutar planes de desarrollo urbano en sentido amplio, tarea imposible por otra parte sin la presencia de los ciudadanos.

En tal sentido, parece aconsejable trabajar en una doble dirección. De una parte, la propia sociedad civil y los ciudadanos deben esforzarse por conquistar parcelas de participación social y, de otra, los poderes públicos deben facilitar el acceso de los ciudadanos y sus organizaciones a la información, el debate y la toma de decisiones. La constitución de un **Consejo Municipal**, donde estuvieran representadas las iniciativas públicas y privadas, podría ser el foro que direccionara los anhelos antedichos.

*Arrecife
necesita la
presencia de los
árboles, por
cuestiones
medioambienta-
les, estéticas, de
microclimas, de
creación de
espacios de
sombra*

11. El gobierno de la ciudad. Resulta imposible repensar Arrecife sin realizar una incursión crítica, aunque sea somera, en la inestabilidad institucional y en la ausencia de un proyecto global de la ciudad que se viene observando en los últimos años de parte de quienes han tenido y están teniendo responsabilidades públicas. No se puede responsabilizar a la falta de continuidad de los últimos gobiernos de la ausencia de un proyecto de ciudad y, por lo tanto, de la carencia de políticas bien diseñadas orientadas a la construcción de la ciudad como un todo. En consecuencia, los partidos políticos y su escasísima democracia interna, de una parte, y, de otra, la inhibición de la ciudadanía y sus organizaciones, han propiciado esta situación de debilidad que tiene un reflejo inmediato en lo que hoy es Arrecife, sobre todo en lo relativo a sus enormes carencias.

12. Observatorio Socioambiental Urbano. La medición en la práctica de todos los aspectos aquí señalados podría evaluarse regular y periódicamente a través de multitud de indicadores que reflexen si las políticas públicas avanzan o no hacia una ciudad sostenible. En este sentido sería valioso crear en el seno del Consejo Municipal un Observatorio Socioambiental Urbano que mida regularmente aspectos como: nivel de contaminación atmosférica, decibelios, número de árboles, malos olores, m²/zonas verdes x habitantes, superficie de calles peatonales, número de plazas de aparcamientos fuera de las calles, transportes públicos ecológicos, red-bici, grado de limpieza en zonas públicas, reciclado de residuos...