



El sistema urbanístico

El Sistema Urbanístico, volumen 5 de la *Estrategia Lanzarote en la Biosfera*, redactado por Luis Díaz Feria, ocupa el espacio destinado al análisis y las propuestas en el campo del urbanismo y la ordenación territorial. La primera conclusión que puede extraerse de la lectura de este trabajo, dada su generalidad e inconcreción, es que se ha perdido una magnífica ocasión para abordar una valoración crítica del urbanismo, la ordenación del territorio y la edificación durante los últimos años en Lanzarote. Los *escenarios sostenibles* que se apuntan se componen siempre de unas escasas líneas que apenas si aventuran propuestas de futuro, y los programas de actuación proyectados son tan indefinidos que cuesta pronunciarse sobre ellos, ya que dependiendo de quién acometiera su realización podrían convertirse en actuaciones muy dispares. No obstante, conviene resaltar que este es el único trabajo de la *Estrategia* que trata de aportar una visión histórica, y en el que no encontramos el usual comentario sobre el reciente pasado idílico, sino una visión que nos parece mucho más realista del fenómeno turístico en la Isla.

Nos encontramos, en nuestra opinión, ante una visión ingenua y académica del urbanismo, anterior a las nuevas necesidades que la crisis ambiental ha revelado. Es por ello que las preocupaciones del autor se centran en las usuales herramientas de la planificación urbanística (en las que tampoco se profundiza apenas). Así, vemos como destaca la ausencia de problemas cruciales que afectan a la sostenibilidad real: con respecto a la construcción, ni se menciona

La planificación urbanística que se ha hecho durante décadas no ha prestado excesiva atención a la dimensión ambiental urbana

la relación entre edificación y medio ambiente; la referencia a las consecuencias del urbanismo en la sostenibilidad local o global no aparece, destacando fundamentalmente la falta de análisis crítico del fenómeno de la conurbación y la creación de lejanía que supone; las necesidades más perentorias de la población, entre las que resalta la cuestión de la vivienda, están también ausentes, de la misma forma que su participación a la hora de afrontar la solución de los problemas que le afectan. En suma, desde El Guincho lamentamos manifestar que nos parece un trabajo excesivamente general en el conjunto de sus propuestas en el que, por otra parte, destacan sustanciales ausencias.

1. Urbanismo y medio ambiente

No es casual que el término urbanismo naciera en plena euforia industrializadora. Cuando lo acuñó Ildefonso Cerdá en 1867, las ciudades de Europa atravesaban por su etapa más negra, tanto desde el punto de vista ambiental como social, y las carencias más elementales eran tan evidentes que las argumentaciones higiénico-sanitarias dominaron la sensibilidad de los primeros urbanistas. Ya en el siglo XX, tras la Primera Guerra Mundial, nació en Francia y Alemania una escuela de arquitectura y planificación urbana que se ha terminado conociendo por el nombre de ‘racionalismo’. El francés Le Corbusier y los alemanes de la ‘Bauhaus’, Mies van der Rohe y Walter Gropius, son quizá sus más conocidos representantes. Esta corriente ha dominado la arquitectura y el urbanismo del occidente desarrollado durante los tres primeros cuartos del siglo.

La lectura ambiental del ‘racionalismo’ debe plantearse más en sus efectos prácticos que en sus posicionamientos teóricos. Así, el principio de zonificación o de separación espacial de las funciones urbanas básicas (habitar, trabajar, desplazarse o divertirse) supuso, en principio, una mejora del ambiente urbano por el mero hecho de alejar de las viviendas la contaminación de las áreas productivas. Sin embargo, este planteamiento ha terminado por imponer la necesidad de realizar diariamente grandes desplazamientos, lo que abrió el camino al protagonismo del transporte motorizado en el medio urbano, responsable, como es sabido, de más del 60% de la contaminación del aire en las ciudades de los países desarrollados. Contradicción parecida se podría aplicar al *open planning* o utilización generalizada del bloque abierto en altura (la ‘máquina de habitar’) como tipología constructiva de las áreas residenciales en la ciudad ‘racionalista’.

La práctica que de la planificación urbanística se ha hecho durante

Se debe intervenir sobre todo en la ciudad existente y redimensionar a la baja las previsiones de expansión

décadas no ha prestado excesiva atención a la dimensión ambiental urbana; en cierto sentido, parece inevitable que así fuera, habida cuenta de que la finalidad básica de la planificación urbana no era otra que ordenar y regular el suelo como soporte de las actividades sociales con arreglo a un esquema más o menos racional y con un objetivo eminentemente expansionista. El resultado final del proceso urbanístico no es otro que acabar definiendo solares sobre los que se implantarán las distintas funciones que confluyen en la ciudad (vivienda, industria, servicios, etc.).

La constatación de la actual crisis ecológica y la consiguiente consideración del suelo y el territorio como un recurso escaso está alumbrando las líneas básicas de un nuevo urbanismo que, tras cuestionar principios tan queridos para el 'racionalismo' como la zonificación, las redes arteriales o la aplicación jerárquica de los servicios, se quiere reconocer adscrito al principio de austeridad. Posición que se traduce, entre otras, en dos líneas básicas de actuación: intervenir sobre todo en la ciudad existente, con particular atención a los cascos históricos, y redimensionar a la baja las previsiones de expansión futura. El objetivo, en última instancia, será configurar un nuevo modelo de espacio urbano en el que una mayor complejidad de elementos sea compatible con el principio de austeridad, traducido en un menor consumo de espacio y de infraestructuras de todo tipo, así como de los restantes recursos ampliamente utilizados en las ciudades (agua, energía, materiales, etc.).

El estudio del conjunto urbano se ha concretado, en esta nueva perspectiva, en la concepción de la ciudad como un ecosistema. El campo de la Teoría de Sistemas abarca cualquier realidad conocida, desde el entorno hasta el universo, pasando por la molécula, la célula, el organismo, el bosque o la ciudad. Entre las características especiales de los ecosistemas urbanos podemos remarcar tres: una, el volumen de energía que hace funcionar el sistema; otra, la enorme movilidad horizontal que permite explotar otros ecosistemas a distancias más o menos alejadas; y, por último, la gran complejidad que llegan a atesorar, con la inclusión de multitud de artefactos culturales portadores de información.

No obstante, los avances ambientales en la práctica urbanística son todavía muy parciales y a menudo puramente retóricos; el imperio de la moda también ha dotado al urbanismo de un barniz ecológico, que además puede dar sustanciosos beneficios económicos en la actual etapa de frivolidad de lo ambiental. Lo cierto es que las causas profundas del deterioro ambiental urbano apenas han sido

La óptica empleada responde a una visión ingenua y académica de los problemas urbanísticos y territoriales de Lanzarote

La ausencia de planeamiento en la mayoría de los municipios no es más que un mecanismo de boicot al PIOT

alteradas ni puestas en entredicho. Y es que siguen estando plenamente vigentes los principios inspiradores de nuestro modelo urbano, que tan cuestionado formalmente se halla en textos y documentos, a saber: la aceptación del modelo de crecimiento basado en la continua incorporación de nuevos espacios periféricos al continuo urbano; el mantenimiento de la estructura segregada social y funcionalmente; la subordinación de la ciudad a la lógica del transporte privado; la ausencia de auténticas medidas de ahorro energético, tanto en el transporte como en la vivienda; las oportunidades otorgadas a las actividades económicas que incentivan los desplazamientos –como los centros comerciales periurbanos– con grave quebranto de la deseable plurifuncionalidad de las áreas residenciales –ejemplificado en el pequeño comercio próximo a la vivienda–. En consecuencia, las medidas urbanísticas para la mejora ambiental no pasan de ser retóricas o circunstanciales, sin que por medio de ellas se pueda ni se pretenda llegar a las causas profundas del deterioro ambiental urbano.

En este campo de la retórica ambiental situamos nosotros este documento, deudor de una visión urbanística anterior a la situación que la crisis ecológica ha puesto de manifiesto hace ya tiempo. De hecho, cuando se aborda el *Sistema Urbanístico Insular* los programas y actuaciones planteados quedan limitados exclusivamente a los tradicionales mecanismos de planificación: el PIOT y el planeamiento municipal, a lo que se añade un etéreo *Plan de Capitalidad para Arrecife*.

2. El sistema urbanístico insular

Como ya se ha señalado, la óptica de análisis empleada responde esencialmente a una visión ingenua y académica de los problemas urbanísticos y territoriales de Lanzarote, que aporta pocos aspectos novedosos respecto del contenido del vigente Plan Insular de Ordenación. El documento explica confusamente la metodología empleada y no justifica adecuadamente los parámetros de valoración utilizados, lo que contrasta con otros trabajos de la *Estrategia*, cuyo contenido sí resulta útil desde el punto de vista de su aplicación a los procesos sobre los que se pretende incidir. En este trabajo no existe la menor explicación del sistema de evaluación de los valores de referencia, por lo que se obtiene la impresión de que los resultados son extremadamente subjetivos.

Esta subjetividad se plasma en algunas de las conclusiones del documento, como por ejemplo ocurre cuando se constata *la ausencia de planeamiento actualizado en la mayoría de los municipios*

de la Isla, así como el bajo nivel ecológico que se detecta en los servicios ambientales (residuos, energías, etc.), o la ínfima calidad de la movilidad interior de la Isla, pero se concluye afirmando que con la excepción de Arrecife, el conjunto del sistema urbano insular presenta una calidad media razonablemente alta.

Este sesgo del documento quizá pueda deberse al fórceps conceptual que supone tener que idear o improvisar un sistema de indicadores para los aspectos urbanísticos y territoriales, en lugar de manejar los instrumentos que la técnica urbanística utiliza habitualmente, que permiten la elaboración de diagnósticos sectoriales más certeros que el realizado. Y, sobre todo, posibilitan un respaldo jurídica y técnicamente más sólido para la adopción de decisiones por parte del Cabildo Insular.

La documentación escrita y gráfica del vigente Plan Insular de Ordenación constituía una buena base de partida para realizar un análisis de la dinámica urbanística y territorial de la última década, puesto que expresa con bastante precisión la situación existente a mediados de la década pasada, ya que el PIOT trabajó sobre datos de 1986-87. Éste debió ser un objetivo prioritario de este trabajo que se ha quedado sin hacer. La descripción genérica de los problemas y posibles soluciones puede llevar a un irrelevante acuerdo; sin embargo, de lo que se trata es de identificar las causas para poder encauzar los procesos en la dirección que se considere adecuada, sobre todo si se pretende modificar las pautas de conducta que conspiran contra la sostenibilidad del desarrollo insular.

Debe compartirse, por supuesto, la preocupación del autor por la ausencia de planeamiento actualizado en la mayoría de los municipios, así como el bajo nivel ecológico que se detecta en la planificación y gestión de los servicios ambientales. Precisamente por eso se echa en falta una identificación de la situación respectiva municipio a municipio, y una descripción de los problemas que está generando esta ausencia de planeamiento, que no es más que un mecanismo de boicot al proceso de adaptación al PIOT.

Por consiguiente, si éste es un problema político de primer orden, que está en la base de buena parte de los problemas urbanísticos y territoriales, como la dispersión territorial o la contención y redimensionamiento del crecimiento de la oferta turística, debe identificarse como tal y proponer las soluciones al respecto, para que prevean la posibilidad de que los ayuntamientos continúen bloqueando el proceso de adaptación del planeamiento municipal al PIOT.

Sorprende que, con la dimensión y escala alcanzados por el desa-

El proceso de revisión del PIOT debe trascender la mera modificación de la programación de plazas turísticas para abarcar muchos otros aspectos

rollo urbanístico en Lanzarote, la mayor parte de los municipios donde se concentra la expansión del fenómeno urbano haya optado conscientemente por carecer de instrumento de planeamiento general y del aparato técnico y jurídico necesario para gestionar fenómenos de tanta complejidad, lo que inevitablemente somete a los municipios al poder de los promotores privados. De ahí que no pueda compartirse el estupor del redactor del documento al expresar el bajo nivel ecológico de los servicios ambientales o la ínfima calidad de la movilidad insular, porque éstas no son consecuencias casuales, sino el resultado directo e inmediato del caos inducido por la falta de planificación y, consecuentemente, la ausencia absoluta de criterios de gestión del fenómeno urbano.

El informe aborda la 'capacidad de carga', pero la habitual indefinición impide llegar a conclusiones claras

Esta carencia del texto –parcialmente suplida por los informes técnicos del Cabildo, incorporados al Documento de Aprobación Inicial de la Revisión del Plan Insular–, resulta particularmente inexplicable si se consideran las frecuentes alusiones que en él se hacen a la capacidad instrumental y operativa del planeamiento insular y municipal para resolver la mayor parte de los problemas urbanísticos y territoriales que está generando el desarrollo insular reciente: *Tanto el PIOT como el planeamiento municipal son mecanismos eficientes para rectificar la mayor parte de los desequilibrios encontrados.*

En este sentido, aparecen algunas críticas veladas al sobredimensionamiento en la oferta de suelo en el propio Plan Insular, que no encuentran posteriormente la adecuada propuesta de solución: *el 72% del suelo asignado por el PIOT de Lanzarote a los asentamientos turísticos y no turísticos se encuentra sin edificar... Resulta preocupante que el propio Plan Insular que sirve de referencia a este planeamiento (municipal), autorice máximos de expansión excesivamente holgados.* Partiendo de tales datos, no acaba de entenderse que el documento se incline por provocar revisiones puntuales del Plan Insular, cuando resulta evidente que buena parte de los problemas radica en la insuficiente gestión del mismo, y en su limitada capacidad operativa en su versión actual. Esta es la razón central por la que El Guincho ha planteado en sus recientes alegaciones en el procedimiento de Revisión del Plan que el proceso de revisión debe trascender la mera modificación de la programación de plazas turísticas, para abarcar otros muchos aspectos que le permitan multiplicar su capacidad operativa e instrumental para orientar el desarrollo insular hacia la sostenibilidad.

3. La capacidad de carga

Efectivamente, en cualquier propuesta que afecte a la utilización del territorio insular el concepto de ‘capacidad de carga’ resulta clave a la hora de adoptar políticas o criterios que nos encaminen hacia la sostenibilidad. El informe aborda este concepto, pero la habitual indefinición impide llegar a conclusiones claras. Se dice que en este aspecto *se superponen el análisis objetivo y la valoración subjetiva de la sociedad insular*. Conviene añadir, no obstante, como en cualquier trabajo, la visión subjetiva de quien redacta.

Con referencia a la densidad de población, se destaca que *el índice actual es 143 habitantes por km². Este nivel de densidad es sentido entre la población residente como una sensación de ‘espacio colmatado’*. Sin embargo, para el redactor *el valor en sí mismo no parece que sea objetivamente alto*. ¿Con relación a qué densidades de referencia no parece ‘objetivamente’ alto? La cifra nacional española es de 78 habitantes por km² y la media de la Unión Europea es de 115. ¿Alrededor de qué cifra consideraríamos que se rebasa la capacidad de carga de la Isla?

Sobre la ocupación territorial, *el índice actual está en torno al 5% de suelo ocupado referido a la superficie total de la Isla. Esta ocupación es percibida como muy alta por la sociedad insular*. Pero, otra vez, la subjetividad de la sociedad insular queda como única manifestación; el autor no se pronuncia acerca de si esta ocupación es ‘objetivamente’ alta, tan sólo propone que pueda elevarse al 6%.

A la hora de referirse al equilibrio poblacional sí encontramos un pronunciamiento claro: *Su medición se ha disparado en los últimos diez años, presentando valores que objetivamente sobrepasan la capacidad de carga del ecosistema insular. El valor actual de este indicador es del 68%, expresado en camas/habitantes de derecho, cifra que triplica holgadamente la media del territorio canario... Se trata, por consiguiente, de programar ritmos de crecimiento de la afluencia turística y de la fabricación de camas turísticas que permitan situar el índice de Equilibrio Poblacional en un valor de 0,64 camas/habitante dentro de 10 años, dejando la puerta abierta a futuras políticas que tiendan, a largo plazo, hacia el valor de 0,50 camas/habitante, cifra que se considera prudente para una actividad turística sostenible*.

Por supuesto que la relación entre la cantidad de turistas y la población residente es un componente fundamental a la hora de abordar la capacidad de carga de un territorio. El problema es que la *Estrategia* enmascara lo que en realidad se defiende, que no es ni más ni

La periferia de las conurbaciones es la negación de la ciudad

menos que un notable incremento de la población residente (y de nuevos inmigrantes) que permita continuar aumentando el número de turistas a recibir en la Isla. Con este mecanismo el objetivo sostenible de una cama por cada dos residentes (*el valor de 0,50*) se conseguiría con otros miles más de inmigrantes. Hablar de capacidad de carga con propuestas como éstas no parece de recibo.

Además, si se analiza la relación entre camas turísticas y residentes, parece obligado considerar la relación entre las camas y la superficie insular en un trabajo sobre el territorio. Suele considerarse que *para una actividad turística sostenible* no debe sobrepasarse la cifra de 20 camas por km². Pues bien, en Lanzarote la cantidad es de 62,45 en el año 96, un 50% por encima de la media del Archipiélago y tres veces mayor que el criterio de sostenibilidad. Quizá con este guarismo, más relacionado con el territorio, quedaría claro que la capacidad de carga de la Isla con relación a su uso turístico se sobrepasó hace ya tiempo, y no sería necesario mantenerse en la indefinición en la que se sitúa el documento.

A medida que la comunidad del barrio abandona su papel de regulación la estabilidad social se resiente

4. La ciudad difusa: la conurbación

Una de las aportaciones del área de urbanismo de la *Estrategia* la encontramos en la nueva definición como conurbación de la franja *que se extiende desde Puerto del Carmen hasta Costa Teguise, tomando como centro el puerto de Arrecife*. Esta incipiente estructura urbana polifuncional y diversa se analiza en unas cuantas frases: *en términos generales, esta estructura es buena y tiene capacidad de recoger las tendencias de futuro; una estructura física de alto interés y calidad; aloja también una interesante diversidad poblacional; la densidad de población resulta razonable*. Y sus posibles problemas quedan reducidos a que *la problemática que se observa deriva fundamentalmente de la descoordinación entre las iniciativas que vierten en su conjunto las diferentes administraciones implicadas*. Por tanto, la actuación propuesta se resume en un genérico Esquema Director de Ordenación, cuyo objetivo es *definir las líneas maestras para la organización territorial coordinada de la conurbación*. Y, prácticamente, esto es todo.

La definición unitaria de esta franja territorial nos parece un acierto. Las conurbaciones son el fenómeno urbanístico por excelencia de las últimas décadas en las ciudades del mundo desarrollado. Sin embargo, sorprende la falta de análisis concreto de la conurbación examinada y la valoración de esta expansión de la ciudad, que hoy en día constituye el centro de la discusión de todas las gentes preocupadas por las consecuencias ambientales del desarrollo urbano.

Ambientalmente hablando, estas conurbaciones son un paradigma de despilfarro, tanto directo (uso masivo de suelo o gastos de iluminación) como indirecto (dependencia exterior de los usuarios e incremento de los viajes). Las tendencias de reubicación y reestructuración espacial se expresan, pues, consumiendo importantes extensiones de territorio y se manifiestan principalmente fuera de los espacios previamente construidos, de carácter más compacto, disolviéndose los límites de la 'ciudad'. La dimensión de la periferia de las conurbaciones es tal que rompe cualquier relación existente (semántica, cultural, urbanística) con la ciudad a la que, normalmente, pertenece. La periferia crece con reglas propias, uniformes, empobrecedoras, destructivas del espacio urbano; no guarda memoria de la historia del lugar, ni de su identidad. La periferia de las conurbaciones es la negación de la ciudad.

Por otro lado, en los nuevos territorios urbanos el barrio se transforma en 'zona residencial'. Y este espacio deja de ser un lugar de sociabilidad para convertirse simplemente en un recinto segregado y homogéneo, y, por tanto, de exclusión de la diversidad social. De manera simétrica se transforma la vivienda, que 'intenta' acoger lo poco que queda de las relaciones sociales sustraídas a los espacios públicos tradicionales –la calle y la plaza–. Espacios públicos que son progresivamente arrollados en la ciudad histórica por la movilidad motorizada (fundamentalmente privada), y que en los nuevos desarrollos pasan también a destinarse, de forma casi exclusiva y excluyente, a la función de transportarse. Lo que refuerza aún más la tendencia al refugio de la 'sociabilidad' en la intimidad del espacio residencial privado.

La 'ciudad', mientras tanto, se va vaciando de contenido, las relaciones vecinales, la regulación de comportamientos por conocimiento y afectividad, la identidad con el espacio, las probabilidades de contacto que ofrece el espacio público, etc., se van diluyendo. A medida que la comunidad del barrio abandona su papel de regulación, la estabilidad social se resiente. La ciudad sociable, con sus vecindarios unidos, sus talleres, bares, tiendas, mercados y centros culturales, se ha sacrificado por un paisaje anónimo de centros comerciales y suburbios en expansión.

Y todo ello por un modelo productivo y territorial que cada vez consume más recursos de todo tipo (agua, energía, suelo...), que induce un creciente impacto ambiental local y global (contaminación, residuos, reforzamiento del cambio climático...), que incentiva una profundización en los desequilibrios territoriales y en las

La creación de proximidad, que permite vivir, trabajar y comprar sin tener que desplazarse grandes distancias, se ha convertido en un concepto clave

desigualdades sociales de todo tipo, y que agudiza la dependencia exterior, ampliando la ‘huella ecológica’. Al tiempo que su expansión desarticula otras formas productivas y territoriales menos consumidoras de recursos, de menor impacto ambiental, más intensivas en actividad humana, más acordes con las características de los espacios sobre los que se asentaba y, por tanto, más autosuficientes.

La planificación urbana debe velar para que las construcciones no contribuyan a agravar la insostenibilidad del medio urbano

Las actuales conurbaciones delatan la creciente insostenibilidad del modelo urbanístico actual. Por ello, decíamos, se echa en falta la ausencia de valoración alguna de un fenómeno como éste en un trabajo urbanístico que se encuadra en una *Estrategia hacia el desarrollo sostenible*. De hecho, la propuesta de *aumentar levemente la densidad de los núcleos rurales* –que nos parece correcta– no se repite en este capítulo; donde resulta más relevante el problema ni se menciona la posible solución.

5. La ciudad compacta

En los últimos tiempos la reivindicación del concepto de ciudad compacta se ha extendido entre todos aquellos que buscan formas de frenar la insostenibilidad creciente de las conurbaciones. Incluso la Unión Europea lanzó, hace varios años, directrices para revivir el concepto de ciudad compacta. La creación de proximidad, que permite a las personas vivir, trabajar y comprar sin que tengan que desplazarse grandes distancias, se ha convertido en un concepto clave para la transformación sostenible de los espacios urbanos.

El modelo de ciudad compacta y densa, con continuidad formal, multifuncional, heterogénea y diversa en toda su extensión, permite concebir un aumento de la complejidad de sus partes internas que es la base para obtener una vida social cohesionada y una plataforma económica competitiva, al mismo tiempo que se ahorra suelo, energía y recursos materiales, y se preservan los sistemas agrícolas y naturales próximos. Este modelo puede encajar, perfectamente, con el primer objetivo de la ciudad, que es aumentar las probabilidades de contacto, intercambio y comunicación entre los diversos sectores (personas, actividades, asociaciones e instituciones) sin comprometer la calidad de vida urbana y la capacidad de carga de los ecosistemas periféricos. La mezcla de gente y actividades diversas en un mismo espacio es la garantía de pervivencia de un sistema porque proporciona estabilidad, cohesión social y madurez.

En la ciudad compacta la ‘creación de proximidad’ permite resolver el gran problema del transporte urbano en sentido contrario al que viene obligado por el modelo disperso. El número de viajes a pie, método que sigue siendo el más utilizado en la ciudad com-

pacta, se puede aumentar incrementando la calidad urbana, mejorando el diseño de la vía, incluidas las partes más pequeñas (aceras, vados permanentes...), mejorando los itinerarios peatonales y el mosaico de plazas y zonas verdes, etc. Criterios a los que debe sumarse la utilización de la bicicleta y un transporte público eficiente y digno (algo desconocido en Lanzarote).

Ninguno de estos criterios aparecen en el documento que nos ocupa. Sólo encontraremos tres aspectos parciales de los graves y profundos problemas que afectan a la ciudad de Arrecife: *En primer lugar, dotando a los barrios de un nivel urbano con una calidad medioambiental de infraestructuras y de dotaciones equiparables a los núcleos urbanos del resto de la Isla. En segundo lugar, acometiendo las actuaciones de identificación urbana para que la estructura básica de la ciudad resulte perceptible. En tercer lugar, programando las estrategias de capitalidad que son vitales para el conjunto del sistema insular.* Como puede verse, el documento continúa moviéndose en la generalizada indefinición. Situación que varía levemente en su capítulo dedicado a *La Marina y el Casco histórico*, donde se ofrece algún criterio –pocos y excesivamente generales, es cierto– a seguir para el *Plan de Rehabilitación Integral* de la zona.

6. Sostenibilidad urbana y sectores ambientales clave

Cada vez más, se pone en evidencia la importancia de definir las políticas ambientales urbanas con criterios de sostenibilidad. Simplemente, porque si no conseguimos que nuestras ciudades sean sostenibles tampoco conseguiremos que lo sea el propio planeta como ecosistema global. No existe, en el informe que nos ocupa, una visión de conjunto que aborde la sostenibilidad de los enclaves urbanos como criterio globalizador desde el cual atender a las manifestaciones concretas. Tampoco se afrontan las causas de la insostenibilidad actual de esos asentamientos que pudieran permitirnos entrever la nueva dirección en la que deberían enmarcarse los problemas urbanos lanzaroteños.

Podría argumentarse (y se ha hecho) que los aspectos que afectan a la sostenibilidad urbana se encuentran en otras áreas de la *Estrategia*. Sin embargo, este criterio no nos resulta convincente; existen soluciones urbanísticas o constructivas que resultan imprescindibles para colaborar a la resolución de los numerosos problemas de las ciudades. De hecho, esta área debía complementar las medidas que se proponen en el capítulo de la *Estrategia* denominado *Los sectores ambientales clave*. A título de ejemplo, podemos

Cada edificio con aire acondicionado en la Isla supone un fracaso arquitectónico y medioambiental

indicar algunas de las lagunas que en este terreno encontramos:

Energía. En este terreno las características constructivas de los edificios resultan determinantes en la creación de los problemas medioambientales que se manifiestan en el ámbito del alojamiento y su directa implicación en el agravamiento de muchos de los reflejados en las ciudades y en el entorno natural. Resulta necesario valorar la incidencia medioambiental del conjunto del proceso constructivo, que incluye variados aspectos:

- Extracción de rocas, minerales y materiales de todo tipo.
- Gastos energéticos y procedimientos para la fabricación de elementos constructivos.
- Gastos energéticos y procedimientos para la fabricación de sistemas y equipos de instalaciones.
- Transporte de materiales, elementos y equipos.
- Puesta en obra, medios y maquinaria.
- Gastos energéticos en climatización e iluminación y contaminación derivada.
- Mantenimiento y uso, agua, residuos y vertidos.
- Reutilización y procedimientos para cambios de uso.
- Derribo y derivaciones del abandono de las edificaciones.

Al relacionar cada una de estas fases con los principales problemas medioambientales actuales, se descubre la verdadera extensión de las repercusiones derivadas de la construcción y nuestro asombro porque nada de esto aparezca en esta área de la *Estrategia*. Es imprescindible dedicar una atención preferente a la calidad ambiental derivada del diseño de nuestros edificios. La planificación urbana debe velar para que las construcciones no contribuyan a agravar, como está ocurriendo, la insostenibilidad del medio urbano.

La construcción con criterios bioclimáticos se apoya en el clima y la vegetación local, la orientación, la pendiente, los materiales locales... Es decir, lo contrario de lo que está sucediendo en Lanzarote y, especialmente, en la conurbación donde se concentran la mayor parte de las edificaciones. Ya es hora de que los diseños constructivos y su plasmación en el planeamiento urbanístico tengan en cuenta estos criterios y no sólo aspectos estéticos de cara a la imagen turística. Puede decirse, por ejemplo, que cada edificio con aire acondicionado en la Isla supone un fracaso arquitectónico y medioambiental, y para recordarnos negativamente este criterio tendremos siempre presente la emblemática sede del Cabildo Insular.

Transporte. Se han comparado las consecuencias del automóvil en la ciudad a los de una 'bomba' lenta, una bomba cuya onda expan-

*Cien personas
en una guagua
sólo requieren
40 m² de
superficie vial;
por el contrario,
100 personas en
un coche cada
una precisan
unos 2.000*

siva tuviera la virtud de desperdigar edificios y actividades en varios kilómetros a la redonda y cuyo principal efecto en el interior fuera el de destruir la propia esencia de las urbes: la convivencia y comunicación de las personas. La movilidad peatonal se va reduciendo paulatinamente, por los cambios que se producen en la configuración de las conurbaciones, que incrementan la longitud de los viajes a realizar, y por las políticas de transporte que se aplican, en las que ni los viandantes ni los ciclistas gozan de ninguna prioridad.

Cien personas en una guagua sólo requieren 40 metros cuadrados de superficie vial; por el contrario, 100 personas en un coche cada una precisan unos 2.000. Esta comparación ilustra una cruda realidad: los coches y su increíble demanda de superficie vial configuran hoy en día la ciudad moderna. Y vuelve a ser evidente que este problema afecta de manera inequívoca al planeamiento urbanístico y a la ordenación del territorio, aunque en este documento no se haga la menor alusión al asunto. Por tanto, la sostenibilidad insular requiere la transformación de los criterios con los que se construyen nuestras carreteras, se diseñan las calles y, en general, los criterios urbanísticos para que favorezcan la creación de proximidad a la que aludíamos cuando contraponíamos la ciudad difusa a la ciudad compacta. Criterio que, ya decíamos, se demuestra clave en cualquier alternativa urbana sostenible.

Agua. La expansión de la conurbación, la proliferación de nuevas tipologías residenciales (chalés adosados, casas terreras aisladas cada vez más alejadas de los centros urbanos) y turísticas y sus correspondientes equipamientos (piscinas, plantas ornamentales, césped...), la construcción de segundas residencias, determinados servicios de ocio para el turismo (entre los que la industria del golf supone la peor amenaza), etc., han contribuido a una verdadera explosión del consumo de agua.

El planeamiento urbanístico es una pieza clave a la hora de detener el incremento del consumo de agua que se está produciendo en la Isla. Además de los propios criterios constructivos que deben ser recogidos en la normativa municipal e insular: la construcción o el mantenimiento de los aljibes, la posible reutilización de maretas, la recogida de las aguas pluviales en los grandes edificios urbanos y turísticos, la implementación de tecnologías de ahorro del consumo de agua en las nuevas construcciones y en cualquier rehabilitación.

7. La vivienda: un 'recurso' escaso

La vivienda no es sólo la estructura física que nos protege del medio físico, sino que cumple otras muchas funciones de intimi-

Hoy en día, parece que se considera un 'hecho natural' el que la vivienda se haya convertido en un bien prohibitivo para la mayor parte de la población

dad, relación familiar y personal, alimentación, higiene personal... A través de todas ellas influye en la salud de quienes la habitan, favoreciéndola o dificultándola. Las características de las viviendas, el espacio que ocupan en la estructura urbana y la forma de tenencia de las mismas por sus habitantes reflejan en gran parte las diferencias de clase existentes en la ciudad, dando lugar a barrios diferenciados espacialmente y homogéneos socialmente, en lo que se denomina segregación social.

A mediados de los setenta, un obrero especializado podía acceder a una vivienda destinando dos años de su salario íntegro a la compra de la misma. Al filo de los noventa, necesitaba dedicar aproximadamente doce años de su sueldo. Hoy en día, parece que se considera un 'hecho natural' el que la vivienda se haya convertido en un bien prohibitivo para la mayor parte de la población. No disponemos de datos ciertos sobre la situación lanzaroteña, pero no hace falta estar muy informado para saber que la bonanza económica local de los últimos años ha disparado hasta niveles inauditos el precio de la vivienda y que, además, encontrar un alojamiento de alquiler en la Isla comienza a considerarse milagroso, aunque se esté dispuesto a pagar una buena cantidad de pesetas.

Encontrar un alojamiento de alquiler en la Isla comienza a considerarse milagroso

En un territorio limitado, las disponibilidades de suelo que una familia pueda tener para ayudar a los miembros de la nueva generación van disminuyendo, como no podía ser de otra manera, con el paso de las generaciones; los precios de las viviendas siguen, en estos momentos, increméntandose a una velocidad vertiginosa; y las restricciones a la construcción de alojamientos turísticos pueden contribuir a encarecer aún más la vivienda en Lanzarote. Por ello, que no aparezca en esta área, ni en ninguna otra de la *Estrategia*, el problema de la vivienda en la Isla denota, en primer lugar, la falta de rigor del trabajo; y, después, hasta qué punto la dependencia económica de quienes nos visitan ha inducido hábitos que, en ocasiones, impiden ver la realidad de los sectores menos favorecidos de la población insular.

8. 'Enverdecer' la ciudad

Salvo unas escuetas referencias al arbolado incluidas en el conjunto de acciones apuntadas sin detalle alguno, puede decirse que el 'enverdecimiento' de Arrecife se encuentra ausente del trabajo. Y pocas ciudades están tan necesitadas de una política en este sentido como Arrecife.

Las ciudades son islas de calor artificial, varios grados más calientes que la periferia debido a tres factores fundamentales. Primero,

porque atrapan el calor del sol en las azoteas, las superficies pétreas, el asfalto y el hormigón, reenviándolo al aire ambiental. Segundo, porque son centros de consumo de energía muy importantes: en los países desarrollados se emplean entre 5 y 10 kilovatios de energía por persona y día. Los vehículos, los electrodomésticos y las bombillas desprenden calor, y los aires acondicionados enfrían el aire interior calentando el de fuera. Tercero, porque desprenden gases y polvo que se acumulan en las capas de aire por encima de las ciudades y contribuyen a su calentamiento.

En los últimos tiempos, la necesidad de árboles en Arrecife ha sido reivindicada por algunos colectivos y ciudadanos, pero raras veces la discusión sobrepasa la función decorativa o estética del arbolado. Efectivamente, los árboles son bonitos, pero también aportan valiosos beneficios ambientales. Son el aire acondicionado de la ciudad, pero sin efectos nocivos: un sólo árbol puede transpirar hasta 380 litros de agua diarios, refrescando el aire próximo; además, la sombra sobre fachadas y pavimentos contribuye a reducir la acumulación de calor por la insolación de los mismos. También absorben y filtran el polvo contaminado de las ciudades: un abeto de 40 cm de diámetro puede eliminar 19,5 kg al año de azufre en el aire, sin que le sea perjudicial; en las calles emiten oxígeno durante el día y ayudan a reducir el monóxido y el dióxido de carbono a lo largo de las rutas de tráfico denso. Disminuyen el nivel de ruido de la ciudad. Por último, las zonas verdes, pulmones de la ciudad, contribuyen indudablemente a mejorar la salud física y psíquica de sus habitantes.

Otros dos factores merecen ser reseñados: en primer lugar, la vegetación facilita que la ciudad pueda convertirse también en un refugio de vida silvestre, en ella se consume y se tira gran cantidad de alimento que alienta a algunas especies a asentarse en ella. Lo que ha ocurrido con las garzas bueyeras en Arrecife no es una excepción, las ciudades de Norte América tienen más pájaros que el campo que las rodea. En segundo lugar, los espacios verdes urbanos pueden aportar una fuente de alimento. Algunos de los solares desperdigados por Arrecife podrían convertirse en huertos urbanos y la agricultura periurbana, que hoy se defiende en multitud de ciudades, encontraría un espacio adecuado en todos los terrenos baldíos de la periferia de nuestra capital (a pesar de su población de 12,5 millones de personas, Shanghai es casi autosuficiente en su producción de vegetales y cereales). Además, habría que considerar la posibilidad de que los árboles frutales constituyeran una parte

Un solo árbol puede transpirar hasta 380 litros de agua diarios, refrescando el aire próximo

esencial del paisaje urbano (Estocolmo y Praga están llenas de manzanos, ciruelos y perales).

Todas estas zonas verdes deberían proporcionar la oportunidad de completar una trama verde urbana diseñada para ser operativa en su conjunto, buscando su interconexión por medio de corredores que permitan un efecto de archipiélago vegetal del conjunto, sin que resulten imprescindibles grandes extensiones para dar lugar a una ciudad verde. Mientras no se calibren correctamente los beneficios ambientales del enverdecimiento para la población urbana, en tanto que garante de la calidad ambiental y proveedor de oportunidades de ocio, recreo o reencuentro, su presencia en el planeamiento urbano seguirá teniendo un papel pasivo y meramente estético, como ocurre en este trabajo.

9. La ciudad de todos

Habitualmente, los planificadores, cuando hacen sus zonificaciones y delimitaciones, dan por sabido lo que la gente desea, pero saben muy poco realmente sobre cómo se desenvuelven su medio ambiente cotidiano en el tiempo de trabajo, de relación o de ocio. En cuanto a la participación, tanto en la redacción de los planes como en su aplicación, queda reducida a un simple y a menudo enojoso trámite que hay que superar por imperativo legal o conveniencia política. Por contra, si se aspira a reestructurar ambientalmente la ciudad hay que movilizar la opinión y participación de los ciudadanos y la colaboración y coordinación de todas las instancias sociales, económicas e institucionales que tengan algo que ver con el medio ambiente urbano, que son prácticamente todas.

En el documento, la participación ciudadana se menciona exclusivamente de pasada en una ocasión: en el último párrafo del texto refiriéndose al conjunto *Marina-Casco Histórico*. Ni siquiera cuando se plantea actuar en los barrios de Arrecife aparece la participación de los vecinos: los *agentes implicados son el Cabildo y el Ayuntamiento*. No se ha tenido en cuenta lo que en otro texto sostenía el director de la *Estrategia*, Fernando Prats: “es importante fomentar la información y potenciar la participación de los ciudadanos en la definición del futuro de sus ciudades... Se trataría al fin y al cabo de fortalecer la capacidad de interpretación y de responsabilidad local alrededor de sus problemas fundamentales”.

A nosotros nos gustaría añadir que la sustentabilidad del ecosistema ha de tener en cuenta no sólo la diversidad de los componentes naturales o artificiales que lo integran, con sus variadas relaciones en proceso continuo, sino, sobre todo, los elementos humanos con

Habría que considerar la posibilidad de que los árboles frutales constituyeran una parte del paisaje urbano

sus diferentes necesidades y conductas. Además, podríamos conseguir un modelo urbanístico muy sostenible en apariencia, pero si no se cuenta con la implicación de las personas estaríamos imponiendo algo que acabaría por no funcionar.

10. Conclusión

Como hemos ido poniendo de manifiesto a lo largo de estas páginas, no compartimos la visión del urbanismo que el documento *El Sistema Urbanístico* deja traslucir. No obstante, hemos tratado de contrastar nuestro desacuerdo con ‘autoridades’ nada sospechosas de radicalismo ecologista para fundamentar nuestra discrepancia a la hora de evaluar el informe.

El Libro Verde del Medio Ambiente Urbano de la Comunidad Europea de 1990 ofrece una visión urbanística que, a la hora de presentar sugerencias para las futuras líneas de actuación, ataca las limitaciones de los enfoques sectoriales y apuesta por dirigirse a los orígenes de los problemas y no sólo a los síntomas. En suma, se asume decididamente el rechazo a la sectorialización de la política ambiental en el conjunto de las políticas urbanas; antes al contrario, la política ambiental debe empapar la gestión y la administración de las ciudades, concebidas como un sistema integrado. Ahora bien, para que esto ocurra debe tener un papel influyente tanto sobre el planeamiento urbanístico como sobre la ordenación del territorio. Asimismo, el *Libro Verde* dedica una atención preferente a la calidad ambiental derivada del diseño de los edificios.

El Campo de Acción 11 del Programa Hombre y Biosfera de la UNESCO, centrado en el análisis interdisciplinar de los sistemas urbanos, ha ido desarrollando una metodología basada en el análisis de flujos que reviste un gran interés como instrumento de gestión y planificación urbana. Las tesis fundamentales del Programa M&B 11 desde 1973 en su aproximación al esquema urbano y los objetivos a los que debe atenerse son:

1. Evaluar los asentamientos como ecosistemas, particularmente desde el punto de vista de los flujos y la utilización de la energía y de las materias primas, de los flujos de información, de los flujos de personas y de los comportamientos de éstas.
2. Analizar la interacción entre asentamientos urbanos y ambiente externo, con una atención particular a todos sus efectos recíprocos y a la necesidad de una planificación ajustada para la utilización y conservación óptima de los recursos naturales renovables.
3. Evaluar las relaciones causa-efecto en el interior de los asentamientos humanos considerados como ecosistemas, la interacción

Podríamos conseguir un modelo urbanístico muy sostenible, pero si no se cuenta con la implicación de las personas acabaría por no funcionar

No se ha cuestionado el presente modelo de 'desarrollo' lanzaroteño en su faceta urbanística y territorial

entre éstos y su entorno, las condiciones de vida de la población así como su estado de salud y bienestar.

4. Analizar los procesos de adaptación cultural a las influencias del ambiente.

Fernando Prats, Valores de referencia para evaluar el interés de las prácticas urbanas y locales en España, en el *Primer catálogo español de buenas prácticas*. Dividido en 4 apartados, transcribimos los títulos del dedicado a la estructura espacial por carecer de espacio para hacerlo con el conjunto de los razonamientos:

1. Adaptación de la estructura urbanística a las condiciones espaciales y ambientales locales.
2. Racionalidad en la resolución espacial de las necesidades sociales en relación al nuevo crecimiento y la rehabilitación del patrimonio edificado.
3. Ordenación de los bienes y servicios urbanos y del propio espacio de la ciudad de forma que se favorezcan los desplazamientos peatonales y por transporte público.
4. Fomento de la riqueza, diversidad y complejidad del tejido urbano.
5. Adaptación del espacio urbano y de la edificación a los requerimientos ambientales y de calidad de vida en la ciudad.

Prácticamente ninguno de los criterios que reflejan estos textos los encontramos en el documento de la *Estrategia*. Es por ello que nos reafirmamos en considerar este trabajo una oportunidad perdida para la clarificación de la realidad lanzaroteña de los últimos años en lo que se refiere a la planificación urbanística y a la ordenación del territorio. Pero sobre todo, creemos que los escasos criterios de actuación futura que el trabajo plantea no se encuadran en una alternativa que pueda dirigirse *hacia un desarrollo sostenible*. Finalmente, no se ha cuestionado el presente modelo de 'desarrollo' lanzaroteño en su faceta urbanística y territorial, capaz de generar, en el corto plazo, una gran acumulación de riqueza monetaria para unos pocos, pero que induce unos desequilibrios económicos, sociales, territoriales y ecológicos que hacen muy difícil su viabilidad a medio y, sobre todo, a largo plazo.