Agenda Desarrollo Sostenible 2030

CENTRO UNESCO GRAN CANARIA

DICIEMBRE · 2019

Cabildo de Gran Canaria

GRAN CANARIA SOLIDARIA
Consejería de Solidaridad Internacional

Centro UNESCO Gran Canaria
Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
Federación Española de Centros y Clubes UNESCO (FECU)

Hagamos un PLAN VERDE LPGC

15 VIDA DE ECOSISTEMAS TERRESTRES

Coordinación
Cayetano Sánchez

Gabinete Literario

Centro UNESCO Gran Canaria
Miembro del Movimiento de Clubes, Centros y Asociaciones para la UNESCO

CLUB LA PROVINCIA

Cabildo de Gran Canaria · GRAN CANARIA SOLIDARIA · Consejería de Solidaridad Internacional

Instituto 20 grados

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Conferencia

‘CIUDADES HISTÓRICAS Y FRENTES MARÍTIMOS: UN FUTURO PROMETEDOR’

Con la celebración de dos conferencias comenzó el ciclo de intervenciones del ciclo llamado LPGC, ciudad naturalizada.

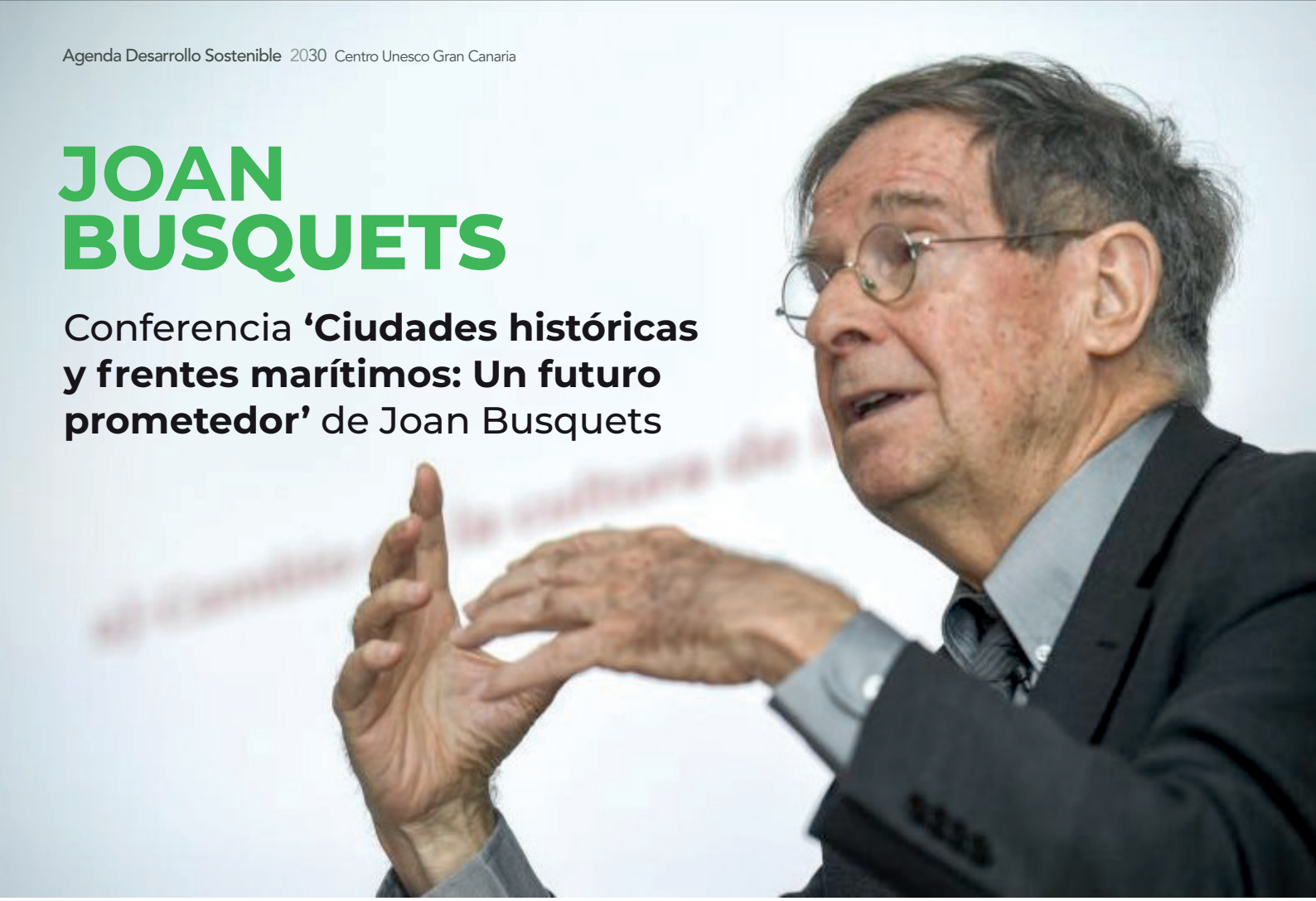
Tanto en estas, como en las futuras convocatorias, se tratará que desde la sociedad civil se impulse la creación de corredores verdes en la capital grancanaria, tomando como punto de partida la oportunidad que representa el plan del Ayuntamiento respecto a la recuperación del barranco del Guiniguada. Su objetivo final es conformar una ciudad más amable y solidaria. al mejoror la calidad de vida de sus habitantes.

En esta Agenda se recogen entrevistas realizadas tanto a el director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (BCNecología), Salvador Rueda Palenzuela, como a Joan Busquets, arquitecto urbanista, catedrático de la Urban Plannig and Desing del GSD la Universidad de Harvard, y autor del Proyecto Guiniguada. En ellas expresan sus opiniones y soluciones a la temática planteada.

Ambas fueron publicadas en La Provincia, diario coorganizador de este ciclo, junto al Centro Unesco Gran Canaria.

JOAN BUSQUETS

Conferencia **‘Ciudades históricas y frentes marítimos: Un futuro prometedor’** de Joan Busquets



Joan Busquets
en el Club La Provincia.
Periodista, **Teresa Garcia**
Fotografo, **Juan Carlos Castro.**

El arquitecto urbanista Joan Busquets (1946, El Prat de Llobregat, Barcelona) plantea en esta entrevista que la gran prioridad de la capital grancanaria es hacer un gran parque en la desembocadura del Guiniguada. Autor del primer proyecto para recuperar el Guiniguada - tras el encargo del Ayuntamiento que luego lo metió en un cajón-, Busquets afirma que hoy en día es más factible llevar a cabo la recuperación del barranco por los cambios que se están produciendo en la movilidad. El próximo 4 de diciembre hablará en el Club LA PROVINCIA sobre el potencial del frente marítimo de Vegueta y Triana.

Hace unos meses se ha abierto un debate en la ciudad a cuenta de un proyecto que plantea destapar el Guiniguada y que recuerda, aunque no es tan ambicioso, al que usted realizó hace más de diez años, ¿aún tiene la esperanza de hacer realidad esa idea?

Sí. La esperanza es lo único que no se ha de perder. Las ciudades necesitan proyectos ambiciosos y siempre se construyen en dos tiempos, con planes para el día a día y otros más ambiciosos. Nunca se hubiera podido construir una catedral pensando que se tendría que culminar en un año. Sin duda, es fundamental acometer la recuperación del uso del barranco Guiniguada y sobre todo del frente marítimo, algo que planteamos hace más de diez años. En 2008 se presentó el proyecto y se hizo una maqueta muy bonita que no sé donde está. En cualquier caso, hoy en día es más factible hacer este proyecto que hace diez años.

¿Le dijeron alguna vez los responsables del Ayuntamiento. por qué metieron su proyecto en un cajón?

Yo creo que fue debido a la crisis, que obligó a postergar los proyectos ambiciosos y seguir haciendo lo que se podía. Ahora la situación no es que sea excelente pero es un poco mejor y se han resuelto muchos temas más urgentes.

¿Por eso sería más factible desarrollar el proyecto ahora?

Por la mejora de la dinámica económica, pero también por otra cuestión que está relacionada con los cambios en la movilidad de las ciudades. Las Palmas está entrando en algo que ocurre en muchas ciudades de Europa y que han basado su movilidad moderna en el coche. Hoy todavía vemos en las Palmas, como en Barcelona o Madrid, más uso del coche que en el norte de Europa, donde han destrozado las ciudades con el coche. También ellos lo hicieron mal, pero lo empiezan a corregir y creo que es algo que se notará y hay que preparar a esta ciudad para algo que ocurrirá y no a muy largo plazo. Ya hoy en día, si nos fijamos, la manera con la que nos movemos por la ciudad es distinta que hace diez o veinte años. La introducción de la MetroGuagua es una idea excelente que va a permitir que, en una ciudad muy lineal como es Las Palmas,

“El frente marítimo se tiene que convertir en un gran parque con muchos árboles”

se reduzcan las distancias y con un confort alto para las personas que lo usen, que no contaminará y con una mayor velocidad porque tiene carril propio y no está sometida a las dificultades del tráfico. Todo esto hará que el uso del transporte público sea cómodo, algo importante, tenga un horario asegurado y sea más bonito el viaje porque siempre es más agradable que te conduzca otro y ver lo que quieres, que no tener que ir con tu coche conduciendo preocupado por el semáforo y porque llegas tarde. El confort, la puntualidad y la buena vista son factores muy importantes. Son pequeñas mejoras que suponen cambios importantes porque aumenta el uso del transporte público y disminuye el privado, el más contaminante.

¿La reducción del papel del automóvil es un camino que no tiene marcha atrás?

No tiene marcha atrás porque se ha abusado del coche. El automóvil no es malo, pero sí su uso abusivo. Vemos a personas que van solas en sus automóviles para recorrer distancias que a lo mejor no superan dos kilómetros, cuando podían coger la guagua, la bicicleta o andando. Vamos madurando y vemos que hay otras formas de movilidad que, sin negar al automóvil, reducen su protagonismo para hacer la ciudad más confortable.

¿Qué opina del proyecto de José Antonio Sosa de destapar el Guiniguada, cortando el barranco en tres secciones para conectar los barrios históricos?

No conozco ese proyecto, pero lo que me dicen es que se parece mucho a lo que nosotros propusimos hace cien años. Tiene sentido común. El barranco se cubrió por las necesidades viarias. Un barranco nunca es conveniente cubrirlo, porque no nos permite controlar que el espacio del agua sea diáfano. Es mejor un barranco con una parte superior segura hidraulicamente, donde la gente puede caminar y en los periodos secos usar la parte inferior o verla desde arriba y los niños puedan bajar y jugar. Yo he sido jurado y he dado premios en una ciudad como Seúl, que tenía el mismo problema: un gran río convertido en un túnel y arriba una autopista. Y hoy en día es el espacio más exitoso de la ciudad porque es un lugar donde hay agua y niños. Cuando hay lluvia se limpia. Lo importante es que la parte superior hidraulicamente esté segura y se pueda andar.Un barranco abierto es más fácil de limpiar y de asegurar porque hoy en día nadie nos asegura poder ver que los cuatro o cinco ojos del barranco estén

limpios, para que no se convierta en una bomba debajo del suelo que puede reventar. Recuperar el barranco es lógico, sobre todo teniendo en cuenta que la ciudad ha hecho unas variantes, el túnel de San José y hay otras funciones para la circulación. Otra discusión sería en qué tiempo hay que solucionarlo.

El Ayuntamiento plantea ahora hacer un bulevar peatonal, una actuación blanda que sólo contempla peatonalizar una parte de la carretera, ¿qué le parece?

Lo voy a ver la semana que viene. Lo prioritario es poder recuperar espacio en el frente marítimo, dar continuidad limpia y clara a la conexión de Rafael Cabrera para que la MetroGuagua pueda pasar del norte al sur y mejorar un poco la calidad de aquel espacio donde se puede hacer un gran parque urbano delante de la ciudad histórica. Ese era el objetivo que había en nuestro proyecto y creo que se mantiene. En aquel momento se proponía que la autovía pasara por debajo del barranco y quizá hoy en día no es necesario porque es muy costoso y muy complicado. El resto es algo bastante fácil y la ciudad ganaría muchísimo en su frente con el mar, con un gran parque delante del centro histórico; y en un futuro si se abre el Guiniguada hacia arriba, pues tanto mejor. Las ciudades han de tener sitios de atracción para los ciudadanos que además sean atractivos para los visitantes, que vean que es una ciudad bonita, bien emplazada, que tiene espacios de calidad. Las ciudades que nos gustan tienen calidad, espacios agradables y vegetación.

El Ayuntamiento proyecta ahora ganar terreno al mar, pero más al sur, entre Lady Harimaguada y el mercado para tener más espacio para la MetroGuagua, carriles bici, paseos y un carril más para coches, ¿lo conoce ?

Ya lo veré con más detalle la semana que viene, pero en principio me parece que es el momento en el que la autovía del litoral se convierta en una auténtica avenida. Hay que llevar árboles a ambos lados, pero sobre todo en ese trozo que se va a cambiar, que sea como una carretera en un parque. Hemos de pensar que esta misma avenida en veinte años va a ser otra cosa, seguro que habrá coches, pero a lo mejor habrá un carril para un tipo de autobuses. Hay que preparar esta avenida de manera que sea una avenida cua-itativa. Las bicicletas también pueden pasar entre árboles, al lado, y sin conflicto con los coches. El frente de mar ha de ser un parque. Estas son las cuestiones que en su día pusimos sobre la mesa y que hoy son más factibles y más prioritarias que hace once años.

¿Y eso se podría hacer sin soterrar el tráfico de la autovía?

Sí. Esto es posible. Honradamente, con la evolución de las tendencias del tráfico quizá no sería una prioridad. Más vale invertir el dinero en conseguir otras formas de dar calidad al espacio y a lo que la gente va a utilizar. Lo que los ciudadanos piden es confort: un transporte público, seguro, con aire acondicionado, con todas las ventajas de un coche privado pero sin conducirlo ellos, que además sepa cuando llega. Este es el cambio que se está operando en todas partes, al que se añade la aparición de la bicicleta. En una ciudad tan grande como París no podías adivinar hace 15 años que la bicicleta estuviera tan presente en la ciudad. La MetroGuagua va a ser el equivalente de lo que son los tranvías en las ciudades medias francesas.

En torno al ensanche del frente marítimo se han alzado voces que cuestionan que se gane terreno al mar, precisamente en una época en la que sube el nivel del mar, ¿ve algún problema en esto?

Hemos de ser comedidos y ver qué fines tenemos. Hoy en día hay unos rellenos hechos y tenemos unos problemas de una cierta congestión del tráfico de la ciudad, sobre todo en algunas vías rápidas norte- sur, a los que hay que dar solución. También hay una urgencia para aumentar la escollera para conseguir que haya un paseo marítimo real donde se pueda pasear, jugar cerca del mar, una cuestión muy saludable y muy necesaria.

Su conferencia aborda el potencial del frente marítimo de Vegueta y Triana, ¿Cual es?

El potencial viene dado por convertir este espacio en un parque que atraiga a los ciudadanos que viven cerca y al resto de la ciudad. Ha de convertirse en un lugar privilegiado. Vegueta y Triana tienen una calidad especial por su calles, por su arquitectura, por las actividades que hay. Y esto es algo que la ciudad no solo ha de guardar sino poner en valor. Y esto se lleva a cabo si le ponemos unos equipamientos en la parte que hoy en día está ocupada por el viario y hacemos un parque con actividades y equipamientos. Si esa parte baja del Guiniguada se abre, planteamos la idea de una plaza del océano, la idea de que el océano entra y sale y da un poco el sentimiento, un plus a la ciudad. Es una atracción también para el turismo urbano. Hemos de pensar que el buen turismo es aquel que usa los equipamientos, que visita la ciudad, que utiliza los restaurantes y no solo la playa. Es el que va a hacer negocios, conferencias, congresos. Es un plus que no se puede dejar perder. Proponemos en el frente marítimo un parque totalmente público abierto las 24 horas, un espacio donde la gente vaya a pasear y que se encuentre una plaza con esculturas, que cambien cada cierto tiempo, un lu-

gar donde pasan cosas. En este tipo de proyectos, lo bueno es empezar. Si abrimos el Guiniguada, ha de abrirse desde el mar hacia arriba, no puede ser al revés. Proponemos un montón de palmeras, pero son sugerencias a discutir con la ciudad y con los ciudadanos, hacer que los ciudadanos se sientan orgullosos de su ciudad. Hay que tener en cuenta como será la ciudad en diez años, pero hay que tomar decisiones porque si no nunca cambiaríamos nada. Estos pasos que se están dando y esta opción como la MetroGuagua creo que son acciones muy positivas porque, sobre todo, van a marcar direcciones distintas en la ciudad.

¿La MetroGuagua revolucionará la movilidad en la ciudad?

Sin duda. Esto se ve en algunas ciudades francesas. Este sistema tiene muchas ventajas. Es una revolución que no podemos entender como algo que se impone sino que el ciudadano se va adhiriendo, se convence él mismo. La gente cogerá la MetroGuagua porque es cómoda, porque es puntual y porque no es un siste-ma rígido. Va a ser una revolución.

SALVADOR RUEDA VALENZUELA

DIRECTOR DE LA AGENCIA DE ECOLOGÍA URBANA DE BARCELONA

Carta para la planificación ecosistémica de las ciudades y las metrópolis

Entrevista de **Mariano de Santa Ana** en el 'Parque de las Cucas' de Las Palmas.

El Gabinete Literario de Las Palmas acogió el pasado lunes una conferencia del ecólogo urbano Salvador Rueda (Lérida, 1953), que habló sobre la "Carta para la planificación ecosistémica de las ciudades y las metrópolis"

Las ciudades están llamadas a convertirse en punta de lanza en el combate contra el colapso medioambiental del planeta, más que nada porque, con sus formidables emisiones de gases de efecto invernadero y su descomunal generación de residuos, son también el factor principal que lleva a la Tierra hacia el abismo. Salvador Rueda, ecólogo urbano, director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, ha alcanzado reputación mundial con sus propuestas para que las urbes cambien de bando en la refriega. Estas pueden resumirse en dos: la primera, haber entendido las ciudades como ecosistemas y haber establecido una metodología basada en la complejidad para analizarlas y diseñarlas; la segunda, la ideación de la supermanzana, un modelo de movilidad que introduce espacio público allí donde ahora solo hay vial. El pasado lunes, Rueda pronunció en el Gabinete Literario la conferencia "Carta para la planificación ecosistémica de las ciudades y las metrópolis", en un acto organizado conjuntamente por el Centro Unesco Gran Canaria y el Instituto 20grados.

¿Qué es la ecología urbana?

Para responder a esta pregunta hay que explicar primero que es la ecología. La ecología es la ciencia que tiene por objeto los ecosistemas, esto es, los sistemas que contienen organismos vivos. Las ciudades son ecosistemas y por eso, dentro de la ecología, hay una rama que es la ecología urbana, la ciencia que estudia los ecosistemas urbanos. Las ciudades son los sistemas más complejos creados por la especie humana, los que presentan más dificultades para establecer marcos y modelos holísticos a partir de ellos, porque, aparte de los flujos de materia, energía e información, incorporan los intereses y el poder de las sociedades que los habitan. Aún basándose en la ecología académica, la ecología urbana permite

“El ‘Parque de las Cucas” debe ser declarado patrimonio histórico”

abordar los retos que tenemos encima de la mesa según principios y condicionantes distintos a los que se acostumbra a usar en la planificación urbana.

¿Qué diferencia hace entre naturaleza y artificio?

Los sistemas naturales tienen en los genes el componente principal de su paquete de información. La singularidad que incorpora la especie humana con su cerebro, el más complejo que conocemos, es que genera un nuevo paquete de información que es la cultura. Pero somos parte de la naturaleza. Lo que ocurre es que generamos relaciones con ella y con nosotros mismos vinculadas con ese otro mundo de información determinado por la posibilidad de aprender, de descubrir las leyes del universo. La cultura, o, si prefiere, el artificio, está generada por un organismo que somos nosotros y que es el componente principal de los ecosistemas humanos, en este caso, de los ecosistemas urbanos.

¿Qué es la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona?

Es un consorcio público integrado por el Ayuntamiento de Barcelona, el Área Metropolitana de Barcelona y la Diputación de Barcelona que se dedica a repensar las ciudades. La Agencia tiene como base la ecología académica e incorpora una intención: la sostenibilidad de los sistemas urbanos en la era de la información. En un plano ético,, la justificación de esa intención radica en que el primer principio de cualquier especie es su permanencia en el tiempo. Hoy nos encontramos en una situación en la que ya no aseguramos el futuro. Ahora mismo el cúmulo de incertidumbres resultantes de la acción de nuestra especie sobre el planeta es tan grande que nuestro futuro está en peligro. La Agencia incorpora el marco teórico, los instrumentos y las metodologías para abordar la realidad con la intención de hacer las ciudades más sostenibles. Trabaja en procesos de regeneración urbana para incrementar nuestra capacidad de anticipación y reducir las incertidumbres.

Hace apenas un mes Vitoria ha sido reconocida como Ciudad Verde Global, un premio auspiciado por la ONU con el

Agenda Desarrollo Sostenible 2030 Centro Unesco Gran Canaria

que se reconoce su sostenibilidad. Para ello ha sido capital su Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público que dirige usted desde la Agencia. ¿Cuáles son las claves del mismo?

El Ayuntamiento de Vitoria contrató a la Agencia cuando estaba gobernado por el PP, por Alfonso Alonso. Luego continuamos con los socialistas, con Patxi Lazcoz, y después con el PNV, con Gorka Urtaran. La altura de miras de todos ellos ha permitido que el Plan sea un elemento estratégico, que no se ponga en discusión en la batalla política, para conseguir una transformación de la ciudad como ninguna otra ha conseguido. De hecho en 2012 Vitoria fue reconocida por la Comisión Europea como Capital Verde Europea, entre otras razones porque todos los grupos políticos fueron a Estocolmo a defender su candidatura. Uno de los asuntos fundamentales que se pusieron sobre la mesa fue el de la movilidad. Hay cientos de planes de movilidad en España pero solo uno ha sido capaz de modificar el reparto modal, esto es, reducir del 37% al 23% el porcentaje de viajes hechos en coche. Esto no lo ha hecho nadie. Esto se hizo entre 2006 y 2018, pero ahora hemos hecho una revisión del Plan para que el porcentaje de viajes en vehículo privado no supere el 13%. El objetivo está ligado a la reducción de gases de efecto invernadero, y en particular de dióxido de carbono, para hacer frente como ciudad de Vitoria a la emergencia climática. Vitoria será la primera ciudad que articule una planificación consciente de lo que nos jugamos en ello.

Según datos del Banco Mundial, si Canarias fuese un estado sería el sexto del mundo en número de vehículos motorizados por habitante. Le entrevisto en Las Palmas, una de las ciudades con más vehículos por habitante del planeta…

Lo he notado. Esta ciudad se le ha regalado al coche. Es una ciudad pensada para el coche.

¿Qué toca hacer aquí?

Cambiar el modelo de movilidad de forma integral. Para ello se necesitan tres cosas: uno, darle la alternativa al coche con transporte público, bicicletas, patinetes y desplazamientos a pie; dos, modificar las ordenanzas fiscales para incrementar el precio del aparcamiento privado y público y, tres, reducir el número de carriles que se utilizan para el coche en el espacio público. Para ello en Vitoria, Barcelona, Buenos Aires y otras ciudades hemos planteado una nueva célula urbana que se llama supermanzana.

La supermanzana permite una reducción de carriles que liberan el 70% del espacio público

¿Cómo opera esta supermanzana?

Se coge la ciudad entera y se desarrolla esta célula de manera omnicomprensiva, generando una red que, en lugar de tener los ochenta o cien metros de una manzana, está conformada por vías principales cada cuatrocientos o quinientos metros. Esta es la manera de urbanizar el coche.

¿Urbanizarlo en el sentido de civilizarlo?

No, en el sentido de planificar la urbe teniendo en cuenta las características del coche. El coche tiene una velocidad al menos cinco veces superior a la del movimiento a pie en una ciudad. La supermanzana permite que el tiempo de dar la vuelta a la misma en coche sea similar al de hacerlo a pie en una manzana, algo que a nivel psicológico es perfectamente asimilable (no lo sería si fueran supermanzanas de, digamos, tres por tres kilómetros). De este modo la supermanzana permite conectar en la red una parte de la ciudad con cualquier otra pero con una reducción de carriles que liberan el 70% del espacio público. En las vías periféricas de las supermanzanas de ciudades como Barcelona esto se podría lograr con un 13% menos de coches.

Tras la ciudad dispersa, ¿cómo se llamaría el modelo de ciudad óptimo para la ecología urbana?

Ciudad compacta.

Entonces hay que volver a la ciudad compacta.

Sí. El modelo de ciudad debe ser compacto en su morfología, complejo en su organización, metabólicamente eficiente y socialmente cohesionado.

¿La robotización puede ser una aliada de este modelo o inexorablemente nos va a arruinar la existencia?

Puede ser una aliada si sabemos definir las restricciones adecuadas. La primera invasión de robots va a ser la de los coches autónomos, que son robots, lo que pasa es que por su forma no nos dan miedo. Son robots y van a hacer bastantes más cosas que transportar personas y mercancías. Los coches autónomos van a ser compartidos, no puede ser de otro modo, pero, ¿dónde debemos frenar su uso? Pues en el punto de mantenimiento a capa y espada del transporte público porque este es el que nos permitirá preservar la equidad para que se pueda acceder a la ciudad sin importar las condiciones sociales que se tengan.

¿Qué hace con los árboles de gran porte el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria? ¿Los trasplanta o los tala cuando se interponen en un trazado?

Un árbol es un ser vivo y cuando es de gran porte es, además, un monumento. Estos árboles son sagrados, no deben tocarse como no se toca el patrimonio arquitectónico. Además el árbol tiene un montón de inquilinos que, además, están vivos y los edificios no lo están, y, además,

es capaz de reproducirse. ¡A ver cuántos de nuestros edificios se reproducen! Los árboles nos llevan millones de años de ventaja, no nos los podemos cargar. Cargárselos es de ignorantes.

Durante su estancia ha visitado el Parque Barranquillo Viera, conocido popularmente como 'Parque de las Cucas', un corredor peatonal verde de Las Palmas ideado por el gran arquitecto paisajista Nicolau Maria Rubió i Tudurí que ha devenido en lugar residual. ¿Qué impresión le ha causado?

El *Parque de las Cucas* me lleva a pensar que, cuando se habla de biodiversidad, en Las Palmas tienen cosas maravillosas como ésta que están echando a perder. Es un lugar que combina un corredor verde con un paseo de conexión peatonal entre la parte alta y la parte baja de la ciudad al que habría que dar un tratamiento exquisito. El *Parque de las Cucas* tiene una calidad paisajística impresionante. Deberían protegerlo como patrimonio histórico.

¿Puede hablarnos sobre el movimiento basado en la ecología urbana que está organizando?

Puesto que las ciudades generan el problema y son las que pueden generar la solución, he creado una fundación para impulsar un movimiento de regeneración de las ciudades con los principios del urbanismo ecosistémico. Su objetivo fundamental es abordar los retos que tenemos en este inicio de siglo que, en síntesis, son el abordaje de la emergencia social, la emergencia climática y la emergencia demográfica que ponen en riesgo el futuro.

¿Hay tiempo?

Muy poco. Unas cuantas décadas. No más.