

01



Tomo ● ● ● ● ●

Marco estratégico-Estructuras

AGENDA
URBANA
ESPAÑOLA



PLAN DE ACCIÓN
Las Palmas de Gran Canaria



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU

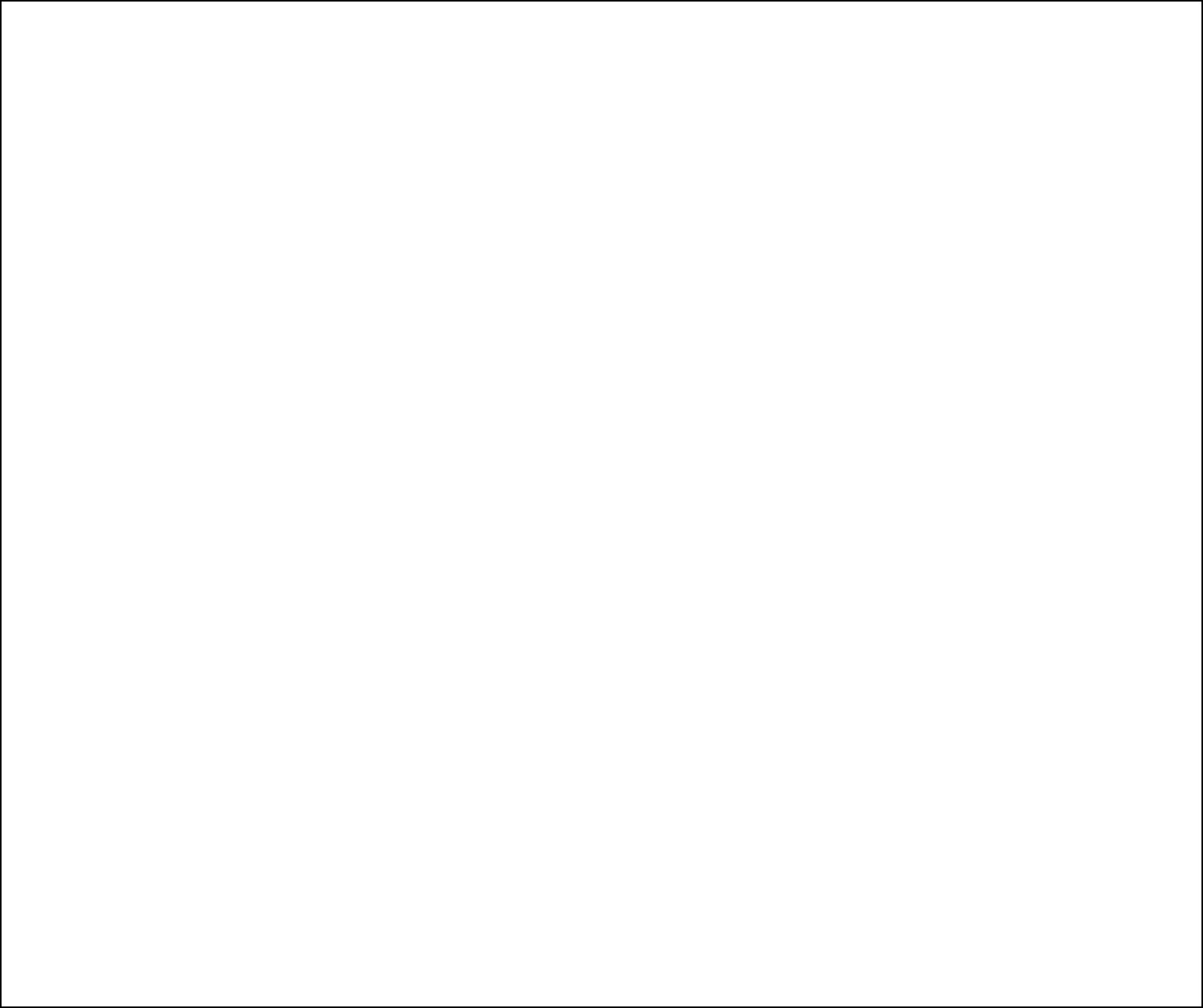


GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia





Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

R Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



GEURSA

Sociedad Municipal de Gestión Urbanística
de Las Palmas de Gran Canaria, S.A.

AGENDA
URBANA
ESPAÑOLA



PLAN DE ACCIÓN
Las Palmas de Gran Canaria



El presente volumen del Plan de Acción de la Agenda Urbana Española se realizó mediante una ayuda del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno de España aprobado definitivamente por Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de julio de 2021 sobre la base de la propuesta aprobada por la Comisión Europea el 16 de junio de 2021:

- Política Palanca 1: **Agenda Urbana y rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura.**
- Componente 2: **Implementación de la Agenda Urbana Española: Plan de rehabilitación y regeneración urbana.**
- Reforma 01: **Implementación de la Agenda Urbana Española.**
- Inversión 06: **Programa de ayudas para la elaboración de Proyectos Piloto de Planes de Acción Local de la AUE.**
- Medida: **Programa de ayudas para la elaboración de Proyectos Piloto de Planes de Acción Local de la AUE.**
- Proyecto: **Convocatoria del Programa de ayudas para la elaboración de Proyectos Piloto de la AUE.**
- Subproyecto: **Elaboración de los Proyectos Piloto de Planes de Acción Local (ENTIDADES LOCALES).**
- BDNS: **583366.**

Edita y colabora

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Sociedad Municipal de Gestión Urbanística de Las Palmas de Gran Canaria SA (GEURSA)

ÍNDICE GENERAL



ÍNDICE TOMO 01

	Pág.
Introducción	8
Marco Estratégico	10
Metodología	34
Diagnóstico sintético. Estructura Urbana	58
Diagnóstico sintético. Estructura Ambiental	90
Diagnóstico sintético. Estructura Social	116
Diagnóstico sintético. Estructura Económica	136
Diagnóstico sintético. Estructura de Gobernanza	162



Dirección municipal

Carmen Nieves Martín Pérez. Directora General de Urbanismo y Vivienda.

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Coordinación técnica y redacción municipal

Santiago Hernández Torres. Dr. en Geografía y técnico del Servicio de Urbanismo.

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

**Dirección empresa redactora (GEURSA)**

Marina Más Clemente. Gerente

Sociedad Municipal de Gestión Urbanística de Las Palmas de Gran Canaria, S.A.

Coordinación técnica y redacción empresa redactora (GEURSA)

Ruth Navarro Delgado. Arquitecta.

Sociedad Municipal de Gestión Urbanística de Las Palmas de Gran Canaria, S.A.

Sociedad Municipal de Gestión Urbanística de Las Palmas de Gran Canaria, S.A., redacción, maquetación y comunicación.

Luis Pérez Cañón, José Domingo Morales Bordón, Mario Suárez Naranjo, Victoria Sajnani Pérez, Manuel Cerpa Marrero, Jacobo González Jorge, Marcos García Rodríguez, Pino Jansson Mayor, Aileen Bermúdez Castellano, Luis Suárez de Saá, Víctor Sánchez Hezari, Quintino Díaz Quintana

1. Introducción

Las Palmas de Gran Canaria representa generalmente la imagen de un espacio en el que se asienta una de las mayores ciudades del país (381.223 hab.) en una superficie de unos 100 km², pero al mismo tiempo el ámbito urbano consolidado apenas alcanza la mitad de su superficie. En este marco, un 30% de su superficie se delimita mediante alguna de las figuras de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos o de la Red Natura 2000, a la que se suma otros suelos que acogen Hábitats de Interés Comunitario, una treintena de bienes de interés cultural y una amplísima representación del patrimonio natural y cultural dotado de interés para su conservación. Este elenco se integra en una apreciable variedad de paisajes singulares, específicos y con cualidades escénicas que dan forma a una ciudad y un municipio con marcados rasgos de definición territorial, ambiental, sociocultural y económica.

Lejos de ser una contradicción, lo anterior no es más que el reflejo de la diversidad y la complejidad de un territorio donde convergen escenarios tan diferenciados como un centro histórico urbano, varios conjuntos volcánicos, playas, barrios históricos y tradicionales con una apreciable riqueza cultural, barrios contemporáneos con una destacada vitalidad y capacidad de resiliencia, un escenario constante de barrancos y laderas, kilómetros de costa y contacto marítimo, entornos agrícolas, la rica biodiversidad propia de los ambientes subtropicales, uno de los principales puertos internacionales del ámbito norteafricano y europeo, las manifestaciones espaciales del comercio y el turismo, etc.

Las primeras décadas del siglo XXI han coincidido en España con una serie de acontecimientos de orden social, económico y político, a la cual el Archipiélago Canario no ha sido ajeno. Éstos han tenido su impronta en la planificación y gestión de la ciudad como servicio público y como objeto de múltiples disciplinas técnicas, profesionales y de reflexión social. La condición insular, su contraste fisiográfico y la rica herencia histórica le ha aportado sus particularidades, acomodándose a su manera en el complejo escenario del sistema territorial español, el de la Unión Europea y el de la Macaronesia.

Esas características coinciden en los últimos años con un proceso en cadena generado en primer momento con el estallido de la burbuja inmobiliaria y el sector estratégico de la construcción, y en los últimos años, los efectos directos y las incertidumbres generadas por la pandemia del Covid-19 y un recrudecimiento de las inestabilidades políticas, geoestratégicas, de seguridad, de procesos migratorios y militares como consecuencia de los conflictos en África y Este de Europa.

Como resultado de lo anterior o como procesos coetáneos, Las Palmas de Gran Canaria comparte con las ciudades españolas y mediante sus desarrollos específicos la desestabilización del dinamismo económico que arriesga el esfuerzo reciente en la revitalización del turismo, el comercio y las actividades portuarias; pero también la intensificación de las vulnerabilidades y las desigualdades sociales en los barrios, la consolidación del cambio climático y la calidad ambiental como retos significativos de la ciudad, el comportamiento crónico del desempleo y la fragilidad del tejido empresarial fuera de los enclaves neurálgicos

En poco tiempo, capítulos estratégicos como el desarrollo sostenible y el control de los recursos naturales o como la cooperación-codesarrollo con nuestros entornos territoriales internacionales dejan de ser relevantes, cuando aún quedaba mucho por avanzar. Nos acostumbrábamos a reflexionar sobre cuestiones tan relevantes como el derecho al lugar, a la ciudad o a las cualidades del espacio público, a la gestión de la inteligencia urbana y territorial.

Ahora, nos interesa más la conveniencia o no de la política macroeconómica, la alarma en la vulnerabilidad social, la disponibilidad de la vivienda y el retroceso-pérdida de capacidad de gasto familiar, el envejecimiento de la población y sus efectos en la capacidad de dinamismo económico y los servicios públicos, la perspectiva desfavorable de futuro en los jóvenes, los desequilibrios en la riqueza que repercute en la sangrante multiplicación de la pobreza y la dificultad en el acceso a los servicios básicos en un territorio que se supone del Primer Mundo.

Son capítulos dinámicos que evolucionan con el tiempo, considerándose previsiones de futuro con hipótesis positivas, pero también otras alarmantes. Los mecanismos técnicos, científicos y estratégicos nos advierten que de la eficacia en su gestión resultará cómo será Las Palmas de Gran Canaria en 2030, en 2040 o, incluso, en 2050. Nos va en ello el bienestar en la vida en una ciudad, en la que junto con los restantes núcleos urbanos grancanarios reside y residirá la mayor proporción de población.

Es un contexto complejo y apasionante en su análisis y tratamiento, pero que requiere de una actualización constante de las herramientas, criterios y objetivos relacionados con la responsabilidad y acción de los servicios públicos en materia de urbanismo, vivienda, barrios, servicios sociales, medio ambiente, actividades económicas, hacienda, etc, y en los mecanismos de implicación del conjunto de la sociedad.

Sin obviar las necesidades coetáneas, adquiere gran importancia la definición de una hoja de ruta que nos permita situarnos en un territorio sostenible, garante del bienestar, atractivo, competitivo e inteligente ante las vulnerabilidades y retos.

Y el momento no puede ser más que oportuno. La formulación por parte de la Comisión Europea del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y la puesta sobre la mesa de los fondos Next Generation se materializa en España en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Este Plan programa la disponibilidad de un importante marco financiero para la materialización de estrategias, instrumentos y líneas de intervención de especial interés en la formalización de la ciudad para las próximas décadas, garantizándose su perspectiva integrada, urbana, sostenible, digital y con un papel estelar en la gobernanza y la gestión participada del territorio.

La Agenda Urbana Española constituye una referencia ineludible en esa responsabilidad. Sus 10 objetivos estratégicos, y su completa alineación a los Objetivos del Desarrollo Sostenible, la Agenda 2030 y la Agenda Urbana Europea, conforman un cuadro de criterios y líneas de acción que nos ilustra en gran medida la orientación de esa hoja de ruta para Las Palmas de Gran Canaria.

El **PLAN DE ACCIÓN PARA IMPLEMENTAR LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA** se diseña como aportación de este Ayuntamiento al compromiso de España en la consecución de los Objetivos del Desarrollo Sostenible y de la estrategia territorial y urbana en la Unión Europea.

El espíritu del desarrollo sostenible, el papel del medio natural en la ciudad y su entorno, el bienestar y la salud pública, la calidad y eficacia del espacio público, el dinamismo económico y el empleo, la cohesión social y la reducción de la vulnerabilidad urbana, la aceptación y participación de la población sobre su entorno cotidiano, etc., son conceptos básicos en esta aportación.

Un Plan de Acción para implementar la Agenda Urbana Española requiere, como hace la propia Agenda, la elaboración de un **diagnóstico** de situación que identifique y analice los principales retos que plantean las políticas, planes, programas y actuaciones con incidencia en los modelos urbanos. Pero debe dar un paso más, porque no basta con apuntar los problemas, sino que debe plantear acciones concebidas bajo el prisma de los objetivos estratégicos que permitirán una adecuada reorientación de los planes, programas, políticas y proyectos en marcha o por desarrollar.

Para ello, la Agenda Urbana Española apunta un buen número de **líneas de actuación** que pueden ser seleccionadas y elegidas por prácticamente todos los actores implicados en el objetivo final de lograr un **desarrollo urbano más sostenible**: desde las Administraciones Públicas al sector privado, pasando por las Universidades y el mundo académico en general, involucrando al tercer sector y a la sociedad civil, etc. También incorpora también un **sistema de indicadores para ir realizando un adecuado un seguimiento y una evaluación crítica y objetiva** sobre el acercamiento o no a aquéllos objetivos estratégicos.

El **proceso de participación** que ha inspirado la elaboración de este documento y su final aprobación es uno de los pilares en los que trata de asegurarse su éxito, sin olvidar la capacidad impulsora que podría tener la asignación de fondos específicos para el cumplimiento de sus objetivos estratégicos y la puesta en marcha de las líneas de actuación que propone, sobre la base de los distintos planes de acción que se vayan aprobando.

Es un Plan, necesariamente, de largo plazo, con independencia de que puedan ir desarrollándose acciones concretas en el corto y medio plazo. Para todo ello el compromiso conjunto y sostenido en el tiempo de todos y cada uno de los actores resultará clave.

Este llamamiento a la acción configura el documento como un marco estratégico, no exclusivamente dogmático, que detalla los principios, objetivos, criterios y pautas de actuación que permitirán lograr un desarrollo urbano sostenible e integrado de los pueblos y ciudades de España. Y sobre la base de sus objetivos **el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria como actor comprometido con la implementación de la Agenda elabora su propio Plan de acción**, añadiéndole el cronograma de priorización de actividades, la posible financiación para cada una de las acciones y su propio procedimiento de autoevaluación y seguimiento.

En el desarrollo de la misma, la Administración local ocupa un lugar privilegiado. Sobre la misma recaen las principales decisiones que diseñan, ordenan, gestionan, piensan y repiensen los modelos urbanos, siendo también ellos los principales protagonistas del desarrollo de un marco más sostenible para las políticas urbanas en general. De ahí que la implementación de la Agenda demande un compromiso especial, el cual se cristaliza no sólo en un compromiso formal o institucional de adhesión, sino en la elaboración de este Plan.

Pero esto no significa olvidar a las demás Administraciones Públicas, que también ostentan importantes responsabilidades en ámbitos muy variados a los que esta Agenda presta especial atención, ni tampoco los escenarios internacionales en los que se desenvuelven las actuales tendencias y deci-

siones relacionadas con los fenómenos urbanos. El sector privado, el tercer sector, los profesionales y la universidad, las asociaciones y organizaciones representativas de intereses diversos y los propios ciudadanos, es decir, la sociedad civil, son también destinatarios y potenciales usuarios del Plan de Acción, porque lo son también de la propia ciudad en la que se insertan. Todos hacen ciudad y todos deben ser capaces de contribuir a su desarrollo desde el conocimiento de la virtualidad que tiene trabajar con una conciencia clara y comprometida hacia la sostenibilidad y la mejora de la calidad de vida.

El [Programa Operativo de Crecimiento Sostenible de la Estrategia Europa 2020](#) muestra que la propia UE será un aliado más en esta tarea compartida que ahora se inicia. No en vano, además de la Agenda Urbana para la UE, aprobada en junio de 2016, la UE ha incluido entre uno de los cuatro ejes prioritarios del citado Programa Operativo un nº 12, sobre “Desarrollo urbano integrado y sostenible”. A través de él y con financiación procedente del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria está desarrollando su [Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado \(EDUSI\)](#). El enfoque integrado que las caracteriza, la participación y la cooperación, el apoyo a estrategias y no directamente a operaciones o actuaciones son elementos novedosos que no sólo se deben conservar, sino consolidar.

El Plan de Acción adaptado a la nueva Agenda Urbana Española servirá a esa función, anticipándose a la propia llegada de los Fondos en el nuevo período de programación, de modo que no se diseñen Estrategias encorsetadas en función de los fondos disponibles. La experiencia EDUSI muestra un camino que necesariamente habrá de ser recorrido. Será imprescindible complementar la escala estratégica con la escala específica, es decir, con la escala operativa que se focaliza en la implementación de líneas de actuación como las que propone la Agenda Urbana para alcanzar algún objetivo estratégico concreto.

Y también será preciso poner en marcha procesos estables y continuados de actuación, porque el desarrollo urbano sostenible e integrado es un planteamiento a largo plazo y podría perder fuerza y eficacia sin esa línea continuista.

Y, por último, se orientan los esfuerzos que se hagan en materia de desarrollo urbano a los principios y objetivos establecidos en la Agenda Urbana de las Naciones Unidas (aprobada en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Sostenible - [HABITAT III](#) en octubre de 2016), para los cuales constituye una guía necesaria. Dicha Agenda, siguiendo la estela de la Agenda 2030 sobre los [objetivos de desarrollo sostenible](#) (ODS) ha creado un vínculo de refuerzo recíproco entre urbanización y desarrollo y ha incluido un ODS (11) específico para “hacer que las ciudades y los asentamientos hu-

manos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.

En el marco de desarrollo del [Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia](#), el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana dispone la Orden TMA/957/2021, de 7 de septiembre, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas para la elaboración de proyectos pilotos de planes de acción local de la Agenda Urbana Española y la convocatoria para la presentación de solicitudes para la obtención de las subvenciones por el procedimiento de concurrencia competitiva.

Dicha convocatoria se consideró oportuna y procedente por parte del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria en tanto se daban las condiciones de conveniencia administrativa, jurídica y de situación territorial para promover su presentación.

No olvidemos que el referido Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia fue aprobado por la Comisión Europea de 16 de junio de 2021 y por el Gobierno de España el 13 de julio de 2021, comprometiéndose las bases para situar al país en la senda del desarrollo sostenible e integrado de las próximas décadas. La integración de los planes de acción de la Agenda Urbana evidencia su relevancia dentro de un esfuerzo colectivo para resolver los problemas de la ciudad y situarla en una hoja de ruta de sostenibilidad, inteligencia territorial y de oferta a la sociedad de un espacio de bienestar, perspectiva de desarrollo y excelencia cotidiana.

La Resolución firmada por la Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en 11 de septiembre de 2021, vino a seleccionar la propuesta municipal entre las adjudicatarias de dicha ayuda, dentro del Grupo 6 para núcleos de más de 300.001 habitantes.

2. Marco Estratégico

2.1. Panorama estratégico general

El [PLAN DE ACCIÓN DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA](#) se enmarca en el esfuerzo que el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria desarrolla de manera cotidiana y con arreglo a las competencias que le confiere el marco legal en la planificación del territorio del municipio, la renovación estratégica en su dinamismo, la ejecución de aque-

llas actuaciones estructurantes y las de objetivo ordinario, la coordinación de la participación de la sociedad en el proceso y las distintas formas de gestión y servicios públicos de atención sobre las diversas funciones que configuran el territorio, la ciudad, el desarrollo social y económico, las infraestructuras, dotaciones, equipamientos y actividades, las infraestructuras básicas, el transporte y movilidad de la población, la sostenibilidad y el medio ambiente, la administración electrónica, la hacienda pública municipal, la cultura y el deporte, entre otras.

Todo ese organigrama se enfoca hacia un objetivo común de servicio público para la mejora de la ciudad y el municipio en todos aquellos aspectos de su competencia que persiga y optimice el bienestar de la población.

Ese enfoque se concreta, a su vez, en objetivos específicos en materia de sostenibilidad, de respuesta a la vulnerabilidad social y urbana, de mejora y optimización del espacio público, de cualificación de la movilidad y su integración en un desarrollo sostenible e integrado, de conservación, puesta en valor y rehabilitación del patrimonio cultural y natural identitarios, de optimización en las posibilidades de acceso y disfrute de la vivienda, de mejora en el espacio cotidiano del barrio, de extensión y diversificación del ocio, el deporte y la cultural o de revitalización económica, emprendeduría y empleo.

Es una responsabilidad que enmarcada en el sistema urbano español se integra en un contexto estratégico, jurídico e institucional de referencia en la escala mundial, internacional, europea, nacional, autonómica e insular, adquiriendo múltiples formas de instrumentación, regulación, acción estratégica, ejecución, gestión y gobernanza.

2.1.1. La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana

Un hito sustantivo de esa estructura se materializa en la Resolución de Asamblea General de las Naciones Unidas en sesión de 25 de septiembre de 2015 de aprobación y puesta en vigor de la **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**.

Se concibe como un plan de acción en favor de las personas, el planeta y la prosperidad que se implementa mediante 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y 169 metas específicas.

Retomando los precedentes Objetivos del Desarrollo del Milenio presentan una carácter integrado e indivisible y conjugan las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental, para un horizonte temporal de 2030.

Atendiendo al contexto mundial, presenta una visión de futuro que se interesa con un carácter ambicioso y transformador. Sus aspiraciones dibujan un mundo sin pobreza, hambre, enfermedades ni privaciones, donde todas las formas de vida puedan prosperar; un mundo sin temor ni violencia; un mundo en el que la alfabetización sea universal, con acceso equitativo y generalizado a una educación de calidad en todos los niveles, a la atención sanitaria y la protección social, y donde esté garantizado el bienestar físico, mental y social; un mundo en el que reafirmemos nuestros compromisos sobre el derecho humano al agua potable y al saneamiento, donde haya mejor higiene y los alimentos sean suficientes, inocuos, asequibles y nutritivos; un mundo cuyos hábitats humanos sean seguros, resilientes y sostenibles y donde haya acceso universal a un suministro de energía asequible, fiable y sostenible.

Presenta un alcance mundial y de aplicación universal, teniendo en cuenta las diferentes realidades, capacidades y niveles de desarrollo de cada país y respetando sus políticas y prioridades nacionales. Si bien las metas expresan las aspiraciones globales, cada gobierno fija sus propias metas nacionales y la forma de incorporar esas aspiraciones y metas mundiales en los procesos de planificación, las políticas y las estrategias nacionales.



1 FIN DE LA POBREZA
Poner fin a la pobreza en todas sus formas y en todo el mundo.



3 SALUD Y BIENESTAR
Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades.



5 IGUALDAD DE GÉNERO
Lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y las niñas.



7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE
Garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos.



9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA
Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.



11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES
Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.



13 ACCIÓN POR EL CLIMA
Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.



2 HAMBRE CERO
Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible.



4 EDUCACIÓN DE CALIDAD
Garantizar una educación inclusiva y equitativa de calidad y promover oportunidades de aprendizaje permanente para todos.



6 AGUA LIMPIA Y SANEAMIENTO
Garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos.



8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO
Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.



10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES
Reducir la desigualdad en los países y entre ellos.



12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES
Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.



14 VIDA SUBMARINA
Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible.



15 VIDA DE ECOSISTEMAS TERRESTRES
Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres. Gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de biodiversidad.



16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS
Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y construir a todos los niveles instituciones eficaces e inclusivas que rindan cuentas.



17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS
Fortalecer los medios de implementación y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible.

Dichos objetivos para la Agenda 2030 conforman la autopista hacia el desarrollo sostenible en el ámbito planetario a partir del ejercicio coordinador y de compromiso institucional de las Naciones Unidas.

Su alcance es integrador de los problemas y retos fundamentales de la civilización humana para las próximas décadas en su dimensión territorial, ambiental, social y económica; si bien se define como hito cronológico de referencia el final de este mismo decenio. Indudablemente, nuestro Plan de Acción no puede ser ajeno a este esquema, siendo el mismo el marcador superior en su contexto estratégico.

Sin embargo, interesa añadir en esta perspectiva mundial el papel un instrumento complementario cuya interacción con la Agenda 2030 es imprescindible, como consecuencia de la misma o como resultado de un proceso de reflexión internacional e institucional paralelo y plenamente alineado en cuanto a las ciudades.

Nos referimos a la **Nueva Agenda Urbana**.

Es la materialización documental del compromiso adquirido por los países participantes en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Sostenible (17-20 de octubre de 2016), conocida comúnmente como HABITAT III, y mediante la “Declaración de Quito sobre ciudades y asentamientos humanos sostenibles para todos”.

Reproduciendo un extracto de su prólogo, se concibe como *un ideal común para lograr un futuro mejor y más sostenible, en el que todas las personas gocen de igualdad de derechos y de acceso a los beneficios y oportunidades*

que las ciudades pueden ofrecer, y en el que la comunidad internacional reconsidere los sistemas urbanos y la forma física de nuestros espacios urbanos como un medio para lograrlo.

Su promulgación parte de la tesis de que las ciudades pueden ser fuente de soluciones a los problemas a que se enfrenta el planeta, discutiendo el consolidado prejuicio de considerar los espacios urbanos como la fuente de los conflictos y vulnerabilidades. De ahí emana el convencimiento de que su adecuada planificación y gestión convierte a la propia urbanización en un instrumento eficaz para lograr el desarrollo sostenible, con independencia de la riqueza económica de los países implicados.

Se presenta como un cambio de paradigma con marcada implicación del urbanismo a través del uso de las normas y principios para la planificación, la gestión, el desarrollo de los usos y actividades, la ejecución de las actuaciones sobre el espacio y la mejora de las zonas urbanas en sus cinco pilares de aplicación principales: políticas urbanas nacionales, legislación y normativas urbanas, planificación y diseño urbano, economía local y finanzas municipales e implementación local. Junto al marco institucional y administrativo, se considera el necesario papel de las organizaciones de la sociedad civil, el sector privado, las agrupaciones de partes interesadas y todas las personas que *“consideran que los espacios urbanos del mundo son su hogar”*.



Su planteamiento estratégico hereda la reflexión y los criterios para abordar las ciudades y los asentamientos humanos que resultan de las sesiones para la misma Conferencia de Vancouver (1976) y Estambul (1996), así como los Objetivos del Desarrollo del Milenio (2000).

Ahora (en 2016) se subraya la urgente necesidad de responder a la dificultad en las ciudades para reducir la pobreza, el hambre y las desigualdades en todas sus formas y dimensiones, para salvar los obstáculos que impiden un crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, para consolidar la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a fin de aprovechar plenamente su contribución vital al desarrollo sostenible, así como para optimizar la salud y el bienestar humanos en unos espacios urbanos resilientes y garantes del medio ambiente.



2.1.2. La Agenda Urbana para la Unión Europea

Algunos meses antes de la Conferencia de Quito o Hábitat III, la Reunión Informal de Ministros Responsables del desarrollo urbano (en 30 de mayo de 2016) tiene como resultado el conocido Pacto de Amsterdam, continuando el proceso sobre las ciudades europeas que venía desarrollándose de manera contemporánea con los acontecimientos institucionales de la Carta de Leipzig (2007), la Declaración de Marsella (2008), la Declaración de Toledo (2010) o la Declaración de Riga (2015). Dicho Pacto fue recientemente refrendado mediante la Declaración de Bucarest (2019).

La traslación instrumental del Pacto de Amsterdam es lo que conocemos como la **Agenda Urbana para la Unión Europea**.

Su fundamento estriba en considerar las ciudades como capítulo imprescindible para conseguir el conjunto de los objetivos de la Unión Europea a todos los niveles y temas, definiendo una potente dimensión urbana al desarrollo de los países miembros.

El esquema estructural se soporta en tres modalidades de instrumentos para las distintas políticas asociadas:

- **La mejora de la regulación.**

Tiene que ver con una implementación más efectiva y coherente de las políticas, la legislación y los instrumentos ya existentes de la UE, buscando una mejor regulación diseñada para alcanzar los objetivos al menor coste posible y sin imponer barreras innecesarias. Pretende con ello contribuir informalmente al diseño y a la revisión de las normas y regulaciones, para que éstas reflejen mejor las necesidades, las prácticas y las responsabilidades urbanas, evitando los posibles cuellos de botella y minimizando las barreras administrativas.

- **La mejora de la financiación.**

Se interesa contribuir a identificar, apoyar, integrar y mejorar las fuentes de financiación innovadoras para las Áreas Urbanas, incluyendo desde los Fondos Estructurales al Banco Europeo de Inversiones, con vistas a una implementación efectiva de las intervenciones que se realicen. Se basa en las lecciones aprendidas sobre cómo mejorar las oportunidades de financiación para las Autoridades Municipales en todas las políticas de la UE, incluyendo la Política de Cohesión.

- **La mejora del conocimiento.**

Se quiere contribuir a mejorar la base de conocimiento sobre temas urbanos y al intercambio de buenas prácticas y conocimiento. La disponibilidad de datos y estadísticas fiables se entienden muy importantes para la formulación de políticas contrastadas, así como para proporcionar soluciones a medida a los desafíos urbanos. Los conocimientos actuales acerca de las ciudades europeas son mejorables en su aprovechamiento. Se insiste en el potencial de la reutilización de información del sector público y la promoción de datos vinculados y abiertos.



Su implementación estratégica se disgrega en conjunto de áreas o “partenariados” temáticos a partir de las cuales se definen el marco de diseño de las ciudades europeas para las próximas décadas, presentándose una destacada alineación con la Agenda 2030 del Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana. Estas áreas son:

- | | |
|--|---|
| • Inclusión de refugiados y migrantes | • Calidad del aire |
| • Pobreza y regeneración urbana | • Vivienda |
| • Economía circular | • Transición energética |
| • Cambio climático | • Empleo y capacitación en la economía local |
| • Uso sostenible del suelo y soluciones basadas en la naturaleza | • Movilidad urbana |
| • Transición digital (Smart Cities) | • Contratación pública innovadora y responsable |
| • Cultura y patrimonio cultural | • Seguridad de los espacios públicos |

Se han identificado además otra serie de temas transversales, que son comunes y se trabajan en todos los Partenariados (enfoque integrado, regeneración urbana, etc.).

La concepción de cada tema persigue una nueva gobernanza multinivel mediante la integración de las políticas sectoriales de las diferentes áreas de gobierno (cooperación horizontal) y de los distintos niveles de gobierno (cooperación vertical).

Su función es la identificación de los problemas y la propuesta de un Plan de Acción con soluciones en relación a cada tema sobre cómo conseguir que las políticas comunitarias alcancen una mejor regulación, una mejor financiación, y un mejor intercambio de conocimiento. Posteriormente, entra en juego la fase de implementación del citado Plan de Acción.

2.1.3. El Plan de Acción para la implementación de la Agenda 2030. Hacia una Estrategia Española de Desarrollo Sostenible

El Consejo de Ministros del Gobierno de España aprobó en junio de 2018 el Plan de Acción mediante el que se materializaba el protocolo o la hoja de ruta de nuestro país hacia la consecución de los Objetivos del Desarrollo Sostenible definidos en la Agenda 2030 por las Naciones Unidas.

Se compone de dos partes principales:

- El estado de los ODS en España, la situación de partida, con referencia a indicadores estadísticos y una cartografía de responsabilidades competenciales de todos los departamentos.
- Las acciones a través de las cuales se impulsará la Agenda en 2018-2020: nuevas políticas y medidas públicas, gobernanza de la Agenda, mecanismos de seguimiento y rendición de cuentas de todos los actores.
- Especial importancia tiene la inclusión de los compromisos y avances de las Comunidades Autónomas y Entidades Locales y del resto de actores, sociedad civil, empresas, universidades, lo que permite configurar el Plan como el esfuerzo de toda la sociedad española.

Junto con su papel de referencia básica en la materialización de la estrategia internacional en el conjunto del país, las comunidades autónomas y administraciones locales, una de las innovaciones conceptuales más interesantes se corresponde con la selección de un conjunto de áreas de políticas que se configuran como “palancas”, que se irá ampliando y revisando conforme se avance en su implementación.

Este conjunto de áreas prioritarias de políticas palanca han de ser objeto de estudio desde una visión del desarrollo sostenible, de tal manera que permita, a través de su formulación o redefinición (en su caso), ser políticas que transversalicen y conecten diversos ODS, a la vez que inciden de forma directa en uno o varios de los mismos.

Por su propia concepción, tiene un carácter integrado y afectan a más de un ODS. Su definición e implementación, de manera acorde, deberá necesariamente realizarse de manera integrada, con la participación activa de diversos

departamentos ministeriales y con articulación multinivel y multiactor.

Siendo una selección abierta y sujeta a la incorporación de nuevas áreas las políticas palancas son:

- La prevención y lucha contra la pobreza, la desigualdad y la exclusión social.
- Igualdad de oportunidades: Plan estratégico.
- **La Agenda Urbana Española.**
- La economía circular.
- La ley de cambio climático y transición energética.
- La investigación científica y técnica para los ODS.
- La economía social: Estrategia 2017-2020.
- Plan de gobierno abierto.
- Recuperar la cooperación española al servicio de los ODS.

Si bien su desarrollo fue paralelo en el tiempo a este Plan de Acción, la Agenda Urbana Española tiene aquí uno de sus referentes orgánicos e instrumentales básicos en compromiso gubernamental y la política pública dentro del panorama estratégico en el contexto internacional.

El objeto práctico que se le define en la Nueva Agenda Urbana y en la Agenda Urbana para la Unión Europea se consolida con el alcance estratégico e institucional como política palanca en la planificación y programación de las medidas españolas para la consecución de los Objetivos del Desarrollo Sostenible y su concreción en el desarrollo integrado y sostenible de las ciudades.



PLAN DE ACCIÓN PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DE LA AGENDA
2030

Hacia una Estrategia Española de
Desarrollo Sostenible



2.1.4. La Agenda Canarias 2030

Con independencia del papel imprescindible de la Agenda Urbana Española en nuestro Plan de Acción y que abordaremos de manera específica en un apartado posterior, la escala autonómica o regional del marco estratégico en que nos movemos se ejemplifica con la **Agenda Canaria de Desarrollo Sostenible 2030** (ACDS 2030).

Es el documento resultante del proceso participativo de contextualización (o localización) de la Agenda 2030 de la ONU en Canarias, y recoge las metas específicas del Archipiélago para la consecución de los 17 ODS, fijadas a través del consenso entre representantes de la sociedad civil, del sector empresarial, del tercer sector, de la academia y de centros de investigación, y de las Administraciones públicas de toda Canarias.

Se trata de una estrategia con vocación transversal en la responsabilidad e implicación de todas las personas, colectivos, organizaciones y sectores institucionales para transformar nuestro actual modelo de desarrollo y acercarlo a los parámetros de la sostenibilidad y la resiliencia.

Lo anterior lleva a concebirla como una guía para acometer en el decenio 2021-2030 las transiciones profundas que nos permitan hacer frente a los grandes desafíos que tienen las Islas Canarias como entidad geográfica, social, económica y ambiental, comportándose como una herramienta que facilite a todos los agentes territoriales, tanto públicos como privados, moldear, mejorar e implementar sus planes de acción a favor del desarrollo sostenible.

Sus criterios fundamentales se definen en cuatro aspectos:

- Establecer las bases para cumplir los objetivos de la Agenda 2030 de

la ONU a través de una alianza multiactor de colaboración y solidaridad.

- Transitar hacia modelos de gobierno corporativo más sólidos, resilientes y sostenibles, que tengan en cuenta los intereses de los distintos grupos en torno a empresas y organizaciones, y que busquen la creación de valor compartido a largo plazo.
- Transformar las Administraciones públicas canarias, para acercarlas a la sociedad, hacerlas más sencillas, y mejorar su eficiencia y eficacia en la promoción del desarrollo sostenible; mejorar los mecanismos de coordinación interinstitucional en pro de la coherencia de las políticas de desarrollo sostenible; y transitar hacia un modelo de gobernanza inteligente fundamentada en la toma de decisiones apoyada en datos y en los principios de transparencia, participación, colaboración, evaluación de políticas públicas y rendición de cuentas.
- Aprovechar nuestra identidad archipelágica y atlántica para forjar alianzas estratégicas y establecer proyectos de cooperación con el continente africano, por su proximidad física; con los países latinoamericanos, por lazos de históricos y culturales; y con otras regiones insulares, por sus similitudes identitarias y geográficas.
- Sus objetivos de implementación se vinculan directamente a los objetivos estratégicos de la Agenda 2030 del Desarrollo Sostenible. Atendiendo a las características de nuestro Plan de Acción, centrado fundamentalmente en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, interesa recordar las metas que la estrategia regional persigue en relación al Objetivo 11 sobre las ciudades y asentamientos humanos.

Meta Global 11.1. De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.

Meta Canaria 11.1.1 Promover medidas para garantizar el derecho a acceder a una vivienda digna y adecuada por medio de la vivienda de titularidad pública y mediante medidas de fomento que faciliten la puesta en el mercado de viviendas suficientes a precios asequibles.



Meta Canaria 11.1.2 Fomentar la renovación y regeneración urbana integrada, especialmente en entornos urbanos desfavorecidos o barrios de mayor vulnerabilidad, asegurando el acceso universal a servicios básicos adecuados, seguros y asequibles.

Meta Canaria 11.1.3 Adoptar medidas para evitar que la renovación urbana lleve aparejados efectos colaterales de gentrificación, que impliquen cambios inadecuados en la morfología urbana y pérdida de la población residente.

Meta Global 11.2. De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Meta Canaria 11.2.1 Ampliar el número de personas que acceden al transporte público en todas las islas, desarrollando Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y prestando especial atención a los colectivos en riesgo de exclusión y/o pobreza, personas con discapacidad y movilidad reducida.

Meta Canaria 11.2.2 Implementar una estrategia integral de digitalización del transporte, que favorezca la correcta gestión de los datos y el desarrollo de plataformas y rutas inteligentes, y un modelo de movilidad sostenible e inclusiva.

Meta Canaria 11.2.3 Implementar una estrategia que promueva un sistema de transporte medioambientalmente sostenible que reduzca su huella ambiental y en el territorio.

Meta Canaria 11.2.4 Mejorar la seguridad vial en Canarias, en especial en las grandes ciudades con mayor tráfico rodado.

Meta Canaria 11.2.5 Fomentar la consolidación de un sistema transporte insular e interinsular resiliente, asequible y accesible para todas las personas del archipiélago canario.

Meta Global 11.3. De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

Meta Canaria 11.3.1 Mejorar la capacidad para la planificación y la gestión a través del establecimiento de alianzas y la integración en redes, e integrar la participación ciudadana en el planeamiento territorial y urbanístico del archipiélago, promoviendo la corresponsabilidad en la adopción de las decisiones, el trabajo en red y la innovación social.

Meta Canaria 11.3.2 Incrementar la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos, así como la complejidad funcional y diversidad de usos del espacio urbano, con un enfoque inclusivo y sostenible.

Meta Canaria 11.3.3 Desplegar soluciones inteligentes e integradas con el uso de tecnologías de vanguardia para transformar nuestras islas y municipios en territorios inteligentes como instrumento catalizador de los ODS, la competitividad y el bienestar de las comunidades locales.

Meta Global 11.4. Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.

Meta Canaria 11.4.1 Mejorar el sistema de protección, conservación, gestión activa e implementación del patrimonio cultural, natural, construido urbano y rural en cada una de las islas, garantizando su uso racional como recurso económico y turístico.

Meta Global 11.5. De aquí a 2030, reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y de personas afectadas por ellos, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres en comparación con el producto interno bruto mundial, haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad.

Meta Canaria 11.5.1 Aumentar la resiliencia de todas las ciudades y asentamientos de población en cada una de las islas ante el cambio climático y otros desastres naturales, a través de un planeamiento territorial y urbano adecuado, y el diseño de protocolos de actuación.

Meta Global 11.6. De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

Meta Canaria 11.6.1 Mejorar la calidad del aire en todos los asentamientos de población (urbanos, rurales y agrícolas) de Canarias.

Meta Canaria 11.6.2 Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero mediante la puesta en marcha de las políticas necesarias para lograr la transición ecológica de las actividades económicas y de los asentamientos urbanos, periurbanos y rurales de Canarias.

Meta Canaria 11.6.3 Adoptar modelos de gestión de residuos sólidos urbanos con criterios de circularidad que favorezcan su prevención, reducción, reutilización y reciclaje.

Meta Canaria 11.6.4 Reducir la huella hídrica y mejorar la gestión de los recursos hídricos en todos los asentamientos urbanos, rurales y agrícolas.

Meta Global 11.7. De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

Meta Canaria 11.7.1 Incorporar a la planificación de cada uno de los poblamientos urbanos de las islas el concepto de infraestructuras verdes y azules urbanas, garantizando la accesibilidad y procurando su conservación, mejora y ampliación para contribuir a la defensa de la biodiversidad y la mitigación de los efectos del cambio climático en beneficio de la ciudadanía.

Meta Canaria 11.7.2 Mejorar y ampliar las superficies al aire libre a las que pueden acceder universalmente las personas para disfrutar del medio natural, garantizando que los espacios públicos sean seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

Meta Global 11.a. Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.

Meta Canaria 11.a.1 Impulsar los vínculos entre las zonas rurales y los núcleos urbanos y semiurbanos, para potenciar, a través de la digitalización, la movilidad interurbana sostenible y las interconexiones sectoriales, el desarrollo y la diversificación de la actividad económica en el medio rural.

Meta Global 11.b De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.

Meta Canaria 11.b.1 Mejorar la resiliencia frente al cambio climático y los desastres naturales o provocados, atendiendo a la diversidad de riesgos en cada una de las islas, promoviendo acciones que involucren a los gobiernos locales, la sociedad civil y el sector privado, para aumentar la capacidad de respuesta y recuperación.

Meta Global 11.c Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.

Meta Canaria 11.c.1 Proporcionar apoyo a los países empobrecidos, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.

2.1.5. La Estrategia de Desarrollo Urbano, Sostenible e Integrado

Europa es un complejo compendio de territorios en el que las ciudades conforman un capítulo imprescindible en su configuración como espacio y entidad común, en razón a su infinita aportación ambiental, histórica, social, económica, cultural y geoestratégica. Dos tercios de los europeos residen estos

conjuntos y gran parte de su economía se genera en sus escenarios. Se dotan de un sinfín de valores, singularidades y riquezas que suman a la civilización humana. Sin embargo, en esa complejidad de características y dinámicas las ciudades necesitan de un importante esfuerzo para responder a los múltiples retos y vulnerabilidades: paisajes, calidad ambiental, amenazas al patrimonio natural y cultural, cohesión y bienestar social, incertidumbres y obsolescencia económica, conflictos en el espacio público, etc.

Tras la amplia experiencia de los Proyectos Pilotos Urbanos y de URBAN I y II durante las décadas anteriores, la política de cohesión para el período 2014-2020 y la herramienta del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) se materializan en el Programa Operativo de Crecimiento Sostenible y en una serie de iniciativas (URBACT, Acciones Urbanas Innovadoras, proyectos singulares EBC) que han multiplicado el esfuerzo comunitario en resolver estos problemas.

Una protagonista destacada en este proceso ha sido la **Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado**, una de cuyas experiencias en España se corresponde con la de Las Palmas de Gran Canaria. Se implementan las directrices comunitarias relacionadas con la calidad del medio ambiente urbano, la movilidad, la transición energética, la cohesión social y la economía baja en carbono como ingredientes irrenunciables de un desarrollo sostenible para los próximos decenios.

La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado de Las Palmas de Gran Canaria se concedió al Ayuntamiento en el año 2017, dando por adecuada la propuesta municipal para el desarrollo de un conjunto de actuaciones de mejora de las condiciones ambientales, económicas, de movilidad y sociales. El objetivo global es impulsar el bienestar de las vecinas y vecinos en los barrios del Cono Sur, ofreciéndoles un espacio inteligente con múltiples oportunidades para el siglo XXI.

A través de la financiación de los Fondos FEDER y la aportación municipal, se programan 16 líneas de actuación dentro de las cuales pueden desarrollarse varias decenas de operaciones que persiguen la sostenibilidad integral y la configuración de un espacio urbano con un protagonismo imprescindible para entender la ciudad actual. Se hace especial hincapié en la mejora de la calidad ambiental y funcional como entorno costero y residencial, en el amplio conocimiento e identificación con su patrimonio, su identidad social y sus recursos territoriales, en la modernización de su espacio público, en la diversificación de su tejido económico y la implicación directa de la población en su desarrollo durante las próximas décadas.



OT-2: Mejorar el acceso, el uso y la calidad de las tecnologías de la información y la comunicación



- L.A.-1: IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN SOCIAL INTELIGENTES.
- L.A.-2: AGILIZACIÓN DEL PAGO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO MEDIANTE SOLUCIONES TECNOLÓGICAS.
- L.A.-3: DESARROLLO DE UNA PLATAFORMA HORIZONTAL SMART.
- L.A.-4: OPTIMIZACIÓN DE SERVICIOS DE RECOGIDA DE BASURA.

Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores. OT-4:

L.A.-5:	SENSORIZACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS PARA LA OPTIMIZACIÓN DE CONSUMOS.
L.A.-6:	IMPLANTACIÓN DE ENERGÍAS RENOVABLES PARA LA OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS EN CONO SUR.
L.A.-7:	MEJORAR LA CONEXIÓN DEL DISTRITO MEDIANTE EL USO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE.
L.A.-8:	REHABILITACIÓN DEL CONO SUR PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD Y EL TRANSPORTE SOSTENIBLE.
L.A.-9:	DESPLIEGUE DE SISTEMAS DE ILUMINACIÓN EFICIENTE EN CONO SUR.



Integración social y lucha contra la pobreza. OT-9:

L.A.-14:	MEJORAR Y DESARROLLAR INFRAESTRUCTURAS SOCIALES EN CONO SUR.
L.A.-15:	ACTUACIONES DE REHABILITACIÓN TENDENTES A REFORZAR LAS RELACIONES DE LOS BARRIOS DEL LASSO Y PEDRO HIDALGO CON EL RESTO DE LA CIUDAD.
L.A.-16:	AYUDA A LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL Y LA CAPACITACIÓN PARA EL EMPLEO.



Como no puede ser de otra manera, este proceso estratégico y su desarrollo posterior es integrado como parte indispensable en la configuración y estructura operativa de nuestro Plan de Acción, asumiendo como propios sus objetivos.

2.1.6.El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

Tras la declaración por la Organización Mundial de la Salud de la pandemia internacional provocada por la COVID-19 y la rápida propagación de la enfermedad, tanto en el ámbito nacional como internacional, los Estados miembros de la Unión Europea adoptaron con rapidez medidas coordinadas de emergencia para proteger la salud de la ciudadanía y para tratar de evitar el colapso de la economía. Estas medidas buscaban mecanismos de actuación rápida y urgente con el objetivo de amortiguar el impacto de esta crisis sin precedentes e impulsar la pronta recuperación económica, sentando las bases del crecimiento sostenible durante las próximas décadas.

El Consejo Europeo del 21 de julio de 2020, consciente de la necesidad de realizar en estos momentos un esfuerzo acorde con la magnitud del problema, acordó un paquete de medidas de gran alcance que aúnan el futuro marco financiero plurianual (MFP) para 2021-2027 reforzado y la puesta en marcha de un Instrumento Europeo de Recuperación, denominado «Next Generation EU».

En ese contexto, se redacta e inicia su desarrollo el **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia** (PRTR) como aportación de la experiencia en España en una puesta escena con marcada influencia territorial y en el desarrollo social y económico. Aprobado por la Comisión Europea el 16 de junio de 2021 como paso previo a su aprobación por el Consejo de la Unión Europea, y por el Gobierno de España el 13 de julio de 2021, comprende con un conjunto de medidas que deben permitir la realización de reformas estructurales en los próximos años que, mediante cambios normativos e inversiones, nos preparen para enfrentar con éxito el presente y el futuro.

Mediante el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública para la ejecución del citado Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, se visualiza la necesidad de un adecuado concurso de las instituciones y las Administraciones Públicas, un modelo de gobernanza que permita asegurar la mayor eficiencia en el gasto público y el papel especial de la Administración General del Estado para garantizar el éxito de la ejecución y el control y la salvaguarda necesarios para justificar fehacientemente la solicitud de reembolsos y la absorción de los citados fondos. Y en relación con éstos últimos se reclaman los principios de planificación estratégica y de gestión por objetivos.

Gracias a esta respuesta decidida, y a la acción coordinada de política fiscal y monetaria a nivel europeo, se ha evitado esta vez la espiral de destrucción de empleo y caída de actividad de crisis anteriores y contamos con una buena base para la recuperación a partir de 2021. Además, se han puesto en marcha numerosas medidas para proteger a los colectivos más vulnerables y evitar un nuevo aumento de las desigualdades. Sin embargo, las medidas de apoyo a las empresas y las familias no son suficientes para recuperar a corto plazo el nivel de producción y volver a medio plazo a la senda de inversión y crecimiento potencial previos a la pandemia.

Todo ello hizo imprescindible y urgente poner en marcha este plan de inversiones y reformas, con un triple objetivo: apoyar a corto plazo la recuperación tras la crisis sanitaria, impulsar a medio plazo un proceso de transformación estructural, y llevar a largo plazo a un desarrollo más sostenible y resiliente

desde el punto de vista económico-financiero, social, territorial y medioambiental.

Los nuevos instrumentos comunitarios de financiación Next Generation EU proporcionan una ocasión extraordinaria para desplegar este Plan y contrarrestar así el impacto de la pandemia sobre la inversión y la actividad económica. También para impulsar la recuperación y abordar una modernización de la economía española, comparable a la que supuso la incorporación a la UE en 1986, que permita retomar la senda de progreso y prosperidad lograda durante las siguientes décadas.

Se proporcionarán a España hasta 140.000 millones de euros en transferencias y créditos en el periodo 2021-2026, que se unirán al resto de instrumentos previstos en el Marco Financiero Plurianual para impulsar inversiones y reformas en los ámbitos prioritarios a nivel europeo:

- Apoyar la transición ecológica y la transformación digital.
- Impulsar un crecimiento sostenible e inclusivo mediante el aumento de la productividad y el crecimiento potencial, la I+D y un mercado interior eficiente con fuertes pymes.
- Reforzar la cohesión social y territorial.
- Aumentar la resiliencia sanitaria, económica, social e institucional, y desarrollar políticas para las generaciones futuras, niños y jóvenes, en particular mediante la educación y la capacitación profesional.

Para ello, el Plan de Recuperación incorpora una importante agenda de inversiones y reformas estructurales, que se interrelacionan y retroalimentan para lograr cuatro objetivos transversales: avanzar hacia una España más verde, más digital, más cohesionada desde el punto de vista social y territorial, y más igualitaria.

El *primer eje* refuerza la inversión pública y privada para reorientar el modelo productivo, impulsando la transición verde, la descarbonización, la eficiencia energética, el despliegue de las energías renovables, la electrificación de la economía, el desarrollo del almacenamiento de energía, la economía circular, las soluciones basadas en la naturaleza y la mejora de la resiliencia de todos los sectores económicos.

Digital 2025, fija la hoja de ruta para acelerar una transición digital humanista en España, a través de inversiones y reformas que potencien las infraestructuras, competencias y tecnologías necesarias para una economía y una sociedad digital. Dada su naturaleza transversal, la transformación digital se desplegará a través del conjunto del Plan: desde la agenda urbana a la educación, desde la agricultura al turismo, desde la industria a la movilidad, desde la modernización de la Administración pública hasta la nueva economía de los cuidados.

El *tercer eje* promueve la cohesión social y territorial de España, mediante el refuerzo del Estado del bienestar, del sistema educativo, el impulso del empleo de calidad, un sistema fiscal justo, y con medidas específicamente orientadas a abordar el reto demográfico y a brindar oportunidades a las próximas generaciones.

El *cuarto eje* se centra en la igualdad de género, especialmente a través de medidas transversales orientadas a elevar la tasa de empleo femenino, a mejorar, fortalecer y reorganizar el sistema de cuidados de larga duración, a elevar el potencial educativo, la igualdad de oportunidades y a reducir la brecha digital.

Estos cuatro ejes orientan las diez políticas palanca que determinan la evolución futura del país: desde la agenda urbana, la lucha contra la despoblación y el desarrollo de la agricultura hasta la modernización y refuerzo del sistema fiscal y de pensiones, pasando por la resiliencia de infraestructuras y ecosistemas, la transición energética, la modernización de la Administración, del tejido industrial y de la pyme y la recuperación del turismo, la apuesta por la ciencia y el refuerzo del Sistema Nacional de Salud, el impulso de la educación y la formación profesional continua, el desarrollo de la nueva economía de los cuidados, las nuevas políticas públicas del mercado de trabajo o el impulso de la industria de la cultura y el deporte.



No debemos olvidar que este Plan de Acción se materializa precisamente a partir de una convocatoria de proyectos piloto por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en desarrollo de los objetivos estratégicos y oferta financiera del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Éste se orienta a lograr un crecimiento sostenible e inclusivo mediante una estrategia consistente y coordinada, desde el punto de vista temporal y también en relación con el conjunto de instrumentos de política económica nacionales y comunitarios. Así, dentro de estas diez palancas, se recogen treinta componentes, que permiten articular los programas coherentes de inversiones y reformas del Plan.

Políticas palanca y componentes	
	I. Agenda urbana y rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura 1. Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos 2. Plan de rehabilitación de vivienda y regeneración urbana 3. Transformación ambiental y digital del sistema agroalimentario y pesquero
	II. Infraestructuras y ecosistemas resilientes 4. Conservación y restauración de ecosistemas y su biodiversidad 5. Preservación del espacio litoral y los recursos hídricos 6. Movilidad sostenible, segura y conectada
	III. Transición energética justa e inclusiva 7. Despliegue e integración de energías renovables 8. Infraestructuras eléctricas, promoción de redes inteligentes y despliegue de la flexibilidad y el almacenamiento 9. Hoja de ruta del hidrógeno renovable y su integración sectorial 10. Estrategia de Transición Justa
	IV. Una Administración para el siglo XXI 11. Modernización de las Administraciones públicas
	V. Modernización y digitalización del tejido industrial y de la pyme, recuperación del turismo e impulso a una España nación emprendedora 12. Política Industrial España 2030 13. Impulso a la pyme 14. Plan de modernización y competitividad del sector turístico 15. Conectividad Digital, impulso de la ciberseguridad y despliegue del 5G
	VI. Pacto por la ciencia y la innovación. Refuerzo a las capacidades del Sistema Nacional de Salud 16. Estrategia Nacional de Inteligencia Artificial 17. Reforma institucional y fortalecimiento de las capacidades del sistema nacional de ciencia, tecnología e innovación 18. Renovación y ampliación de las capacidades del Sistema Nacional de Salud
	VII. Educación y conocimiento, formación continua y desarrollo de capacidades 19. Plan Nacional de Competencias Digitales (<i>digital skills</i>) 20. Plan estratégico de impulso de la Formación Profesional 21. Modernización y digitalización del sistema educativo, incluida la educación temprana de 0 a 3 años
	VIII. Nueva economía de los cuidados y políticas de empleo 22. Plan de choque para la economía de los cuidados y refuerzo de las políticas de inclusión 23. Nuevas políticas públicas para un mercado de trabajo dinámico, resiliente e inclusivo
	IX. Impulso de la industria de la cultura y el deporte 24. Revalorización de la industria cultural 25. España hub audiovisual de Europa (<i>Spain AVS Hub</i>) 26. Plan de fomento del sector del deporte
	X. Modernización del sistema fiscal para un crecimiento inclusivo y sostenible 27. Medidas y actuaciones de prevención y lucha contra el fraude fiscal 28. Adaptación del sistema impositivo a la realidad del siglo XXI 29. Mejora de la eficacia del gasto público 30. Sostenibilidad a largo plazo del sistema público de pensiones en el marco del Pacto de Toledo

2.2. La Agenda Urbana Española

En el contexto del panorama estratégico sintetizado en los apartados anteriores, la Agenda Urbana Española parte de la necesaria apuesta por una visión integral del componente territorial y por la defensa del concepto de geografía variable respecto de las estrategias, porque es el vector de la propia estrategia el que define el ámbito territorial y no al revés.

Ese enfoque de estrategia territorial amplia, que tiene en cuenta las áreas metropolitanas, las nuevas centralidades, las áreas urbanas funcionales donde se generan nuevas relaciones territoriales y economías de aglomeración y de flujos entre diversos municipios, las disparidades interregionales e intra-regionales, las áreas industriales en declive, los territorios concretos afectados por el progresivo descenso demográfico y la despoblación, la ausencia de inversiones que impiden el desarrollo económico y social y otros muchos aspectos, es clave para potenciar la articulación y la integración desde un enfoque holístico del territorio.

La Agenda constituye una referencia fundamental en el objetivo de nuestro país de responder a los retos y oportunidades que caracterizan nuestro entorno planetario y el panorama durante las próximas décadas.

No solo sirve como marco de referencia para las áreas urbanas en nuestro país, sino que establece un abanico de políticas urbanas de carácter social, económico y medioambiental, que pueden ser puestas en práctica por cualquier municipio del entorno rural o urbano y por cualquier ciudad, con independencia de su tamaño, y que incumbe al territorio en su conjunto.



Ello requiere que las políticas netamente urbanas (municipales) se alineen de forma efectiva con aquella, para servir de catalizadoras en la consecución del resto de cambios necesarios, normativos y de cualquier otro tipo, con los que guarden relación.

El modelo territorial y urbano por el que apuesta la Agenda se inspira en el principio del desarrollo territorial y urbano sostenible que establece la legislación estatal sobre suelo y rehabilitación urbana y que ya contienen numerosas leyes urbanísticas autonómicas, pero renovado y ampliado.

Se trata de un principio necesario para la esperada transición económica, ecológica, social y cultural de las ciudades y también de la redefinición de un modelo productivo que se plantea desde lo urbano.

Es un modelo que, además, puede aplicarse en cualquier tipo de territorio y población, con independencia de su escala y problemática porque el marco teórico, los objetivos y los principios pueden ser los mismos en cualquier realidad territorial o urbana a planificar, revisar o transformar. Lo que cambiarán serán los instrumentos técnicos, económico-financieros, normativos, organizativo-institucionales y educativo-culturales, porque será preciso adaptarlos a cada realidad y contexto. Pero los principios y las bases de actuación serán compartidos.

Centrando los objetivos, los principios y valores característicos que constituyen la apuesta de la Agenda, su marco estratégico puede estructurarse identificando un Decálogo de Objetivos de primer nivel, que despliega, a su vez, un total de 30 objetivos específicos, que descansan sobre aspectos más concretos y que contribuyen a la consecución de los diez objetivos principales.

OE-1	Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo
OE-2	Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente
OE-3	Prevenir y reducir los efectos del cambio climático y mejorar la resiliencia
OE-4	Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular
OE-5	Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible
OE-6	Fomentar la cohesión social y buscar la equidad
OE-7	Impulsar y favorecer la Economía Urbana
OE-8	Garantizar el acceso a la vivienda
OE-9	Liderar y fomentar la innovación digital
OE-10	Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza

Todos ellos se acompañan, además, de unas líneas de actuación que aportan posibles alternativas para incidir en cada uno de los objetivos propuestos, a la vez que ponen a disposición de los actores últimos de la Agenda aspectos prácticos para lograr su implementación.

Ese desarrollo requiere la elaboración de un Plan de Acción por parte de las administraciones y entidades interesadas en su aplicación, ejemplificándose en nuestro caso en esta experiencia del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Incluye un diagnóstico de situación que identifique y analice los principales retos que plantean las políticas, planes, programas y actuaciones con incidencia en los modelos urbanos. Pero debe dar un paso más, porque no basta con apuntar los problemas, sino que debe plantear acciones concebidas bajo el prisma de los objetivos estratégicos que permitirán una adecuada reorientación de los planes, programas, políticas y proyectos en marcha o por desarrollar.

Para ello, la Agenda Urbana Española apunta un buen número de líneas de actuación que pueden ser seleccionadas y elegidas por prácticamente todos los actores implicados en el objetivo final de lograr un desarrollo urbano más sostenible: desde las Administraciones Públicas al sector privado, pasando por las Universidades y el mundo académico en general, involucrando al tercer sector y a la sociedad civil, etc.

También incorpora también un sistema de indicadores para ir realizando un adecuado seguimiento y una evaluación crítica y objetiva sobre el acercamiento o no a aquéllos objetivos estratégicos.

El proceso de participación que ha inspirado la elaboración de este documento y su final aprobación es uno de los pilares en los que trata de asegurarse su éxito, sin olvidar la capacidad impulsora que podría tener la asignación de fondos específicos para el cumplimiento de sus objetivos estratégicos y la puesta en marcha de las líneas de actuación que propone, sobre la base de los distintos planes de acción que se vayan aprobando.

Es una Agenda, necesariamente, de largo plazo, con independencia de que puedan ir desarrollándose acciones concretas en el corto y medio plazo. Para todo ello el compromiso conjunto y sostenido en el tiempo de todos y cada uno de los actores resultará clave.

Este llamamiento a la acción configura la Agenda Urbana Española como un marco y un instrumento de planificación estratégica que irremediamente define el carácter de nuestro Plan de Acción, no exclusivamente dogmático, que detalla los principios, objetivos, criterios y pautas de actuación que permitirán lograr un desarrollo urbano sostenible e integrado de los pueblos y ciudades de España. Y sobre la base de sus objetivos el este Ayuntamiento

como actor comprometido con la implementación de la Agenda elaborar su Plan, añadiéndole el cronograma de priorización de actividades, la posible financiación para cada una de las acciones y su propio procedimiento de autoevaluación y seguimiento.

La Agenda Urbana Española otorga a los ayuntamientos un papel importante, en tanto considera que sobre los mismos recaen las principales decisiones que diseñan, ordenan, gestionan, piensan y repiensen los modelos urbanos, siendo también ellos los principales protagonistas del desarrollo de un marco más sostenible para las políticas urbanas en general. De ahí que la implementación de la Agenda demande un compromiso especial como el que se formaliza en el caso de Las Palmas de Gran Canaria.

Tal como se sintetizó en un apartado anterior, el Programa Operativo de Crecimiento Sostenible de la Estrategia Europa 2020 muestra que la propia Unión Europea es un aliado más en esta tarea compartida que ahora se inicia. No en vano, además de la Agenda Urbana para la UE, aprobada en junio de 2016, la UE ha incluido entre uno de los cuatro ejes prioritarios del citado Programa Operativo un nº 12, sobre “Desarrollo urbano integrado y sostenible”.

A través de él y con financiación procedente del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), muchos Ayuntamientos estamos desarrollando la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) con una ambición hasta ahora inexistente.

El enfoque integrado que las caracteriza, la participación y la cooperación, el apoyo a estrategias y no directamente a operaciones o actuaciones son elementos novedosos que no sólo se deben conservar, sino consolidar.

Este Plan de Acción pretende servir a esa función, anticipándose a la propia llegada de los Fondos en el nuevo período de programación, de modo que no se diseñen estrategias encorsetadas en función de los fondos disponibles, sino que se vean finalmente apoyados, impulsados y fortalecidos por estos.

La incipiente experiencia EDUSI muestra un camino que necesariamente habrá de ser recorrido. Será imprescindible complementar la escala estratégica con la escala específica, es decir, con la escala operativa que se focaliza en la implementación de líneas de actuación como las que propone la Agenda Urbana para alcanzar algún objetivo estratégico concreto.

Y también será preciso poner en marcha procesos estables y continuados de actuación, porque el desarrollo urbano sostenible e integrado es un plantea-

miento a largo plazo y podría perder fuerza y eficacia sin esa línea continuista.

Y, por último, la Agenda Urbana Española permite orientar los esfuerzos que se hagan en materia de desarrollo urbano a los principios y objetivos establecidos en la Agenda Urbana de las Naciones Unidas (aprobada en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Sostenible - HABITAT III en octubre de 2016), para los cuales constituye una guía necesaria.

Dicha Agenda, siguiendo la estela de la Agenda 2030 sobre los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) ha creado un vínculo de refuerzo recíproco entre urbanización y desarrollo y ha incluido un ODS 11 específico para “hacer que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.

2.3. Contexto geográfico general

La ciudad y el municipio de Las Palmas de Gran Canaria es en 2022 una realidad territorial indisociablemente vinculada a un marco geográfico general de la que se deriva la mayoría de los rasgos y acontecimientos que definen su situación actual en las múltiples dimensiones medioambiental, social, económica, funcional, cultural, etc.

Esa vinculación tiene un efecto vinculante sobre el Diagnóstico y, con ello, sobre la definición de la estructura estratégica que conforma el Plan de Acción y la aportación de nuestra ciudad en la implementación de la Agenda Urbana Española, aportándole características específicas en el esquema común del sistema de ciudades y asentamientos nacionales que nos embarcamos en este objetivo.

Siendo escuetos en su justificación individual, interesa señalar estas características más significativas e incidentes en el marco estratégico del Plan.

2.3.1. Una ciudad española y europea

El objeto de implementación de la Agenda Urbana Española muestra con claridad la integración de Las Palmas de Gran Canaria en un sistema urbano nacional y europeo.

Si bien su recorrido histórico es menor al de muchas ciudades del país al fundarse a fines del siglo XV, su desarrollo entre los siglos XVI y XXI ha sido cons-

tante atendiendo a los estímulos y acontecimientos del dinamismo urbano, de expansión superficial y ocupación del suelo o de crecimiento demográfico y socioeconómico.

Esta evolución la sitúa en las fechas actuales en el grupo de ciudades metropolitanas y cabeceras regionales con más de 300.000 habitantes, cuyas funciones de capitalidad autonómica, provincial e insular se ha acentuado por la consolidación como referente del sistema portuario nacional y europeo del Puerto de La Luz y de Las Palmas.

No es posible entender la formalización geográfica actual de esta ciudad sin tener en cuenta esta influencia histórica y de integración administrativa, que se traduce hoy en unos comportamientos y retos afines al restante panorama estatal, en especial en cuanto a los instrumentos jurídicos y de política urbana.

En este mapa, la especificidad se define en su alcance demográfico y socioeconómico, en la relevancia del turismo como especialización implícita en la estructura terciaria del Archipiélago y en su localización como parte de una comunidad autónoma externa al cuerpo principal de la Península Ibérica española.



Fuente: Atlas Digital de las Áreas Urbanas de España. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Esa integración se reproduce en la escala europea.

Junto con el conjunto español, Las Palmas de Gran Canaria forma parte de la Unión Europea como entidad institucional que engloba una proporción destacada de los países del continente.

Esa relación resulta igualmente indispensable para entender la realidad territorial, en tanto las relaciones sociales, económicas, culturales y geoestratégicas han sido y son estrechas, materializándose en múltiples capítulos del dinamismo urbano: política estratégica general y de ciudades, comercio, turismo, cultura, marco institucional, instrumentación jurídica, etc.



Fuente: Atlas Digital de las Áreas Urbanas de España. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

2.3.2. Una ciudad en el Atlántico norteafricano y la Macaronesia

Se corresponde con la cualidad física y natural de la localización de Canarias y de Las Palmas de Gran Canaria en el Mundo.

Las características y el comportamiento del entorno general están detrás de múltiples características de la situación actual en la ciudad y que se aborda en este Plan de Acción y su singularidad en el contexto de la implementación de la Agenda Urbana Española.

Se trata de un entorno oceánico en un área de transición entre la región subtropical y la región templada del Atlántico en el hemisferio Norte del planeta. Ello le confiere unas condiciones climáticas, que se acompaña de una caracterización volcánica y una biodiversidad propia de la región biogeográfica de la Macaronesia.

La vulnerabilidad ante el comportamiento climático general, la riqueza de la biodiversidad y la especificidad de los paisajes insulares y volcánicos conforman hitos indispensables de todo diagnóstico territorial; lo cual se traslada de modo directo al escenario urbano del municipio.

Son rasgos que tiene una incidencia directa en capítulos específicos de la estructura económica y socio-cultural: la especialización del turismo de litoral, las modalidades de cultivos agrícolas, el potencial de energías renovables o el transporte y la economía marítima.

La cercanía e interacción con el vértice nororiental de África deriva, a su vez, en otros aspectos de la situación actual, que se corresponde en gran medida con el propio contexto medioambiental y la influencia del entorno natural y climático del norte.

Junto a ello, la relación de conexión fluida con el entorno norteafricano y latinoamericano, las históricas relaciones socio-culturales con ambas zonas y su efecto de aspectos significativos de la estructura demográfica, la cultura y el patrimonio cultural o la relación estrecha con los procesos migratorios en sus distintos ciclos contemporáneos e históricos, entre otros factores, están detrás de episodios relevantes de la ciudad en estos momentos.

De hecho, el alcance anterior se representa en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y su financiación mediante los Fondos Next Generation EU que se instrumentaliza en España mediante el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia al que se vincula la convocatoria que dio pie a este Plan de Acción.

Es un hito que viene a definir un nuevo capítulo de instrumentos de apreciable influencia en la política urbana asociada a Las Palmas de Gran Canaria. En algún caso se encuentra coetáneamente en marcha, como es el caso de la Estrategia de Desarrollo Urbano, Sostenible e Integrado (EDUSI) financiada mediante los fondos FEDER.

Otro capítulo significativo tiene que ver con la condición de “región ultraperiférica” del Archipiélago Canario que difiere rasgos específicos de la política europea en distintos ámbitos a nuestra ciudad, en tanto superficie integrante de la misma.

Su traslación al ecosistema urbano engloba aspectos fundamentales de la realidad que se aborda, subrayándose la implementación de la propia Agenda Urbana de la Unión Europea o las políticas específicas en materia de movilidad, el cambio climático, el medio ambiente urbano, el litoral, el comercio, la cohesión social, aguas, economía circular, etc.

INTEGRACIÓN DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA EN EL CONTEXTO ATLÁNTICO NORTEAFRICANO



Fuente: Instituto Geográfico Nacional. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

2.3.3. Una ciudad en un espacio archipelágico

El emplazamiento oceánico anterior se traduce en una condición de escenario geográfico que se define por un conjunto de islas y en una impronta definitoria del ambiente marítimo. Ello se traslada de manera irreversible a la realidad territorial y a la herencia de su desarrollo histórico.

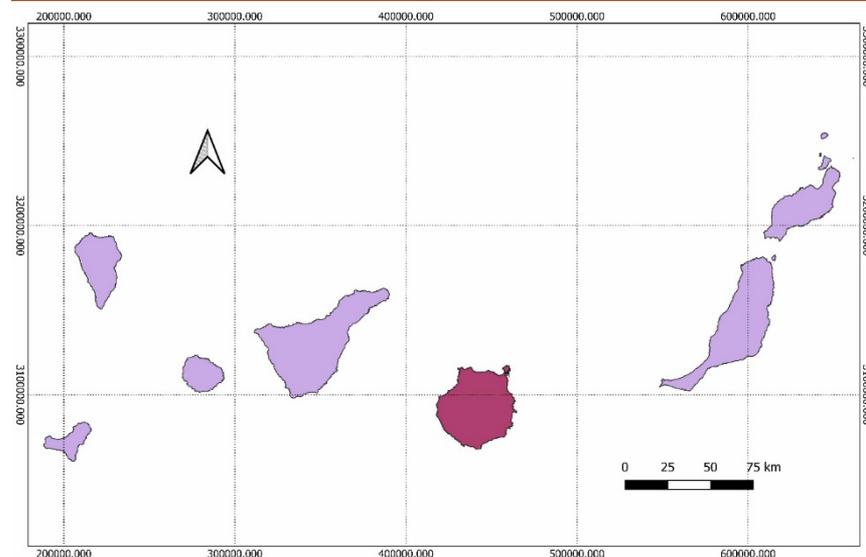
La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria es una ciudad costera integrada en una de las islas (Gran Canaria) del Archipiélago Canario.

Esa condición define en gran medida el resultado de cualquier diagnóstico urbano en sus diferentes dimensiones y supedita los rasgos de una proporción sustancial de las acciones que sean susceptibles de plantearse.

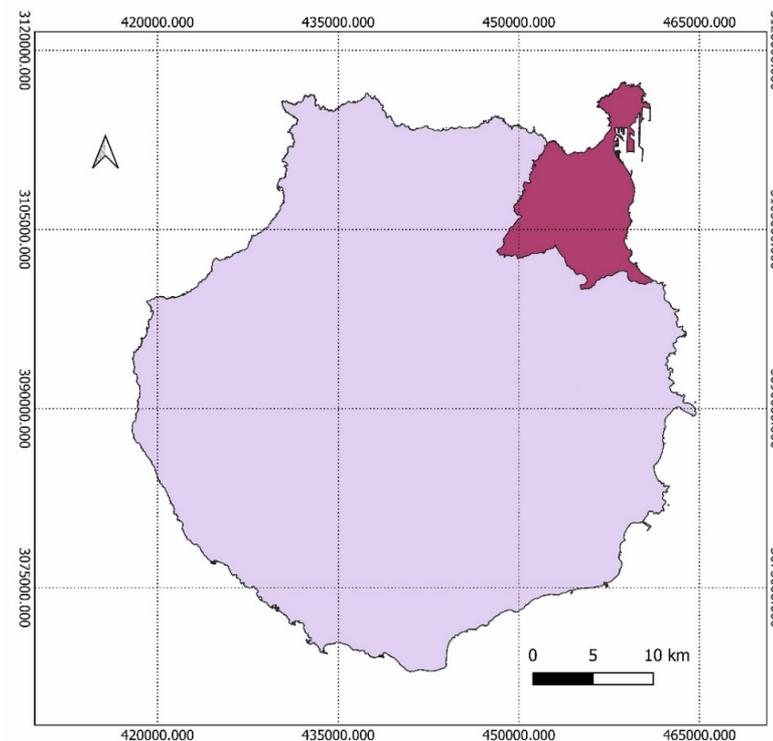
La caracterización medioambiental está indisolublemente unida al espacio insular en que se inserta, no sólo por la transferencia en las variables naturales y de cambio climático de la inmediatez marítima, sino el efecto de la delimitación física del territorio que acentúa la vulnerabilidad de los recursos naturales implícitos en el dinamismo socioeconómico: suelos, transporte y movilidad, comercio, interconexión con otras ciudades.

Pero, es una incidencia que ha participado en la construcción de una memoria social específica, un carácter abierto y cosmopolita, un espíritu emprendedor frente a las limitaciones del entorno propio o un patrimonio cultural y etnográfico que deviene de esa realidad insular.

INTEGRACIÓN DE LA CIUDAD EN EL ARCHIPIÉLAGO CANARIO



INTEGRACIÓN DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA EN LA ISLA DE GRAN CANARIA

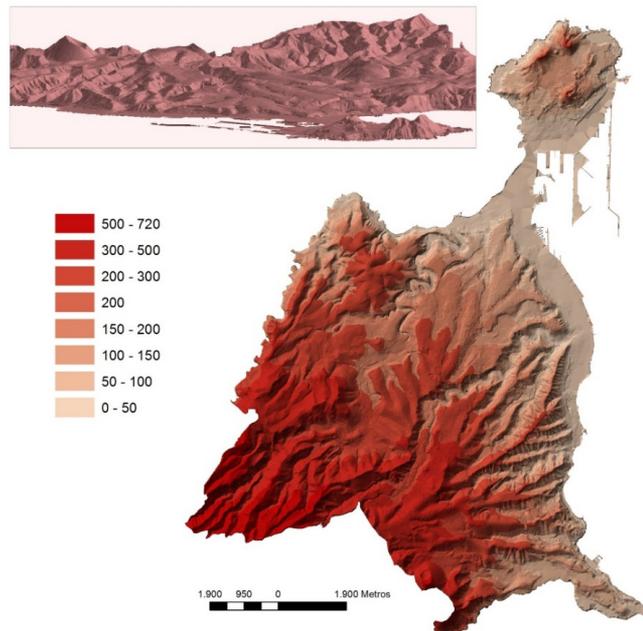


2.3.4. Una ciudad en un espacio orográficamente irregular

La configuración de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en sus distintas escalas de observación está indisolublemente ligada a una orografía irregular y contrastada como consecuencia del modelado terrestre desde etapas primigenias de la formación insular.

El perímetro marítimo coexiste en una franja mayoritaria del municipio con un frente acantilado, que es respondido por la plataforma costera y el espacio del antiguo istmo arenoso sobre los que se asienta la ciudad baja. De ahí hacia el interior se sucede una alternancia casi constante de conjuntos volcánicos, laderas, barrancos, lomos, valles, barranquillos, crestas, que se completan por superficies llanas en varias zonas concretas (terrazas sedimentarias de la ciudad alta, vertientes suaves del edificio montañoso de Los Giles <zona norte oeste del municipio>, vega de San Lorenzo y Tamaraceite <zona central del municipio>).

CONFIGURACIÓN OROGRÁFICA GENERAL DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



2.4. Rasgos fundamentales de la estrategia en el Plan de Acción

El Plan de Acción constituye el programa estructurado de actuaciones mediante las que el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria implementa la Agenda Urbana Española, como proyecto piloto de la experiencia desarrollada por las administraciones locales que se integran en el sistema urbano nacional.

Con un mecanismo propio de la planificación estratégica y directora de acciones territoriales, prevé la respuesta a los Objetivos Estratégicos y Específicos de la Agenda Urbana, abarcando las distintas dimensiones de la ciudad y el municipio: cohesión territorial, medio ambiente y transición ecológica, regeneración urbana y barrios, vivienda, espacio público y movilidad sostenible, espacio y tejido económico, etc.

Integra las acciones de los planes de referencia junto a otras que derivan de la actualización en la estrategia pública, del marco jurídico e institucional sobrevenido y del proceso participativo generado. Se seleccionan por su alcance significativo o identificador en la apuesta del Ayuntamiento para consolidar una hoja de ruta hacia una ciudad sostenible, lo que no minusvalora la prolífica acción local en los barrios y espacios urbanos que continúa desarrollándose por sus mecanismos preexistentes.

Esa representación abarca decenas de acciones de índole jurídica, de actuación urbanística, de gestión pública o interacción con acciones promovidas por los agentes sociales y que resulten alineadas con la condición de proyecto piloto y buena práctica en la visión de una ciudad de calidad ecológica y ambiental, saludable, inclusiva, acogedora, emprendedora y competitiva para las próximas décadas.

2.4.1. La misión

La misión del Plan de Acción de la Agenda Urbana Española en Las Palmas de Gran Canaria como instrumento de estrategia territorial, social, ambiental, económica e institucional se define en los siguientes puntos:

- Implementar la Agenda Urbana Española desde la especificidad local del municipio de Las Palmas de Gran Canaria.
- Programar una hoja de ruta para la ciudad y el municipio en el contexto de la política urbana de España y la Unión Europea hacia los Objetivos del Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas.
- Enriquecer la experiencia del Ayuntamiento mediante la planificación estratégica de la ciudad de 2030 en un escenario de participación de la ciudadanía y los agentes sociales del municipio.

2.4.2. La visión

La visión que define el objeto de este Plan de Acción es la de una ciudad y un municipio de Las Palmas de Gran Canaria cuyo desarrollo como entidad territorial sea sostenible y basado en los rasgos de espacio inclusivo, acogedor, innovador, saludable, atractivo, emprendedor, orgulloso de su condición canaria, española, europea y atlántica y decididamente comprometido con la consecución de los Objetivos del Desarrollo Sostenible.

2.4.3. Los retos

Los retos que se enfrentan con el presente Plan de Acción abarcan la globalidad del territorio municipal en sus variables medioambientales, sociales, económicos, culturales y dinamismo estratégico para los próximos años y décadas.

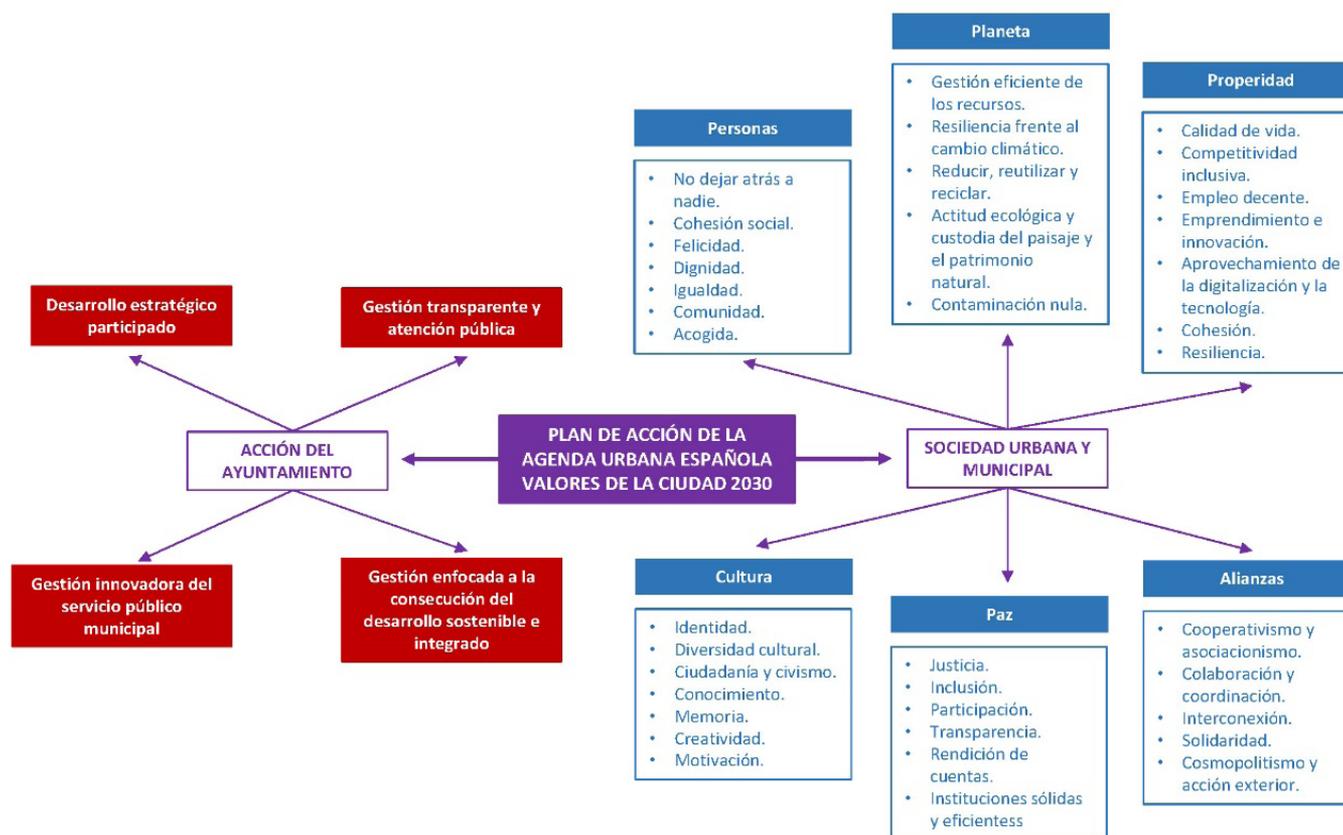
Tomamos como referencia ineludible los siguientes:

- Responder a la vulnerabilidad y la desigualdad social, la creciente pobreza, la falta de bienestar y los condicionantes de la estructura demográfica en Las Palmas de Gran Canaria.
- Reforzar la defensa y resiliencia de la ciudad, su espacio rural, su población y su medio ambiente frente a los efectos del cambio climático y sus incertidumbres.
- Resolver los problemas de la cohesión territorial entre las zonas del municipio y la ciudad, con especial referencia al sistema de movilidad de la población y a las relaciones funcionales a nivel social, de actividad económica, de servicios y cultural. Afrontar la complejidad de la orografía en la ciudad, el cinturón litoral y la forma de los barrios.
- Frenar la degradación medioambiental mediante la renaturalización de la ciudad, la custodia del territorio, la infraestructura verde, la transición energética y ecológica e impulso de la valorización social de su entorno cotidiano.
- Atacar los condicionantes de la economía urbana y el desempleo, regenerando las fortalezas locales y los recursos territoriales o urbanísticos para el impulso de la competitividad en el comercio, el turismo, la agricultura, la economía azul, la industria sostenible, la innovación y la emprendeduría local.
- Modernizar e innovar la gestión territorial del Ayuntamiento hacia un ecosistema de excelencia en los servicios públicos y la gobernanza.
- Afrontar desde la acción urbana las incertidumbres del bienestar social y la convivencia, procurando un ecosistema atractivo desde la atención a la diferenciación social y la pobreza, de la igualdad y la perspectiva de género, la convivencia intergeneracional y la responsabilidad participada en la gestión de la ciudad.

2.4.4. Los valores y dimensiones

El Plan de Acción de la Agenda Urbana Española en Las Palmas de Gran Canaria se formula en el escenario estratégico sobre el que se pretende subrayar un conjunto de valores en el ejercicio planificador y la definición de la ciudad objetivo.

Estos valores se muestran en dos facetas fundamentales. Una primera se corresponde con la acción del Ayuntamiento en su servicio público de definición de una estrategia y una gestión para la ciudad y el municipio. Una segunda se refiere a las distintas manifestaciones de Las Palmas de Gran Canaria desde la perspectiva de su población como representación de la sociedad insular y canaria y que constituye la actriz protagonista en el dinamismo de la ciudad y el municipio en 2030 y período posterior. En este sentido, se toma como propios los valores implicados en la Agenda Canarias 2030.



Los anteriores capítulos del marco estratégico que integramos en este Plan de Acción nos lleva a vertebrar su proceso de implementación de la Agenda Urbana Española en un conjunto de dimensiones que definen la aportación específica de Las Palmas de Gran Canaria en el contexto del sistema urbano nacional.

Estas dimensiones tienen una relación directa con los objetivos estratégicos y específicos de la Agenda Urbana Española que definen, a su vez, el corpus operativo del Plan de Acción para nuestra ciudad y municipio.



3. Metodología

El Plan de Acción constituye una estrategia a medio y largo plazo, en correspondencia con la hoja de ruta de la propia Agenda Urbana Española que desarrolla.

No se trata, por tanto, de sumar proyectos y actuaciones concretas y coyunturales que ya desarrolla el Ayuntamiento en ejercicio de sus competencias básicas, ni de un acto de aprobación de la misma Administración que recoja un conjunto de meras declaraciones de intenciones. Estamos ante de un programa estratégico en el que se estructura de manera ordenada líneas de gestión y acciones concretas en varias áreas temáticas fundamentales que permitan alcanzar los Objetivos del Desarrollo Sostenible y los de la Agenda Urbana.

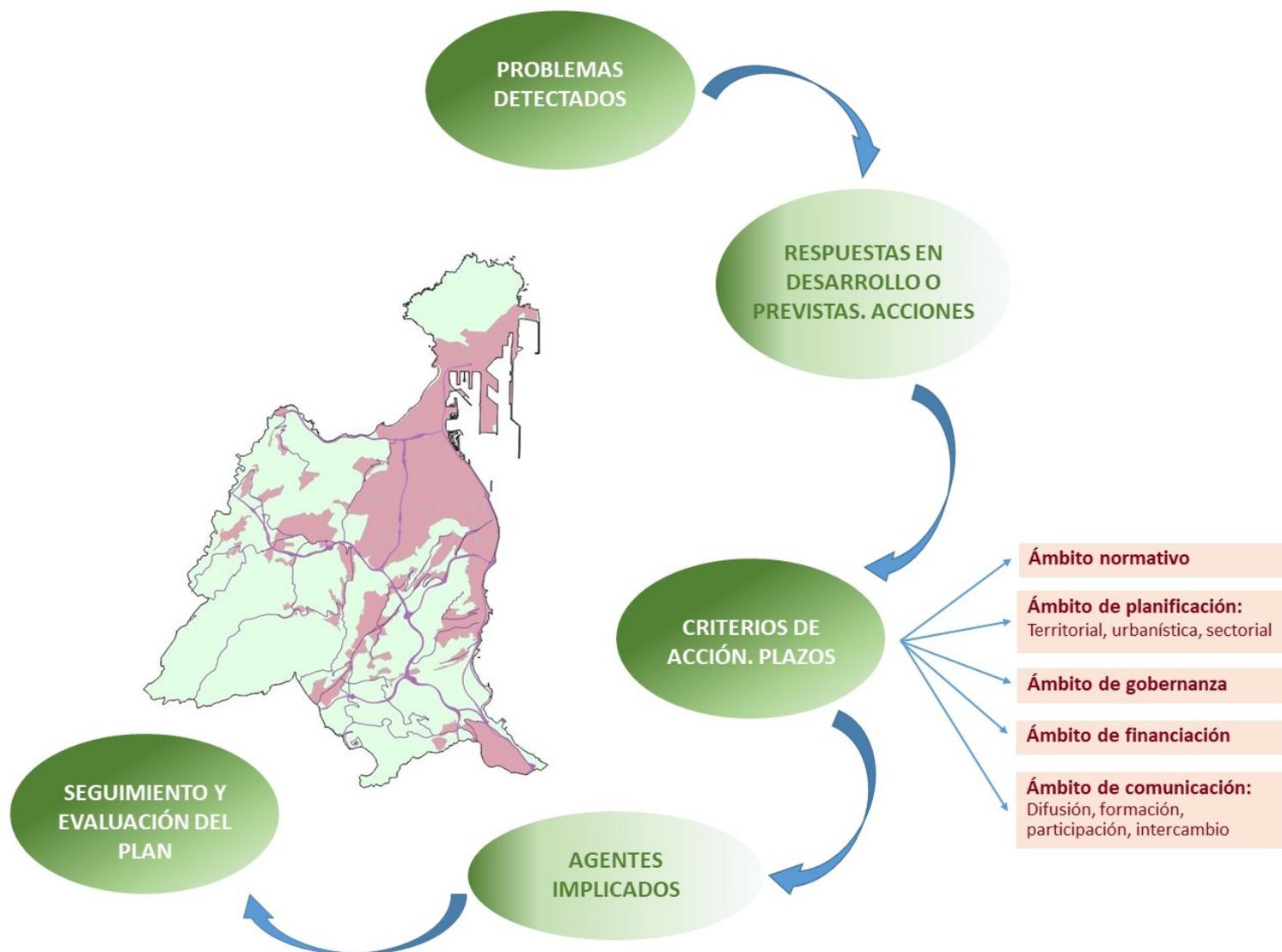
El enfoque integrado que se persigue y sus distintas dimensiones (horizontal, territorial, vertical, etc.) y la articulación de acciones muy diversas (movilidad, planeamiento urbanístico, espacio público para el bienestar social, gestión y calidad medioambiental, atención a los retos territoriales, etc.) hacen de este proceso un asunto complejo en el que la necesaria articulación de planes, acciones y recursos con una visión estratégica serán la clave para lograr el desarrollo sostenible de Las Palmas de Gran Canaria en su conjunto.

Debe permitir a todos los agentes comprometidos con la Agenda Urbana Española, llevar a cabo su proceso de implementación, evaluación y seguimiento. Dada la diversidad de aquéllos, todos ellos deberían identificar qué decisiones y acciones podrán ponerse en marcha para contribuir al desarrollo urbano sostenible en la ciudad del futuro.

Tal y como demandan las Agendas internacionales (tanto la Agenda 2030, como las Agendas Urbanas de la UE y de Naciones Unidas) se propone la utilización de datos descriptivos para elaborar un diagnóstico de situación, identifican un marco estratégico que contribuye a ordenar y priorizar los objetivos a conseguir, ponen en valor las acciones que permitirían alcanzarlos y asigna una batería de indicadores que permitirá evaluar el proceso de implementación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha puesto a disposición una página web para la Agenda Urbana Española (<https://www.aue.gob.es>). A través de ella no sólo se pueden conocer todos y cada uno de los documentos que la componen, sino que sirve de referencia básica para la metodología de este Plan de Acción.

Se propone un esquema simple de preguntas, al igual que hace la Agenda Urbana para la Unión Europea, que ayuda a construir el Plan de Acción de todos y cada uno de los agentes implicados. Son las siguientes:



3.1. ¿Cuál es o cuales son los problemas detectados?

La identificación de los problemas del municipio que se pretende abordar en el Plan de Acción está condicionada por las características territoriales, sociales, económicas, medioambientales, funcionales y de integración en su contexto insular.

El resultado de esta relación se traduce en una amplia y variada casuística de situaciones de desequilibrio, de conflicto o de oportunidad en relación a confrontar los objetivos estratégicos de la Agenda Urbana Española en nuestra ciudad.

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria ha venido desarrollando durante la última década distintos instrumentos o mecanismos de reconocimiento de la realidad territorial. Conforman el conjunto de fuentes fundamentales de las cuales se viene recopilando un importante volumen informativo que tiene un efecto directo en el señalamiento de los problemas existentes.

Es un proceso en constante aprendizaje y enriquecimiento a partir de los servicios y competencias de las unidades responsables; al igual que es significativa la necesidad de su continuidad y diversificación mediante fuentes complementarias desde los propios servicios municipales, de las restantes administraciones públicas, del ámbito científico y agentes activos en el dinamismo del territorio.

No debemos obviar que una fuente apreciable ha sido la dinámica participativa en la que la ciudadanía en general se ha implicado en diversos acontecimientos a lo largo de estos años. Su resultado es una lectura específica del municipio, la ciudad, los barrios y los distintos entornos a partir del señalamiento de los problemas respectivos y para los que se considera la necesaria respuesta desde el ámbito planificador y los servicios de gestión.

Esta profusión de datos experimenta el proceso común de inventario y análisis con una exhaustividad y volumen informativo propios de la complejidad de una ciudad y un municipio como Las Palmas de Gran Canaria. El objeto comprensivo del Plan de Acción para la ciudadanía nos sugiere un filtrado y una exposición sintética en el diagnóstico de la situación y, en consecuencia, la identificación de los problemas.

Con ello, se opta por una consulta fluida, de amplio soporte gráfico e ilustrativo, una selección de datos fundamentales y clarificadores y un uso apreciable de fichas con un interesado potencial expositivo o didáctico.

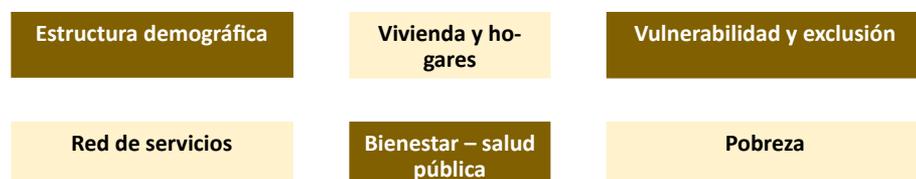
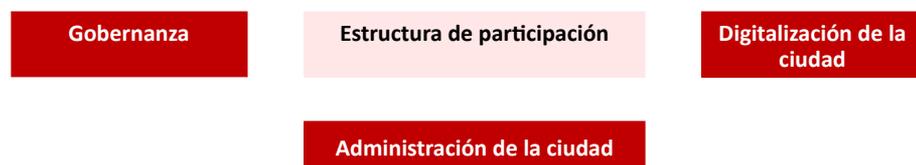
De ese modo, se entiende incentivada la valoración por la población, más allá de la representación basada en la especialización técnica que suele ser común en la planificación territorial o urbanística, con destacada carga de justificación disciplinar en detalle, de aspectos jurídicos y de programación o valoración financiera en los municipios.

Atendiendo a estos criterios, la identificación de los problemas representativos de la situación actual en Las Palmas de Gran Canaria a responder en el Plan de Acción se organiza en un conjunto de cinco paneles o estructuras de diagnóstico.

- **ESTRUCTURA URBANA.**
- **ESTRUCTURA AMBIENTAL.**
- **ESTRUCTURA SOCIAL.**
- **ESTRUCTURA ECONÓMICA.**
- **ESTRUCTURA DE GOBERNANZA Y SERVICIO PÚBLICO.**

Veamos las variables estructurantes implicadas en cada caso:



ESTRUCTURA AMBIENTAL**ESTRUCTURA SOCIAL****ESTRUCTURA ECONÓMICA****ESTRUCTURA DE GOBERNANZA Y SERVICIO PÚBLICO**

El desarrollo anterior se complementa con un recorrido por los diversos capítulos del dinamismo territorial en Las Palmas de Gran Canaria a través de los Indicadores Descriptivos definidos en la propia Agenda Urbana Española.

Esa oferta analítica permite la lectura comparativa con el conjunto del siste-

ma urbano español, lo cual resulta de apreciable interés en el contexto de implementación de la referida Agenda.

- D.01. **Variación de la población (%)**.
- D.02. **Territorio y diversidad de hábitat (%)**.
 - D.02.a. *Superficie de cobertura artificial (%)*.
 - D.02.b. *Superficie de cultivos (%)*.
 - D.02.c. *Superficie de zona forestal y dehesas (%)*.
- D.03. **Superficie de explotaciones agrarias y forestales (%)**.
 - D.03.a. *Superficie municipal destinada a explotaciones agrarias y forestales (%)*.
 - D.03.b. *Superficie municipal destinada a explotaciones agrarias y forestales respecto al suelo urbano y urbanizable delimitado de la ciudad*.
- D.04. **Superficie de suelo no urbanizable (%)**.
- D.05. **Superficie verde** (ha cada 1.000 hab).
- D.06. **Densidad de población en suelo urbano** (hab./ha).
- D.07. **Suelo urbano discontinuo (%)**.
- D.08. **Densidad de viviendas** (viv/ha).
- D.09. **Compacidad urbana** (m²t/m²s).
- D.10. **Compacidad residencial**.
 - D.10.a. *Superficie construida de uso residencial (m²t/m²s)*.
 - D.10.b. *Superficie construida de uso residencial (%)*.
- D.11. **Complejidad urbana**.
- D.12. **Parques y equipamientos de zonas verdes**.
- D.13. **Espacios públicos**.
- D.ST.01. **Densidad de vivienda prevista en las áreas de suelo de desarrollo** (viv./ha).
- D.ST.02. **Áreas de suelo de desarrollo (%)**.
- D.ST.03. **Suelo urbanizable delimitado (%)**.
- D.ST.04. **Superficie de suelo previsto para uso residencial (%)**.
- D.ST.05. **Superficie de suelo previsto para actividades económicas (%)**.
- D.14. **Antigüedad del parque edificatorio**. Parque edificatorio anterior al año 2000 (%).
- D.15. **Consumo de agua**.
- D.16. **Calidad del silencio**.
- D.17. **Superficie de infraestructuras de transporte y movilidad**.
 - D.17.a. *Superficie de infraestructuras de transporte (ha)*.
 - D.17.b. *Superficie de infraestructuras de transporte (%)*.

<ul style="list-style-type: none"> • D.18. Índice de motorización. <ul style="list-style-type: none"> ○ D.18.a. <i>Vehículos domiciliados cada 1.000 habitantes.</i> ○ D.18.b. <i>Porcentaje de turismos (%).</i> ○ D.18.c. <i>Porcentaje de motocicletas (%).</i> ○ D.18.d. <i>Antigüedad del parque de vehículos.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • D.19. Densidad de líneas de autobús y modos ferroviarios.
<ul style="list-style-type: none"> • D.20. Accesibilidad a los servicios de transporte público.
<ul style="list-style-type: none"> • D.21. Dotación de vías ciclistas.
<ul style="list-style-type: none"> • D.22. Envejecimiento de la población. <ul style="list-style-type: none"> ○ D.22.a. <i>Índice de envejecimiento de la población (%).</i> ○ D.22.b. <i>Índice de senectud de la población (%).</i>
<ul style="list-style-type: none"> • D.23. Población extranjera (%).
<ul style="list-style-type: none"> • D.24. Índice de dependencia. <ul style="list-style-type: none"> ○ D.24.a. <i>Índice de dependencia total (%).</i> ○ D.24.b. <i>Índice de dependencia infantil (%).</i> ○ D.24.c. <i>Índice de dependencia de mayores (%).</i>
<ul style="list-style-type: none"> • D.25. Porcentaje de personas con acceso a los servicios sociales.
<ul style="list-style-type: none"> • D.26. Número de trabajadores/as. <ul style="list-style-type: none"> ○ D.26.a. <i>Trabajadores en el sector agricultura (%).</i> ○ D.26.b. <i>Trabajadores en el sector industria (%).</i> ○ D.26.c. <i>Trabajadores en el sector construcción (%).</i> ○ D.26.d. <i>Trabajadores en el sector servicios (%).</i>
<ul style="list-style-type: none"> • D.27. Número de establecimientos. <ul style="list-style-type: none"> ○ D.27.a. <i>Establecimientos en el sector agricultura (%).</i> ○ D.27.b. <i>Establecimientos en el sector industria (%).</i> ○ D.27.c. <i>Establecimientos en el sector construcción (%).</i> ○ D.27.d. <i>Establecimientos en el sector servicios (%).</i>
<ul style="list-style-type: none"> • D.28. Tasa de paro. <ul style="list-style-type: none"> ○ D.28.a. <i>Tasa de parados total (%).</i> ○ D.28.b. <i>Tasa de parados entre 25 y 44 años (%).</i> ○ D.28.c. <i>Porcentaje de paro femenino (%).</i>
<ul style="list-style-type: none"> • D.29. Parque de viviendas (viv/1.000 hab).
<ul style="list-style-type: none"> • D.30. Tipología de vivienda.
<ul style="list-style-type: none"> • D.31. Vivienda protegida.
<ul style="list-style-type: none"> • D.32. Variación del número de hogares 2001-2011 (%).
<ul style="list-style-type: none"> • D.33. Crecimiento del parque de vivienda 2001-2011 (%).
<ul style="list-style-type: none"> • D.34. Vivienda secundaria (%).

<ul style="list-style-type: none"> • D.35. Vivienda vacía (%).
<ul style="list-style-type: none"> • D.36. Accesibilidad a la vivienda.
<ul style="list-style-type: none"> • D.ST.06. Viviendas previstas en áreas de desarrollo respecto al parque de vivienda (%).
<ul style="list-style-type: none"> • D.ST.07. Número de viviendas previstas en las áreas de desarrollo (viv/1.000 hab).
<ul style="list-style-type: none"> • D.37. Figura de planeamiento urbanístico vigente en el municipio.
<ul style="list-style-type: none"> • D.38. Fecha de la figura de planeamiento urbanístico vigente.
<ul style="list-style-type: none"> • D.39. Agenda urbana, planeamiento estratégico, Smart cities.

Estos indicadores coinciden con la relación de indicadores descriptivos de la Agenda Urbana Española, a los cuales se propone añadir otro conjunto específico en virtud de su relevancia en la caracterización territorial de Las Palmas de Gran Canaria.

En cada caso, se acompaña de dos documentos de referencia expositiva en el Diagnóstico del presente Plan de Acción, mostrándose un ejemplo tipo de su contenido:

DEFINICIÓN-DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR

IN. 01

● DESCRIPCIÓN CONTEXTUALIZADA ●

Según datos publicados por el INE a 1 de enero de 2021 el número de habitantes del municipio de Las Palmas de Gran Canaria es de 378.675 habitantes, habiendo perdido 2.548 habitantes en el último año. Históricamente la evolución de la población en el municipio desde el año 1.900 hasta el año 1981 ha tenido un crecimiento constante pasando de 50.000 a unos 330.000 habitantes, mientras que ya el periodo de 1981 a 2021, esta evolución se ha estancado con altibajos comprendidos entre los 350.000 y los 378.675 actuales, siendo más estable a partir del año 2.000.

Actualmente la densidad de la población es de 3.665,22 habitantes por KM2, con una evolución por sexos, y un porcentaje mayor de mujeres frente al de hombres que varía entre el 5% y el 7%. También es significativo el porcentaje de extranjeros (13,38%), y del resto de España (9,44%), lo que da un porcentaje de procedentes de fuera de Canarias de un 22,82%, dicho aumento se agudiza en el periodo 1.996-2021, con los nacidos en otros países. Destacan los procedentes de Cuba, Colombia, Venezuela, Marrueco e Italia.

El crecimiento natural de la población en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, según los últimos datos publicados por el INE para el año 2.020 ha sido Negativo, con 1.446 defunciones más que nacimientos.



VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN

A | Definición

Este dato muestra el número de personas que viven en el término municipal junto a su evolución en el tiempo, de acuerdo a los datos existentes en el Padrón municipal de habitantes.

La distribución de los habitantes por sexo y rango de edad se presenta a través de pirámides de población que facilita la lectura de la estructura demográfica de la ciudad.

B | Relevancia

La evolución de la población determina, junto al resto de variables demográficas, las características sociales del territorio. El dato oficial que ofrece el Instituto Nacional de Estadística (INE), considera la población que reside de forma habitual en la ciudad, es decir, no considera la población visitante o turística a efectos de población residente. Facilita el estudio de desequilibrios demográficos como el envejecimiento de la población, que se aprecia con claridad a través de las pirámides de población.

También es relevante analizar la distribución espacial de la población en función de sus características socio-económicas o la evolución de la población inmigrante, diferenciando en función del país de origen.

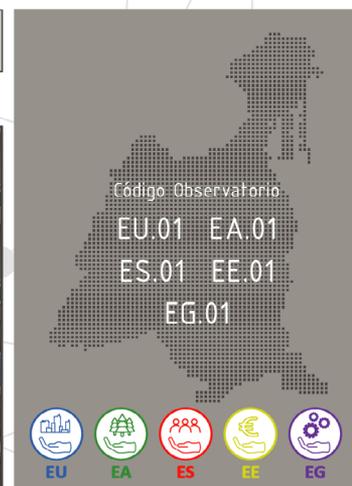
C | Fuente de los datos

Padrón municipal 2011 y 2021 del Instituto Nacional de Estadística, INE

D | Metodología

Los datos de población se obtienen anualmente a partir de la información existente en el Padrón municipal de habitantes. Para la construcción de la evolución histórica, relativa a los años más lejanos se puede tener en cuenta los datos de evolución demográfica existente a través de los Censos de Población del INE.

$$\text{Variación de la población 2010-2020 (\%)} = \frac{\text{Población 2020} - \text{Población 2010}}{\text{Población 2010}} \times 100$$



Código de indicador de diagnóstico : IN. 02

EA.02 Territorio y diversidad de hábitats

EA.02a Superficie de cobertura artificial por munic

Superficie de Cobertura artificial (%)= Superficie cobertura artificial (ha) / Superficie total municipio (ha) x100

Descripción

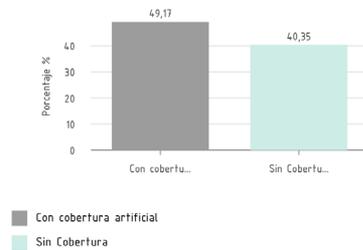
Las características físicas del municipio de Las Palmas, permiten la existencia de una diversidad de hábitats con mayor o menor grado de antropización de los que se desprenden unas cualidades ambientales y unas sinergias de funcionamiento necesarias de considerar en la planificación urbana local y las políticas de conservación del patrimonio natural. Playas, barrancos, riscos y laderas constituyen ámbitos diferenciados y nichos ecológicos específicos que exigen un tratamiento de intervención y gestión diverso y multidisciplinar.

Fuentes

Proyecto Corine Land Cover (CORINE 2018)

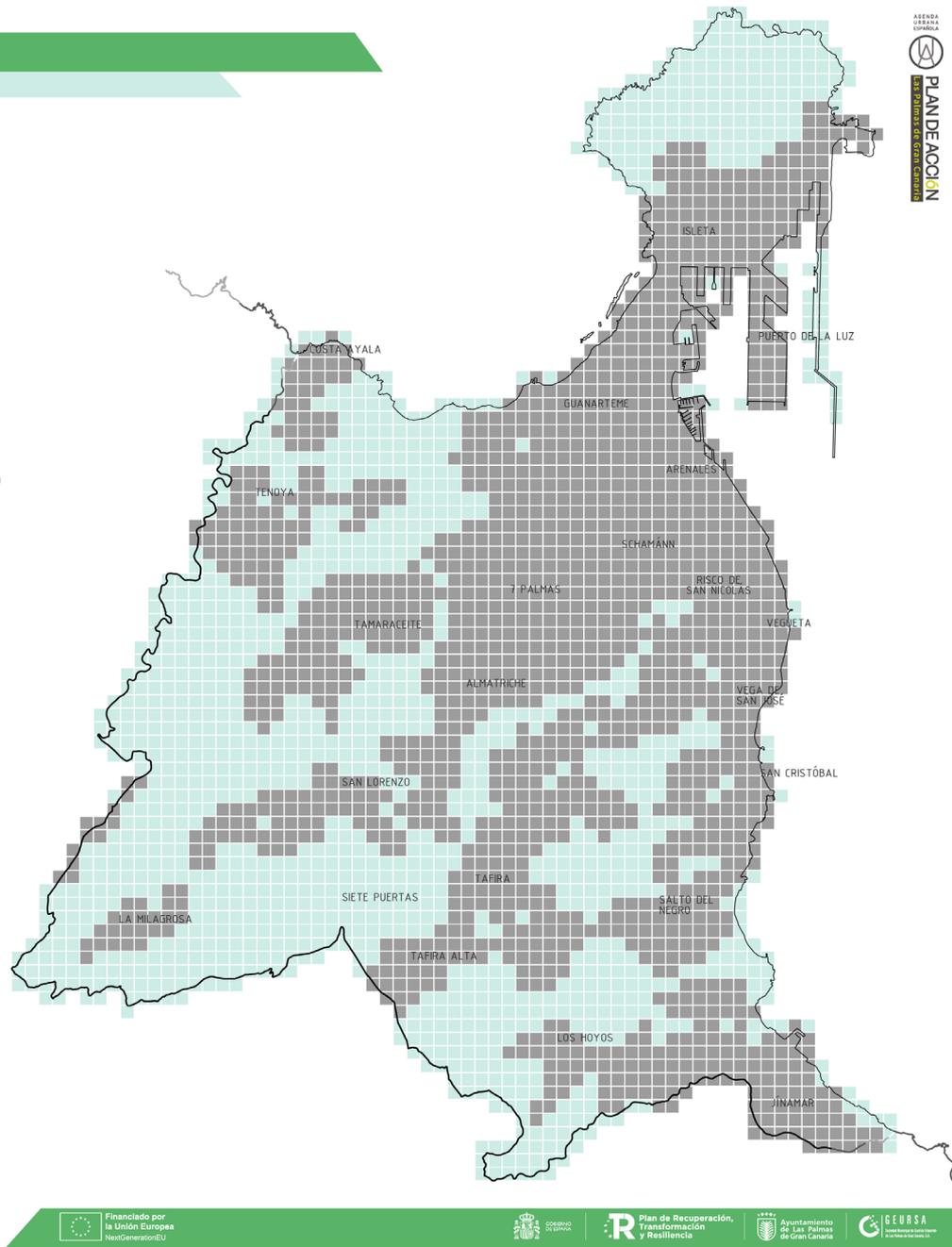
Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo de España (SIOSE 2014) del Instituto Geográfico Nacional (IGN).

Datos



Conclusiones

Considerando que en un territorio como el que conforma el municipio capital de la isla de Gran Canaria, los hábitats naturales siguen degradándose y que un número creciente de especies silvestres se ven de una u otra manera amenazadas por la urbanización y la antropización, teniendo en cuenta que los hábitats y las especies amenazadas forman parte del patrimonio natural de la Comunidad y de que las amenazas que pesan sobre ellos tienen a menudo un carácter transfronterizo, es necesario tomar medidas a fin de conservarlas, siendo la identificación y delimitación de los mismos, el primero de los pasos a llevar a cabo en cualquier ejercicio planificador.



AGENDA URBANA ESPAÑOLA
PLAN DE ACCIÓN
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

CARTOGRAFÍA MALLADA DE LA DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL INDICADOR

Este volumen analítico se sintetiza mediante el señalamiento de las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que se derivan de la situación global en Las Palmas de Gran Canaria y en relación a los objetivos estratégicos de la Agenda Urbana Española. Para ello se propone el uso de la matriz DAFO por su demostrada utilidad en la lectura del territorio y su fácil traslación al programa de acciones que se define como respuesta en este Plan. No cabe duda que el diagnóstico sintético que se documenta en la Agenda Urbana Española para cada Objetivo debe constituir una referencia a implementar y adaptar en la especificidad de nuestra ciudad y municipio.

3.2. ¿Qué está haciendo actualmente en relación con los respectivos problemas y qué más se prevé para solucionarlos?

El caso de Las Palmas de Gran Canaria coincide con la modalidad de ciudades de más de 300.001 habitantes que se encontraban desarrollando estrategias y planes diversos con plena alineación a los objetivos de la Agenda Urbana Española, interesando su estructuración en torno a un Plan de Acción común en torno a los criterios y hoja de ruta de este instrumento nacional.

Incluso, con posterioridad al procedimiento de convocatoria y concurso de las ayudas se han sumado otros capítulos complementarios que durante el proceso de gobernanza y participación se ha considerado su procedencia en el proceso que nos mueve.

Estas estrategias municipales representan la respuesta fundamental del Ayuntamiento a los problemas y retos observados en el Diagnóstico, desde la escala municipal, de barrios o zonas significativas de la ciudad, representando de manera específica la atención a varios o la mayor parte de los objetivos estratégicos de la Agenda.

La propuesta metodológica al respecto se basa en su integración dentro de la estrategia global del Plan de Acción de Las Palmas de Gran Canaria en forma de acción o acciones concretas; bien en su perspectiva normativa o programática, bien en la propuesta global o parcial de los respectivos objetivos de ordenación o gestión.

A modo indicativo en el objeto de exposición de la metodología, se relacionan los siguientes planes o estrategias:

- **Programa de Actuación e instrumentos de desarrollo del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.**
- **Plan Estratégico de Las Palmas de Gran Canaria PROA-2020.**
- **Estrategia de Desarrollo Urbano, Sostenible e Integrado de Las Palmas de Gran Canaria. Cono Sur.**
- **Catálogo Municipal de Protección de Las Palmas de Gran Canaria.**
- **Plan de Movilidad Urbana y Sostenible.**
- **Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible.**
- **Plan Director de la Bicicleta de Las Palmas de Gran Canaria.**
- **Plan Director de Implantación del sistema de transporte público rápido de Las Palmas de Gran Canaria (BRT. Metroguagua).**
- **Plan de Igualdad de oportunidades de mujeres y hombres de Las Palmas de Gran Canaria.**
- **Planes Especiales de rehabilitación y regeneración urbana de los barrios tradicionales de “San Francisco-San Nicolás”, “San Roque”, “San Juan-San José” y “Casco Histórico de Tamaraceite”.**
- **Plan Parcial de Rehabilitación de “Las Rehoyas-Arapiles”.**
- **Planes Especiales de Protección de “Vegueta-Triana” y “Perojo”.**
- **Planes Directores de las zonas comerciales abiertas de “Puerto-Canteras”, “Mesa y López” y “Vegueta-Triana”.**
- **Estrategia LPA-GC “modelo de ciudad inteligente”.**
- **Estrategia LPA “Inteligencia Azul”.**
- **Agenda Digital Municipal de Las Palmas de Gran Canaria.**
- **Presupuestos Participativos.**



- **Plan de Movilidad y Accesibilidad Vertical de Ciudad Alta-Ciudad Baja.**
- **Plan Director de Vías Internúcleos de Las Palmas de Gran Canaria.**
- **Estrategia “Mar 2030”.**
- **Plan de Infraestructuras Hidráulicas de Las Palmas de Gran Canaria.**

Se ponen en valor todas las actuaciones que ya hayan sido realizadas o que estén en curso de ejecución para responder a cualquiera de los objetivos que persigue la Agenda. En este proceso juega un papel imprescindible la implicación eficaz del proceso participativo y de interacción con los agentes actores.

Estas actuaciones pueden estar diseñadas como políticas, como programas o como proyectos concretos y podrían abarcar ámbitos de normativa, planificación, financiación, difusión e intercambio de conocimientos, participación y transparencia y gobernanza.

La Agenda Urbana Española propone un listado amplio de posibles líneas de actuación que contribuyen a la consecución de cada uno de sus objetivos. La consulta de dicho listado ayuda a confeccionar el Plan de Acción por el Ayuntamiento en el ámbito de sus respectivos intereses y atribuciones.

Adquiere relevancia la correspondencia de cada una de las acciones en algunos de los ejes que identifican las dos Agendas Urbanas internacionales.

3.3. ¿Cómo deberían implementarse las acciones y el plazo idóneo?

La implementación del conjunto de acciones se encuentra condicionada por la modalidad de las mismas entre la variedad señalada con posterioridad. A partir de ahí, la asignación correspondiente de la programación temporal, el coste de referencia, los agentes y su implicados en su desarrollo y su seguimiento o evaluación van a definir los mecanismos de su materialización.

Esta programación debe entenderse en el marco de un proceso de planificación estratégica donde el carácter no jurídico de las acciones se concibe con

una vocación de versatilidad, que refuerce o garantice las opciones de su desarrollo frente a los acontecimientos comunes de índole política, macroeconómica, de disponibilidad de recursos, de adaptación a un marco territorial voluble y sujeto a constantes cambios de prioridades desde la perspectiva ambiental, social, económica, etc.

Lo anterior no debe discutir en ningún momento la procedencia y perentoriedad de perseguir para horizonte del año 2030 y década siguiente tanto los objetivos estratégicos de la Agenda Urbana Española como los Objetivos del Desarrollo Sostenible.

En cuanto a la **modalidad de acción** se prevén los siguientes supuestos:

- **Acción normativa o de planeamiento.**

Incluyen las acciones del Ayuntamiento, cuyas Ordenanzas u otra normativa municipal puede resultar clave para abordar los objetivos de la Agenda Urbana Española. Su desarrollo se encuentra condicionado por el procedimiento administrativo regulado en el marco legal de aplicación en cada caso.

- **Acción de planificación urbanística o estratégica. Acción territorial.**

Están incluidas aquí todas las acciones que provengan de un instrumento previo de planificación (planes urbanísticos, planes de movilidad, planes de eficiencia energética, etc.). Incluye el supuesto de planificación en vigor en la que la acción es la ejecución o implementación de la misma.

- **Acción de gobernanza y el servicio público.**

Se incluyen aquí las acciones que tiene que ver con la coordinación y colaboración multinivel, nuevamente tanto de carácter horizontal como vertical. Caben igualmente las acciones de cooperación público-privada, y todas aquellas que tengan que ver con la transparencia y la participación activa y efectiva. Incluye la submodalidad de acciones que corresponden a la mejora de la administración y de los servicios a través de las tecnologías y los recursos electrónicos de gestión.

- **Acción de financiación.**

La mera identificación de todos los programas de ayudas existentes en relación con las acciones que permitan abordar cualquier objetivo de la Agenda Urbana Española será ya, de por sí, relevante, con independencia de lo difícil o fácil que sea acceder a las mismas. Si, además, pueden identificarse recursos propios puestos específicamente a disposición de las actuaciones que se proyecten, redundará en un enriquecimiento de la programación cara a los objetivos perseguidos.

- **Acción de formación, difusión e intercambio de conocimientos.**

Se reconocen las redes e instrumentos ya existentes y cuyo uso para el cumplimiento de los objetivos se impulsa, añadiendo posibles fórmulas para poner en valor casos de éxito que puedan servir para conocer ejemplos en los que se hayan resuelto problemas similares. Mediante la formación, difusión e intercambio de conocimientos en temas urbanos se contribuye a la mejora de la toma de conciencia y puesta en valor sobre lo urbano y una mayor participación de la población también.

En cuanto a la **programación temporal** se definen los siguientes supuestos:

- **Desarrollo inmediato.**

Incluye las acciones de reciente ejecución o en proceso de la misma, así como aquellas que por sus características o prioridad pueda definirse su materialización antes del 1 de enero de 2026.

- **Desarrollo genérico.**

Incluye las acciones no recogidas en los restantes grupos que presentan un efecto directo en la demostración del desarrollo sostenible en la estrategia de la Agenda Urbana Española en Las Palmas de Gran Canaria, concretándose un plazo máximo de 31 de diciembre de 2030.

- **Desarrollo integral.**

Incluye las acciones que completan la implementación integral de los objetivos estratégicos de la Agenda Urbana Española y la

definición de la ciudad y el municipio para las próximas décadas. Se corresponde con aquellos desarrollos programados para un horizonte a 31 de diciembre de 2040.

En cuanto a la **programación económica** se definen los siguientes supuestos:

- **Tipo I.**

Incluye las acciones que por su alcance básico resultan ejecutables mediante la previsión ordinaria en los presupuestos municipales a 1 o 2 años. A modo de referencia se entienden integrados aquellos supuestos con un coste inferior a 5 millones de euros.

- **Tipo II.**

Incluye las acciones que por su alcance estructurante resultan ejecutables mediante la previsión ordinaria en los presupuestos municipales a 3 o 5 años y varios agentes implicados. A modo de referencia se entienden integrados aquellos supuestos con un coste inferior a 25 millones de euros.

- **Tipo III.**

Incluye las acciones que por su alcance estructurante resultan ejecutables mediante la previsión en fases en un horizonte superior a los 5 años de ejecución y la responsabilidad compartida entre varios agentes implicados. A modo de referencia se entienden integrados aquellos supuestos con un coste superior a 25 millones de euros.

3.4. ¿Qué agentes participan en la implementación de cada acción?

La identificación de dichos agentes para cada una de las actuaciones seleccionadas permitirá conocer el grado de implicación y la colaboración externa que requieren.

Podemos asimilarlo a un mapa de responsabilidades y competencias que, por un lado, favorecerá el desarrollo de los objetivos de la Agenda Urbana

● ○ ○ ○ ○

Española y, por otro, generará una labor continua de involucración en la implementación del Plan de Acción, lo que, a su vez, mejorará la gobernanza.

Cada acción presenta su cuadro específico de agentes implicados, en función de las características de alcance, competencia o variables territoriales y urbanas implicadas. En todo caso y a efectos de esta síntesis metodológica, podemos subrayar la participación más común o fundamental en este Plan por parte de los siguientes agentes:

- Ayuntamiento. Servicios municipales y entidades asociadas.
- Cabildo de Gran Canaria. Servicios públicos específicos.
- Gobierno de Canarias. Gobierno de España. Ministerios y servicios públicos específicos.
- Unión Europea. Fondos o programas comunitarios.
- Ciudadanía y colectivos representativos. Tejido social y cultural.

Tejido económico, empresarial y servicios. Universidad y tejido científico-educativo.

A-01.A

Actualización de la ordenación urbanística estructural en entornos de oportunidad urbana

AGENDA URBANA ESPAÑOLA



PLAN DE ACCIÓN Las Palmas de Gran Canaria

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Dentro de las estrategias que conforman la planificación urbana moderna, las áreas de oportunidad, entroncan directamente con los preceptos de revitalización, rehabilitación, regeneración y erradicación de impactos que acompañan a las nuevas líneas de actuación que a corto y medio plazo buscan cumplir objetivos en materia de sostenibilidad, resiliencia y adaptación al cambio climático.

La intervención en entornos de oportunidad, resuelve:

- a) problemas de accesibilidad
- b) escasez de vivienda
- c) congestión de permeabilidad urbana
- d) conflictos de integración edificatoria
- e) demanda de superficie dotacional

Prioridad 1 (2022-2026)

...una MEJORA APRECIABLE de las CONDICIONES DE PARTIDA en beneficio de la CALIDAD de VIDA VECINAL...

Dentro de ese contexto, los mencionados proyectos urbanos de oportunidad, han de ser identificados, contextualizados y dirigidos desde el Plan General de Ordenación a través de los instrumentos urbanísticos que garanticen su interés general colectivo.

En el contexto territorial de Las Palmas, los entornos de oportunidad se desarrollan en torno a la Nueva Ciudad Alta, los sectores rurales del interior del municipio, los crecimientos en el arco que dibuja el trazado de la autovía de circunvalación y aquellas actuaciones concretas y singulares que refuerzan el concepto de capitalidad y destino turístico preferente de la ciudad.

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA



OBJETIVO ESTRATÉGICO 1

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

OBJETIVOS ESPECÍFICOS A ALCANZAR

- 1.1. Ordenar el suelo de manera compatible con su entorno territorial.
- 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

PRESUPUESTO ESTIMADO 200.000 €

AGENTES IMPLICADOS

Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico, Ayto. LPGC, Cabildo Insular y Consejo Insular de Aguas.

INDICADORES DE DIAGNÓSTICO

IN.06-Suelo urbano discontinuo IN.12-Espacio público IN.13-Áreas de suelo de desarrollo IN.14-Superficie de suelo previsto para uso residencial y económico IN.15-Suelo urbanizable delimitado

OBSERVATORIO DE INDICADORES

EU-04	-	-	-	-
EU-10	-	-	-	-
EU-11	-	-	-	-
EU-12	-	-	-	-
EU-13	-	-	-	-
-	-	-	-	-



Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU



GOBIERNO DE ESPAÑA



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



GEURSA Sociedad Municipal de Gestión Urbanística de Las Palmas de Gran Canaria, S.A.

3.5. Seguimiento y evaluación del Plan de Acción

El presente Plan de Acción implementa en Las Palmas de Gran Canaria la materialización de la Agenda Urbana Española. En este contexto, su seguimiento y evaluación hace suya la batería de indicadores de seguimiento y evaluación que se vinculan a cada uno de los objetivos estratégicos. A través de ellos se puede establecer el grado de mejora a alcanzar con las medidas y acciones que se programen.

Se recoge un esquema que ayuda a identificar la compatibilidad y coordinación de estos indicadores con los que ya utilizan otros instrumentos y estrategias. Entre ellos:

- [La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible \(EDUSI\) de Las Palmas de Gran Canaria](#) y los compromisos asumidos por el Ayuntamiento en el marco de otras iniciativas, como, por ejemplo, en materia de economía baja en carbono (Pacto de los Alcaldes), en materia de movilidad sostenible, o en materia social y de igualdad de oportunidades.
- [El conjunto de indicadores](#) establecidos por Naciones Unidas para evaluar el cumplimiento del [Objetivo de Desarrollo Sostenible \(ODS\) número 11](#), consistente en “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.
- [El conjunto de indicadores](#) que resultan necesarios para atender a los requerimientos de información que las [dos Agendas internacionales](#) demandan a España, como Estado firmante del Pacto Ámsterdam y de la Declaración de Quito, ambos del año 2016.

Ese conjunto integra un total de 72 indicadores distribuidos en los 10 objetivos estratégicos y sus respectivos objetivos específicos, de los cuales 35 indicadores son de tipo cualitativo y otros 37 los son de tipo cuantitativos.

OE-1. ORDENAR EL TERRITORIO Y HACER UN USO RACIONAL DEL SUELO, CONSERVARLO Y PROTEGERLO

Objetivo Específico	Indicadores
<p>1.1. ORDENAR EL SUELO DE MANERA COMPATIBLE CON SU ENTORNO TERRITORIAL</p>	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.1.1. ¿Se han incorporado en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística criterios para asegurar el uso racional del suelo que atienda al principio de desarrollo sostenible?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.1.2. Correlación entre urbanización de suelo, dinámica demográfica, empleo y actividades económicas.</p> <p>1.1.3. Presupuesto de las actuaciones previstas de fomento de la actividad agrícola, ganadera y de desarrollo rural sostenible en el suelo preservado de la transformación urbanística</p>
<p>1.2. CONSERVAR Y MEJORAR EL PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL Y PROTEGER EL PAISAJE</p>	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.2.1. ¿Se dispone de un Plan de gestión municipal del patrimonio natural y cultural, o instrumento equivalente, para asegurar su adecuada conservación y puesta en valor?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.2.2. Presupuesto de las actuaciones previstas de mejora y/o conservación del patrimonio natural y cultural, incluyendo aquellas encaminadas a la mejora de la conexión urbana-rural.</p> <p>1.2.3. Superficie de edificios o lugares pertenecientes al patrimonio cultural rehabilitados o mejorados.</p>
<p>1.3. MEJORAR LAS INFRAESTRUCTURAS VERDES Y AZULES Y VINCULARLAS CON EL CONTEXTO NATURAL</p>	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.3.1. ¿Se ha realizado una planificación del desarrollo en red y de la conectividad de las infraestructuras verdes y azules con el contexto natural?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.3.2. Superficie de suelo destinado a infraestructuras verdes urbanas sobre las que se van a realizar actuaciones de recuperación, mejora e interconexión para su funcionamiento en red.</p>

OE-2. EVITAR LA DISPERSIÓN URBANA Y REVITALIZAR LA CIUDAD EXISTENTE

Objetivo Específico	Indicadores
<p>1.1. DEFINIR UN MODELO URBANO QUE FOMENTE LA COMPACIDAD, EL EQUILIBRIO URBANO Y LA DOTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS</p>	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.1.1. ¿Se han incorporado en los instrumentos de ordenación criterios que mejoren la compacidad y el equilibrio urbano en la ciudad consolidada y en los nuevos desarrollos?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.1.2. Porcentaje de población próxima a los principales servicios básicos.</p> <p>1.1.3. Superficie de edificios públicos e instalaciones municipales sobre los que se van a realizar actuaciones de mejora de la calidad y adecuación a la demanda existente.</p>
<p>1.2. GARANTIZAR LA COMPLEJIDAD FUNCIONAL Y DIVERSIDAD DE USOS</p>	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.2.1. ¿Se han incorporado en los instrumentos de ordenación criterios que mejoren la complejidad funcional y la mezcla de usos en la ciudad consolidada y en los nuevos desarrollos?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.2.2. Superficie de suelo urbano en el que se van a realizar actuaciones de mejora y readecuación de los usos, para favorecer la proximidad y la diversidad de usos en la ciudad.</p>
<p>1.3. GARANTIZAR LA CALIDAD Y LA ACCESIBILIDAD DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS</p>	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.3.1. ¿Se dispone de un plan de mejora del espacio público, que identifique los problemas y programe actuaciones para garantizar la accesibilidad universal y la reducción del ruido?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.3.2. Superficie de suelo destinado a espacios públicos urbanizados, sobre las que se van a realizar actuaciones de mejora de la accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas.</p> <p>1.3.3. Superficie de suelo destinada a espacios públicos en los que se van a llevar a cabo actuaciones para la reducción del ruido y mejorar el confort acústico.</p>

OE-2. EVITAR LA DISPERSIÓN URBANA Y REVITALIZAR LA CIUDAD EXISTENTE

Objetivo Específico	Indicadores
1.4. MEJORAR EL MEDIO AMBIENTE URBANO Y REDUCIR LA CONTAMINACIÓN	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.4.1. ¿Se dispone de planes de mejora de la calidad del medio ambiente urbano orientados a la mejora de las zonas verdes urbanas y a la reducción de la contaminación?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.4.2. Porcentaje de población próxima a zonas verdes urbanas o áreas de esparcimiento. Superficie de suelo urbano sujeta a actuaciones de recuperación, rehabilitación o mejora.</p>
1.5. IMPULSAR LA REGENERACIÓN URBANA	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.5.1. ¿Se dispone de algún plan de regeneración urbana de barrio, que incorpore actuaciones de mejora social, económica y ambiental?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.5.2. Presupuesto de las actuaciones de regeneración urbana previstas en barrios vulnerables desde el punto de vista social, económico o ambiental.</p> <p>1.5.3. Presupuesto de las actuaciones en materia de rehabilitación urbana acogidas en planes públicos de vivienda.</p>
1.6. MEJORAR LA CALIDAD Y LA SOSTENIBILIDAD DE LOS EDIFICIOS	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.6.1. ¿Se dispone de algún plan de rehabilitación de los edificios, que realice un diagnóstico de su situación y establezca prioridades y actuaciones para impulsar su mejora?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.6.2. Superficie de edificios sujetos a actuaciones de rehabilitación.</p> <p>1.6.3. Número de viviendas sujetas a actuaciones de rehabilitación.</p>

OE-3. PREVENIR Y REDUCIR LOS IMPACTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORAR LA RESILIENCIA

Objetivo Específico	Indicadores
<p>1.1. ADAPTAR EL MODELO TERRITORIAL Y URBANO A LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y AVANZAR EN SU PREVENCIÓN</p>	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.1.1. ¿Se dispone de algún plan o estrategia para la adaptación al cambio climático de ámbito local y prevención frente a los riesgos naturales?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.1.2. Superficie de suelo urbano en la que se prevé realizar actuaciones de mejora o prevención de riesgos naturales, incluyendo el riesgo de incendios e inundaciones.</p>
<p>1.2. REDUCIR LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO</p>	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.2.1. ¿Se dispone de algún plan o estrategia de calidad del aire que realice un diagnóstico de su situación y establezca prioridades y actuaciones para impulsar su mejora?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.2.2. Reducción anual estimada de gases de efecto invernadero (GEI) y del número de días en que se superan los límites de calidad del aire.</p>
<p>1.3. MEJORAR LA RESILIENCIA FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO</p>	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.3.1. ¿Se dispone de algún plan o estrategia para la mejora de la resiliencia de las ciudades ante situaciones adversas y la reducción de daños?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.3.2. Superficie de suelo urbano en la que se prevén realizar actuaciones de mejora o creación de zonas verdes y/o espacios abiertos basados en modelos autóctonos y criterios bioclimáticos.</p>

OE-4. HACER UNA GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS Y FAVORECER LA ECONOMÍA CIRCULAR

Objetivo Específico	Indicadores
1.1. SER MÁS EFICIENTES ENERGÉTICAMENTE Y AHORRAR ENERGÍA	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.1.1. ¿Se dispone de algún Plan o Estrategia de Acción para la Energía Sostenible (PAES) o instrumento equivalente que establezca objetivos locales en este ámbito?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.1.2. Consumo de energía por la edificación, infraestructuras y servicios públicos.</p>
1.2. OPTIMIZAR Y REDUCIR EL CONSUMO DE AGUA	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.2.1. ¿Se dispone de algún plan de gestión sostenible del agua o instrumento equivalente que permita avanzar en la sostenibilidad y eficiencia de los recursos hídricos de la ciudad?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.2.2. Porcentaje de autosuficiencia hídrica.</p>
1.3. FOMENTAR EL CICLO DE LOS MATERIALES	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.3.1. ¿Se han incorporado criterios en la gestión urbana encaminados a fomentar el ciclo sostenible de los materiales y recursos en el marco de la economía circular?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.3.2. Presupuesto invertidos en actuaciones que emplean materiales locales y fácilmente reciclables.</p>
1.4. REDUCIR LOS RESIDUOS Y FAVORECER SU RECICLAJE	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.4.1. ¿Se dispone de planes de gestión de residuos, o equivalentes, con el objetivo de aumentar el porcentaje de recogida selectiva y reciclaje?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.4.2. Generación de residuos por habitantes.</p>

OE-5. FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Objetivo Específico	Indicadores
1.1. FAVORECER LA CIUDAD DE PROXIMIDAD	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.1.1. ¿Se dispone en la ciudad de Planes de Transporte al Trabajo (PTT) para racionalizar los desplazamientos a principales centros de trabajo?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.1.2. Distribución modal de los viales (todos los modos) en el área urbana.</p> <p>1.1.3. Sostenibilidad en la distribución urbana de mercancías (última milla).</p>
1.2. POTENCIAR MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.2.1. ¿Se dispone de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en la ciudad?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.2.2. Flota de autobuses de bajas emisiones o con combustibles “limpios” dedicados al transporte público urbano.</p> <p>1.2.3. Número de viajes en transporte público</p>

OE-6. FOMENTAR LA COHESIÓN SOCIAL Y BUSCAR LA EQUIDAD

Objetivo Específico	Indicadores
1.1. REDUCIR EL RIESGO DE POBREZA Y EXCLUSIÓN SOCIAL EN ENTORNOS URBANOS DESFAVORECIDOS	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.1.1. ¿Se encuentran adecuadamente identificados los entornos urbanos que presentan un mayor grado de vulnerabilidad social, económica y ambiental?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.1.2. Presupuesto invertido en actuaciones realizadas en barrios vulnerables desde el punto de vista social, económico o ambiental.</p>
1.2. BUSCAR LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EDAD Y DISCAPACIDAD	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.2.1. ¿Se dispone de un Plan o Estrategia a nivel local para garantizar la igualdad de oportunidades, el acceso al mercado de trabajo y la vida pública en condiciones de igualdad?</p> <p>1.2.2. ¿Se dispone de un Plan o Estrategia que lleve a cabo protocolos de detección temprana de la vulnerabilidad/exclusión social?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.2.3. Presupuesto invertido en actuaciones destinadas a garantizar la igualdad de oportunidades desde el punto de vista social, económico y ambiental.</p>

OE-7. IMPULSAR Y FAVORECER LA ECONOMÍA URBANA

Objetivo Específico	Indicadores
1.1. BUSCAR LA PRODUCTIVIDAD LOCAL, LA GENERACIÓN DE EMPLEO Y LA DINAMIZACIÓN Y DIVERSIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.1.1. ¿Se dispone de planes de mejora de la economía y competitividad local, o instrumentos equivalentes, que recojan actuaciones en materia de empleo y actividad económica?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.1.2. Presupuesto de las actuaciones previstas para la dinamización del comercio e industria local y de impulso de la actividad turística sostenible.</p>
1.2. FOMENTAR EL TURISMO INTELIGENTE, SOSTENIBLE Y DE CALIDAD Y LOS SECTORES CLAVE DE LA ECONOMÍA LOCAL	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.2.1. ¿Se dispone de planes específicos de reactivación económica e innovación en el ámbito del turismo inteligente, sostenible, comercio e industria en la ciudad o área urbana?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.2.2. Número de visitantes atraídos por los activos de patrimonio cultural, natural y paisajístico.</p>

OE-8. GARANTIZAR EL ACCESO A LA VIVIENDA

Objetivo Específico	Indicadores
1.1. FOMENTAR LA EXISTENCIA DE UN PARQUE DE VIVIENDA ADECUADO A PRECIO ASEQUIBLE	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.1.1. ¿Se dispone de un plan de vivienda local que favorezca la existencia de un parque público y privado de vivienda adecuado a la demanda e impulse en particular la vivienda en alquiler a precios asequibles?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.1.2. Número de viviendas sujetas a regímenes de protección incluidas en los planes locales de vivienda.</p> <p>1.1.3. Número de viviendas destinadas a alquiler social a precio asequible.</p>
1.2. GARANTIZAR EL ACCESO A LA VIVIENDA, ESPECIALMENTE DE LOS COLECTIVOS MÁS VULNERABLES	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.2.1. ¿Se dispone de un plan de ayudas para garantizar el acceso a la vivienda por parte de los hogares y colectivos más vulnerables, con una particular atención a jóvenes, mayores y afectados por procesos de desahucio?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.2.2. Número de personas beneficiarias de los programas incluidos en planes públicos de vivienda.</p>

OE-9. LIDERAR Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN DIGITAL

Objetivo Específico	Indicadores
1.1. FAVORECER LA SOCIEDAD DEL CONOCIMIENTO Y AVANZAR HACIA EL DESARROLLO DE CIUDADES INTELIGENTES (SMART CITIES)	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.1.1. ¿Se dispone de un plan o estrategia local para avanzar en un modelo urbano inteligente?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.1.2. Número de usuarios que están cubiertos por un determinado servicio público electrónico de Smart Cities.</p>
1.2. FOMENTAR LA ADMINISTRACIÓN ELECTRÓNICA Y REDUCIR LA BRECHA DIGITAL	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.2.1. ¿Se han incorporado criterios para mejorar los servicios de administración electrónica y reducir la brecha digital?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.2.2. Porcentaje de trámites y gestiones a través de internet de empresas y ciudadanos.</p>

OE-10. MEJORAR LOS INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN Y LA GOBERNANZA

Objetivo Específico	Indicadores
1.1 LOGRAR UN MARCO NORMATIVO Y DE PLANEAMIENTO ACTUALIZADO, FLEXIBLE Y SIMPLIFICADO QUE MEJORE TAMBIÉN LA GESTIÓN	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.1.1. ¿Las ordenanzas municipales son plenamente compatibles y coherentes con la legislación estatal y autonómica?</p> <p>1.1.2. ¿El planeamiento urbanístico vigente es acorde a la realidad urbana, y las previsiones de crecimiento se corresponden con una demanda real y efectiva?</p>
1.2 ASEGURAR LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA, LA TRANSPARENCIA Y FAVORECER LA GOBERNANZA MULTINIVEL	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.1.1. ¿Se dispone de Presupuestos participativos y/o un plan municipal de participación ciudadana que impulse la ciudadanía activa y el empoderamiento?</p> <p>1.1.2. ¿Se ofrece el contenido del planeamiento urbanístico por medios electrónicos y se ha incorporado a los sistemas de información de nivel supramunicipal?</p>
1.3 IMPULSAR LA CAPACITACIÓN LOCAL Y MEJORAR LA FINANCIACIÓN	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.3.1. ¿Se cuenta con los medios para acceder a los programas y ayudas públicas de alcance europeo, nacional y autonómico en materia de desarrollo urbano?</p> <p>1.3.2. ¿Se dispone de la capacidad económica y financiera a nivel local para abordar los compromisos en el contexto de la agenda urbana?</p>
1.4 DISEÑAR Y PONER EN MARCHA CAMPAÑAS DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN MATERIA URBANA, ASÍ COMO DE INTERCAMBIO Y DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN	<p>Indicadores cualitativos.</p> <p>1.1.1. ¿Se dispone de un plan o estrategia de formación y sensibilización ciudadana que favorezca la consecución de los objetivos establecidos en la agenda urbana?</p> <p>Indicadores cuantitativos.</p> <p>1.1.2. Número de personas beneficiarias de actividades de formación y sensibilización en las materias incluidas en la agenda urbana.</p>



ESTRUCTURA URBANA

Información y diagnóstico

4. Diagnóstico sintético. Estructura Urbana

4.1. El modelo territorial de la ciudad

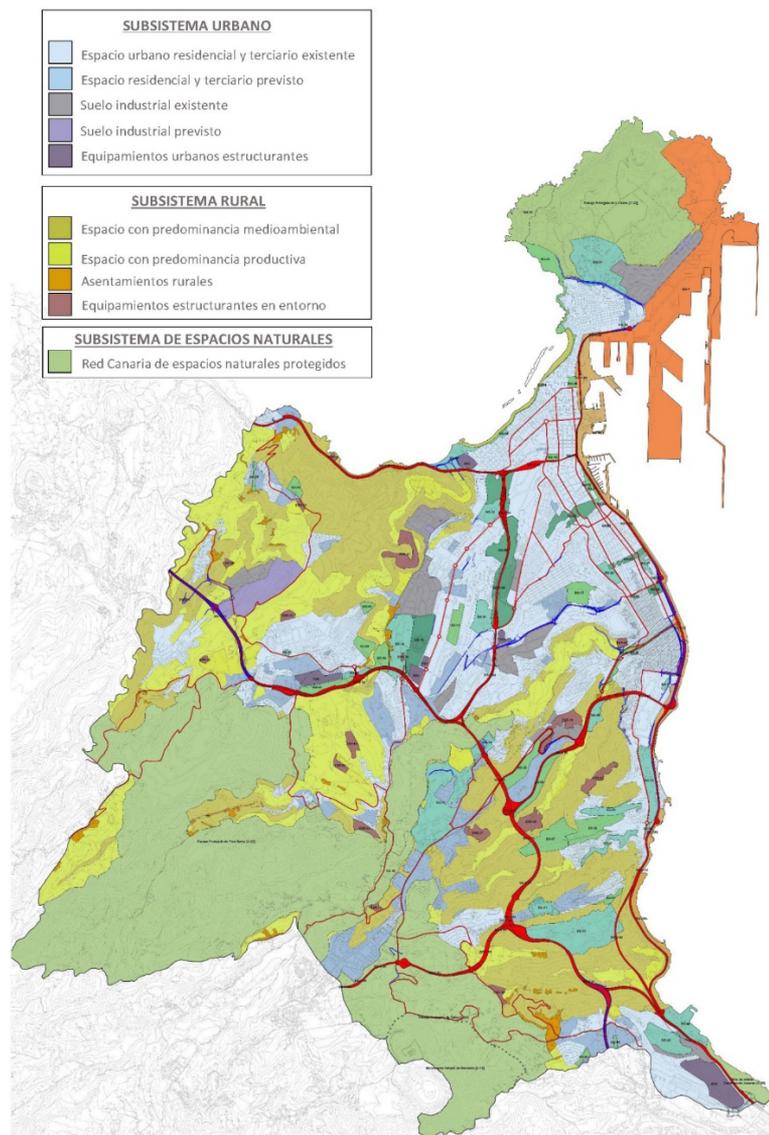
El modelo territorial de la ciudad y el municipio de Las Palmas de Gran Canaria define como resultado de un dinamismo histórico, una explosividad transformadora del territorio durante la segunda mitad del siglo XX, de unos rasgos medioambientales específicos y de unos comportamientos sociales, económicos y culturales que tienen mucho que ver con un marco geográfico y la compleja condición de ciudad más poblada del Archipiélago Canario. Este ejercicio de simplificación adquiere forma mediante un mapa con varios subsistemas fundamentales:

- Un subsistema urbano, formado por la ciudad consolidada de Las Palmas de Gran Canaria, sus barrios limítrofes y los núcleos situados en su zona periurbana (Costa Ayala-Casa Ayala, Tenoya, Tamaraceite, San Lorenzo, Las Mesas-El Toscón, Lomo Blanco, El Fondillo, Tafira, La Montañeta-San Francisco de Paula, Marzagán y Jinámar).
- Un subsistema rural, constituido por los espacios excluidos de los procesos de urbanización por su valor como espacio vacío o por razones de configuración como espacios de producción agraria, por la orografía abrupta o por la herencia de la red de asentamientos menores.
- Un subsistema de espacios naturales protegidos, definidos como áreas extensas que se dotan de singulares conjuntos de interés geomorfológico, volcánicos, de biodiversidad o de paisaje rural. Incluyen los paisajes protegidos de La Isleta, Tafira y Pino Santo, el Monumento Natural de Bandama y el Sitio de Interés Científico de Jinamar.
- Un subsistema transversal de infraestructuras, dotaciones y equipamientos estructurantes que conforman un nivel básico en la estructura de movilidad y servicios del conjunto municipal y su área metropolitana.

CONFIGURACIÓN TERRITORIAL DEL MUNICIPIO. ORTOIMAGEN



CONFIGURACIÓN TERRITORIAL DEL MUNICIPIO. ORTOIMAGEN



En el objeto del Plan de Acción y la aportación de Las Palmas de Gran Canaria es importante entender este modelo de ciudad en el que el espacio urbano consolidado coexiste con espacios agrícolas, entornos abiertos no urbanizados e, incluso, ámbitos recogidos en la red canaria de espacios de mayor valor. Estos últimos abarcan, de hecho, casi un tercio de la superficie del municipio.

DISTRIBUCIÓN SUPERFICIAL DE LOS GRANDES ENTORNOS DEL SISTEMA TERRITORIAL

TIPO DE ÁMBITOS	SUPERFICIE (m ²)	% DEL MUNICIPIO
Subsistema urbano	38.074.479	37,87 %
Espacio urbano consolidado o transformado	33.050.154	32,87 %
Suelo urbanizable sectorizado	5.024.325	5,00 %
Subsistema rural	35.668.142	35,38 %
Espacio rural de producción agraria, minero o infraestructuras y equipamientos	15.661.954	15,58 %
Espacio rural de predominancia paisajística o natural	19.548.617	19,44 %
Asentamientos rurales	457.571	0,46 %
Subsistema de espacios naturales protegidos	26.800.000	26,66 %
Red Canaria de Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000 terrestre	26.800.000	26,66 %
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	100.543.522	100,00 %

Esta amplia casuística puede sintetizarse a efectos de referencia en el sistema urbano español con tamaño afín al de Las Palmas de Gran Canaria en el siguiente cuadro comparativo.

Indicador: Variación de la población desde el año 2007 (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
-0,5	1,7	1,4	4,8	2,2
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
-0,6	-5,3	-2,2	6,1	0,7

Indicador: Superficie de cultivos (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
3,0 %	26,5 %	22,4 %	43,3 %	14,5 %
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
12,0 %	48,3 %	3,2 %	32,7 %	67,1 %

Indicador: Superficie de zona forestal y dehesas (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
54,0 %	35,8 %	51,0 %	35,5 %	51,9 %
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
36,6 %	22,7 %	38,1 %	33,5 %	23,7 %

Indicador: Superficie de explotaciones agrarias y forestales (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
0,0 %	0,6 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %

Indicador: Superficie destinada a explotaciones agrarias y forestales respecto al suelo urbano y urbanizable (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
0,2 %	0,6 %	1,4 %	1,4 %	0,3 %
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
0,0 %	2,2 %	0,4 %	0,2 %	4,6 %

Indicador: Superficie de suelo rústico (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
62,3 %	64,1 %	72,3 %	47,0 %	71,4 %
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
39,6 %	52,0 %	37,6 %	68,5 %	94,0 %

Indicador: Superficie verde (Ha cada 1.000 hab.)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
1,3	1,9	1,5	1,8	2,2
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
1,4	2,3	0,9	2,2	3,4

Indicador: Áreas de suelo de desarrollo (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
1,3	1,9	1,5	1,8	2,2
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
1,4	2,3	0,9	2,2	3,4

Indicador: Suelo urbanizable delimitado (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
10,3	14,3	53,8	---	17,6
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
37,6	43,4	0,8	17,1	---

Estos cuadros generales engloban un espacio municipal que se formaliza mediante un contraste de situaciones de marcadas diferencias y singularidades entre unos y otros, las cuales en su conjunto conforman la formalización de una realidad de Las Palmas de Gran Canaria y son resultado de las dinámicas observadas en las variables que se abordan en los objetivos estratégicos y específicos del Plan de Acción.

En una exposición muy sintética y de acuerdo al objeto perseguido, subrayamos las siguientes modalidades de situaciones o entornos.

- **Centro histórico y conjuntos urbanos con destacada presencia del patrimonio histórico y cultural.**

Con esta situación se definen aquellos ámbitos que atendiendo a una cierta homogeneidad de conjunto integran los denominados centros históricos de la ciudad, en los que se conservan en gran medida las cualidades constructivas, los valores patrimoniales y el paisaje urbano.

Dichas características coexisten con su consideración como espacio urbano dotado de una funcionalidad específica respecto al conjunto de la ciudad, de modo que junto a los inmuebles y enclaves representativos de dicho interés se heredan edificaciones, usos terciarios, turismo, equipamientos y dotaciones públicas de fisonomía o aparición contemporánea o reciente y con más o menos nivel de integración paisajística con la trama e inmuebles de interés histórico y arquitectónico.

En casos como el de Ciudad Jardín, a ese componente de paisaje histórico urbano se incorporan rasgos ambientales singulares asociados a las zonas verdes públicas y privadas y a un compendio de formaciones arboladas y jardines de interés ecológico (con su elenco de especies faunísticas vinculadas)

y no reproducidos en el resto de la ciudad, excepto en algunas zonas de Tafira Alta.

Precisamente, éste último caso incorpora un matiz específico en la situación ambiental heredada, en tanto los considerados crecimientos recientes han venido acompañado de la prevalencia de tipologías residenciales de baja densidad, de limitado consumo de altura y formas arquitectónicas asociadas a la modalidad de “chalet” que aportan un apartado sustancial en el paisaje urbano de este núcleo histórico.

De uno u otro modo y junto al citado caso de Ciudad Jardín y Tafira Alta, coinciden en esta situación los barrios de Vegueta y de Triana.

- **Riscos urbanos consolidados y tradicionales.**

El desarrollo urbano en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria presenta un tramo de apreciable recorrido longitudinal (de norte a sur) que se apoya sobre las vertientes semiacantiladas de los lomos sedimentarios de la Terraza de Las Palmas (ciudad alta) que se orientan hacia el ámbito costero oriental del municipio.

Ese desarrollo, de aparente transición o contacto de la ocupación urbana del espacio desde la ciudad baja tradicional a la ciudad más reciente, se traduce en dos modalidades o tipologías que se definen en los riscos históricos de viviendas terreras de autoconstrucción y una irregularidad evidente de su trama, en la mitad sur; y en las cornisas de variedades constructivas diversas, pero con una relativa mayor organización urbana, en la mitad norte.

De uno u otro modo, presentan cualidades asociadas a su relación visual o paisajística, a modo de atalaya, con el centro histórico, con el sistema costero de ensanche tradicional de la ciudad, la zona portuaria y el frente marítimo. Por el contrario, se ven contrapuestas en la primera modalidad de riscos por una mayor degradación paisajística, una alta vulnerabilidad social y urbana, una difícil movilidad y un deterioro del conjunto edificado tradicional y sus laderas anexas, definiéndose múltiples debilidades y amenazas que discuten la sostenibilidad de estos barrios.

Esta situación integra La Cornisa-Barranquillo de Don Zoilo, San Antonio, Riscos de San Francisco-San Nicolás, Riscos de San Roque y Riscos de San Juan-San José.

- **Barrios y entornos urbanos de la ciudad baja de tipologías y funcionalidades diversas.**

Excluyendo los ámbitos reconocidos como centros históricos o riscos en situaciones anteriores, el ensanche de la ciudad baja y su conexión con la zona portuaria, La Isleta y con el borde de la Playa de Las Canteras manifiesta un desarrollo urbano basado en tipologías constructivas variadas donde coexis-

ten los conjuntos tradicionales de casas terreras con los crecimientos recientes de altura media y, puntualmente, del formato edificatorio en “torre”.

Junto a estas funciones residenciales, la propia caracterización urbana se ve acompañada por construcciones de uso dotacional y/o terciaria, zonas verdes y una trama de calles organizadas preferentemente en manzanas cerradas. Heredan los efectos de un proceso de transformación contemporáneo en el que a las potencialidades del emplazamiento en zonas bajas o costeras se les confronta las debilidades de una congestión demográfica y funcional. Se trata, por tanto, de una situación común a un espacio urbano consolidado, donde el dinamismo y la forma urbana viene configurado por la propia disposición y tipología constructiva, incluyendo una deficiente relación cualitativa con el espacio público (estructura de movilidad, parques locales, etc). Si acaso, algunos enclaves concretos de zonas verdes o áreas litorales, introducen elementos ambientales de relativa singularidad asociados a la biodiversidad (Parque Doramas, zonas verdes entre el Obelisco y la Fuente Luminosa, Parque de Santa Catalina, boulevard de Mesa y López, borde litoral occidental del barrio de La Isleta).

Este conjunto incluiría La Isleta, Santa Catalina, Mesa y López, Guanarteme, Alcaravaneras y Arenales.

- **Entornos urbanos con predominio de la edificabilidad en bloques residenciales.**

Con esta situación ambiental se definen aquellos ámbitos del espacio urbano consolidado donde han tenido lugar un preeminente desarrollo de formaciones planificadas de residencia colectiva, donde sobresale la tipología constructiva en bloque de mayor o menor altura.

Esta cualidad edificatoria define la propia configuración paisajística del entorno, diversificada en muchos casos con la aportación de elementos propios de la dinámica urbana que tienen su específica incidencia en la calidad ambiental de la trama o en la percepción social del entorno, tales como plazas, zonas verdes, equipamientos, relevancia de la calle y el viario como espacio público, etc.

En ciertos casos, la relación físico-geográfica de varias urbanizaciones o barrios surgidos a partir de estos sectores residenciales “planificados” derivan unidades espaciales de apreciable extensión superficial en el marco del conjunto del municipio; por cuanto el criterio de homogeneidad de conjunto (zonas con prevalencia de desarrollo urbano en bloques residenciales) coexiste con otros elementos territoriales o de funcionalidad urbana susceptible de plantearse como subunidades.

En este sentido, los ámbitos de “Ciudad Alta Vieja”, de “Ciudad Alta Nueva” y de “las Rehoyas-Miller-La Paterna” adquieren esta complejidad, donde la integración de área de suelo industrial planificado con núcleos menores de

barrio residencial de autoconstrucción o en manzana de casas terreras participan de esta diversidad en el diagnóstico de la situación ambiental previa del entorno urbano respectivo.

Se destaca en el caso de la “Ciudad Alta Nueva” la incidencia en la configuración del territorio y su problemática ambiental en el conjunto del eje fisiográfico del Barranco de La Ballena y su definición como espacio libre y de dotaciones de desarrollo longitudinal y disposición espacial marcada; si bien, su grado de interconexión geográfica y paisajística con el entorno sugiere la laxitud de su posible consideración como ámbito específico.

Otros ámbitos integrados en esta situación-tipo se proponen para la “Vega de San José”, “Pedro Hidalgo-Casablanca”, “Zárate”, “El Lasso-San Juan de Dios”, “Hoya Andrea-Almatriche Bajo”, “Ensanche de Tamaraceite” y “Polígono de Jinamar”.

- **Barrios y núcleos urbanos emplazados en la periferia rústica.**

El desarrollo del sistema de asentamientos en la periferia de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria deriva en la actualidad en un conjunto de barrios o núcleos de origen espontáneo con predominio de viviendas de autoconstrucción organizados mediante tramas irregulares, con reducida dimensión de las calles y espacios públicos respecto al conjunto edificado.

Estos núcleos de origen y vinculación al entorno agrícola más o menos históricos se manifiestan en formaciones abigarradas de alta densidad constructiva que define su situación ambiental y su cualificación paisajística; degradada ésta con generalizados crecimientos espontáneos recientes en los que la tipologías edificatoria predominantemente urbana en sus perímetros y el escaso tratamiento ambiental de las paredes traseras aportan una representación de impacto muy común respecto al entorno rústico en que se implantan. Por tanto, viviendas y construcciones tradicionales de mayor o menor interés como patrimonio histórico-arquitectónico o etnográfico comparten espacio con modalidades modernas, generalmente de 2 a 4 plantas, que han intensificado la irregularidad de la trama, constituyendo la congestión del tráfico y la limitada oferta de viario-aparcamientos un rasgo básico de la problemática ambiental.

Algunos casos resultan excepcionales respecto a esta situación-tipo, integrando formaciones menores de desarrollo urbano residencial planificado, tal como ocurre en los casos de Ladera Alta-Casa Ayala, Las Mesas, Lomo Blanco; o del ejemplo específico de urbanización menor de viviendas unifamiliares en Santa Margarita con trama regular planificada.

Sin perjuicio de estas últimas unidades, los núcleos de Tenoya, El Toscón, Tamaraceite, Piletas-Isla Perdida, Los Giles, El Román, Almatriche-El Zardo, Santa Margarita, El Secadero-Pico Viento, La Montañeta-San Francisco de Paula

o Marzagán representan esta situación ambiental preexistente.

- **Entorno portuario.**

La delimitación de una extensa superficie de contacto del espacio litoral con el medio marino, ampliamente basada en rellenos artificiales en éste último, incluye un conjunto de construcciones, instalaciones, infraestructuras y una propia red de acceso interna cuya plasmación paisajística resulta propia de los espacios portuarios.

En éstos, la sucesión de tipologías edificatorias de naves industriales, la integración de amplios y agrupados depósitos de combustibles, la distribución de espacios no edificados asociados al desarrollo de actividades económicas y de transporte, la visión atenuada de las laderas de borde de contacto con el conjunto volcánico de La Isleta y de piezas puntuales de ajardinamiento y la presencia del tráfico asociado a la navegación marítima coexisten en un espacio de urbanización “industrial” complejo en su observación paisajística y ambiental.

Precisamente, éste último aspecto se vincula a la justificación de integrar en esta unidad la urbanización del Sebadal, la cual se encuentra definida urbanísticamente como suelo industrial, pero mantiene relaciones espaciales y paisajísticas directas con el recinto portuario.

Este escenario aparece singularizado en cuanto a su problemática en la presencia del elemento puntual de difícil integración paisajística del centro comercial en la zona aleada al Parque de Santa Catalina o la conversión de sus nodos de contacto con el resto de la ciudad en focos de congestión del tráfico.

- **Áreas con funciones estratégicas vinculadas al ocio y/o usos dotacionales.**

Varios enclaves del municipio se encuentran definidos por un escenario espacial de apreciable interés paisajístico y medioambiental, preferentemente localizados en entornos rústicos o litorales. Dicho escenario acoge usos o actividades destinadas a ofrecer servicio de ocio y/o dotación pública de especial interés estratégico en el modelo territorial y funcional de Las Palmas de Gran Canaria; implicando a un volumen importante de población.

Las playas y los barrancos limítrofes o integrados en la trama urbana se corresponden con la definición espacial de los ámbitos del municipio afectados por esta situación ambiental. De este modo, integramos en la misma a la Playa de Las Canteras, El Rincón, El Confital, la Playa de Las Alcaravaneras, el Muelle Deportivo, la Playa de La Laja, el Barranco del Lasso, el Barranco de Gonzalo, Barranco Seco.

Las excepciones a dicha modalidad de espacio aparecen representadas en el Campus Universitario de Tafira, cuyo ámbito acoge mayor complejidad a lo expuesto de modo común -incluyendo usos residenciales-, y en el Área militar de La Isleta, donde dicho uso dotacional se integra en un entorno volcánico de especial interés geomorfológico y paisajístico.

- **Entornos periurbanos de gran interés medioambiental y paisajístico.**

Se corresponde con aquellos ámbitos dotados de valores geomorfológicos, de biodiversidad, expositivos o de otra índole natural que, en su conjunto, concluyen un alto interés medioambiental en sus condiciones actuales y, al mismo tiempo, no han sido objeto de una reseñable transformación por parte de la acción antrópica en el contexto de un municipio metropolitano como éste.

Estos efectos de la actividad humana, cuando son apreciables, se limitan a enclaves puntuales que abarcan una restringida proporción en la superficie de la unidad (accesos, edificaciones aisladas, estructuras asociadas a los usos agropecuarios, actividades de ocio y esparcimiento, etc.); derivadas en todos los casos de usos concretos del suelo o estructuras constructivas aisladas respecto a zonas productivas o de presencia poblacional de mayor alcance e incidencia espacial.

No existe un patrón geográfico definido sobre la distribución de las unidades con esta situación ambiental, si bien puede plantearse una coincidencia común en el litoral de la Bahía del Confital, los acantilados litorales del Rincón y La Laja, los escarpes de los barrancos no urbanos (Guiniguada, Lezcano y Barranquera de Lo Blanco), buena parte de la superficie de las vertientes y lomos del Este del municipio, los escarpes de Lomo Apolinario, Los Giles o El Cascarral-La Isleta, donde las condiciones orográficas dificultan en mayor medida la intervención humana; aunque cuando ésta existe evidencia un mayor nivel de impacto sobre el relieve o el paisaje implicados.

Excepcionalmente, la presencia de caseríos o núcleos menores, el recorrido de carreteras o el desarrollo de instalaciones de esparcimiento litoral más o menos integradas acentúan la incidencia de ocupación humana o alteración paisajística sobre los respectivos entornos de interés medioambiental. Sin embargo, son espacios de oportunidad para extender el sistema de infraestructura verde no urbana del municipio.

- **Entornos agrícolas conservados o con estructuras en degradación.**

En este conjunto se integran aquellos espacios donde se desarrolla un paisaje agrícola representativo de las estructuras agrarias tradicionales asociadas a la periferia urbana de Las Palmas de Gran Canaria. En éstas, la configuración orográfica resulta bastante perceptible paisajísticamente y condicionante de

su coincidencia con los entornos de fondos de barrancos o vegas agrícolas en valles.

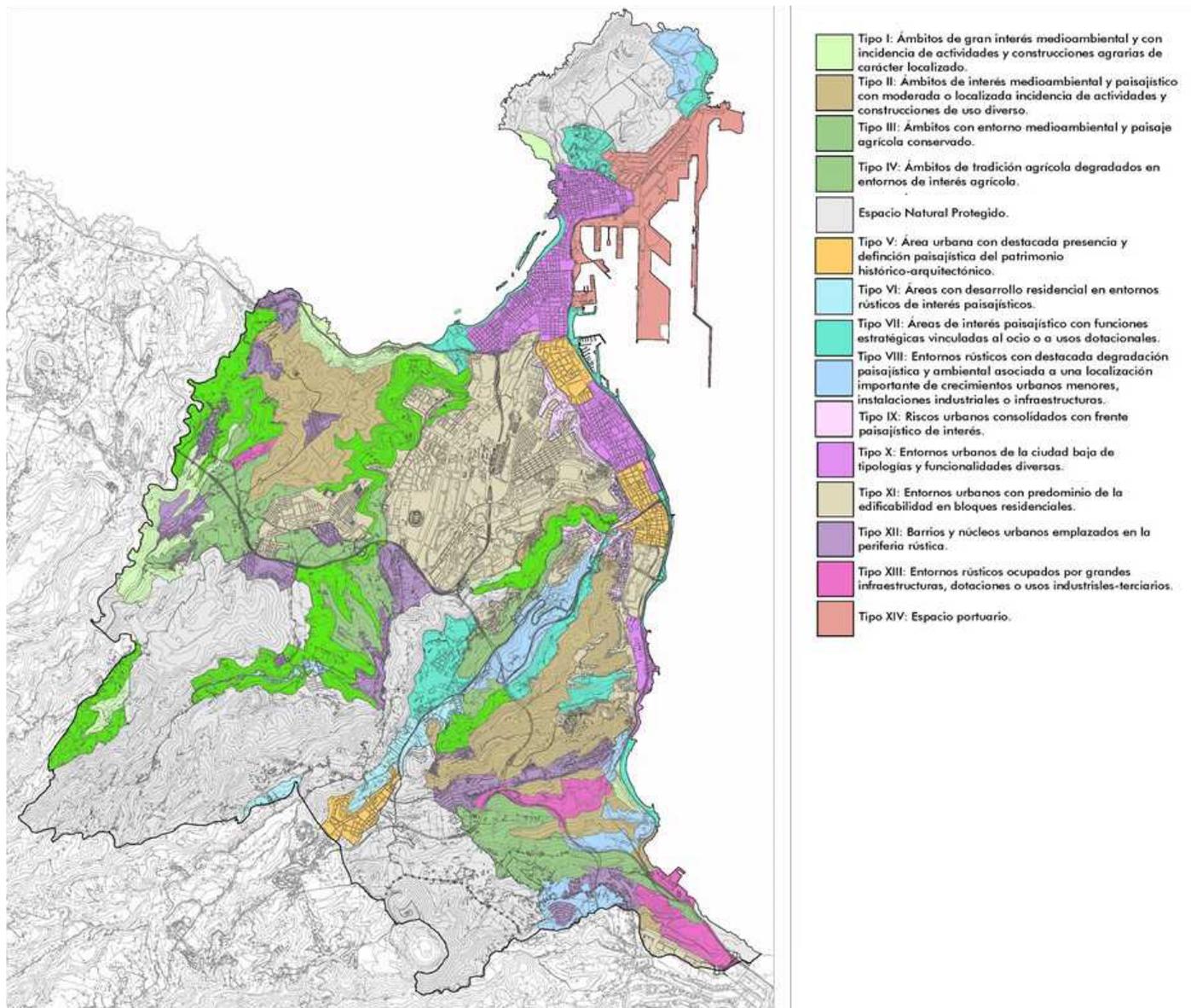
Entonces, la delimitación perimetral y prolongación longitudinal de los escarpes de barranco o vertientes acentuadas de valle suele coincidir con áreas donde el palmeral, el tabaibal y el bosque termófilo en las zonas de interior testimonian la representación natural de un paisaje definido por el desarrollo de las zonas agrícolas que aparecen parcialmente abandonadas en algunos tramos.

Dichos entornos aparecen antrópicamente cohesionados por una red de acceso viario o mediante pistas en torno a la que se salpican edificaciones residenciales y agropecuarias que, a veces, se agrupan en asentamientos rurales y algún núcleo urbano menor (El Román de San Lorenzo, Risco Quío de Casa Ayala).

Atendiendo a estas características, podemos ejemplificar esta situación ambiental del municipio en el Barranco de Tenoya, Barranco de Tamaraceite, Vega de San Lorenzo-Mascuervo, el tramo medio-bajo del Barranco de Guiniguada, San José del Álamo-Lo Blanco, Barranco Seco-La Calderina.

Entre las zonas con estructuras en degradación se referencia los Llanos de María Rivero, los Llanos de Casas Blancas-Las Mesas, los Llanos de Marrero, el Barranquillo de Los Toledo, Las Perreras, Llanos de Las Brujas o Barranco del Sabinal-Lomo del Capón. Son espacios de interés en la distribución de parques de ocio periurbano o enclaves rurales de zona verde y esparcimiento.

TIPOS DE SITUACIONES TERRITORIALES EN EL MUNICIPIO



4.2. La compacidad y complejidad

4.2.1. La alta compacidad y media complejidad urbana en la ciudad tradicional

Tras la explosión urbanística de la segunda mitad del siglo XX, la ciudad de las últimas décadas ha experimentado un intenso proceso de adaptación a las pautas estructurales del espacio urbano que venían definiéndose por el dinamismo socioeconómico y las estrategias públicas en sus distintos frentes y escalas.

La condición de entidad con mayor volumen de población del Archipiélago, la diversidad social y física de los barrios, la herencia de la evolución histórica, el dinamismo de la economía comercial, turística y portuaria, la adaptación de la función capitalina y la del sistema de movilidad, entre otros macrofactores han definido una política pública de regeneración urbana.

En la ciudad tradicional el criterio ha sido fundamentalmente regulatorio del dinamismo urbano, mediante el que a través de la normativa se definen los criterios para el tratamiento del espacio urbano, tanto edificado como público.

Una primera modalidad se corresponde con el criterio de **Protección** en el que se engloba el centro histórico y núcleo fundacional de la ciudad (Vegueta-Triana) sino los núcleos que constituyeron el germen de los barrios históricos o más tradicionales (Riscos de San Nicolás-San Francisco, San Roque, San Juan y San José, el núcleo de Tamaraceite, el de Tafira, el de Tenoya o el de San Lorenzo).

Son conjuntos que atesoran una destacada proporción del patrimonio histórico y arquitectónico de Las Palmas de Gran Canaria, así como una impronta destacada de su memoria socio-cultural. Por tanto, la aplicación de las sucesivas leyes estatal y autonómica en materia de patrimonio histórico y la puesta en valor de la formalización edificatoria con su diversidad estilística y tipológica y su carga social o económica derivan en un marco de conservación morfológica en los distintos niveles de la planificación urbana.

Con sus éxitos e ineficacias se ha perseguido una revitalización de la actividad urbana, una potenciación mediante nuevos usos dinamizadores (comercio, oficinas, restauración, turismo) que daba respuesta a los efectos del envejecimiento demográfico, la degradación del tejido económico y las dificultades

de la morfología urbana (movilidad y accesibilidad, introducción de nuevas dotaciones o equipamientos, etc).

Durante los últimos años ha entrado en vigor los planes especiales de protección de Vegueta-Triana y del Entorno de Perojo, encontrándose en procedimiento administrativo de aprobación los del Risco de San Francisco-San Nicolás, de San Roque, de San Juan-San José, y el del casco histórico de Tamaraceite. El de Tafira fue aprobado en la primera década de este siglo. Incluimos el de Ciudad Jardín, cuyo origen es de las primeras décadas del siglo XX, pero participa de los problemas y rasgos comunes de los anteriores.

Se concluye con ello un esfuerzo importante de definición del marco futuro para estos barrios en el que el Plan de Acción de la Agenda Urbana Española debiera jugar un papel estratégico imprescindible.

De partida, se hereda una situación en la que se subraya la significación de una realidad urbana y cultural con una impronta directa en la definición de la ciudad en el contexto del sistema urbano nacional; soportándose los pros y contra de ese valor como atractivo para la recuperación del turismo cultural, el ocio y la repoblación por estratos sociales jóvenes.

El reto está en cómo garantizar un exquisito equilibrio en la convivencia de los usos residentes con los nuevos, en la conservación de ese patrimonio arquitectónico con las nuevas actividades que se consideran imprescindibles para la revitalización y sostenibilidad de estos entornos, en el control de la gentrificación de estos barrios y en la atención a la vulnerabilidad urbana de la población residente y su tejido económico con los criterios de movilidad, atractivo y vitalidad imperantes en los espacios de ocio y turismo.

Las disfuncionalidades en esos equilibrios definen el diagnóstico de estas zonas.

Una segunda modalidad con muchas similitudes a la anterior se corresponde con el criterio de **Conservación Tipológica**.

Engloba a un conjunto de barrios de la ciudad baja y muy vinculados en su origen a la economía marítima histórica donde su proceso tipológico se considera en relativo equilibrio, con los efectos positivos y negativos sobre las condiciones de vulnerabilidad urbana y de riesgo para su desarrollo sostenible.

En esa situación, sigue mostrándose en proporción destacada la fisonomía

tradicional del conjunto edificado, con muestras significativas de la trama y el estilo arquitectónico originarios. Ejemplificamos esta situación en los barrios de La Isleta, Canalejas o Lugo.

El proceso contemporáneo ha subrayado los conflictos en el equilibrio entre la conservación tipológica propiamente dicha, en especial del modelo arquitectónico de casas terreras, con las expectativas y necesidades a nivel estructural y funcional que se asocia a los cánones actuales de la vivienda y los usos de actividad económica. La renovación demográfica y el esfuerzo inmobiliario resultante han tensionado los valores de este conjunto urbano, observándose en una mayor variedad de morfologías locales. Por el contrario, en La Isleta se ejemplifica las zonas con un importante volumen de población y de arraigo en el barrio, donde ha florecido un espíritu asociativo y de participación en los procesos públicos, con una vocación preservacionista del modelo de espacio urbano heredado de generaciones precedentes.

En ese contraste social entre lo tradicional y lo nuevo que es atraído por los valores autóctonos vuelven a reproducirse buena parte de los conflictos del grupo más histórico, en el que la gestión urbanística orientadora persigue un difícil equilibrio con variados resultados.

Una tercera modalidad se corresponde con los barrios de la ciudad tradicional que han experimentado una **Renovación Incentivada**.

Son entornos en los que se consideró en los años 80s y 90s un agotamiento del modelo tipológico y funcional que derivó en problemas de degradación ambiental y de atractivo del espacio público, de obsolescencia del tejido económico, de envejecimiento demográfico y de crecimiento en la conflictividad social.

Estos espacios tienen el rasgo común de localizarse en el perímetro de alguno de los barrios de las modalidades anteriores (León y Castillo-Luis Doreste Silva, Tomás Morales, Rafael Cabrera, Primero de Mayo, Frentes portuario y occidental de La Isleta).

En los mismos se concentra la principal representación de la acción pública con carácter revitalizador, al localizarse dotaciones educativas, sociales, sanitarias, de servicios públicos, así como una renovación tipológica con la introducción de formatos contemporáneos de espacios urbanos (mayor volumetría edificatoria, mayor anchura de calles y generosidad en los espacios de convivencia).

El principal factor estuvo en una planificación urbanística con destacado estímulo renovador, tanto a nivel tipológico, como morfológico y funcional, que incentivó en gran medida el atractivo inmobiliario y la inversión renovadora.

Se propicia una recuperación de la densidad demográfica y del tejido económico, en el que no ha faltado el acompañamiento en la acción pública con el espacio viario, las zonas verdes y de ocio o ciertos atractores comerciales.

Sin embargo, el enclave más significativo de esta modalidad es el conjunto formado por los barrios del Istmo de la ciudad (Guanarteme, Mesa y López, Santa Catalina, Alcaravaneras).

La transformación ha sido integral, en sus aspectos físicos, de conjunto edificado, funcional, demográficos y de dinamización económica, en la que se ha venido resolviendo el destacado contraste de hace 2 décadas entre inmuebles de 6 y 8 plantas y casas terreras de una planta. La desaparición precedente del paisaje histórico vinculado al dinamismo litoral fue derivando en una degradación ambiental del entorno como consecuencia de la proliferación de unidades abandonadas, medianeras vistas de apreciable altura y otras manifestaciones propias de un espacio urbano inacabado. De ello resultaba una pérdida de atractivo, que acentuaba los efectos del envejecimiento demográfico en esas edificaciones, la deficiente calidad del espacio público y la inestabilidad del tejido económico local.

El esfuerzo público de regeneración priorizó la rehabilitación del espacio público, con un refuerzo importante en la red de recorridos peatonales, en la localización de enclaves de estancia ciudadana y en una normativa urbanística hacia la renovación arquitectónica con atractivos estímulos para la inversión privada. Esta dinámica no sólo ha afectado al conjunto edificado residencial sino a una explosión renovadora del tejido comercial, de ocio y de alojamiento turístico.

En este sentido, el desarrollo de los planes directores de las zonas comerciales abiertas y colindantes de Puerto-Canteras y de Mesa y López, ha sido enriquecido por la renovación del corredor implicado en el sistema de transporte público rápido de la Metroguagua a lo largo de la ciudad baja (pendiente de culminarse precisamente en esta zona).

El éxito del eje peatonal y de ocio del Paseo y Playa de Las Canteras y la renovación del entorno portuario en el área histórica del recinto (zona de cruceros, Muelle de Sanapú, Castillo de la Luz) ha permitido la aparición de elementos atractores y estructurantes del uso público (Centro Comercial del

Muelle, frente marítimo, Acuario “Poema del Mar”, Muelle de Santa Catalina, corredor peatonal de Mesas y López, entorno público del Mercado Central); en un proceso aún abierto en el que debiera participar el Plan de Acción de la Agenda Urbana Española.

Las tensiones del proceso se reflejan en la acogida de esta renovación, donde el crecimiento de la población residente y usuaria ha congestionado hasta valores difíciles de resolver la congestión viaria y el funcionamiento de la movilidad respecto a los barrios del entorno. La alta densidad del dinamismo económico observa conflictos puntuales de convivencia y de calidad ambiental (ruidos). Ambos problemas se resaltan en el proceso participativo de la población en la gestión urbana.

DISTRIBUCIÓN SUPERFICIAL DE LAS MORFOLOGÍAS URBANAS EN LA CIUDAD CONSOLIDADA

Tipo de formaciones urbanas	Superficie (m ²)	% de la ciudad consolidada
Barrios históricos y tradicionales	5.766.814	26,90 %
Ciudad jardín y formaciones de baja densidad	2.969.196	13,85 %
Otras formaciones de casas terreras y adosadas	522.232	2,43 %
Entornos contemporáneos de manzana cerrada	4.209.690	19,83 %
Piezas urbanas singulares o específicas	631.777	2,95 %
Áreas de suelo industrial y parque empresarial	2.501.629	11,67 %
Polígonos, barriadas y áreas de edificabilidad agotada	4.839.066	22,57 %
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	21.440.404	100,00 %

4.2.2. La media compacidad y alta complejidad urbana en los barrios y conjuntos de vivienda protegida

El desarrollo de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XX tuvo como resultado un conjunto de más de una veintena de piezas urbanas que podemos asimilar con los términos de “polígonos residenciales”, “barriadas” o “piezas interiores de vivienda protegida”.

Con los matices locales y de diseño arquitectónico, este conjunto representa un dossier de realidades urbanas, sociales y funcionales, cuyo origen común se asoció a un prevalente esfuerzo de priorización de ampliar el parque de viviendas en condiciones de destino directo o de facilidades de acceso para un volumen creciente de la población en Las Palmas de Gran Canaria.

Su impronta en la ciudad no es en absoluto desdeñable, si tenemos en cuenta que completan una superficie de casi 600 Has y un volumen aproximado a las 47.000 viviendas y los 150.000 residentes. Este complejo aumenta si añadimos las piezas de vivienda colectiva en los barrios de predominante inversión privada que se han extendido en la ciudad alta, con un formato afín de urbanizaciones en bloques de edificabilidad agotada.

En la práctica, este objetivo se correspondió en mayor medida con los estratos de población de medio o bajo poder adquisitivo y de un criterio de la menor inversión posible. El resultado que heredamos en el siglo XXI es unas condiciones destacadas de vulnerabilidad urbana en estos barrios, tanto en la dimensión residencial, como social o ambiental.

La dependencia casi completa de la inversión pública en la rehabilitación edificatoria y del espacio colectivo ha motivado la relación del proceso renovador o de mera conservación con las estrategias y financiación de la Administración, lo cual se traduce en un deficiente equilibrio entre necesidades y disponibilidad de recursos.

El conjunto completo de piezas urbanas de Las Palmas de Gran Canaria incluidas en el Catálogo de Barrios Vulnerables del ahora Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se corresponde con estas unidades.

Frente a la variedad de situaciones en que se traduce esta condición, se ha respondido desde la Administración mediante actuaciones directas relacio-

nadas con el espacio público, o instrumentos sucesivos como las Áreas de Rehabilitación Urbana o las actuales Áreas de Renovación y Regeneración Urbana (Escaleritas, Vega de San José, Barrio de Tamaraceite, El Polvorín).

Los barrios del Cono Sur en que existe amplia representación de estas formaciones (Zárate, Vega de San José, Casablanca, Hoya de La Plata, Tres Palmas) se encuentran en fase de implementación de la Estrategia de Desarrollo Urbano, Sostenible e Integrado de Las Palmas de Gran Canaria (EDUSI) con fondos FEDER.

En fechas recientes se ha iniciado la intervención en el ARRU de las Reho-yas-Arapiles y está en fase de firma del acuerdo para una pieza con la nueva figura del Entorno Residencial de Rehabilitación Programada del Barrio de La Paterna; ambos con un desarrollo a definir como referencias sustantivas en este Plan de Acción.

Los planes estatales y autonómicos de viviendas han jugado y juegan un papel imprescindible, testimoniando la relevancia de la problemática asociada a estos ámbitos en la situación de la ciudad actual; cuestión que se reproduce en la totalidad del sistema urbano español de mediano y gran tamaño.

Son piezas territoriales con una trama geométrica y uniforme que en su desarrollo prescindieron comúnmente de las condiciones del emplazamiento y fisiografía para superponer una distribución casi aleatoria de bloques, entre los que se disponían jardines, algunas dotaciones básicas y espacios de uso colectivo igualmente imprescindibles para el contexto de la época.

En la actualidad, se manifiestan con formaciones con un predominio de la vivienda de pequeño tamaño, limitaciones de las condiciones de accesibilidad para la población veterana, el ajardinamiento y zonas de ocio en ladera o espacios inedificables, un sistema viario inadecuado en aforo y acogida de modos de movilidad sostenible, distribución de muros en laderas y enclaves de inseguridad, etc.

Las dificultades de la población para la conservación de las edificaciones evidencian acrecientan la degradación ambiental, la ineficiencia energética e ecológica e, incluso, problemas de integridad estructural en los casos de mayor antigüedad.

Pueden definirse tres situaciones principales en este conjunto, de cada uno

de los cuales resulta un diagnóstico específico y una preferente modalidad de respuesta en este Plan de Acción.

La situación más apremiante en término de vulnerabilidad responde a un conjunto de barrios que requieren una **reposición** o **sustitución**.

Englobaban los casos del El Polvorín, el Patronato de Tamaraceite, Las Rehoyas-Arapiles o El Lasso.

Responde a un modelo de ocupación del suelo con posibilidades limitadas de regeneración mediante otros mecanismos de acción urbana, en el que sobresale una alta densidad de viviendas, un déficit de dotaciones y servicios con escaso suelo disponible para su subsanación, una carencia de espacios de esparcimiento y una deficiente situación estructural de las viviendas respecto a los estándares actuales de habitabilidad.

La vulnerabilidad asociada a la edad media elevada de la población y un predominio de familias con destacada proporción de paro y escasos recursos económicos para la búsqueda de situaciones alternativas acrecentaba el impacto.

Es un panorama que se ha respondido por una estrategia pública de reposición, la cual tiene el problema básico de requerir una inversión económica importante y una programación temporal de largo recorrido, lo cual añade complejidad a la gestión urbanística.

El proceso de intervención en El Polvorín se culminó hace escasos años, el del Patronato de Tamaraceite se encuentra en su fase final. Sin embargo, el de la Rehoyas-Arapiles se inició hace poco tiempo y su volumen de superficie, población y parque de viviendas implicadas en mayor, siendo un objetivo estratégico en la política municipal que protagonizará la acción urbana durante la próxima década. Su vinculación al Plan de Acción parece inevitable.

El ejemplo del Lasso manifiesta una mayor flexibilidad, en el que a la reposición se le puede definir una opción alternativa de reestructuración. Dicho proceso se inició hace unos años con la rehabilitación arquitectónica y la mejora de la accesibilidad, así como la disposición de dotaciones básicas en sus inmediaciones. Está pendiente comprobar la eficacia de estas medidas y completar la oferta de dotaciones y espacios de esparcimiento, así como su mejora ambiental y eficiencia ecológica. Su integración en la anterior EDUSI

permite disponer nuevas actuaciones rehabilitadoras.

Una segunda situación se asimila a las necesidades de **reestructuración** del barrio.

Aglutina aquellos escenarios heredados en los polígonos o barriadas de mayor antigüedad en la ciudad (mediados de siglo XX-Años 70s), con criterios de ordenación urbanística de la época y una promoción protagonizada en gran medida por el Patronato Francisco Franco.

Los casos de Zárate, Schamann, Tres Palmas, Casablanca I, Hoya de La Plata, Escaleritas, Cruz de Piedra, Nueva Isleta, Lomo Blanco, Cuevas Torres, Miller Bajo o Lomo Apolinario ejemplifican estas características.

Heredan un fuerte déficit de servicios, equipamientos, áreas de esparcimiento y espacios de convivencia, que con relativa lentitud se va respondiendo en sus entornos periféricos, así como los efectos de su emplazamiento en zonas con orografía irregular o en laderas. La antigüedad del conjunto edificado deriva en una proporción apreciable en focos de degradación paisajística, ineficiencia ecológica y energética e inadaptación del suelo para la movilidad sostenible.

Por último, la situación menos problemática requiere una **adaptación o reurbanización del espacio público**.

Responde a condiciones puntuales de ineficiencia del sistema de movilidad, heredado en muchos casos por la reconfiguración de la red arterial o estructurante de la ciudad que rodea estos barrios o la congestión de la oferta viaria en relación a las necesidades de tráfico, aparcamientos, recorridos peatonales o de transporte público.

También reproducen el comportamiento genérico de toda la ciudad en la inadaptación del sistema de eficiencia energética y de respuesta frente a los efectos del cambio climático en la falta de sumideros cercanos de carbono, en los riesgos de inundaciones frente a acontecimientos excepcionales con previsible crecimiento, etc.

Por lo general, sus necesidades de dotaciones, equipamientos, servicios y tejido económico local están cubiertas; si bien, la población residente suele

demandar en la dinámica participativa actuaciones de mejora de las zonas verdes, esparcimiento y juegos, de dotaciones singulares adaptadas a estos tiempos, mejor oferta de accesibilidad vertical, entre otros aspectos.

Podemos integrar en este conjunto los barrios de la Feria-Hostelería, Pedro Infinito Alto-Sansofé, Buenavista, Vega de San José, La Paterna, el Batán, Casablanca III o Jinamar.

SITUACIÓN GENÉRICA EN LOS BARRIOS DE VIVIENDA PROTEGIDA EN ORIGEN

Barrios	Superficie (m ²)	Viviendas
Situación de muy alta degradación con preferente sustitución	168.000	2.865
Patronato de Tamaraceite (1967) <i>En proceso de reposición</i>	21.300	354
Las Rehoyas-Arapiles (1960) <i>En proceso de reposición</i>	146.700	2.511
Situación de alta degradación y regeneración urbana preferente	1.911.260	12.701
Zárate (1950)	144.000	1.603
Schamann (1945)	177.400	2.322
Escaleritas vieja (1942) <i>En proceso de regeneración</i>	93.700	1.680
Lomo Apolinario (1955)	8.300	96
La Paterna (1967) <i>Inicio próximo de regeneración</i>	348.500	1.660
San Francisco (1965)	14.260	60
Vega de San José (1973) <i>En proceso de regeneración</i>	568.500	3.146
El Batán (1969)	495.000	690
Sanz Orrio-La Isleta (1960)	5.300	168
La Feria I (1967)	34.900	932
Jinamar. Fase III (1982)	23.400	344
Situación de moderada degradación y regeneración urbana recomendable	1.879.390	23.034
Escaleritas (1962)	319.300	4.179
Buenavista (1966)	277.200	4.112
Hoya de La Plata-Tres Palmas (1967)	63.600	987
Cruz de Piedra (1973)	202.100	1.775
Nueva Isleta (1958)	110.000	1.464
Lomo Blanco (1968)	157.700	1.227
Cuevas Torres (1975)	83.600	1.155
El Lasso (1967)	106.000	641
La Feria resto (años 80)	413.000	4.807
Casablanca I (1967)	102.700	1.323
Jinamar Mirador y Valle (años 90)	23.400	661
El Polvorín (1959). <i>Regeneración ejecutada recientemente</i>	80.790	703
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	3.958.650	38.600

4.2.3. La alta compacidad y baja complejidad urbana en la ciudad espontánea

Excluyendo las formaciones integradas en la ciudad tradicional, la compacidad y la complejidad urbana en Las Palmas de Gran Canaria adquieren una situación actual con matices específicos en aquellos núcleos que surgen de la iniciativa directa de los habitantes y familias. Podemos definirla como la ciudad de la autoconstrucción contemporánea (desde mediados del siglo XX).

Su desarrollo ha estado marcado por factores tales como la necesidad natural del cobijo una vivienda, el acceso a las viviendas en relación a la disponibilidad de recursos económicos y el alejamiento en origen del mercado inmobiliario.

Precisamente en esa respuesta radica su dinámica de autonomía respecto a los cánones de la normativa urbanística, la cual con mayor o menor eficacia se ha incorporado con posterioridad a la consolidación de los núcleos y con una función más orientadora a su control y orientación del crecimiento o renovación.

Este rasgo se manifiesta en piezas integradas dentro de la ciudad consolidada, en especial de la Ciudad Alta de la centuria anterior con rasgos de barrio contemporáneo con una mínima regulación de la trama general, los núcleos de borde con crecimiento en laderas de barranco (versión reciente de los riscos históricos), en los barrios de la periferia con un origen basado en las parcelaciones marginales y suburbios periurbanos o en las pequeñas entidades dispersas por el entorno rural del municipal (apoyada en algún caso en núcleos de origen agrícola e histórico).

Pese a la superficie menor a nivel individual su alcance no debe desdeñarse, si tenemos en cuenta que existe hasta 70 asentamientos de este tipo.

Esa dispersión espacial le define a nivel de municipio una cualidad común de ciudad con baja compacidad y baja complejidad, restringiéndose al uso residencial y la dependencia a las dotaciones y servicios de la ciudad del entorno, a una menor calidad de integración ambiental o paisajística en sus respectivos entornos y a unos mayores requerimientos de movilidad y accesibilidad.

Sus respectivos diagnósticos advierten cuatro situaciones comunes:

- Difícil integración ambiental y reducida calidad arquitectónica de la vivienda individual y de su agrupación en “calles” o enclaves de identificación.
- Entidades con ausencia de trama o trazados que definan su forma.
- Áreas con apreciable componente histórica con crecimientos espontáneos de borde y deficiente integración formal.
- Áreas de disperso edificatorio con cierto potencial de estructura en núcleo.

Áreas sin posible adaptación normativa excepto en procesos de sustitución.

Las soluciones físicas son fundamentalmente de índole urbanística. Sin embargo, la planificación asociada a los objetivos de la Agenda Urbana Española puede aportarse mecanismos que incentiven su reordenación a nivel de ciudad y municipio mediante acciones de mejora en el atractivo ambiental, conceptos sostenibles de movilidad y accesibilidad, introducción de piezas atractoras del estímulo de la economía agraria, turística o terciaria.

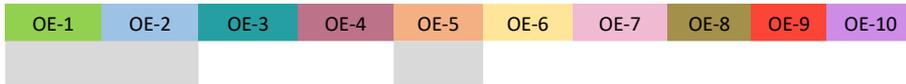
4.2.4. Algunos datos globales sobre la compacidad y complejidad

La casuística de los apartados anteriores puede resumirse a efectos de referencia en el sistema urbano español con tamaño afín al de Las Palmas de Gran Canaria en el siguiente cuadro comparativo.

Indicador: Densidad de población en suelo urbano (hab./ha)									
Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española									
OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10
Comparativa con municipios de rango afín									
Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante					
99,4	99,7	115,6	70,2	72,6					
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba					
71,1	64,6	288,8	88,4	70,5					

Indicador: Suelo urbano discontinuo (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

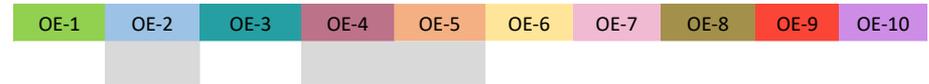


• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
13,4	15,6	30,2	26,7	47,9
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
70,5	15,9	2,6	36,0	45,2

Indicador: Superficie construida con uso residencial (m²t/m²s)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

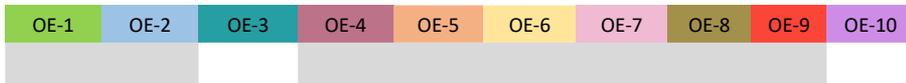


• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
0,6	0,5	0,6	0,6	0,5
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
0,5	0,4	---	0,5	0,6

Indicador: Densidad de vivienda (viv/ha)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

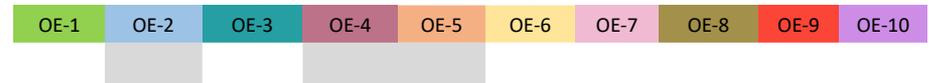


• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
52,7	48,2	51,7	32,8	41,1
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
34,8	34,1	136,0	39,6	33,0

Indicador: Superficie construida con uso residencial (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

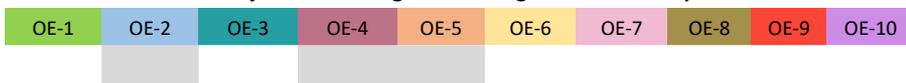


• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
64,6	58,8	62,1	58,4	64,2
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
62,3	55,8	---	59,0	57,8

Indicador: Compacidad urbana (m²t/m²s)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española



• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
0,9	0,9	1,0	1,0	0,8
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
0,8	0,8	---	0,8	1,0

Indicador: Superficie de suelo previsto para uso residencial (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española



• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
10,3	14,3	43,5	---	18,6
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
53,4	32,3	13,14	11,1	86,8

Indicador: Superficie de suelo previsto para actividad económica (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10
------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
2,7	9,0	11,4	27,7	0,7
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
8,4	15,6	0,74	6,1	22,2

4.3. Los condicionantes para la movilidad sostenible

En Las Palmas de Gran Canaria, el transporte de personas y mercancías se revela, hoy, como una de las principales disfunciones del territorio y su desarrollo sostenible e integrado. A parte de los problemas derivados de la congestión se añaden muchos otros que le acompañan como el consumo de energía, la contaminación atmosférica, el ruido, las horas perdidas, los accidentes de tráfico, etc.

Las soluciones ensayadas hasta la primera mitad del siglo XXI no han hecho más que empeorar el panorama del efecto medioambiental y la calidad de vida de la población, dado que se han basado en la ampliación de la red viaria y la adaptación del transporte público y la movilidad peatonal a la misma.

La situación actual nos concluye que ha sido pan para unos días de ayer, hambre en forma de múltiples problemas en la actualidad y retos mayúsculos para la ciudad del futuro (incentivo al crecimiento del parque de vehículos basados en emisiones de carbono, aumento de la congestión en ejes estructurantes y ciudad consolidada y relocalización de las disfunciones urbanas, ineficacia en la accesibilidad a determinados barrios, la exclusión social de la movilidad y acceso a los servicios).

Está pendiente el reconocimiento de los efectos de la pandemia en el comportamiento de la movilidad y sus efectos en el detalle de los barrios y zonas urbanas. Sin embargo, vemos muy probable que cuanto a menos a nivel de ciudad la recuperación o redinamización socioeconómica de la misma volve-

rá a poner de manifiesto los efectos negativos de la etapa precedente.

- Las altas demandas de energía y materiales de la movilidad urbana. La dispersión del modelo territorial del municipio fuera de la ciudad consolidada, así como el incremento de los espacios atractores exteriores con requerimientos de tiempo invertido o interiores con escasa capacidad de la red viaria (centros comerciales y de ocio periurbanos, zonas comerciales abiertas interiores, zona portuaria, Playa de Las Canteras, dotaciones estratégicas).
- La ineficacia e ineficiencia de la red ante la falta de accesibilidad de modos sostenibles (transporte público o recorridos peatonales) en los barrios exteriores, y la congestión del tráfico mecanizado en horas punta. Escasa cultura de la movilidad sostenible, en especial en la periferia y entorno rural. Escasos recorridos adaptados. El esfuerzo económico dedicado a la movilidad urbana, con alto requerimiento de inversión en actuaciones públicas viarias.
- La contribución de la movilidad urbana a la emisión de gases de efecto invernadero, siendo en nuestra ciudad y con diferencia el principal foco generador de la contaminación ambiental atmosférica.
- El deterioro de la salud de la población urbana debido al ruido y los procesos de sedentarización generados por el modelo de movilidad. Las víctimas, el miedo y la preocupación causados por los accidentes de tráfico urbano, que condicionan el acceso y disfrute al espacio público al aire libre; especialmente, en la ciudad interior con alta presencia de tráfico y en las inmediaciones de los ejes arteriales.
- La ocupación del espacio urbano por infraestructuras para la circulación y aparcamiento de vehículos, en especial en los barrios tradicionales e interior de la ciudad baja. La demanda de espacio por parte del automóvil privado ha generado una ocupación creciente del espacio público por parte de la circulación y el aparcamiento en detrimento de otros usos y funciones urbanas.
- La pérdida de autonomía en los desplazamientos de grupos sociales vulnerables y, en especial, de la infancia, ante la falta de seguridad y la inexistencia de recorridos escolares o recorridos específicos adaptados (población con movilidad reducida, senderos temáticos).
- La disminución del carácter socializador y comunicador del espacio

público debido al predominio excesivo de la movilidad. La perturbación del espacio público causada por el exceso de vehículos, contaminación y ruido deriva en pérdidas sensibles de las oportunidades de comunicación y socialización que caracterizaban las calles de Las Palmas de Gran Canaria.

- El tiempo humano dilapidado en los atascos de la Autovía GC-1 y la restante red arterial (GC-2, Circunvalación, accesos a Tafira o Tamaraceite).

Para el ámbito de Las Palmas de Gran Canaria, durante las últimas décadas se ha consolidado el vehículo particular como modo predominante de movilidad urbana, acompañándose de un importante crecimiento del número de kilómetros en desplazamientos motorizados *per capita*.

El resultado es una situación territorial que adquiere forma a partir de la suma de procesos adaptados al modelo de la ciudad: degradación ambiental, congestión viaria, fenómenos de suburbanización; contaminación atmosférica, auditiva, intrusión visual, desequilibrios funcionales, etc.

Ese proceso se ha mantenido durante el siglo XXI, cuando el crecimiento del índice de motorización ha ralentizado su velocidad, pero sigue produciéndose en un período de contención de la expansión física de la ciudad. Incluso, ese indicador refleja cifras superiores a los de las ciudades de su intervalo de tamaño en España, justificando la tesis de una problemática más acuciante en este sentido.

Evolución reciente del índice de motorización (nº de vehículos por cada 1.000 hab.)

2005	2007	2009	2011	2013	2015	2017	2019	2021
580	632	632	632	620	636	682	700	696

Un rasgo básico en el escenario de partida que la Administración ha venido resolviendo mediante actuaciones estratégicas es la profunda transformación de la red interior de calles, agudizando la invasión del espacio público ya excesivamente enfocado a su acogida frente al tránsito peatonal de la población o el transporte público.

El automóvil tiene prioridad absoluta en ocupación de espacios, cruces, tiempos de espera, etc.; esto coloca a los peatones en situación de indefensión, viéndose obligados a moverse de forma discontinua, con interrupciones y

amenazas constantes, en un ambiente “poco amable”.

Ante el imparable incremento de la movilidad mecanizada y el índice de motorización, el tratamiento al uso del tráfico ha basado su política de intervención en “dar más espacio al coche para circular y estacionar” (aproximadamente el 80% de la superficie viaria de Las Palmas de Gran Canaria está ocupada por calzadas) y en ampliar y complejizar las infraestructuras viarias que constantemente vuelven a resultar insuficientes.

Indicador: Índice de motorización (nº de veh. por cada 1.000 hab.)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
696,3	539,9	553,7	582,7	539,6
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
582,6	495,9	441,1	675,9	527,1

Indicador: Porcentaje de turistas (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
68,9	73,9	70,5	71,5	72,3
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
75,5	78,7	76,2	74,1	73,5

Indicador: Porcentaje de motos (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10
------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
10,1	10,8	15,5	12,8	14,1
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
12,8	8,4	8,7	12,8	12,7

El escenario que proyectan las tendencias existentes (aumento de la movilidad en medios mecanizados y el automóvil como modo de mayor crecimiento), profundiza en las consecuencias negativas del modelo actual que podemos resumir en:

- La contaminación operativa (calidad del aire, ruido y vibraciones).
- La ocupación del suelo.
- La intrusión visual.
- La congestión que reduce la capacidad y la movilidad; aumentando el consumo energético, la contaminación operativa, la pérdida de tiempo, de comodidad y de bienestar personal así como la disminución de los ingresos de la producción y del tiempo libre.

Con esas premisas y de acuerdo a la documentación oficial y la investigación disponible, podemos asimilar el caso de Las Palmas de Gran Canaria al problema de que la congestión del tráfico mecanizado y la insuficiencia crónica del sistema viario constituyen una forma de funcionamiento urbano sumamente ineficiente, desde las siguientes dimensiones:

- A nivel individual, por los efectos nocivos que la misma provoca sobre el equilibrio nervioso del individuo sometido a dura prueba durante mucho tiempo.
- A nivel económico, por los efectos destructivos que supone para re-

cursos no renovables, como pueden ser el tiempo y los carburantes.

- A nivel de medio ambiente, por sus efectos sobre la contaminación atmosférica y acústica.
- A nivel social, por los grandes espacios públicos ocupados, que podrían satisfacer otras necesidades en favor de la vida social y cultural de la colectividad.

Pese a la importante inversión pública en la ampliación de la acogida del sistema durante las últimas décadas en forma de Circunvalación Tangencial de Las Palmas, variantes viarias y generosidad superficial en los accesos en los barrios de aparición o regeneración contemporánea, la realidad en nuestra ciudad manifiesta el hecho de que la saturación o congestión y sus impactos asociados no pueden resolverse sólo con mejoras infraestructurales.

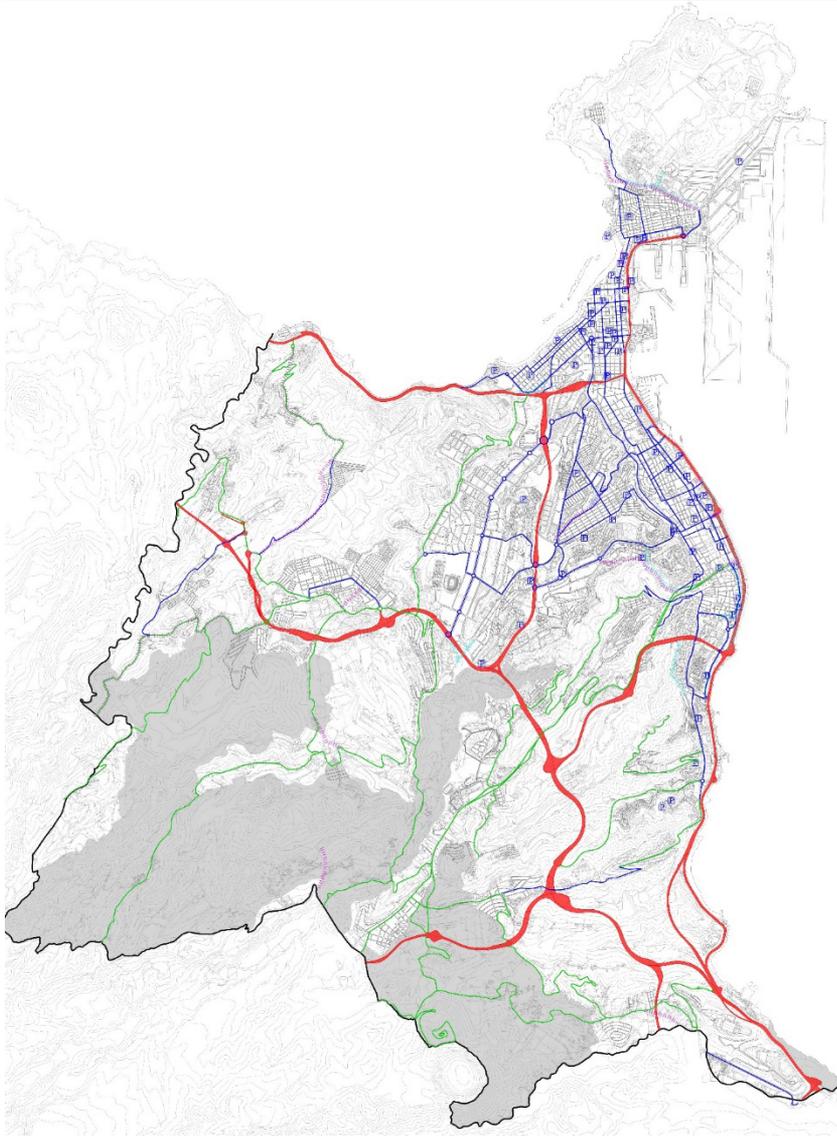
La escasez de recursos económicos y del propio espacio urbano ha derivado en soluciones basadas en una mejor gestión de la red de infraestructura existente, que comprende todas aquellas medidas propias de la ingeniería de tráfico (jerarquización viaria, optimización semafórica, canalización de intersecciones, sentidos únicos, etc.).

Con sus mejoras locales, la problemática sigue creciendo en intensidad y efectos sobre la calidad y sostenibilidad de la ciudad consolidada e, incluso, el entorno rural.

La experiencia local subraya que la mejora en la oferta de espacio viario ha venido acompañada de un crecimiento del parque de vehículos, en un incentivo a la preferencia social de su uso (confort, rapidez, etc) y en un aumento de sus efectos ambientales y de saludabilidad en la ciudad consolidada.

En la escala de detalle, la situación resalta una proliferación de disfunciones asociadas a la deficiencia de la oferta dotacional en este sentido respecto a la demanda de tránsito mecanizado de la población.

Sistema viario estructurante sobre el que se desarrolla la movilidad mecanizada



En unos casos por la limitación de la trama intraurbana para asumir recorridos domésticos o con origen-destino a centros neurálgicos del dinamismo urbano (Guanarteme- Las Canteras-La Isleta, centro tradicional de Tamaraceite, centro histórico de Vegueta- Triana y los riscos, etc.).

En otros por la inexistencia de una infraestructura mínima de accesibilidad asociada a la movilidad doméstica (barrios y núcleos de la periferia rústica, riscos de San Juan-San José, San Nicolás, San Roque), se inventaría un desta-

cado registro de deficiencias relacionadas con:

- Inexistencia o mal estado del pavimento en los recorridos locales de acceso a conjuntos existentes de viviendas.
- Infradotación generalizada de servicios complementarios de zonas locales de aparcamiento y tránsitos peatonales.
- Dificultad de resolver la dotación dado la presencia de laderas con destacada pendiente y entornos de fragilidad medioambiental.

El diagnóstico de la situación estratégica debe analizar con especial atención las posibilidades de Las Palmas de Gran Canaria en la racionalización de la movilidad mediante el aumento de la aportación proporcional de los modos de transporte público y la red de recorridos no mecanizados.

Los criterios del desarrollo histórico del espacio urbano, la herencia del planeamiento de los años 50s a 80s, y la disociación entre tipologías edificatorias de la ciudad consolidada o de la configuración de los barrios ha supuesto en algunas zonas una radical segregación de usos y actividades urbanas y una falta de formalización del espacio público viario.

Igualmente, la transformación de la estructura comercial y de ocio, ha producido la desaparición de tiendas y lugares de reunión, produciéndose recientemente una concentración de las mismas en grandes superficies de ocio y comercio, incentivando socialmente la pérdida del concepto de movilidad próxima o la asimilación del vehículo como recurso indispensable frente a la guagua o el tránsito peatonal.

El empobrecimiento cultural y urbanístico de los espacios públicos ha sumado al proceso, alterándose profundamente el equilibrio existente, hace años, entre funcionalidad y carácter social de la calle. Tenemos calles llenas de usuarios, pero vacías de riqueza de relación.

La política de eliminación de obstáculos a la circulación rodada ha fragmentado la red de recorridos peatonales tradicionales o ha neutralizado el potencial del espacio público para crear nuevas rutas.

Se hereda una morfología urbana de calles y aceras estrechas que es fuente de conflictos entre los peatones, ciclistas y vehículos y de limitado atractivo hacia los modos no mecanizados para el desarrollo de la movilidad.

En ese proceso, no se han observado modelos de calles peatonales con carácter estructurante o de espacio público de accesibilidad entre barrios y centros

urbanos de la ciudad. La irregularidad del trazado urbano o de la orografía de la ciudad en su tránsito entre la ciudad baja y la ciudad alta han participado igualmente como condicionantes en la política pública en relación a este capítulo de la movilidad urbana.

Esta situación se ha ido paliando a partir de la entrada en vigor del Plan General de Ordenación y su Estudio Municipal de Movilidad, que hasta ahora ha tenido un efecto significativo en la ciudad baja.

La aprobación del Plan de Movilidad Urbana y Sostenible permitió disponer de los criterios estratégicos básicos que, complementados con la ordenación urbanística, se desarrollaron a los pocos años en el Plan Director Bici de la ciudad baja, en los planes directores de las zonas comerciales abiertas apoyados en la peatonalización de calles y en el Plan Director del Sistema de Transporte Público Rápido (BRT-Metroguagua) que se ha acompañado de una adaptación del corredor al recorrido peatonal y bici.

Sus resultados en 2022 se corresponden con mejoras apreciables en la oferta en la ciudad baja, en especial en el crecimiento de la demanda del servicio público de alquiler de bicicleta (Sitycleta) (de 17.444 usuarios activos en enero de 2020 a 33.082 usuarios en diciembre de 2021, teniendo su coincidencia con el período de la pandemia), o en la percepción de un aumento del parque de bicis y tránsito poblacional en estos ejes.

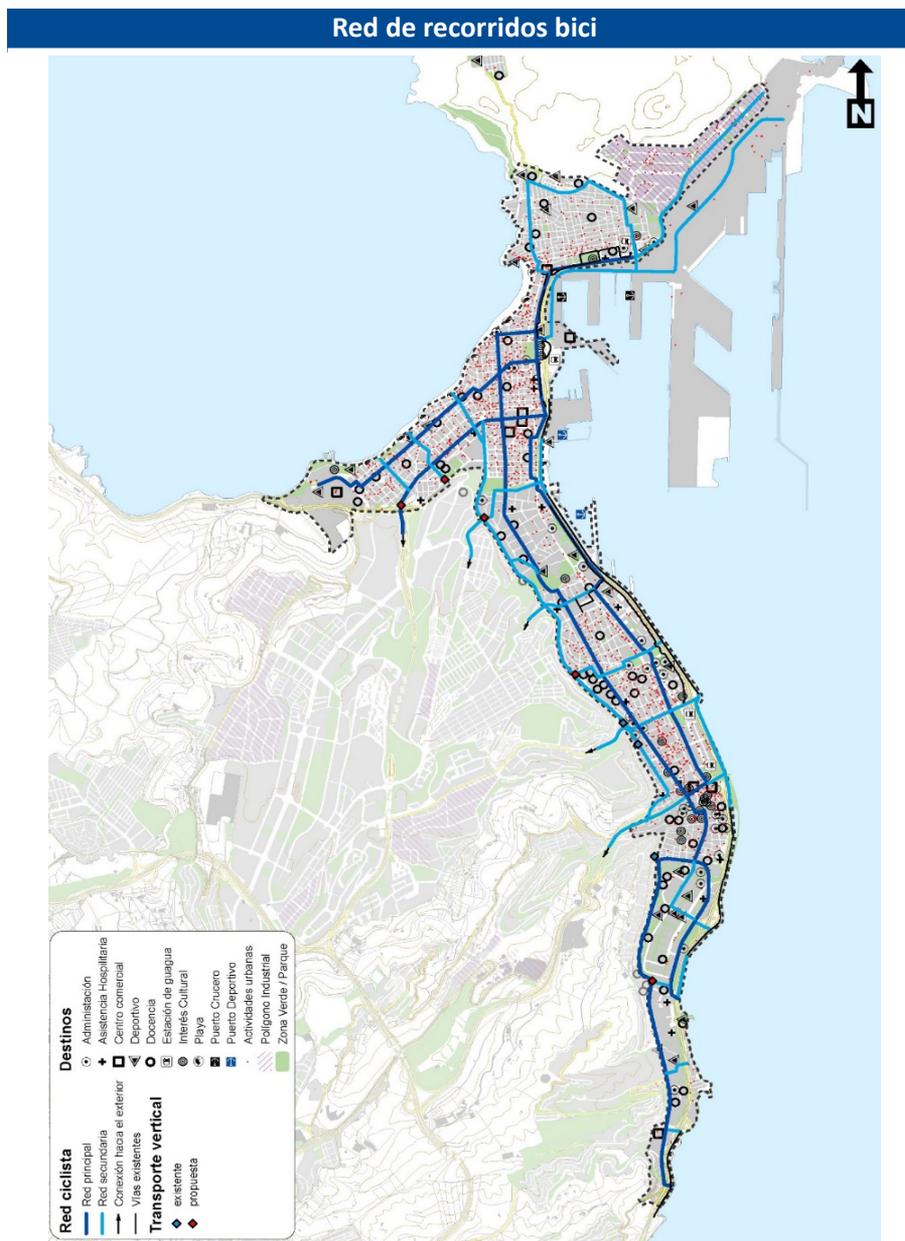
Este proceso ha tenido especial incidencia en zona zonas total o parcialmente peatonalizadas, representadas en el casco antiguo de Vegueta-Triana y el entorno urbano de la Playa de Las Canteras, complementándose a los tradicionales paseos litorales en la Avenida Marítima y el propio Paseo de Las Canteras o en las calles estructurantes de los barrios en esa plataforma costera, consolidándose como áreas como prevalente uso modal no motorizado.

Fuera de este ámbito, la red de recorridos peatonales se concluye con un alto nivel de desestructuración a nivel del conjunto de la ciudad y su zona periurbana, de modo que la actual dotación no permite conexiones entre la ciudad baja y la ciudad alta, o entre la ciudad baja y los riscos.

Los barrancos constituyen elementos naturales de alto potencial para la conectividad peatonal de largo recorrido que contrasta con el nulo planteamiento de la movilidad en este sentido.

Los recorridos peatonales carecen por lo general de una función complementaria como espacio público de estancia y esparcimiento o relación social, que

cualifique a la propia movilidad peatonal. Encima, en estos flujos de tránsito peatonal proliferan los focos de inseguridad peatonal asociados normalmente a conflictos con el tráfico rodado.



Por otra parte, el 29% de los movimientos que se producen en Las Palmas de Gran Canaria se realizan en transporte público.

El volumen total de pasajeros, que anualmente se mueven en transporte público, ronda los cincuenta millones, de los cuales unos cuarenta y siete millones corresponden a Guaguas Municipales, que dispone de algo más de treinta líneas; a las cuales habría que unir la gestión del transporte insular asociada a la empresa GLOBAL.

Tratándose de una temática preferentemente centrada en la gestión pública del transporte colectivo en la modalidad preestablecida de guaguas, la interacción del planeamiento urbanístico ha resultado muy tenue más allá de la previsión y mejora de la red viaria y la accesibilidad en el conjunto municipal y en sus distintos barrios.

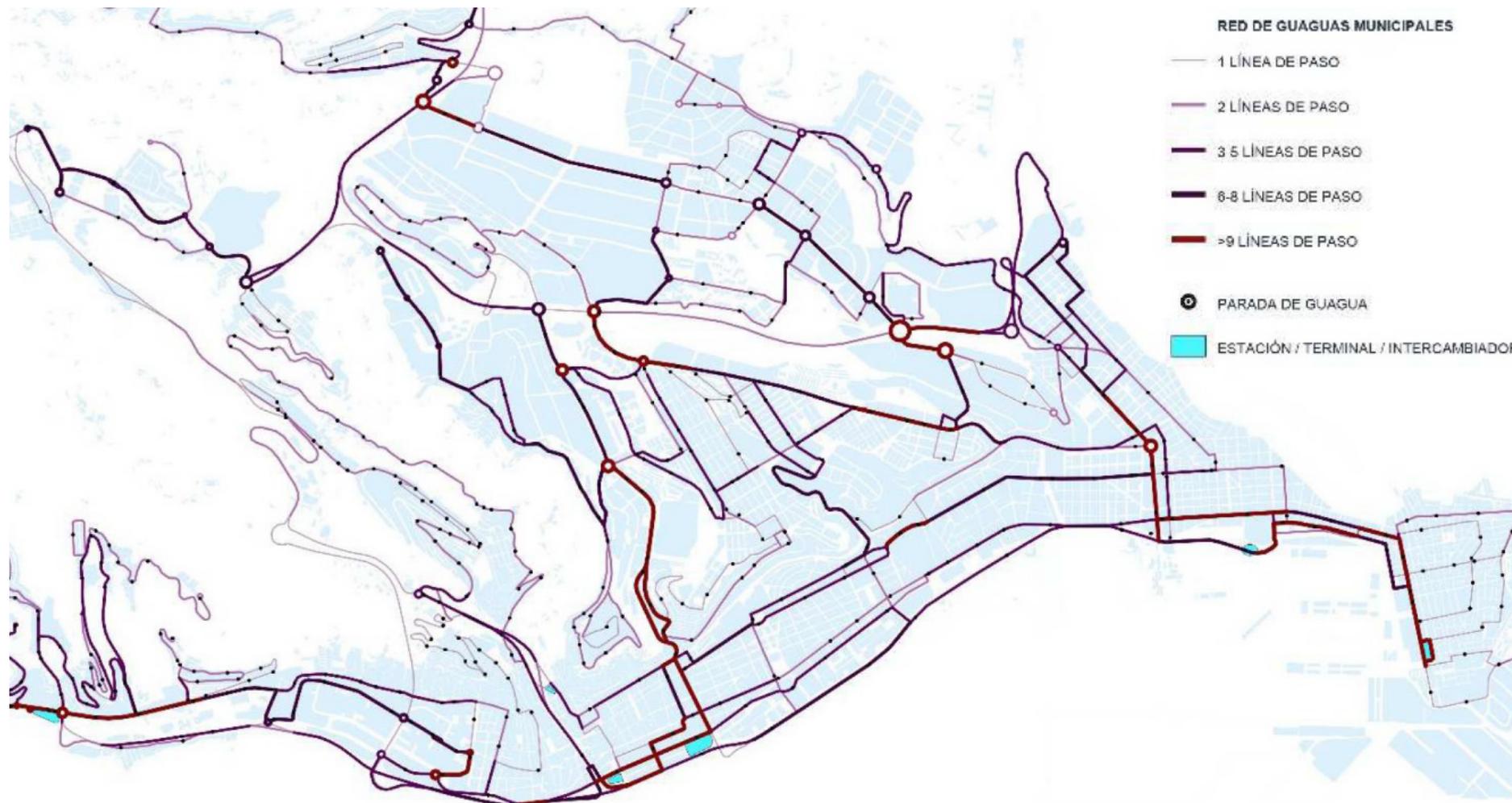
En el caso de Las Palmas de Gran Canaria, al no existir otros tipos de transporte colectivo, la única plataforma a considerar es la definida en la red de guaguas y en el servicio de taxi, por cuanto es un condicionante destacado la carencia de modos existentes en las ciudades españolas y europeas (tren, tranvía, metro y similares).

La longitud de la red de Guaguas Municipales ha mantenido una tendencia creciente desde 2013 hasta alcanzar una longitud de 858,4 km en 2021, mientras que la red urbana operada por Global ha ido reduciendo su longitud hasta los 419,4 kilómetros del período actual.

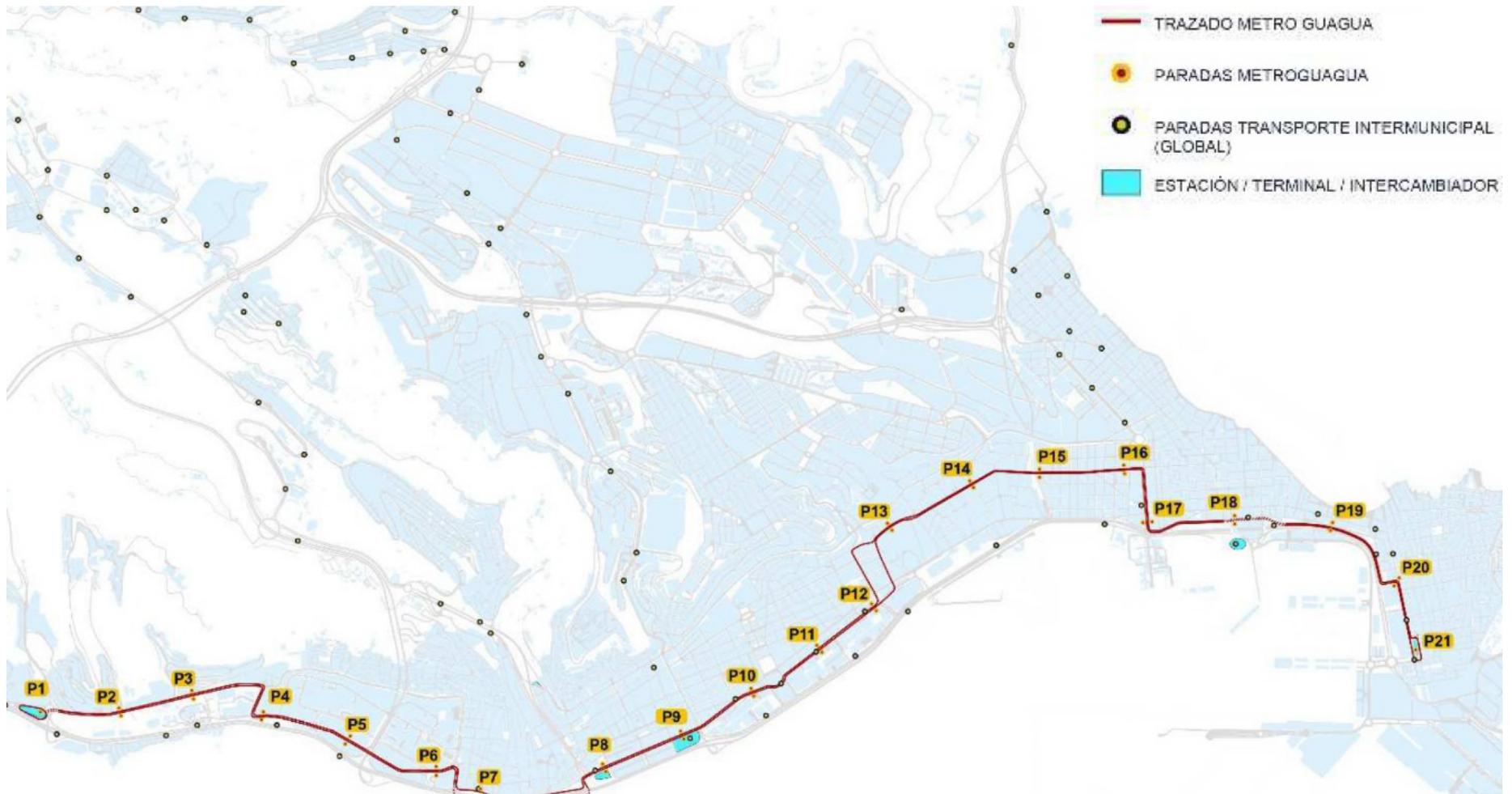
El desarrollo actual de las obras asociadas a la implantación del sistema público rápido, conocido como Metroguagua, evidencia síntomas de que marcará un antes y un después en el funcionamiento de este modo de movilidad en Las Palmas de Gran Canaria, teniendo en cuenta la subsiguiente adaptación de la red a dicho corredor.

Conviene recordar que está pendiente de desarrollo el vigente Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público Guiado Las Palmas-Maspalomas, promovido por el Cabildo de Gran Canaria, que definirá un corredor alternativo de transporte ferroviario a lo largo de la plataforma costera oriental de la isla.

Estructura de la red de Guaguas Municipales (arriba) y Metroguagua (debajo)



Estructura de la red de Guaguas Municipales (arriba) y Metroguagua (debajo)



4.4. La situación de la vivienda

La satisfacción de la necesidad de vivienda es sentida por la población del municipio de Las Palmas de Gran Canaria como uno de los principales problemas que le preocupan y le condicionan la calidad de vida y el bienestar. Habida cuenta de las dificultades de las dificultades que se encuentra cualquier Administración, incluido el Ayuntamiento, en los intentos de generar empleo suficiente, de recursos accesibles para la vivienda y de reducción de la desconfianza social sobre la solución del problema, el análisis de la situación se configura como prioritario en este diagnóstico.

Las razones de que la vivienda sea hoy un grave problema en la ciudad son múltiples e interconectada, pero pueden compendiarse en tres capítulos.

El primer capítulo se asocia a la consolidación de la estructura económica urbana y del conjunto insular basada en las actividades terciarias (turismo, comercio, puerto, transporte, servicios), que mantiene el atractivo de la ciudad respecto al resto de Gran Canaria y Canarias, no sólo por las posibilidades de empleo y renta, sino por la concentración y abundancia de los servicios (educación, universidad, sanidad, administración, finanzas, cultura, deportes, ocio, tejido empresarial asociado, etc). Ello, a su vez, genera una atracción para otras actividades no terciarias por las posibilidades de integración de actividades y la economía de escala (construcción, suelo industrial, energía, etc).

Uno de los resultados más significativos es la demanda inducida de viviendas para acoger de manera fija o temporal esa población, que se une a la demanda propiamente local de las familias con generaciones consolidadas en nuestro espacio urbano.

Resulta fácil pensar en el efecto sobre el encarecimiento del mercado inmobiliario, la insuficiencia del parque accesible para las familias vulnerables o de menor poder adquisitivo, la dependencia frente a los vaivenes de la estructura económica o la debilidad frente a la irrupción de procesos imprevisibles (viviendas vacacionales, pandemia).

Precisamente, el segundo capítulo se corresponde con la persistencia durante el siglo XXI de un mercado hipotecario poco propenso al acceso a la vivienda de la población joven y las familias económicamente vulnerables; factor que está detrás de la explosión experimentada a partir de la crisis de 2008 por los desahucios y, en buena medida, por la exclusión residencial.

El tercer capítulo tiene que ver con la debilidad o dependencia crónica de la política pública de vivienda a los recursos económicos o financieros, que anula un tratamiento integral del problema y restringe su solución a actuaciones localizadas y de desarrollo temporal prolongado con objetivos de rehabilitación o regeneración de barrios.

Los cambios del mercado han intensificado esta debilidad al interrumpirse la aportación de los nuevos crecimientos urbanos con su parque residencial protegido, debido a la pérdida de rentabilidad de estos procesos; así como, por la aparición y consolidación del fenómeno de las viviendas vacacionales en Canarias (por la mayor rentabilidad del dinamismo turístico) que ha desprovisto de la oferta de alquiler para familias y personas de limitada o moderada adquisitiva.

En ese contexto del problema, uno de los mecanismos de la Administración pública que mayor incidencia ha tenido en la configuración del parque de vivienda y, de modo directo o indirecto, en el funcionamiento del mercado y en los mecanismos de universalización del acceso a la vivienda durante las últimas décadas ha sido la ordenación urbanística.

Es un hecho profusamente constatado en el sistema urbano español que gran parte del crecimiento demográfico y de hogares del país durante la segunda mitad del siglo XX fue respondido por un enorme proceso de planificación reglada con vistas a clasificar o recategorizar suelos para su urbanización y acogida de viviendas; proceso en el que hemos visto una evolución de los criterios formales a nivel de unidad residencial, morfología de núcleos o barrios resultantes, acompañamiento de espacios de convivencia y de conexión con el resto del territorio.

Frente al dinamismo libre de ese mercado, una convulsa legislación del suelo que va respondiendo al guion inmobiliario de las estrategias locales y de los intereses implicados. En ese movimiento, nuevas formaciones de protección o promoción pública, otras piezas de protección de titularidad privada, un parque disperso que resulta del porcentaje de nuevas viviendas adscrito a la titularidad públicas en los desarrollos inmobiliarios han ejemplificado las herramientas de la Administración para conseguir una distribución democrática de la vivienda en esa creciente población.

Todas las ciudades tienen un inventario más o menos profuso de planes parciales o de instrumentos para el desarrollo de un amplio conjunto de urbanizaciones que han transformado radicalmente el paisaje urbano y llegan al siglo XXI en una variedad de situaciones en el ámbito espacial, medioambiental, social, de movilidad, de dinámica económica, de servicios colectivos

que en su combinación resultan variados escenarios de vulnerabilidad o de aptitudes para un desarrollo sostenible.

España entró en el siglo XXI con un parque de 20.946.554 viviendas mediante un ritmo de crecimiento destacado, de modo que creció un 21,7% respecto a 1991 y, a su vez, seguiría creciendo otro 20,3% en 2011 para pasar a acoger algo más de 25.200.000 de viviendas (INE. Censos de Población y Viviendas). A partir de ese momento hasta 2018 se dio licencia para 360.685 nuevas unidades (excluidas rehabilitaciones y reposiciones); es decir, un 1,43% más.

Las Palmas de Gran Canaria no es una excepción.

Canarias acogió un crecimiento de un 25,7% de sus viviendas entre 2001 y 2011 completando en esa última fecha un volumen de 1.040.945 unidades. Pero, durante la 2ª década las nuevas licencias sugieren un aumento de un 0,65%. En Las Palmas de Gran Canaria, el comportamiento refleja un crecimiento de un 22,1% (2001-2011) para completar un conjunto de 182.890 unidades, a partir de las cuales se ha podido haber añadido otro 0,45%.

Con independencia de los beneficios medioambientales en la paralización del consumo de suelo, ¿qué ha pasado? Una parte importante de la explicación podemos tenerla en que la herramienta estrella de las políticas públicas de vivienda durante la segunda mitad del siglo XX y primera del siglo XXI ha experimentado una interrupción de su oferta de nuevos suelos para ampliar la oferta.

Simplificando la cuestión en la previsión de nuevos suelos urbanizables (proporción mayoritaria en la creación de nuevas unidades), sólo 13 de los 88 municipios de Canarias (un 14,8%) han creado o renovado su ordenación urbanística a partir de 2011 y, con ello, han complementado el parque residencial previsto (Sistema de Información Urbana. Ministerio de Movilidad, Transporte y Agenda Urbana).

Estamos hablando de la principal fuente de alimentación no sólo del mercado, sino de los planes públicos de vivienda en todos los niveles con competencias y que persigue democratizar el acceso a la misma. La Administración ha visto paralizada la generación de suelo para gestionar esta variable.

Es una manera de decirlo. La hucha de viviendas previstas en el planeamiento y pendientes de desarrollar a través de esta clase de suelo completa un volumen de 263.835 unidades en el Archipiélago (hasta 6.462.622 en el conjunto nacional y 12.675 en Las Palmas de Gran Canaria).

Pensando en incentivar el acceso a la vivienda para los sectores sociales con mayores dificultades de afrontar su coste y junto al papel más irregular de las famosas unidades de actuación, la ordenación del Suelo Urbano ha integrado mecanismos específicos de calificación o de ordenanza zonal dirigidos a priorizar este objetivo en el aprovechamiento urbanístico o a la adscripción a la titularidad pública.

Como ejemplo de lo que se expone, el Plan General definió un conjunto de 9 enclaves distribuidos por la ciudad y destinados a desarrollar viviendas en régimen de protección. Completan una capacidad de 1.210 unidades que no se computan en las cifras anteriores y diversifican la oferta de suelo para en las estrategias municipales contra la exclusión derivada de la imposibilidad de acceso a la vivienda.

La iniciativa privada que mueve la mayor parte de ese tipo de suelo ha dejado de poder o interesarse en ese formato y el mercado inmobiliario como estímulo de esa sencilla generación de viviendas ha interrumpido su papel. Incluso, algún ejemplo de suelos urbanizables de titularidad pública (el caso local de Tamaraceite Sur. 1.767 viviendas protegidas) es objeto de reordenación (Modificación del PGO) para integrar atractivos a la inversión privada en el desarrollo del parque residencial protegido, y colaborar en el esfuerzo público en éste último.

El tratamiento de ese suelo pendiente y su reintegración en la dinámica de los espacios urbanos y su entorno rural es una de las incertidumbres interesantes para el análisis geográfico de la ciudad.

Mientras, tenemos un problema en el papel del Ayuntamiento para responder a la universalización de la vivienda y su efecto en uno de los fenómenos más arriesgan la ciudad sostenible: la exclusión residencial.

El fenómeno anterior ha coincidido durante lo que llevamos de centuria con una consolidación de otro paradigma de la ordenación territorial de la vivienda y de la ciudad en su conjunto, el de la Rehabilitación Urbana.

De hecho, la parálisis en el formato clásico de la clasificación del suelo y la alimentación de la oferta de vivienda mediante nuevas unidades espaciales en la periferia de la ciudad o en sus huecos no consolidados, la Rehabilitación en sentido general protagoniza ahora la mayor parte de los desarrollos de la planificación a través de la formulación de los planes especiales, los planes parciales o la delimitación de las Áreas de Rehabilitación Urbana o las Áreas de Renovación Urbana. Los famosos ARUs, ARIs y ARRUs son las estrellas de

la planificación urbana en el tratamiento de la vivienda en un buen número de ciudades.

En Las Palmas de Gran Canaria hay ahora mismo 6 barrios con programas de este tipo en distintas fases de desarrollo (Escaleritas, Mata, La Paterna, Tamaraceite, Vega de San José y en breve se iniciará Las Rehoyas).

La variada casuística social, ambiental, de titularidad de las viviendas, de reconfiguración morfológica de los barrios, de formas de implicación de la población o de priorización en las estrategias políticas nos muestra un mapa español muy rico en matices, experiencias y problemas que han dificultado o condicionado su implementación.

La experiencia en Cataluña de la *Ley 2/2004, de 4 de junio, de mejora de barrios, áreas urbanas y villas que requieren una atención especial* es muy instructiva en lo conceptual, metodológico e instrumental. También, la Ley del Suelo y de Rehabilitación Urbana supuso un relativo enriquecimiento en este sentido.

Pero, el nudo siempre se sitúa en el mismo punto: el soporte financiero, la capacidad de gasto de la Administración y la programación temporal.

Con sus experiencias positivas, que no son pocas, los planes estatales y autonómicos de vivienda han tenido un alcance limitado en la atención global del problema que nos reúne en este acontecimiento científico: la exclusión residencial. Y el envejecimiento de la población, el de las propias viviendas, la degradación estructural y de espacios públicos deficientemente atendidas y el arraigo de los factores que intervienen en la desigualdad social y económica, entre otros aspectos, hacen que dicho problema sea más difícil de resolver.

Junto a la adaptación de la calidad residencial, cuestiones como la calidad ambiental y la transición ecológica, la prevalencia del espacio público o de convivencia, la puesta en valor del patrimonio paisajístico o cultural, la movilidad sostenible, la accesibilidad vertical, el reemplazamiento de la residencia dentro o fuera del barrio, el debate de más o menos cambios en la morfología del núcleo, el de la volumetría edificatoria; todo ello con la implicación transversal del proceso participativo con colectivos o plataforma de intereses-prioridades variados son piezas obligadas de ese nuevo puzzle que llamamos ordenación del territorio.

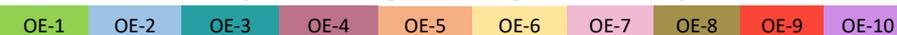
El caso de Las Palmas de Gran Canaria ofrece un interesante muestrario de experiencias de redefinición del espacio urbano que la mayor parte de las

veces se concreta en las formaciones que conocemos como barrios, con vistas a suprimir o limitar los factores o situaciones que propician la exclusión residencial. Unas han culminado su desarrollo (focos de chabolismo, reposición del Polvorín, ARI de Escaleritas, ...), otras están en su fase final (ARU de Tamaraceite, ARRU Vega de San José), otras en desarrollo de ejecución urbana (Tamaraceite Sur, EDUSI Cono Sur), otras en su fase de planificación (Las Rehoyas, Riscos, ...) y otras en su fase preliminar de definición de prioridades, criterios y condicionantes.

Presentan un comportamiento común a los procesos de rehabilitación urbana en las dos últimas décadas en España (formalización, elementos territoriales implicados, soporte legal, papel activo de los planes de vivienda, etc.) y tres factores de gran incidencia en su desarrollo igualmente afines al conjunto nacional (el difícil acompañamiento de los recursos económicos, el aprendizaje de los servicios públicos en la diversa implicación de la ciudadanía y los cambios de velocidad derivados del devenir político).

Indicador: Antigüedad del parque edificatorio. Viviendas anteriores al año 2000 (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española



• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
73,2	70,2	71,1	63,2	72,4
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
79,3	77,4	---	75,4	78,9

Indicador: Densidad del parque de viviendas (viv/1.000 hab)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
479,9	469,6	447,7	468,4	565,3
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
490,2	528,0	471,4	448,3	468,7

Indicador: Crecimiento del parque de vivienda 2001-2011 (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
20,6	16,7	17,3	39,5	21,1
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
17,2	14,8	10,9	15,7	17,0

Indicador: Crecimiento del número de hogares 2001-2011 (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
28,4	25,1	23,8	35,7	28,4
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
22,5	18,2	14,2	32,9	20,9

Indicador: Vivienda secundaria (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
4,5	5,5	15,6	---	---
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
---	36,1	3,6	---	---

Indicador: Vivienda vacía (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
16,2	11,6	10,8	---	---
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
---	5,8	21,1	---	---

Indicador: Viviendas previstas en áreas de desarrollo respecto al parque de vivienda (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
8,5	15,8	28,2	59,6	16,8
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
70,7	24,3	6,4	7,1	43,5

Indicador: Número de viviendas previstas en áreas de desarrollo (viv/1.000 hab)

• **Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española**

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10

• **Comparativa con municipios de rango afín**

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
40,6	72,5	126,4	279,2	94,8
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
346,3	128,1	30,3	31,9	204,0

EA



ESTRUCTURA AMBIENTAL

Información y diagnóstico

AGENDA
ESPAÑA



PLAN DE ACCIÓN
Las Palmas de Gran Canaria

5. Diagnóstico sintético. Estructura Ambiental

5.1. La infraestructura verde y azul. El patrimonio natural

La entrada en vigor del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria a finales de 2012 vino a consolidar el diseño de un modelo de territorio y de ciudad que previó el Ayuntamiento para las primeras décadas del siglo XXI. Siendo un proceso en constante ajuste y adaptación, se ha dispuesto desde entonces de una herramienta integral mediante la que se canaliza la consecución de los objetivos sociales, económicos, ambientales, culturales y estratégicos que se engloban dentro de una idea de ciudad sostenible.

El paisaje y el soporte medioambiental del territorio constituyen dos temas básicos en la estructuración del modelo territorial susceptible de abordarse desde la perspectiva del Plan de Acción.

Acoge un espacio diverso en el que se hallan conjuntos naturales y culturales con una destacada riqueza medioambiental. Ello pone en franca discusión la difundida idea que es un territorio muy degradado como consecuencia del crecimiento de la ciudad. El sólo hecho de que un 30% de la superficie del término se delimite como parte de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000 por la legislación autonómica, estatal y comunitaria confronta ese prejuicio.

RED CANARIA DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS EN EL MUNICIPIO

Espacio protegido	Superficie total (km ²)	Superficie en el municipio (km ²)	% superficie del municipio	Instrumento
Monumento Natural de Bandama (*)	3,25	2,64	2,62 %	Normas de Conservación (2005)
Paisaje Protegido de Tafira	14,10	7,34	7,29 %	Plan Especial (1999)
Paisaje Protegido de La Isleta	4,62	4,62	4,59 %	Plan Especial (2010)
Paisaje Protegido de Pino Santo	30,12	19,19	19,08 %	Plan Especial (2006)
Sitio de Interés Científico de Jinámar	0,29	0,27	0,26 %	Norma de Conservación (2002)
TOTAL	52,38	31,42	31,20 % (*)	

(*) Debe observarse que el Monumento Natural de Bandama se localiza dentro del Paisaje Protegido de Tafira, por cuanto no se computa a efectos de suma.

RED NATURA 2000 EN EL MUNICIPIO

Espacio protegido	Superficie total (km ²)	Medio	Objeto de protección
Área Marina de La Isleta	8,50	Marino	<i>Tursiops truncatus</i> . / <i>Caretta caretta</i> .
Bahía del Confital	6,34	Marino	<i>Tursiops truncatus</i>
Pino Santo	30,11	Terrestre	Bosques de <i>Olea</i> y <i>Ceratonia</i> (9320) / Matorrales termomediterráneos y preestéticos (5330)
Jinámar	0,19	Terrestre	Dunas fijas con vegetación herbácea (Dunas grises. 2130) / <i>Lotus Kunkelii</i> .
Bandama	3,25	Terrestre	Bosques de <i>Olea</i> y <i>Ceratonia</i> (9320) / Matorrales termomediterráneos y preestéticos (5330) / Matorrales oromediterráneos endémicos en aliaga (4090)

Puede advertirse desde la existencia de conjuntos volcánicos recientes y otros relieves de indiscutible interés geomorfológico, o de entornos de singularidad botánica y ecológica, hasta paisajes agrícolas tradicionales; desde áreas litorales acantiladas hasta espacios singulares periurbanos; sin olvidarnos de la variedad de hitos naturales en la ciudad consolidada.

Otro capítulo en la significación institucional del patrimonio natural en el municipio se corresponde con la figura de los hábitats naturales de interés comunitario recogidos en la Directiva 92/43/CEE, del Consejo, de 21 de mayo de 1992, *relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres* (Directiva Hábitats), instrumentalizada por las instituciones estatal y regional en esta materia (Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de patrimonio natural y la biodiversidad).

El caso del municipio recoge en su territorio distintas formaciones ecológicas afectadas por dicho contexto jurídico destinado a su conservación, con un dossier de enclaves en función de características bióticas, estado y alcance superficial. Dichas zonas son:

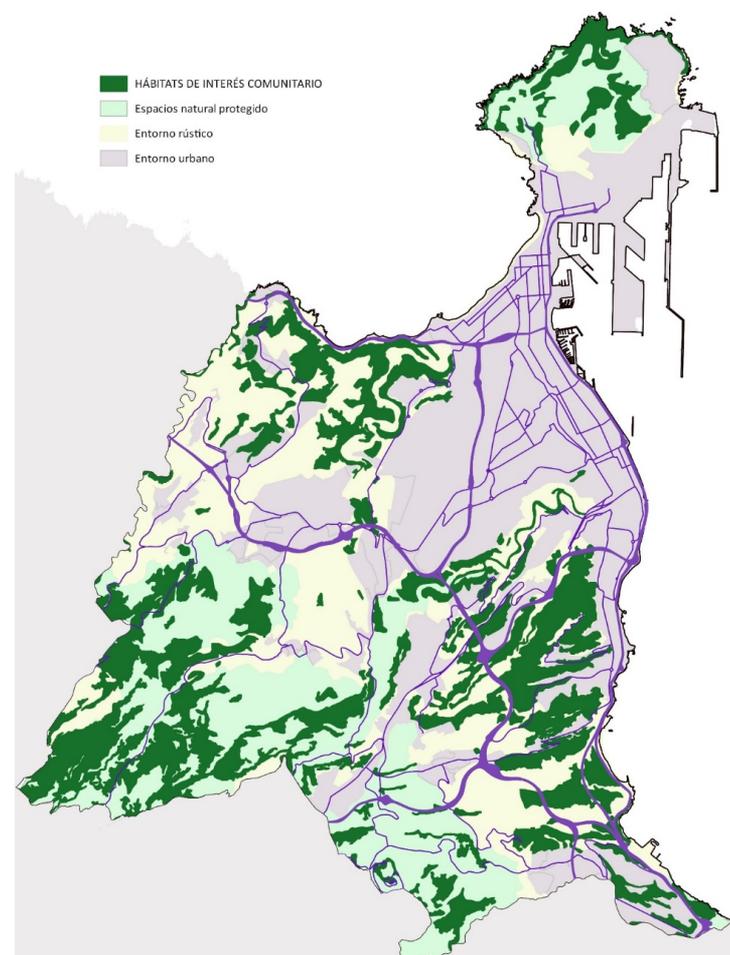
HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO EN EL MUNICIPIO		
Hábitats	Zonas	
Bosques termomediterráneos de <i>Olea</i> y <i>Ceratonía</i>	- Bandama. - Barranco de Las Góteras. - Entorno de Siete Puertas	- Barranco del Laurel - Barranco del Acebuchal - Barranco de Guinguada
Dunas fijas con vegetación herbácea	- Jinámar	
Palmerales de <i>Phoenix canariensis</i>	- Barranco del Guinguada. - Entorno de Siete Puertas.	- Barranco de Tenoya.
Matorrales termomediterráneos y preestépico (tabaibales y cardonales)	- La Isleta. - El Rincón. - Barranco de Tamaraceite.	- Altos de San Gregorio. - Lomos del Este.
Acantilados con vegetación endémica de las costas macaronésicas	- La Isleta.	
Arrecifes	- Playa de Las Canteras.	
Bancos de arenas cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda (sebadales y fondos de <i>Caulerpa</i>)	- Bahía del Confital – Playa de Las Canteras	- Cono Sur-La Laja.

Sin perjuicio de la aplicación del régimen legal asociado a la protección de los espacios anteriores y su medio natural, uno de los mecanismos actuales más

relevantes que el Ayuntamiento asume para preservar los enclaves naturales de especial interés ya se representa en las Zonas de Interés Medioambiental, dentro del Catálogo Municipal de Protección.

Con un carácter complementario a la clasificación y categorización del suelo y una función básicamente didáctico-ambiental, el mencionado catálogo recoge un total de 100 enclaves de mayor o menor extensión superficial en los que se desarrollan de manera individual o combinada entornos geomorfológicos, ecológicos, productivos y paisajísticos. Éstos definen la especificidad del patrimonio natural de Las Palmas de Gran Canaria dentro de su contexto metropolitano, insular y regional y, por tanto, conforman el reservorio de su escenario medioambiental, constituyendo un rasgo imprescindible en el desarrollo del Objetivo Estratégico 1 de la Agenda Urbana Española.

HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO EN EL MUNICIPIO



ZONAS DE INTERÉS MEDIOAMBIENTAL CATALOGADAS EN EL MUNICIPIO

Nº	Denominación	Superficie (m²)	Elemento de interés	Nº	Denominación	Superficie (m²)	Elemento de interés
01	Montaña del Faro	1.950.169	Relieve volcánico. Matorral halófilo. Tabaibal-cardonal. Avifauna invernante. Gasterópodos endémicos	02	Llanos de La Isleta	301.443	Cardonal. Avifauna esteparia. Gasterópodos endémicos. Excelente hábitat del lagarto de Gran Canaria
03	El Confital-Las Salinas	159.353	Ecosistema intermareal. Avifauna invernante	04	La Esfinge	586.509	Relieve volcánico. Tabaibal-cardonal.
05	Cantil del Rincón	508.368	Corte geológico en acantilado sedimentario. Nidificación de avifauna	06	Cañada Honda	80.466	Tabaibal dulce y de tolda. Presencia del alcaraván
07	Cabezo del Morro	466.515	Tabaibal dulce y de tolda. Presencia del alcaraván	08	Barranco de Tamaraceite	1.289.494	Cortes geológicos en barranco de primer orden. Nidificación de avifauna
09	Costa Ayala	20.012	Cantil litoral. Nidificación de avifauna	10	Cuevas Blancas	128.519	Tabaibal dulce. Presencia del alcaraván
11	Vivero de Cañada Honda	13.118	Palmeral	12	Las Guirreras	100.914	Palmeral. Expansión del matorral termófilo. Avifauna asociada
13	Las Mesas	38.474	Palmeral. Avifauna asociada	14	La Mayordomía	271.734	Palmeral. Avifauna dulceacuícola
15	Cuesta Blanca	71.305	Bosquete termófilo. Presencia de dragos	16	El Fielato	571.075	Eucaliptal, acebuchal
17	Ciudad del Campo	160.991	Acebuchal	18	Curva de Almatriche	20.978	Palmeral
19	Llanos de Marrero	87.963	Palmeral	20	San José del Álamo	1.175.915	Paisaje agrícola tradicional
21	Las Labradoras-Barranco de San Lorenzo	727.126	Barrancos, acebuchal	22	Mascuervo	283.512	Expansión del acebuchal
23	Altos de San Gregorio	301.683	Cardonal	24	San Lorenzo	125.731	Palmeral y avifauna asociada
25	El Pintor Bajo	80.854	Expansión del acebuchal	26	Cuesta de La Palma	22.916	Pinar de repoblación
27	Altos de La Milagrosa-El Laurel	2.811.603	Acebuchales. Manifestaciones de monteverde	28	Barranco del Caidero-Las Morenas	16.067	Relicto de laurisilva
29	Altos de Siete Puertas	520.167	Expansión del matorral termófilo. Cardones dispersos	30	Barranco del Pintor-La Galga	2.247.828	Acebuchales
31	Presa de La Umbría-Lomo de Andujar	595.121	Expansión del matorral termófilo. Manifestaciones de monteverde	32	Ladera del Barranquillo de Siete Puertas	73.075	Matorral termófilo. Manifestaciones de monteverde
33	Barranquillo de Siete Puertas	179.244	Palmeral	34	Laderas del Dragonal Bajo	507.085	Bosquetes termófilos. Cardones dispersos
35	Escarpe de La Palma de Siete Puertas	83.694	Bosquetes termófilos. Cardones dispersos. Manifestaciones de monteverde	36	Caldereta del Lentiscal	179.545	Volcán holocénico. Matorral termófilo
37	Vuelta de Los Ríos	29.878	Bosquete termófilo	38	Palmeral de La Concepción	205.305	Palmeral
39	Vuelta de Los Ríos-Barranquillo Van del Valle	204.187	Bosquetes termófilos en proceso de expansión	40	Ladera del Cascajo	39.240	Matorral termófilo. Encinas centenarias
41	Jardín Canario	197.180	Colecciones botánicas macaronésicas. Matorrales termófilos	42	El Cañón	95.047	Relieve volcánico. Bosquete termófilo
43	Dragonil Bajo	23.743	Matorral termófilo. Cardonal disperso	44	La Sangradera-Risco de Almatriche Alto	117.239	Acebuchal
45	Maizep-Fuente Morales	453.870	Relieve volcánico. Rodales de palmeras. Matorral termófilo	46	Riscos de Salvago	431.365	Escarpe rocoso. Acebuchal disperso. Cardonal disperso
47	Barranco del Guinguada	1.161.632	Rodales de palmeras	48	Lomo Blanco-Verdejo	29.683	Tabaibal dulce

ZONAS DE INTERÉS MEDIOAMBIENTAL CATALOGADAS EN EL MUNICIPIO

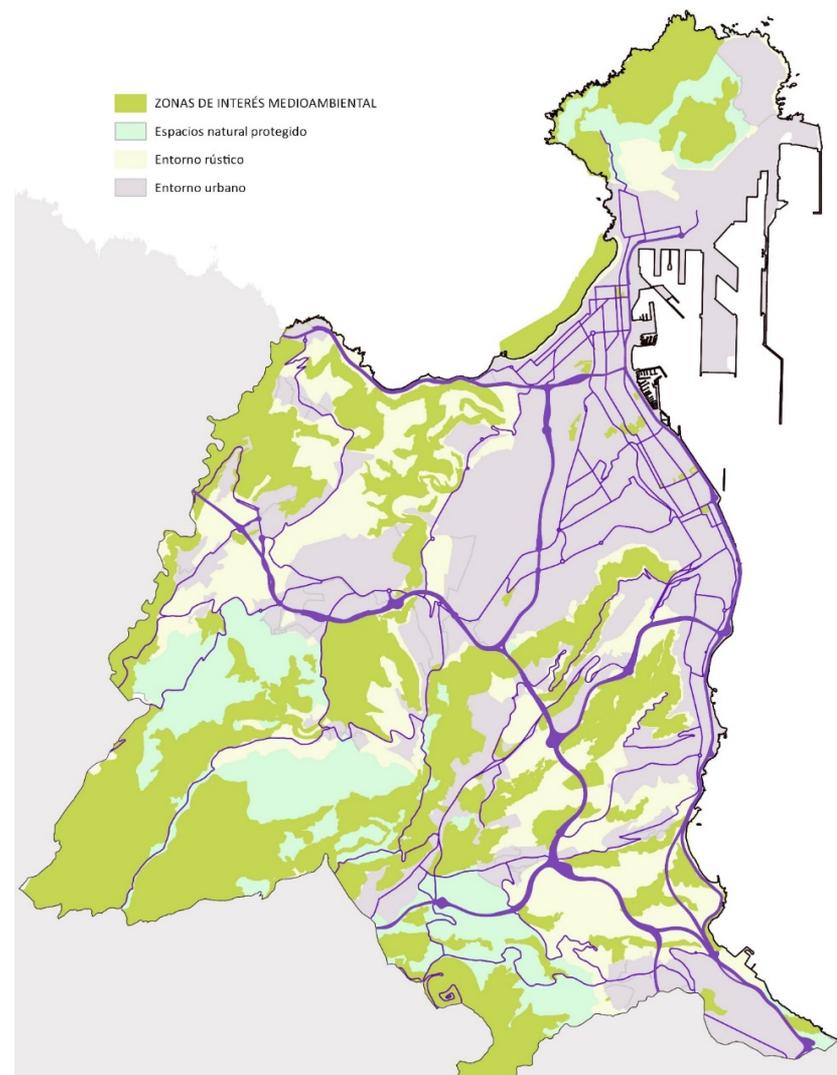
Nº	Denominación	Superficie (m²)	Elemento de interés	Nº	Denominación	Superficie (m²)	Elemento de interés
49	Laderas de Secadero-La Matula	162.561	Tabaibal dulce	50	Laderas del Lasso-Santo Domingo	501.210	Tabaibal dulce
51	Finca de Los Molina	142.526	Tabaibal dulce	52	Palmeral Barranco Seco I	167.578	Palmeral. Rodales de matorral termófilo
53	Vertientes de Barranco Seco	831.473	Tabaibal dulce	54	Palmeral Barranco Seco II	133.094	Palmeral. Rodales de matorral termófilo
55	Plan de Loreto I	51.575	Palmeral. Manifestaciones de matorral	56	Montaña de Tafira	192.374	Palmeral. Rodales de matorral termófilo
57	Palmeral de Salvago	247.665	Palmeral. Manifestaciones de bosque termófilo	58	Palmeral de Las Magnolias	384.350	Relieve volcánico. Matorral termófilo.
59	Barranco de Las Goteras	196.478	Barranco. Manifestaciones de los bosquetes termófilos. Cardonal disperso	60	Lomo Borrión-Riquianez	286.268	Relieve volcánico. Manifestaciones de los bosquetes termófilos. Cardonal disperso
61	Barranco de Pedro Hidalgo	99.999	Tabaibal dulce	62	Barranco Salto del Negro	278.195	Tabaibal dulce
63	Acantilado de La Laja	126.086	Cantil litoral fonolítico	64	Lomo del Capón-Marfea	387.224	Tabaibal dulce
65	Cantil de Marfea-Jinámar	65.520	Cantil litoral activo	66	Lomo del Sabinal	210.486	Tabaibal dulce
67	El Sabinal	110.101	Manifestaciones de bosquetes termófilos	68	Barranco de Lirios-Hoyos	122.188	Expansión de bosquetes termófilos
69	Barranquillo de Dios	169.213	Expansión de los bosquetes termófilos	70	Casa de Acialcázar	66.429	Bosquetes termófilos. Dragos
71	El Mocanal	79.470	Afloramiento de sustratos Roque Nublo. Expansión de matorrales termófilos	72	Pico y laderas de Bandama	1.163.861	Relieve volcánico. Matorral termófilo. Endemismo vegetal (<i>Parolinia glabriuscula</i>)
73	El Roque	312.264	Expansión de bosquetes termófilos	74	Caldera de Bandama-La Matanza	181.675	Expansión de bosquetes termófilos
75	Santa Margarita	1.919	Cardones centenarios	76	Montaña Negra	75.465	Volcán holocénico. Tabaibal dulce
77	Playa de Jinámar	80.391	Flora litoral	78	Parque Doramas	51.260	Palmeral urbano
79	El Cabezo	199.062	Afloramiento de sustrato Roque Nublo. Expansión del matorral termófilo	80	Montaña Socorro	87.272	Rel.volcán. termófilo
81	El Fondillo	246.259	Expansión de bosquetes termófilos	82	Barranco de Tenoya	2.237.049	Paisaje agrícola. Rodales de palmeras
83	Lomo de La Cruz	240.241	Tabaibal dulce	84	Llanos de María Rivero	160.199	Paisaje agrícola
85	Playa de Las Canteras	738.299	Ecosistema marino, paisaje litoral	86	Parque de San Telmo	11.471	Palmeras y dragos en parque urbano
87	Plazas del Obelisco-La Feria-Fuente Luminosa	19.142	Palmeras y dragos en parque urbano. Árboles exóticos de gran talla	88	Parque de Santa Catalina	12.931	Palmeras y dragos en parque urbano. Árboles exóticos de gran talla
89	Parque del Pepe Gonçalves	23.112	Palmeras y dragos en parque urbano. Árboles exóticos de gran talla	90	La Minilla	22.397	Presencia del escarabajo endémico <i>Pimelia granulicollis</i>
91	Barranco del Lasso-El Rosario	158.353	Plantación de palmeras	92	Parque Romano	4.610	Palmeras y dragos en parque urbano. Árboles exóticos de gran talla
93	Laderas de López Socas-La Cornisa	14.609	Depósito paleontológico. Tabaibal dulce	94	La Paterna	20.171	Palmeras y dragos en parque urbano. Árboles exóticos de gran talla
95	Los Barrancos-Albiturria	45.031	Escarpe rocoso. Acebuchal disperso. Rodales de palmera	96	Plan de Loreto II	5.465	Almácigos centenarios. Dragos de gran porte
97	Barranco de Lezcano	218.444	Matorral termófilo en expansión. Cardonal disperso	97	Risco de Jiménez	70.705	Presencia del endemismo vegetal <i>Teline nervosa</i>
99	Charcas de San Lorenzo	1.820.488	Recalada de avifauna invernante. Rodales de palmeras y acebuches	100	Playa del Confital	58.506	Depósito paleontológico. Avifauna invernante

La cercanía al mar, la altitud media y las condiciones geomorfológicas y climáticas predominantes en Las Palmas de Gran Canaria explican la existencia de una biodiversidad autóctona propia de entornos xéricos y litorales, con vestigios localizados de los entornos xerotermófilos.

La propia evolución del uso humano durante las etapas precedentes ha facilitado la avanzada degradación del conjunto natural de la vegetación, hasta el punto de que en buena parte del municipio sean dominantes las especies de sustitución o introducción foránea; desvirtuando la flora como recurso ambiental de primer orden.

El término municipal se caracteriza, pues, por su heterogeneidad y la gran fragmentación de su territorio, desde el punto de vista botánico. La vegetación potencial está representada por formaciones vegetales que van desde la halófila costera hasta los bosquetes termófilos, pasando por el cardonal-taibaibal.

ZONAS DE INTERÉS MEDIOAMBIENTAL. Catálogo municipal



Una pequeña muestra de algunos pisos bioclimáticos canarios, reflejo testimonial de la diversidad de tiempos pasados.

En ese dossier de ecosistemas, la biodiversidad de Las Palmas de Gran Canaria elude cualquier tipo de interpretación asociada a su bajo interés por el elevado grado de urbanización general de su territorio.

Como botón de muestra y atendiendo a las diferencias estructurales, de fragilidad y de estabilidad, el Banco de Datos de Biodiversidad desarrollado por el Gobierno de Canarias contabiliza en el municipio y su entorno inmediato un total de **803 especies arbóreas, arbustivas y herbáceas**, a las que debe sumarse otro centenar de especies integradas en parques, jardines y zonas verdes urbanas para las que se constata su presencia y no se registran en dicho Banco.

Entre todas ellas, un total de 240 especies constituyen endemismos cana-

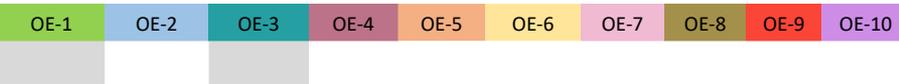
rios, suponiendo al respecto una tasa de endemidad de aproximadamente un 30%; circunstancia que justifica el apreciable interés ecológico que cobra el caso del ámbito que se ordena. Asimismo, un conjunto de 82 especies presentes en el municipio se incluye dentro de algunos de los instrumentos legislativos vigentes establecidos como mecanismos para salvaguardar su integridad y establecer medidas de conservación.

La consolidación de la actividad humana ha ido modificando el paisaje y sus condiciones naturales. La ocupación del suelo para usos agrícolas, el crecimiento de la ciudad, etc., ha provocado un cambio de la vegetación preexistente, dejando pequeños reductos naturales que nos muestran lo que antaño fuera, dando paso a una vegetación de sustitución propia del matorral termófilo o del tabaibal.

La heterogeneidad y fragmentación anteriormente reseñadas hacen que las unidades de vegetación definidas no conformen grandes áreas bien diferenciadas y con límites más o menos nítidos.

FORMACIONES NATURALES DE BIODIVERSIDAD EN EL MUNICIPIO

Formación	Ámbitos municipales	Estado de conservación general	Fragilidad	Singularidad	Dominancia
Bosquete y matorral termófilo	- Altos de La Milagrosa / San José del Álamo / Bco. de Guinguada / Bco. de Tenoya-Lezcano / Tafira Alta-Los Hoyos	Degradado con enclaves de adecuada conservación	Alta	Alta	Acebuchal
Palmeral	- Bco. de Guinguada / Bco. de Tenoya Lezcano / Bco. Seco / Tafira Alta	Degradado	Alta	Baja	Palmera canaria
Formación halófila costera	- La Isleta / Jinámar / Marfea-La Laja	Degradado	Muy alta	Moderada	Salado
Cardonal-Tabaibal	- La Isleta / Los Giles / Bco. de Tenoya-Lezcano / Bco. de Guinguada / Bco. de Tamaraceite / Lomos del Este / Bco. de Las Goteras / San Gregorio	Degradado con enclaves de adecuada conservación	Moderada	Moderada	Mixta
Matorral xerófilo mixto	- Generalizado	Degradado	Baja	Moderada	Mixta
Retamar	- San José del Álamo / Bco. de Tenoya-Lezcano / Altos de La Milagrosa / La Umbría	Adecuada conservación	Alta	Baja	Retama peluda
Cultivos y pastizales	- Generalizado	Muy degradado	Baja	Moderada	Mixta
Escarpes	- Bco. de Tenoya-Lezcano / Bco. de Tamaraceite / Bco. de Guinguada / Altos de La Milagrosa / San José del Álamo / Tafira Alta-Los Hoyos / La Isleta	Degradado con enclaves de adecuada conservación	Alta	Alta	Mixta
Comunidades marinas	- Perímetro costero del municipio	Degradado	Moderada	Moderada	Mixta
Espacio urbano	- Ciudad consolidada	Implantación antrópica	Baja	Moderada	Mixta

Indicador: Superficie de cobertura artificial• **Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española**• **Comparativa con municipios de rango afín**

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
38,8 %	35,8 %	17,3 %	4,8 %	25,9 %
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
35,6 %	21,4 %	37,0 %	33,3 %	5,3 %

Indicador: Superficie de zona forestal y dehesas (%)• **Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española**• **Comparativa con municipios de rango afín**

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
54,0 %	35,8 %	51,0 %	35,5 %	51,9 %
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
36,6 %	22,7 %	38,1 %	33,5 %	23,7 %

5.2. El patrimonio cultural

El proceso de poblamiento y ocupación del espacio por parte de las estructuras socioeconómicas aborígenes e históricas están detrás de la distribución actual de un abundante e interesante patrimonio en Las Palmas de Gran Canaria. Sin embargo, el propio desarrollo urbano y rural, han distorsionado dicho esquema de distribución ante la destrucción o desvirtuación del paisaje tradicional en el casco urbano consolidado y en los barrios periurbanos, anteriormente núcleos agrícolas tradicionales.

Esto explica que sean las áreas menos urbanizadas del municipio las que conservan los valores patrimoniales etnográficos y arqueológicos; y, por el contrario, las áreas urbanas las que concentre los valores monumentales y arquitectónicos.

Se entiende el territorio municipal como soporte de un destacado número de construcciones y estructuras de interés con vistas a definir el modelo histórico del poblamiento en la ciudad. Por ello, es objetivo básico justificar la herencia de ese proceso histórico en la configuración de un patrimonio cultural que resulte representativo de la memoria socio-geográfica como fortaleza de una ciudad sostenible.

La actual Ley 11/2019, de 25 de abril, de patrimonio cultural de Canarias implementa la legislación comunitaria y estatal, así como hereda precedente instrumentación autonómica sobre cuyo soporte jurídico se definió el actual esquema de patrimonio cultural remitido a protección y a interés especial en Las Palmas de Gran Canaria.

Una primera escala normativa deviene de figura del Bien de Interés Cultural, incluyendo aquellos bienes que ostenten notorios valores históricos, arquitectónicos, artísticos, arqueológicos, etnográficos o paleontológicos o que constituyan testimonios singulares de la cultura canaria.

BIENES DE INTERÉS CULTURAL EN EL MUNICIPIO

B.I.C.	Tipo	Declaración
Castillo de La Luz	Monumento	Declarado (BOE 26/07/1941)
Castillo de Mata	Monumento	Declarado (BOE 05/05/1949)
Castillo de San Francisco	Monumento	Declarado (BOE 05/05/1949)
Castillo de San Cristóbal	Monumento	Declarado (BOE 05/05/1949)
Museo Canario	Monumento	Declarado (BOE 09/03/1962)
Barrio de Vegueta	Conjunto Histórico	Declarado (BOE 02/05/1973)
Catedral de Santa Ana	Monumento	Declarado (BOE 21/06/1974)
Ermita de San Pedro Gonzales Telmo	Monumento	Declarado (BOE 15/11/1979)
Iglesia de San José	Monumento	Declarado (BOE 19/04/1980)
Gabinete Literario	Monumento	Declarado (BOE 03/05/1985)
Iglesia de San Francisco de Asís	Monumento	Declarado (BOE 31/01/1986)
Casa Museo Pérez Galdós	Monumento	Declarado (BOE 31/01/1986)
rio de Triana	Conjunto Histórico	Declarado (BOC 14/07/1993)
Teatro Pérez Galdós	Monumento	Declarado (BOE 14/04/1994)
Iglesia Santo Domingo de Guzmán	Monumento	Declarado (BOC 06/05/1994)
Casas y Ermita de La Mayor-domía	Conjunto Histórico	Declarado (BOE 17/07/1995)
Muralla de Las Palmas	Monumento	Declarado (BOC 26/05/1997)

BIENES DE INTERÉS CULTURAL EN EL MUNICIPIO		
B.I.C.	Tipo	Declaración
Balandro Tirma	Bien Mueble	Declarado (BOC 10/02/2004)
Capilla Anglicana de Las Palmas	Monumento	Declarado (BOC 16/03/2005)
Mercado del Puerto de La Luz	Monumento	Declarado (BOC 19/04/2005)
Ermita de San Antonio Abad	Monumento	Declarado (BOC 25/05/2007)
Cueva de los Frailes	Zona Arqueológica	Declarado (BOC 17/04/2009)
Siete Lagares	Sitio Histórico	Declarado (BOC 16/06/2009)
Cueva de Los Canarios	Zona Arqueológica	Declarado (BOC 08/10/2009)
Cementerio de Vegueta	Monumento	Declarado (BOC 20/03/2010)
Cementerio Inglés	Monumento	Declarado (BOC 10/05/2010)
Pueblo Canario	Monumento	Declarado (BOC 14/10/2013)
Casa del Niño	Monumento	Declarado (BOC 23/05/2017)
Entorno de la calle Perojo	Conjunto Histórico	Declarado (BOC 26/04/2018)
El Atlante	Monumento	Declarado (BOC 26/06/2018)
Batería de San Juan y Mesas de San Juan	Monumento	Declarado (BOC 30/07/2018)

Por otra parte, el desarrollo histórico del espacio municipal ha estado marcado por la complejidad territorial de soporte de una gran variedad de acontecimientos y procesos acaecidos a partir de una serie de condicionantes de índole económica, natural, social, cultural y política, los cuales en su implantación espacial motivan la aparición de paisajes históricos más o menos representativos.

Este planteamiento constituye la base esencial que fundamenta la justificación de la preservación de los referentes que materializan visualmente esa evolución histórica en forma de contextos paisajísticos heredados; los cuales, a su vez, se concretan en conjuntos urbanos o rústicos de mayor o menor alcance territorial y en elementos aislados que perviven como vestigios representativos de aspectos específicos de esa memoria histórica y patrimonial.

La gestión urbanística municipal, en su inmediatez al ciudadano, es responsable de la selección y profundización en el conocimiento, catalogación y exposición de los valores patrimoniales que representan el desarrollo de los hechos humanos sobre el territorio en diferentes períodos. Esta selección se disgrega en una casuística variada en representatividad e interés mediante grados de singularidad, estado de conservación o nivel de alteración por la introducción de actividades y elementos constructivos no originario en etapas precedentes

Esta argumentación deviene en una serie de criterios estructurantes en relación al patrimonio cultural, de acuerdo al proceso de construcción social y percepción del poblamiento, la actividad económica tradicional y el dinamismo artístico y socio-cultural en el municipio:

- La imbricación o interacción de las actuaciones en el patrimonio histórico como mecanismo fundamental del conocimiento y valoración del territorio de Las Palmas de Gran Canaria.
- La concepción del patrimonio arquitectónico, etnográfico y arqueológico como elemento rehabilitador del entorno, tanto en lo referido al espacio urbano como el rural.
- La oferta y adecuación del patrimonio como mecanismo de visita, relación, percepción y discusión social sobre la memoria cultural y sus implicaciones en el arraigo y la calidad de vida de la ciudadanía.
- La oferta y adecuación del patrimonio histórico como mecanismo de dinamización turística del municipio y sus implicaciones en la mejora y diversificación de la economía de Las Palmas de Gran Canaria.

El interés general en la conservación del patrimonio arquitectónico está constituido tanto por aquellas construcciones monumentales y singulares o conjunto de ellos, como por aquellos inmuebles de formalización más modesta, que caracterizan y dan identidad a un barrio, a la ciudad o al municipio, que de acuerdo a sus características artístico-tipológicas o de representatividad de los acontecimientos y usos de índole socioeconómica y política son parte indisoluble del origen y de la memoria histórico-cultural de la sociedad de Las Palmas de Gran Canaria.

Por su parte, el interés general en la conservación del patrimonio arqueológico canario está integrado por los bienes inmuebles y muebles de carácter histórico susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, hayan sido o no extraídos y tanto si se encuentran en la superficie como en el subsuelo, en espacios urbanos o zonas rústicas del municipio de Las Palmas de Gran Canaria.

Por último, el interés general en la conservación del patrimonio etnográfico está compuesto por todos los bienes muebles e inmuebles, los conocimientos, técnicas y actividades y sus formas de expresión y transmisión, que son testimonio y expresión relevante de la cultura tradicional del pueblo canario.

Las variantes temáticas que podemos considerar para dicho patrimonio a efectos de percepción identitaria del territorio son:

- Manifestaciones territoriales del poblamiento aborigen en cuevas y entornos de producción y actividad territorial en los principales barrancos del centro y oeste del municipio, en laderas volcánicas en el entorno de Tafira y en el entorno de La Isleta.
- Manifestaciones arquitectónicas de función civil, residencial y religiosa en las que coexisten la variedad de estilos artísticos producidos en la ciudad en el período histórico anterior al siglo XIX (gótico, mudéjar, renacentista, barroco) en el entorno del centro fundacional de Las Palmas de Gran Canaria y conjuntos históricos de los barrios de Vegueta y de Triana.
- Representación específica del entorno monumental de Santa Ana, con la presencia de la Catedral, las Casas Consistoriales, la Casa Regental, la Plaza Mayor, y edificios religiosos y residenciales que la circundan.
- Manifestaciones arquitectónicas de función civil, residencial y religiosa en las que coexisten la variedad de estilos artísticos neoclásicos, historicistas, eclécticos y modernistas (especial referencia en la Calle Mayor de Triana) producidos durante los siglos XIX y XX en el entorno del centro fundacional de Las Palmas de Gran Canaria y conjuntos históricos de Vegueta y Triana.
- Manifestaciones arquitectónicas de función militar producidos en la ciudad en el período histórico anterior al siglo XIX, referidos sobre todo a los castillos de La Luz, Mata –incluyendo los restos de la Muralla-, San Francisco y la Torre de San Pedro Mártir, acompañándose durante el siglo XX la fachada de la Base Naval.
- Manifestaciones arquitectónicas de función civil, residencial y religiosa en las que coexisten la variedad de estilos artísticos neoclásicos, historicistas, eclécticos y modernistas producidos durante los siglos XIX y XX en el entorno de la ciudad baja y centros históricos de los barrios de la ciudad alta y periferia.
- Manifestaciones arquitectónicas de función civil y residencial en las que coexisten la variedad de estilos artísticos regionalistas y racionalistas producidos en el siglo XX en los conjuntos históricos de los

barrios de Vegueta y de Triana, en Ciudad Jardín, en Tafira Alta y en los centros-barrios históricos de los riscos y ciudad alta.

- Manifestaciones arquitectónicas tradicionales de función residencial que conforman la variedad de casas terreras del siglo XIX y XX en el centro histórico, los riscos urbanos, los barrios tradicionales de la ciudad baja, La Isleta, Schamann, Tamaraceite, San Lorenzo, Tenoya, Tafira entre otros.
- Manifestaciones arquitectónicas de función residencial en la tipología de villas y caserones en el entorno de Tafira Alta y de Tamaraceite-San Lorenzo.
- Manifestaciones arquitectónicas rurales de función residencial de tipologías diversas en el entorno rústico y barrios de la periferia de la ciudad (entornos de Tamaraceite, de Tafira, el Barranco del Guinguada, de San Lorenzo, de los lomos y barrancos de los Altos de La Milagrosa-San José del Álamo, de Tenoya).
- Manifestaciones constructivas de interés etnográfico relacionadas con la variedad de representaciones de la ingeniería tradicional hidráulica, de vías de comunicación y de estructuras de función agropecuaria en los entornos predominantemente agrícolas de Tenoya, Tamaraceite, Vegas de San Lorenzo, lomos y barrancos de los Altos de La Milagrosa, Tafira Alta-Los Hoyos.

Si nos atenemos a este instrumento de ordenación urbanística se registran más de 1.000 inmuebles, estructuras de ingeniería y entornos de valor arqueológico. Dicho conjunto puede definirse a modo de referencia comprensiva a partir de los siguientes tipos de zonas:

REGISTROS DE ENCLAVES REPRESENTATIVOS DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA REMITIDO A PROTECCIÓN				
Sector Urbanístico	Nº de Registros	Patrimonio Arquitectónico	Patrimonio Arqueológico	Patrimonio Etnográfico
Catálogo general	713	499	49	165
01 Marzagán	46	19	3	23
02 San Cristóbal	4	4	0	0
03 Vegueta-Triana (<i>excepto conjuntos históricos</i>)	21	14	7	0
04 Arenales (<i>excepto conjunto histórico</i>)	229	227	2	0
05 Santa Catalina	50	50	0	0
06 Isleta	22	12	8	2
07 Guanarteme	1	1	0	0
08 Los Riscos	45	40	1	4
09 Las Rehoyas	8	4	1	3
10 Schamann	5	5	0	0
11 Escaleritas	2	1	1	0
12 Tafira (<i>excepto conjunto histórico</i>)	120	83	8	29
13 La Paterna	0	0	0	0
14 Las Torres	4	1	3	0
15 Tamaraceite	53	20	6	27
16 San Lorenzo	103	19	9	75
Conjuntos de Vegueta-Triana	659	659		
Conjunto de Perojo	43	43		
Conjunto de Tafira	26	26		
TOTAL	1.441	1.227	49	165

5.3. El Suelo Rústico en el municipio

El dinamismo territorial en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria durante las últimas dos décadas ha consolidado, con la ayuda de la ordenación territorial y urbanística, un modelo territorial en el que se subraya como pilar fundamental la conciliación de las condiciones medioambientales que el territorio, tomando como base la singular constitución geomorfológica y ecológica de la que forman parte ambientes muy distintos: litoral, barrancos encajados, escarpes, lomos abiertos, valles, conjuntos volcánicos, y la diversidad y calidad del paisaje, la complejidad de las relaciones que éste establece con los usos del suelo y el espacio urbano y la existencia de un abundante y profuso patrimonio cultural, en sus apartados arqueológico, arquitectónico y etnográfico.

Ese papel ha dado un protagonismo imprescindible al Suelo No Urbanizable, hasta el punto de que esta denominación ha quedado en el olvido municipal en favor de una identificación y caracterización como entorno específico que se interrelaciona con la ciudad consolidada: el Suelo Rústico.

En el apartado anterior expusimos como el municipio acoge una superficie de entornos considerados como espacios protegidos por la instrumentación regional en materia de ordenación del territorio, remitiéndose su régimen de usos y estrategia territorial a una vocación fundamentalmente conservacionista de los valores en presencia.

Excluyendo, por tanto, esta superficie con una destacada casuística relacionada con este tema, en torno a un 50% del municipio definen una situación territorial en destacan la configuración del paisaje con su calidad escénica prolífica en singularidades, y unos espacios agrícolas que en su comportamiento actual de estancamiento productivo conservan una memoria cultural y un potencial de dinamización nada desdeñable.

Entonces, en lo que a este Plan de Acción se refiere compendia un territorio periurbano con unas cualidades, potencialidades y retos específicos respecto al restante conjunto municipio y a los entornos similares en el conjunto insular.

La situación actual del suelo rústico se caracteriza por un régimen dominante de propiedad privada; resultado del específico desarrollo socioeconómico en el medio rural anexo a la ciudad consolidada.

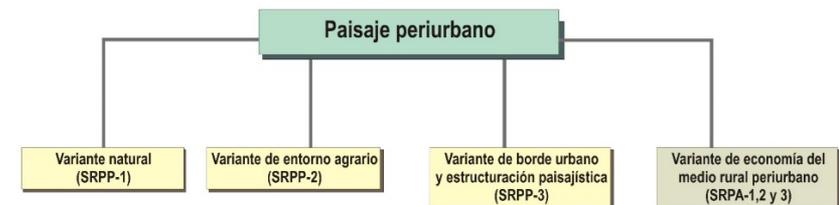
Dicha condición es una oportunidad de incentivar la promoción de acciones

o estrategias basadas en la coresponsabilidad de la población propietaria en la conservación y gestión del paisaje. Sin embargo, se observa una necesidad imperiosa en favorecer un impulso público en la orientación hacia unos usos sostenibles del suelo y en actuaciones piloto que sirvan de referencia y ejemplifique esa inversión de la población y agentes sociales en pro de los objetivos estratégicos de la Agenda Urbana Española.

Con ello se propiciaría un razonable equilibrio entre la valorización de los rasgos medioambientales y las expectativas de aprovechamiento del suelo mediante usos agrícolas preexistentes o usos recreativos, turístico-ambientales y de ocio con una clara integración en el entorno y un limitado impacto.

Es decir, se justifica el planteamiento de una perspectiva dinámica del paisaje como entidad espacial mediante el desarrollo de las actividades y actuaciones, siempre que se garantice la conservación de los rasgos estructurantes e identitarios del mismo y, por tanto, sujetos a interés general; en condiciones de adecuada calidad expositiva y medioambiental y de integración funcional y visual de dichos usos y construcciones.

GRANDES UNIDADES QUE DEFINEN LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SUELO RÚSTICO O EL PAISAJE PERIURBANO



La variante natural de este espacio engloba un conjunto de que por la singularidad de sus rasgos geomorfológicos, de biodiversidad o expositivos ejemplifican unas fortalezas y unos retos asimilables a los espacios naturales protegidos de la Red Canaria; aunque estos no se recojan en este apartado.

Muestran la aportación de la actual estrategia urbanística del Ayuntamiento mediante una riqueza paisajística o natural, de la que se extraen un alto potencial para la promoción social del paisaje y el medio ambiente frente a otros usos o desarrollos.

Escarpes, bordes litorales, barrancos con desarrollo menor de las actividades

agrarias, enclaves con formaciones de biodiversidad definidos como hábitats de interés comunitarios representan las modalidades de este conjunto.

Una segunda variante formal de este entorno periurbano se corresponde con una serie de ámbitos que por la singularidad de sus rasgos de desarrollo agrícola tradicional junto a entornos de valor geomorfológico y de biodiversidad o expositivo presentan un valor de paisaje agrícola y cultural y una condición de recurso para el desarrollo sostenible y la promoción social del medio rural.

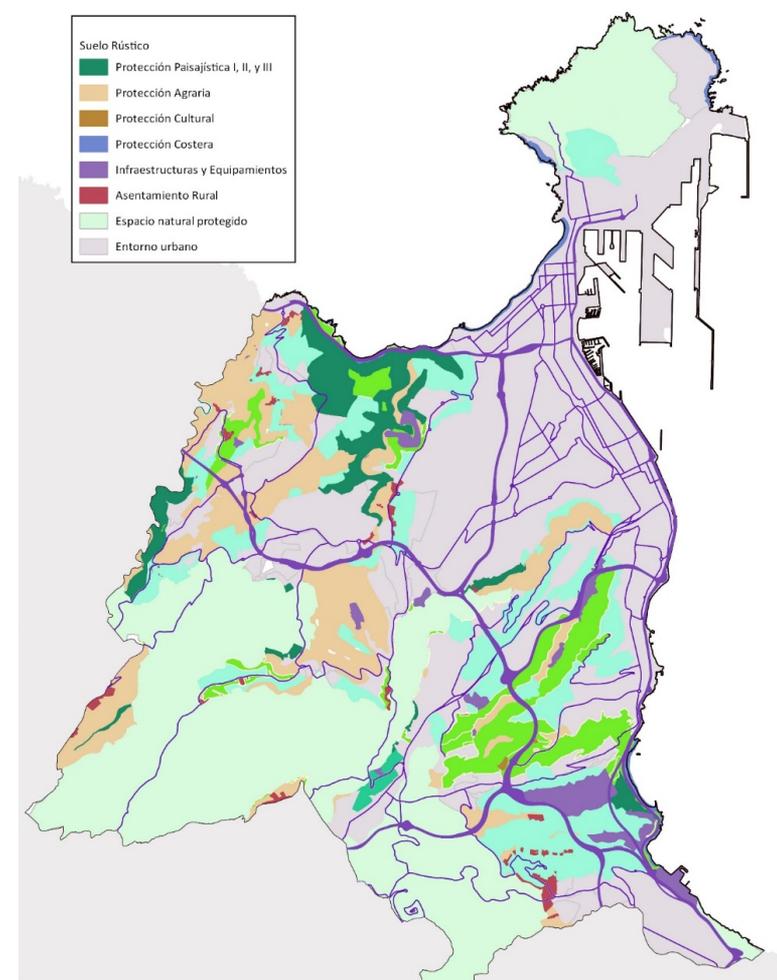
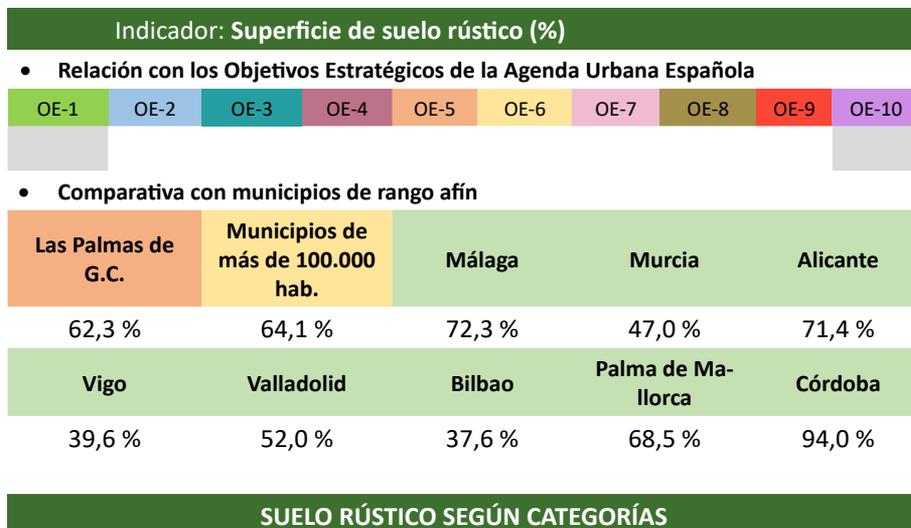
Si bien una proporción apreciable se encuentra en abandono o retroceso funcional, son espacios dotados de desarrollos y potencialidades productivos, que comparten el reto de la sostenibilidad económica, el envejecimiento de su población vinculada, el deterioro de las estructuras y el patrimonio cultural asociado o la difícil asimilación de procesos innovadores de estas actividades.

Los cauces de barranco con una antropización tradicional en suelo rústico (Guinguada, Tenoya, Tamaraceite) o las vegas que tuvieron un protagonismo indiscutible en el dinamismo socioeconómico del municipio hasta la última etapa del siglo XX (San Lorenzo, San José del Álamo) aglutinan esta variante de especial interés en varios de los objetivos del Plan de Acción.

Un tercer conjunto se corresponde con aquellos ámbitos que no estando incluidos en los grupos anteriores sí participan del interés geomorfológico y/o de biodiversidad (especialmente escarpes y laderas de barranco). Sin embargo, su rasgo identificador lo consideramos en su potencial de estructuración espacial y fisiográfica del paisaje periurbano como enlace entre unidades ambientales diferenciadas, bordes urbanos o entornos con moderado grado de deterioro asociado al abandono de las estructuras de cultivo y actuaciones precedentes de alteración del relieve y la biodiversidad.

Y un último grupo se refiere a la red de asentamientos de población y de enclaves de dotación, equipamiento, infraestructuras o usos productivos que, por diversos factores de dinamización social, económica y cultural, han encontrado su lugar en el Suelo Rústico.

En la actualidad, presentan la característica común de localizar puntualmente desarrollos antrópicos con una destacada dificultad para su integración formal en los rasgos naturales del entorno rústico. Su mejora ambiental, su renaturalización compatible con la actividad o actividades que acogen o su cohesión con el territorio en que se emplazan son retos básicos que encuentran en la Agenda Urbana un interesante mecanismo para incentivar soluciones acordes a su objeto hacia una ciudad sostenible.



SUELO RÚSTICO EN EL MUNICIPIO		
Categoría	Superficie (m ²)	% del Suelo Rústico municipal
Protección de valores natural o culturales		
Suelo Rústico Protección Paisajística 1. Variante natural	6.427.541,93	18,17 %
Suelo Rústico Protección Paisajística 2. Variante paisaje agrícola	1.464.296,61	4,14 %
Suelo Rústico Protección Paisajística 3. Variante fisiográfica	10.656.582,85	30,12 %
Suelo Rústico de Protección Cultural	99.544,95	0,28 %
Suelo Rústico de Protección Costera	612.579,67	1,73 %
Protección de valores económicos		
Suelo Rústico de Protección Agraria 1. Variante agricultura	9.680.706,70	27,36 %
Suelo Rústico de Protección Agraria 2. Variante ganadería	125.331,90	0,35 %
Suelo Rústico de Protección Agraria 3. Variante recurso hídrico	183.026,70	0,52 %
Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos 1. Variante infraestructuras	2.812.088,99	7,95 %
Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos 2. Variante equipamientos	2.034.604,15	5,75 %
Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos 3. Variante usos industriales-rurales	771.516,85	2,18 %
Poblamiento rural		
Suelo Rústico de Asentamiento Rural	627.449,65	1,29 %
SUELO RÚSTICO PERIURBANO	35.380.071,71	35,18 %
SUELO RÚSTICO DE ESPACIO NATURAL PROTEGIDO	26.800.000,00	27,11 %

5.4. El espacio agrario

Las actividades agrícolas y ganaderas representan uno de los capítulos fundamentales en la configuración del territorio del municipio, no tanto por sus volúmenes cuantitativos sino por su aportación cualitativa en la definición de la estructura socioeconómica, su desarrollo histórico y plasmación en el patrimonio cultural y etnográfico y su formalización en un paisaje específico crucial en la comprensión del entorno rural y periurbano de Las Palmas de Gran Canaria.

De este modo, la ocupación de los cauces de barranco, las vegas del interior, las vertientes favorables y zonas de laderas con aterramiento y ciertas zonas costeras han participado tradicionalmente de un mapa municipal.

Los datos estadísticos durante el siglo XXI reflejan una limitación de la aportación por las actividades agrícolas y ganaderas a la estructura económica municipal; situándose el sector primario en valores inferiores al 10%. Sin embargo, se matiza esta realidad numérica al considerar en las actividades

agropecuarias una serie de funciones importantes en el desarrollo sostenible de la ciudad. Así, se subraya su potencial de interacción favorable en el autoabastecimiento de alimentos, la seguridad agroalimentaria, el efecto de configuración del paisaje rústico, la cohesión del soporte medioambiental del territorio, la implicación en la memoria cultural del municipio y la idiosincrasia social o la generación de rentas y empleos.

Su desarrollo en épocas precedentes ha venido asociado a un poblamiento específico de núcleos y barrios periféricos con marcadas implicaciones en la distribución y apropiación del suelo por parte de infraestructuras hidráulicas e instalaciones agropecuarias con una casi exclusiva carga doméstica y espontánea en su construcción.

El resultado de este proceso se definió en que a principios de los años 70 del siglo XX; momento en que empezaba a notarse los efectos del desarrollo urbanístico sobre los suelos agrícolas durante el período contemporáneo, Las Palmas de Gran Canaria acogiera algo más de 1.800 Ha. de superficie cultivada, suponiendo en torno a un 18% del territorio municipal.

- No obstante, las últimas décadas del siglo XX y lo que llevamos de la actual centuria han coincidido con una situación estructural en el desarrollo socioeconómico del municipio y el conjunto de Gran Canaria que ha alterado sustancialmente el esquema territorial y paisajístico asociado a la actividad agrícola, resumiéndose en un descenso importante de la superficie cultivada hasta menos de la mitad de la existente a mediados del siglo XX. Esta situación puede exponerse atendiendo a una serie de aspectos fundamentales, a saber:
- Un retroceso de la rentabilidad de las actividades agrícolas a nivel macroeconómico, como consecuencia del desequilibrio insistente entre los costes de explotación, la inestabilidad de los mercados de consumo y la competencia de la producción externa.
- Un déficit endémico en los recursos hídricos, representado en la aridez del municipio, el excesivo coste del agua y la ineficiente integración de las infraestructuras hidráulicas tradicionales con la red de abastecimiento público de agua desalada y depurada. Pese a ello, Las Palmas de Gran Canaria representa un municipio con abundante proliferación de instalaciones de obtención (pozos, galerías), transporte (red de riego, canalizaciones tradicionales y modernas) y depósitos hidráulicos (estanques, maretas, presas) que forman una porción ineludible del paisaje agrícola y su gestión territorial.
- Una pérdida constante del empleo como consecuencia del trasvase de mano de obra joven a las actividades “urbanas” y de la dificultad de ofertar salarios competitivos; con el consecuente crecimiento de la edad media del agricultor.
- Una ineficiencia de la política agrícola desde la Administración Pública, tanto desde el punto de vista financiero y competitividad económica de las explotaciones como desde el ámbito de los obstáculos urbanísticos en materia de autorizaciones y modernización de estructuras; especialmente en entornos protegidos.

Una priorización de la ocupación del suelo hacia la urbanización, las infraestructuras no agrarias y otros aprovechamientos reduciendo las reservas de suelo con potencialidad agrológica y las posibilidades de renovación geográfica del mapa agrícola del municipio.

Con estos ingredientes básicos, el tránsito de un siglo a otro ha coincidido con una aparente estabilización del retroceso de la actividad agrícola; al menos, desde el punto de vista de la superficie ocupada. Esta evolución negati-

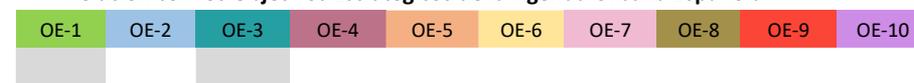
va ha supuesto que desde las 1.806 Ha. censadas en 1972 se descendiese a las 577 Ha en el 2000; proceso que se ha ralentizado hasta situarse en 534 Ha. en el año 2020 en un comportamiento oscilante durante la última década.

EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA SUPERFICIE CULTIVADA (Ha.)

	2000	2007	2010	2013	2015	2018	2020
Canarias	44.595	51.595	41.540	41.603	42.972	40.864	39.412
Gran Canaria	8.515	9.955	9.132	9.260	10.693	10.216	9.695
Las Palmas de Gran Canaria	577	525	486	447	509	569	534

Indicador: Superficie de cultivos (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española



- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
3,0 %	26,5 %	22,4 %	43,3 %	14,5 %
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
12,0 %	48,3 %	3,2 %	32,7 %	67,1 %

Indicador: Superficie destinada a explotaciones agrarias y forestales (%)

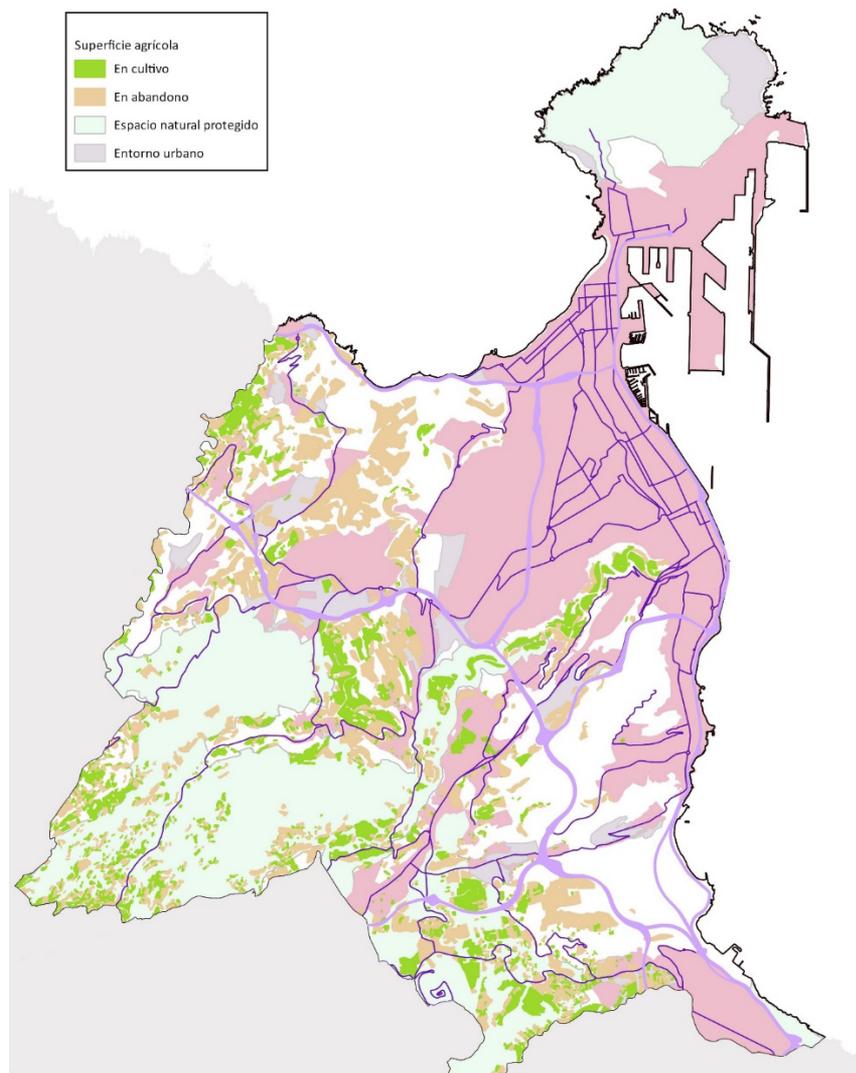
- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española



- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
0,0 %	0,6 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %

SUPERFICIE CULTIVADA



Factores como el mantenimiento intergeneracional de la relación con la tierra y el arraigo cultural, el aumento de la actividad a tiempo parcial, las pautas sociales asociadas a la revalorización del medio rural, el apoyo subvencionador para la modernización de las estructuras, la conservación de los suelos de potencialidad agrológica frente a la urbanización, la suficiente flexibilización urbanística respecto a la reestructuración y modernización de las explotaciones, etc., son aspectos fundamentales que explican el potencial mantenimiento del uso agrícola en un escenario tan urbanizado como el de Las Palmas de Gran Canaria.

La fuerte atomización de las explotaciones, la elevada edad de los jefes de explotación o su dedicación relativamente parcial, dificulta extraer un rendimiento elevado de la mayoría de las explotaciones agrícolas, sobre todo las orientadas al mercado local, tanto por la dificultad de incorporar tecnología y mecanización a unas parcelas de reducido tamaño, como por la escasa cualificación existente para utilizar la tecnología disponible en el mercado.

Asimismo, existe un déficit estructural que viene determinado por el reducido tamaño de las explotaciones agrícolas, tanto en términos físico (hectáreas) como económicos (rendimientos económicos). Lo primero impide que se puedan alcanzar economías de escala en la producción, mientras que lo segundo impide que el factor trabajo pueda ser remunerado en condiciones de mercado. Esto último, a su vez, es causa y consecuencia de que las explotaciones tengan un marcado carácter familiar, ya que la mano de obra para contratar es escasa y de elevado coste.

El déficit de capital humano se plasma en una edad media avanzada del agricultor, con el correspondiente problema de “relevo generacional” en el sector; la baja cualificación media del agricultor, teniendo en cuenta que se debe prestar atención no sólo a la producción, sino también a la comercialización, o gestión de las empresas agrarias, y el carácter poco innovador que le impide competir en los mercados internacionales.

La sucesión en la actividad agraria, que se produce mediante la sustitución de la mano de obra de generaciones de mayor edad por generaciones jóvenes, es insuficiente si se observan los datos relativos al abandono de la agricultura. Algunas razones por las que esto sucede serían:

- Mejores oportunidades salariales en las denominadas actividades “urbanas”, preferentemente en el ámbito del comercio, el turismo y la Administración Pública.
- Dificultades de acceder a los medios de producción, particularmente a la tierra, altos precios del suelo y la escasa venta de los terrenos.
- El escaso reconocimiento social de la actividad agrícola en el conjunto socioeconómico de Las Palmas de Gran Canaria y las duras condiciones laborales de la misma.

Otro factor condicionante del desarrollo de este uso del suelo, aunque con limitado campo de acción desde un planeamiento urbanístico como éste, se refiere al déficit organizativo que se relaciona con la falta de asesoramiento

profesional en la mayoría de las explotaciones, la inexistencia de una gerencia profesional y la ausencia de una buena comercialización.

Su desarrollo espacial mantiene los cauces de barranco como principal ámbito de soporte, concretamente los entornos del Barranco de Tenoya-Las Mesas, el Barranco de Tamaraceite, el Barranco del Guinguada, El Pintor, San José del Álamo, Barranco Seco, el entorno de La Milagrosa, Siete Puertas-La Calzada y Tafira Alta-Los Hoyos, constituyendo estas zonas las áreas de especial interés para la conservación del suelo agrícola.

5.5. La infraestructura verde y azul. El sistema urbano de espacios libres y zonas verdes

Uno de los capítulos fundamentales de esa hoja de ruta es la calidad ambiental del territorio, tanto urbano como rural. Ésta es concebida en términos de desarrollo saludable y cotidiano de la población, de percepción positiva del entorno, de uso y disfrute del espacio público abierto y la zona verde y de reconocimiento del medio natural que sirve de soporte a la ciudad y el barrio en que reside como parte de su arraigo.

Este objetivo estructural se actualiza una década después con la estrategia de renaturalización del espacio urbano y la materialización del sistema de infraestructura verde como emblema de la condición ambiental de la ciudad, con sus derivaciones en la relación con el patrimonio natural, en la oferta de un espacio público de ocio y esparcimiento, en las cualidades paisajísticas de la ciudad consolidada y en el bienestar de la población con su entorno saludable.

No es una singularidad de Las Palmas de Gran Canaria, en tanto la Agenda Urbana Española aborda en ese aspecto una estrategia coetánea con la formulación de instrumentos y herramientas que vienen a refrescar el panorama nacional. En especial, la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas (Orden PCM/735/2021, de 9 de julio. Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, 2021) constituye un hito fundamental en el contexto en que analizamos la alineación de nuestra ciudad.

Constituyen piezas territoriales que en su conjunto definen un apartado sustantivo del modelo de ordenación urbanística previsto en el Plan, formando parte de manera fundamental en la red de espacios libres y zonas verdes que

se determina para el municipio de Las Palmas de Gran Canaria.

Estas piezas se caracterizan por su heterogeneidad, atendiendo a variables tales como:

- Su definición y alcance superficial.
- Su papel en el modelo.
- Su funcionalidad específica dentro del modelo espacial ordenado.
- Su interacción con el dinamismo de la población.
- Sus rasgos medioambientales.

Dentro del sistema de espacios libres, tanto en la modalidad urbanística de sistemas generales como aquella referida a las piezas de rango local, incluye distintas funciones entre las que nos interesan los “espacios de convivencia”. Son definidos como aquellas superficies de titularidad pública al aire libre en el entorno urbano donde tienen cabida las actividades de ocio, esparcimiento y relación social de los vecinos y visitantes.

Constituye por tanto una variable de especial relevancia en el análisis de la vulnerabilidad urbana, puesto que transmite múltiples comportamientos y situaciones derivados de la apropiación humana de la ciudad y el efecto en su calidad de vida.

Viendo las características territoriales de Las Palmas de Gran Canaria y el dinamismo socioeconómico heredado, se multiplica la casuística medioambiental, cultural, social, económica o dotacional que de un modo y otro afectan a la ciudadanía y a la calidad del espacio público.

A ello se ha unido la impronta de la gestión de los distintos servicios públicos y agentes sociales desde su respectiva competencia sectorial, utilizando el espacio de convivencia como mecanismo o herramienta (programas de rehabilitación urbana y desarrollo local, dinamización de los entornos de actividad económica <atención al desempleo>, dinamización socio-cultural e, incluso, los escenarios más desfavorables de la vulnerabilidad <pobreza, incivismo, desigualdad social, conflictividad localizada>).

Son superficies con mayor o menor extensión superficial, tipo de integración histórica, alcance funcional en los que coexisten actividades fundamentales el desarrollo y calidad de vida de la población. Así, el descanso y el esparci-

miento, las relaciones sociales o vecinales, la valorización e identificación del paisaje y su calidad ambiental, los deportes y los ejercicios bio-saludables, los juegos de niños, el ocio, la cultura e, incluso, el turismo.

La complejidad territorial explica el amplio número de enclaves que podemos considerar de convivencia al aire libre. Así, se inventarían un conjunto 195 espacios definidos como Espacios Libres en el PGO entre los que no se consideran aquellos que se orientan como medidas ambientales locales (conservación de laderas, enclaves en márgenes viarios, traseras o márgenes de edificaciones, etc.). Por el contrario, sí se han incluidos aquellos para los que aún no se ha desarrollado su acondicionamiento como parque, plaza o similar de uso público efectivo.

Este sistema territorial estaría conformado dentro del modelo de ordenación del municipio por los siguientes tipos de piezas:

- Los sistemas generales de espacios libres.
- Los ejes de espacios libres estructurantes en ladera.
- Los parques y plazas de barrio.
- Los espacios libres de proximidad.
- Las playas.

El primer parámetro que suele observarse en la gestión de la planificación urbanística en cuanto a los espacios libres se corresponde con el volumen de la oferta superficial y su relación con las entendidas necesidades que sobre esta modalidad de dotación tienen los residentes.

ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES EN LA CIUDAD CONSOLIDADA						
Espacio	Existentes		Pendientes según PGO		Total	
	Nº	Superficie	Nº	Superficie	Nº	Superficie
I. Vegueta, Cono Sur y Tafira	43	328.732	10	246.328	53	575.061
II. Centro	26	308.928	2	9.802	28	318.730
III. Isleta, Puerto y Guarnarteme	21	512.386	2	8.876	23	561.262
IV. Ciudad Alta	49	1.386.514	3	59.761	52	1.446.275
V. Tamaraceite, S.Lorenzo, Tenoya	28	206.660	11	818.573	39	1.025.233
TOTAL	167	2.743.220	28	1.143.340	195	3.886.560

Reiterando que en este Diagnóstico sólo se observan los espacios libres locales y sistemas generales de espacios libres con evidente función de uso público de ocio y esparcimiento, o la previsión constatada del mismo, el resumen estadístico del apartado anterior nos concluye una oferta actual de 2.743.220 m² de enclaves actualmente operativos y otro 1.143.340 m² en superficies previstas en el planeamiento para el mismo objeto. Es decir, del cómputo total de este suelo (3.886.560 m²), aún queda por desarrollarse un 29,5% del previsto en el PGO. Veremos luego las diferencias entre zonas en este sentido. En los sistemas generales del Barranco de La Ballena y Cementerio de San Lázaro sólo se computa la superficie destinada a la referida cualidad de Espacio libre.

Si tenemos en cuenta que actualmente residen en el municipio, la oferta actualmente existente supone una satisfacción media de 7,25 m²/habitante.

Debemos observar que se considera en este conjunto la superficie de arena seca de las playas de Las Canteras y El Confital (las otras no están específicamente consideradas como Espacio Libre en el PGO, aunque puede concebirse un similar papel), y cuya función en este objetivo social es evidente y sin perjuicio de los matices específicos que abordaremos más adelante. Sin la superficie contabilizada en ambas playas, la oferta desciende a 6,35 m²/habitante.

Por su parte, el añadido de las piezas previstas en el PGO supondría en el escenario de completa implantación una satisfacción global de 10,29 m²/ha-

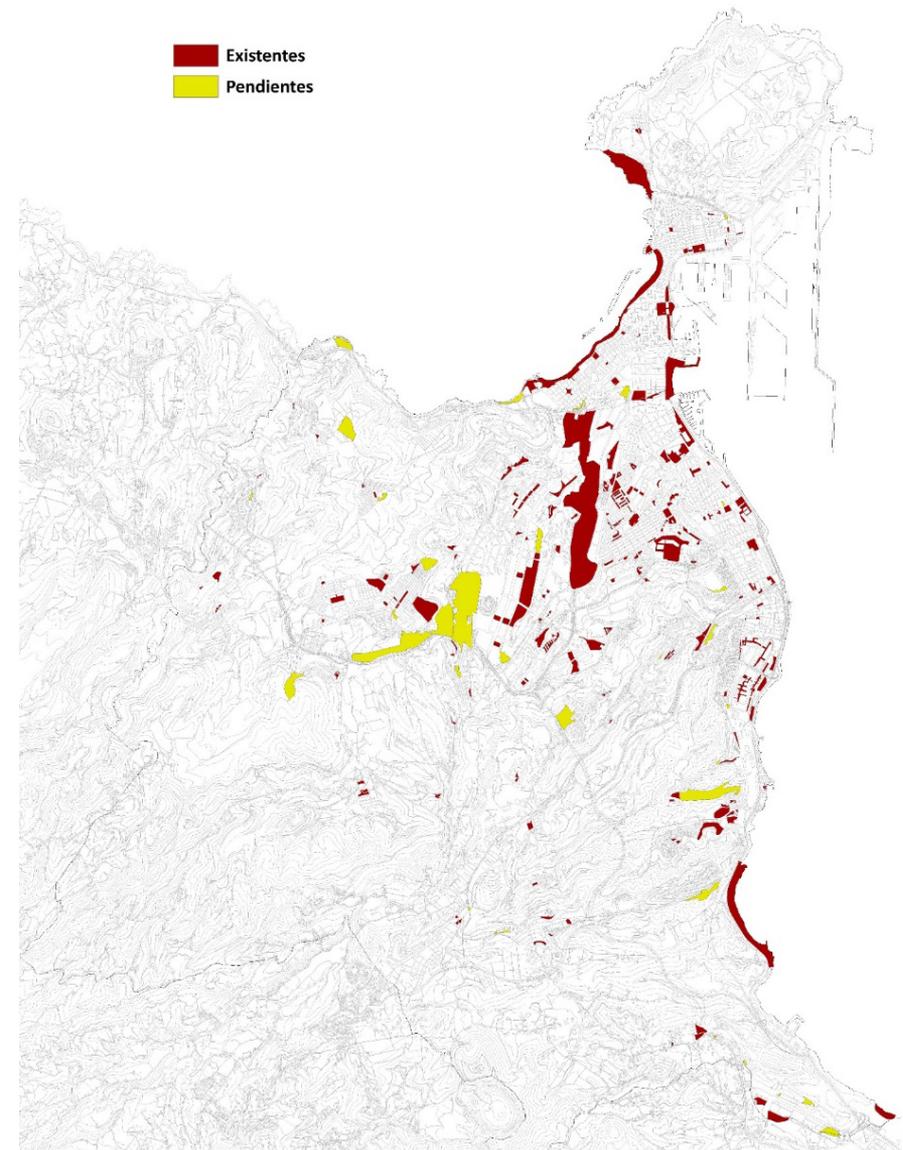
bitante si se mantuviese la población actual.

En el año 2000 el Ministerio de Fomento publicó el resultado de un amplio proyecto de investigación (*La ciudad de los ciudadanos*), en el que se concluía la conveniencia de una superficie de espacio libre de al menos 8 m² por cada habitante (con un concepto funcional similar al de este Diagnóstico). Consideramos la vigencia de dicho trabajo en base a las características de la transformación ocurrida desde entonces en la ciudad, en la que los crecimientos han sido restringidos y las renovaciones muy localizadas.

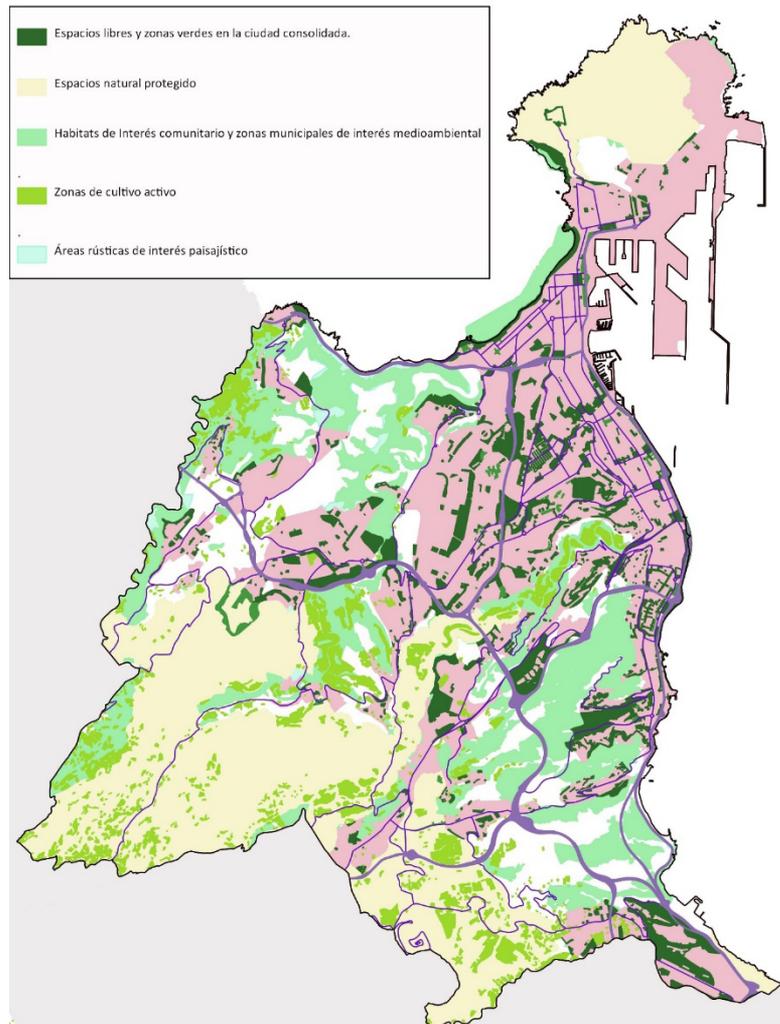
Tomando en consideración las condiciones urbanísticas valoradas como recomendables para un nivel sostenible de calidad de vida, se observa un déficit en la superficie actual de 277.980 m² en la globalidad del municipio.

Sin embargo, a medida que nos acercamos a la escala de barrio y zonas del mismo la casuística se multiplica y se muestran las particularidades del desarrollo urbano en las últimas décadas.

RED DE ESPACIOS LIBRES



SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA VERDE Y AZUL EXISTENTE



Cambio Climático ha venido analizando el comportamiento de este fenómeno desde décadas precedentes, concluyéndose variaciones en las distintas variables que pueden presentar a medio plazo efectos apreciable en la caracterización medioambiental del territorio y en la saludabilidad del entorno para con la población y la biodiversidad.

Su relevancia se ha trasladado con fuerza al propio marco jurídico e instrumentación aplicable a las estrategias para la ciudad presente y futuro.

A nivel nacional, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética define un instrumento legal ambicioso, como así lo requiere la situación, para asegurar el cumplimiento, por parte de España, de los objetivos del Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016. Con ello, se regula un conjunto de mecanismos para facilitar la descarbonización en el dinamismo de la ciudad española, su transición a un modelo circular y resiliente, de modo que se garantice el uso racional y solidario de los recursos y la viabilidad del patrimonio natural.

Esa relevancia se traslada al ámbito autonómico desde la misma estructura administrativa, creándose una viceconsejería específica de Lucha contra el Cambio Climático dentro de la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial.

En estos momentos, se encuentra en trámite parlamentario la promulgación de una ley autonómica de cambio climático, cuyo borrador refleja una influencia imprescindible en la ordenación del territorio y las estrategias urbanas, no sólo en la definición de las determinaciones sino en la generación de un soporte analítico y justificativo que responda al tratamiento de esta problemática. En este sentido, el inicio de los trabajos del Plan de Acción Climática ejemplifica esta prioridad.

La creación de múltiples documentos públicos de referencia demuestra la preocupación de los posibles riesgos que el cambio climático puede derivar en situaciones cada vez más agresivas e impactantes sobre la propia sostenibilidad del mundo que hoy conocemos en las Islas y los pilares de nuestro bienestar y desarrollo socioeconómico.

El propio Ayuntamiento aprobó a finales de 2021 el Plan de Acción del Clima y la Energía, constituyendo un capítulo imprescindible en el planteamiento

5.6. Los riesgos del cambio climático

El escenario geográfico y atmosférico general en que se emplaza el Archipiélago Canario y su entorno internacional ha demostrado que el clima experimenta cambios estructurales en sus rasgos y desarrollo como consecuencia de las actividades humanas, en especial por las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la utilización de combustibles fósiles y a la deforestación.

estratégico de este Plan de Acción de la Agenda Urbana Española en Las Palmas de Gran Canaria.

De modo global, el municipio de Las Palmas de Gran Canaria no se entiende un espacio geográfico sujeto potencialmente a riesgos importantes para la población y su entorno medioambiental, derivado de la experiencia en las últimas décadas sobre los acontecimientos o procesos de índole catastrófica acaecidos y los mecanismos constatados de comportamiento de las variables territoriales.

Sin embargo, el escenario geográfico y atmosférico general en que se emplaza la ciudad y el conjunto del Archipiélago Canario ha demostrado que el clima experimenta cambios estructurales en sus rasgos y desarrollo como consecuencia de las actividades humanas, en especial por las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la utilización de combustibles fósiles y a la deforestación.

La Agencia Estatal de Meteorología y el Ministerio de Transición Ecológica y Cambio Climático ha venido analizando el comportamiento de este fenómeno desde décadas precedentes, concluyéndose variaciones en las distintas variables que pueden presentar a medio plazo efectos apreciable en la caracterización medioambiental del territorio y en la saludabilidad del entorno para con la población y la biodiversidad.

Existe una serie de capítulos de mayor preocupación, siempre con los datos disponibles, en la observación del cambio climático en Las Palmas de Gran Canaria, sin que se evidencien situaciones de especial amenaza más allá de una estrategia preventiva y de adaptación frente a acontecimientos eventuales durante las próximas dos décadas.

Cambios asociados a un aumento progresivo de las temperaturas medias, sobre todo en las de verano, de las temperaturas mínimas, de los días cálidos, de la duración en las olas de calor o, por el contrario, un descenso de las precipitaciones o de la evapotranspiración real son consecuencias que irán presentando efectos directos o sinérgicos sobre la conservación y tipología de la biodiversidad, sobre el comportamiento de los recursos hídricos o sobre el bienestar de la población, con posibles ajustes en las patologías comúnmente presentes en Canarias.

Ese escenario derivaría en efectos directos o sinérgicos sobre la conservación y tipología de la biodiversidad, sobre el comportamiento de los recursos hídricos o sobre el bienestar de la población, con posibles acompañamientos

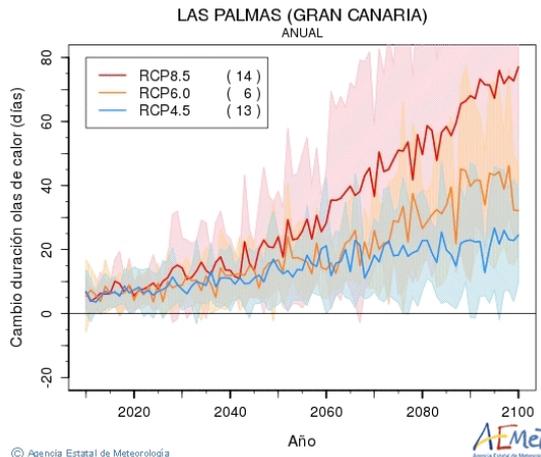
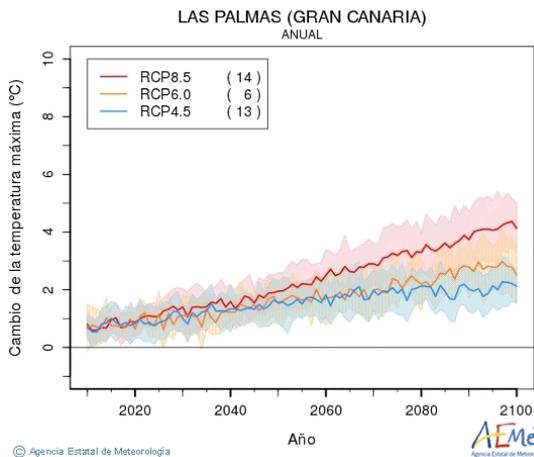
de nuevas patologías o intensificación de algunas de las presentes en Canarias que se asocien a dicho impacto.

Pese al escaso número de acontecimientos constatados en el municipio, básicamente asociados a los procesos de escorrentía y consecuencias de precipitaciones de cierta violencia, los riesgos asociados al cambio climático, bien con origen en el propio comportamiento del medio natural o por las actividades humanas conforman un capítulo imprescindible en la definición de la situación territorial abordada por el Plan de Acción.

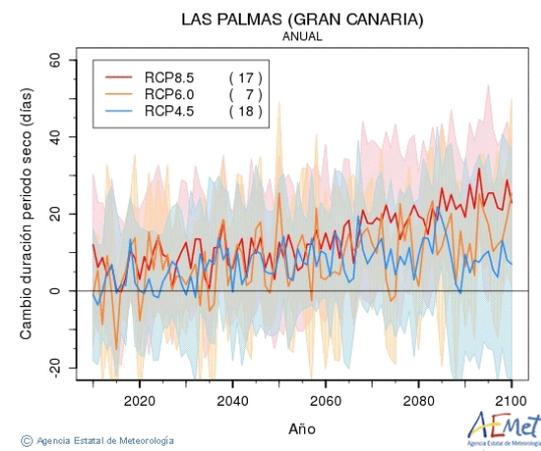
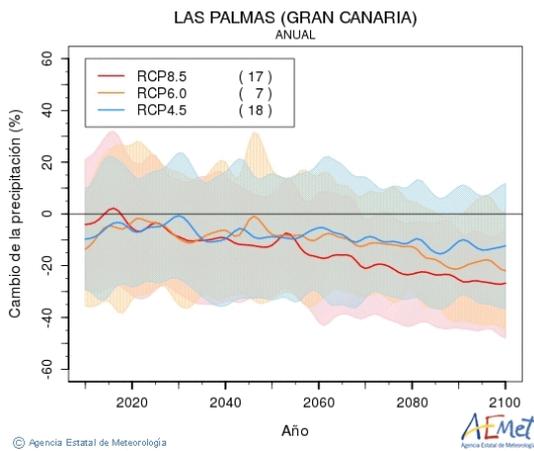
Dicha fenomenología se representa en el carácter prolongado y encajado de determinados barrancos y su vinculación potencial a episodios erosivos y de riadas, el carácter sedimentario de muchos entornos del municipio como consecuencia del desarrollo de la Terraza Detrítica de Las Palmas, la destacada pendiente media en las laderas del municipio y su efecto intensificador de las escorrentías en episodios de lluvias torrenciales, el perímetro costero y su vinculación a un medio marino y oceánico de amplio desarrollo superficial y, por último, la alta dependencia en las fuentes de carbono y combustibles fósiles en la densa movilidad de la población y en el consumo de las infraestructuras y dotaciones estratégicas.



HIPÓTESIS DEL CAMBIO CLIMÁTICO A PARTIR DE LA EVOLUCIÓN PREVISTA DE LAS TEMPERATURAS MEDIAS (arriba) Y LAS PRECIPITACIONES (debajo)



(medias anuales máximas <izquierda> y duración de las olas de calor <derecha>)



(medias anuales <izquierda> y duración de los períodos secos <derecha>)

Este comportamiento general se desagrega en un conjunto de seis situaciones específicas que podemos identificar del siguiente modo:

- TIPO I: **Áreas de alta vulnerabilidad asociada a escarpes con destacado potencial de deslizamiento del terreno y desprendimientos por episodios continuados y violentos de precipitaciones torrenciales.**

Engloba aquellas áreas en las que toda su superficie o una proporción importante de la misma se definen en escarpes verticales con destacada formación en materiales sedimentarios, apreciable proceso erosivo de sus vertientes o con efectos evidentes de inestabilidad como consecuencia de actuaciones de desmontes y de alteración del sustrato.

Cuando no se emplazan en el mismo ámbito, estos riesgos vienen acompañados de la colindancia de áreas anexas con presencia de zonas productivas, infraestructuras viarias o desarrollo residencial disperso que propician una moderada vulnerabilidad por presencia de personas y actividades estratégicas.

Se integra en este escenario tipo el Roque Ceniciento, La Esfinge, los escarpes que sirven de márgenes al Barranco del Guinguada, escarpes del Barranco de Tenoya o los escarpes del Acanilado de La Laja y de los barrancos anexas.

- TIPO II: **Áreas de alta vulnerabilidad asociada cauces de barranco y potencialidad de fenómenos relacionados con las lluvias torrenciales e inundaciones asociadas.**

Engloban aquellas unidades definidas por los cauces principales de barranco dentro de la red hídrica del municipio, donde el desarrollo longitudinal que presentan (origen externo al municipio) y el efecto de canal que ocasionan sus escarpes anexas acentúan las potencialidades para la producción de efectos asociados a las escorrentías derivadas de lluvias torrenciales y acontecimientos atmosféricos excepcionales afines.

Su espacio se encuentra ocupado por estructuras y parcelas de cultivo que, junto con las actuaciones de ingeniería o de infraestructuras de funciones diversas (desvíos puntuales, represamiento, canalización), incluidas las propias de la gestión hidrológica, atenúan la velocidad y área de afección dentro del cauce.

Las unidades de los barrancos del Guinguada, Tamaraceite, Tenoya, El Acebuchal o Barranco Seco se integran en este conjunto.

- TIPO III: **Áreas de alta vulnerabilidad por presencia de entornos litorales de exposición marina directa.**

Integran esta situación tipo aquellas zonas localizadas junto al borde costero del municipio donde las características de la dinámica marina anexa y del sustrato orográfico y geomorfológico que las caracterizan aumentan la potencialidad de los efectos resultantes de acontecimientos excepcionales relacionados con la combinación de los vientos y la dinámica marina resultantes del cambio climático.

Dicho riesgo se ve acentuado en estas zonas por la vulnerabilidad de sus respectivos entornos al concentrar importantes volúmenes de población, bien por sus funciones de ocio y esparcimiento o la presencia de infraestructuras viarias de alto volumen de usuario; incluyendo en el núcleo urbano de San Cristóbal la función residencial.

De este modo, se diagnostica la adscripción de esta fenomenología como rasgo más evidente en las unidades del Conifal, Playa de Las Canteras, Playa de Las Alcaravaneras, Playa de La Laja, San Cristóbal y Avenida Marítima.

- TIPO IV: **Área de moderada vulnerabilidad por presencia de actividades estratégicas.**

Esta situación se define en la existencia de urbanizaciones o infraestructuras con presencia de actividades industriales, donde se incrementa el riesgo de fenómenos asociados a incendios industriales, explosiones o accidentes asociados al transporte-gestión de mercancías peligrosas en el conjunto o en buena parte de la unidad.

Dicho riesgo se valora atendiendo a la vulnerabilidad asociada a su potencial afección directa con la población empleada o presente en las unidades o en las anexas, así como a la presencia de infraestructuras de servicios básicos en el conjunto del municipio y la isla, cuya interrupción generaría problemas derivados.

Se integran en este conjunto el Área Portuaria, el Complejo Medioambiental de Salto del Negro, Barranco Seco o la Central de Jinámar.

- TIPO V: Áreas de riesgo natural medio asociado al potencial de desprendimientos, inundaciones y escorrentías de lluvias torrenciales.

De nuevo, las características geomorfológicas del municipio con carácter accidentado de buena parte de su relieve, incluyendo la profusa red de barrancos, devienen en la proliferación de vertientes con acentuada pendiente y capacidad de transporte hídrico con las que se reproducen las condiciones de riesgos observadas en el Tipo I, aunque limitadas por la menor altura y desarrollo longitudinal de dichas paredes orográficas.

En buena parte de los casos, esta modalidad de riesgo se ve acentuada por la vulnerabilidad asociada a los desarrollos residenciales en laderas o en riscos urbanos y la presencia de población residente, así como la constatación de fenómenos puntuales recientes que materializan los efectos de dichos riesgos.

Integran esta situación tipo, las unidades ocupadas por los riscos urbanos de La Cornisa-Barranquillo Don Zoilo, de San Antonio, de San Nicolás, de San Juan-San José, de Lomo Blanco, Hoya Andrea-Almatriche-El Zardo, El Fondillo-La Cantero, Tenoya, Las Mesas, El Toscón, Barranquillo de Van del Valle-El Fondillo, Santa Margarita, Piletas-Isla Perdida y Tamaraceite.

- TIPO VI: Áreas de riesgo bajo con enclave ocasionalmente de riesgo alto por fenómenos meteorológicos agresivos y asociados a la escorrentía e inundación y la existencia de grandes concentraciones de personas.

La configuración orográfica de la ciudad consolidada y su borde urbana, con destacada proliferación de laderas, barrancos y recorridos de transporte hídrico por pendiente coexisten con un destacado volumen y densidad de población residente, visitante y usuaria del espacio.

Si bien el contexto general de la ciudad consolidada evidencia un riesgo medio de baja probabilidad su combinación en un escenario de previsible intensificación de los acontecimientos meteorológicos eventualmente intensos en precipitaciones motiva la alta vulnerabilidad de enclaves concretos que se verían afectados por fenómenos asociados a la escorrentía, el transporte hídrico en espacios no adaptados o la inundación.

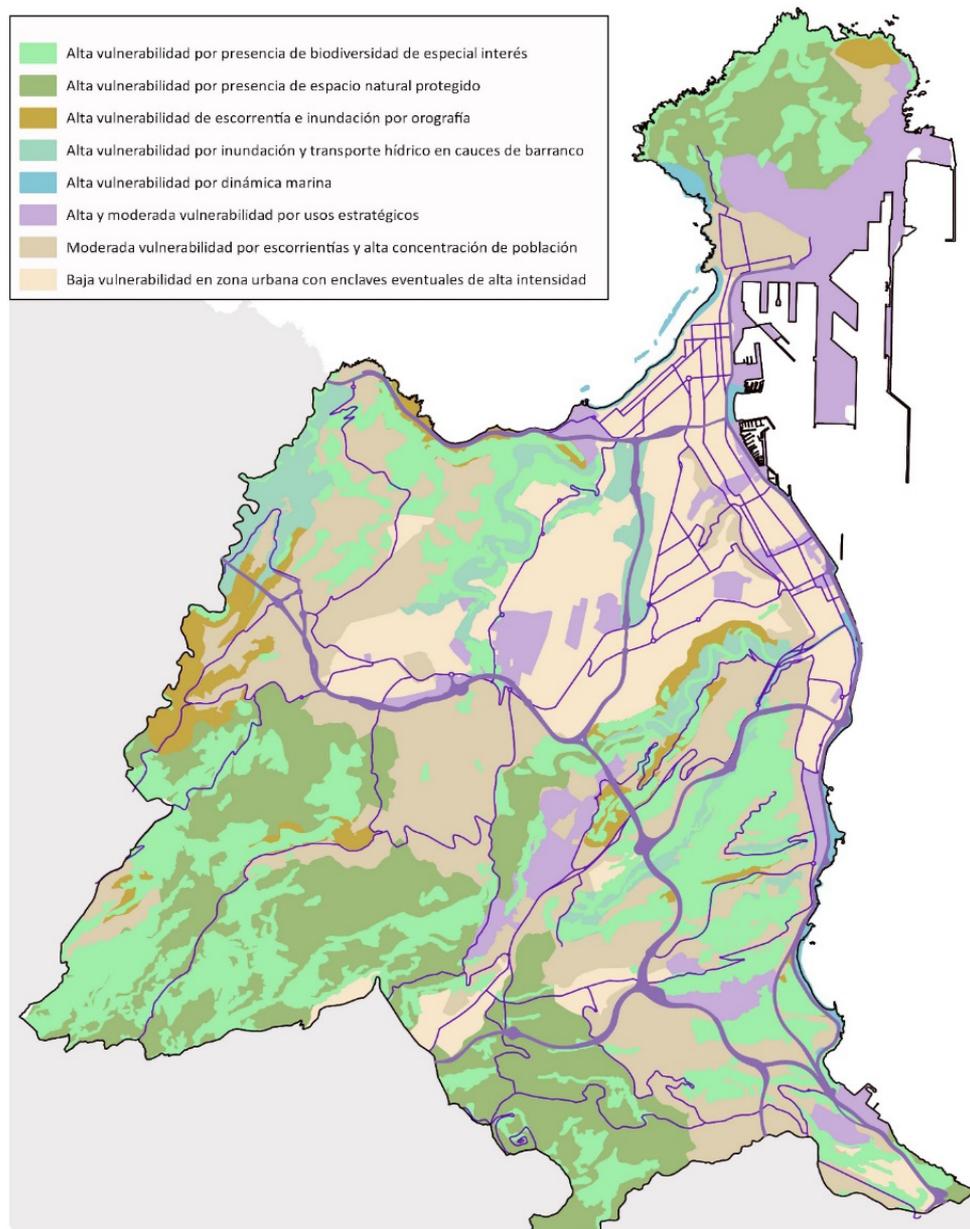
Los efectos se asociarían a la interrupción o proliferación de incidencias en el dinamismo urbano cotidiano, en la afección a elementos o bienes del patrimonio público o privado y, en circunstancias extraordinarias, a la salud públi-

ca y la probabilidad de accidentes personales.

Incluso, la concentración de población y los ajustes del régimen climático general se sugiere la atención a la vulnerabilidad asociada a la proliferación o intensificación de enfermedades o acontecimientos sanitarios excepcionales; proceso en el que se vincularía a la participación de elementos o factores incentivadores de estas situaciones (biodiversidad transmisora de enfermedades o incidencias, p.ej).

Los barrios de la ciudad consolidada y los núcleos mayores de la periferia definen esta potencialidad.

VULNERABILIDAD MEDIA FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO



ES



ESTRUCTURA SOCIAL

Información y diagnóstico

AGENDA
ESPAÑA



PLAN DE ACCIÓN
Las Palmas de Gran Canaria

6. Diagnóstico sintético. Estructura Social

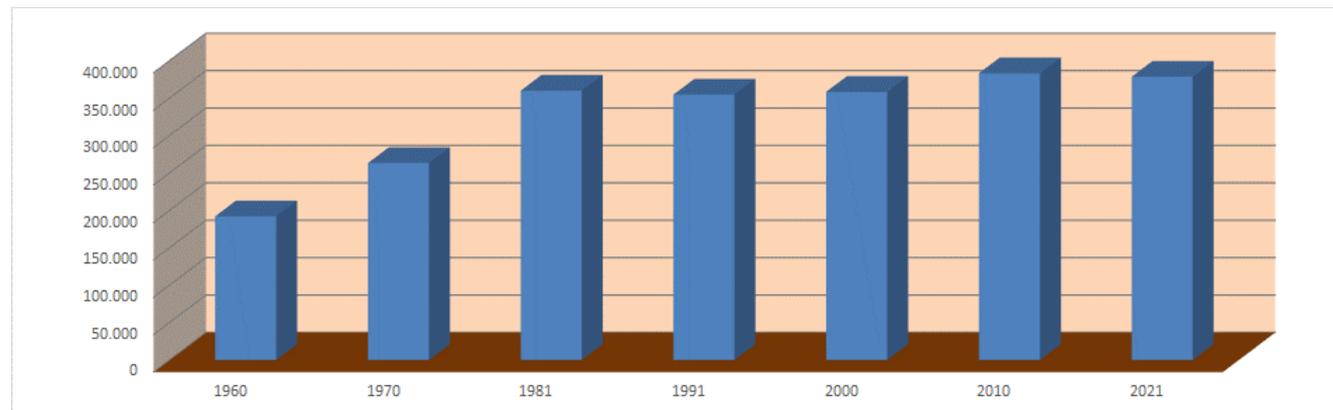
6.1. La situación de la evolución y estructura demográfica

Las primeras décadas del siglo XXI han coincidido en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria con un comportamiento poblacional de marcado carácter pausado desde el punto de vista cuantitativo, en el que se refleja una evolución general de escasas oscilaciones de crecimientos leves alternados

con descensos igualmente de ajuste puntual en cuanto a proporción; comportamiento que sustituye la evolución explosiva de las décadas anteriores.

Según el Padrón Municipal de Habitantes, la población para el 2021 es de 378.675 habitantes censados, cuando en 1990 la cifra era de 373.846 y, en 2000, de 358.518. Es decir, se ha redefinido el proceso negativo de la última década en la centuria anterior en favor de una evolución que podemos considerar de predominante crecimiento.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL MUNICIPIO RESPECTO A SU CONTEXTO TERRITORIAL



Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

La misma se manifiesta en una evolución positiva de un 5,3% en ese período, de la que resultó un volumen de 381.223 habitantes en 2020 como hito más elevado de la historia demográfica de la ciudad. Pese al pequeño retroceso del último ejercicio, podemos considerar un municipio en un escenario de estabilidad y evidencias territoriales de probable recuperación de la senda expansiva.

A lo largo de la década de 1960 la población de Las Palmas de Gran Canaria experimentó un fuerte aumento vinculado al incremento en la oferta de empleo secundario y terciario derivado especialmente del ciclo turístico, que

convirtió a la capital en un importante foco de atracción de población procedente de las zonas rurales de la isla de Gran Canaria.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL MUNICIPIO RESPECTO A SU CONTEXTO TERRITORIAL

	1960	1970	1981	1991	2000	2010	2021
Las Palmas de Gran Canaria	192.088	263.407	360.098	354.877	358.518	383.308	378.675
Área metropolitana	269.384	374.949	476.320	486.674	508.652	553.032	550.910
Gran Canaria	404.542	489.881	630.937	666.150	741.161	845.676	852.688
Las Palmas	459.394	548.984	708.672	767.969	897.595	1.090.605	1.128.539
Canarias	966.138	1.125.712	1.367.646	1.493.784	2.172.944	2.118.599	2.172.944
% Área Metropolitana	71,3	70,3	75,6	72,9	70,5	69,3	68,7
% Gran Canaria	47,4	53,7	57,1	53,2	48,2	45,3	44,4
% Canarias	19,9	23,4	26,3	23,7	20,4	18,1	17,4

Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

El municipio tuvo así un ritmo de crecimiento bastante más alto y superior al de los tres ámbitos que sirven de términos de comparación (un 3,20% acumulativo anual, mientras que la provincia y la región alcanzaban una tasa de un 1,8% y 1,5% respectivamente, ligeramente superiores a la tasa nacional del 1,01%). En 1960 residía en la capital un 41,8% de la población provincial y en 1970 lo hacía un 47,9%.

El municipio parece, pues, haber superado el período de importantes crecimientos experimentados desde mediados del siglo XX; de lo cual se comprueba también en los escasos cambios proporcionales en otros factores demográficos tales como la natalidad, la fecundidad, el saldo migratorio, etc.

En todo caso y observando los datos del Instituto Nacional de Estadística, la efervescencia del fenómeno inmigratorio regularizado, la inmigración irregular y la evolución constante y positiva del crecimiento natural, constituyen elementos dinamizadores de este proceso, del cual se sugiere la continuidad de la evolución al alza de la población en Las Palmas de Gran Canaria.

En cualquier caso, la función capitalina respecto a la isla de Gran Canaria se mantiene en sus valores correspondientes, en tanto en el municipio reside un 47,6% de sus 790.360 habitantes, frente a un 49,6% en 1996. Esta circunstancia adquiere su interés en tanto incide directamente en la propia configuración del modelo de ordenación y las derivaciones funcionales de su papel insular; a lo que se añade el valor anterior de la población capitalina dentro

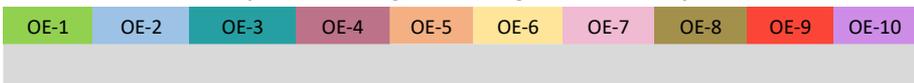
del área metropolitana (71,8%).

Esta aparente estabilidad positiva esconde apreciables modificaciones en la distribución poblacional en el municipio, a través del desarrollo diferenciado de los distintos barrios de la ciudad consolidada y su entorno periurbano.

La aparición de los nuevos espacios urbano-residenciales del conjunto de Siete Palmas-Las Torres, de La Minilla y el entorno de Tamaraceite ha alterado por sí sola el reparto existente a mediados de los noventa en cifras absolutas y relativas. En menor medida, la redistribución doméstica de la vivienda principal entre barrios como consecuencia de la dinámica inmobiliaria y los factores de atracción de ciertas zonas del municipio, aporta su propio ingrediente en la producción de estos cambios poblacionales en el espacio geográfico de Las Palmas de Gran Canaria.

Indicador: Variación de la población 2007-2021 (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española



- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
-0,5	1,7	1,4	4,8	2,2
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
-0,6	-5,3	-2,2	6,1	0,7

Indicador: Población extranjera (%)

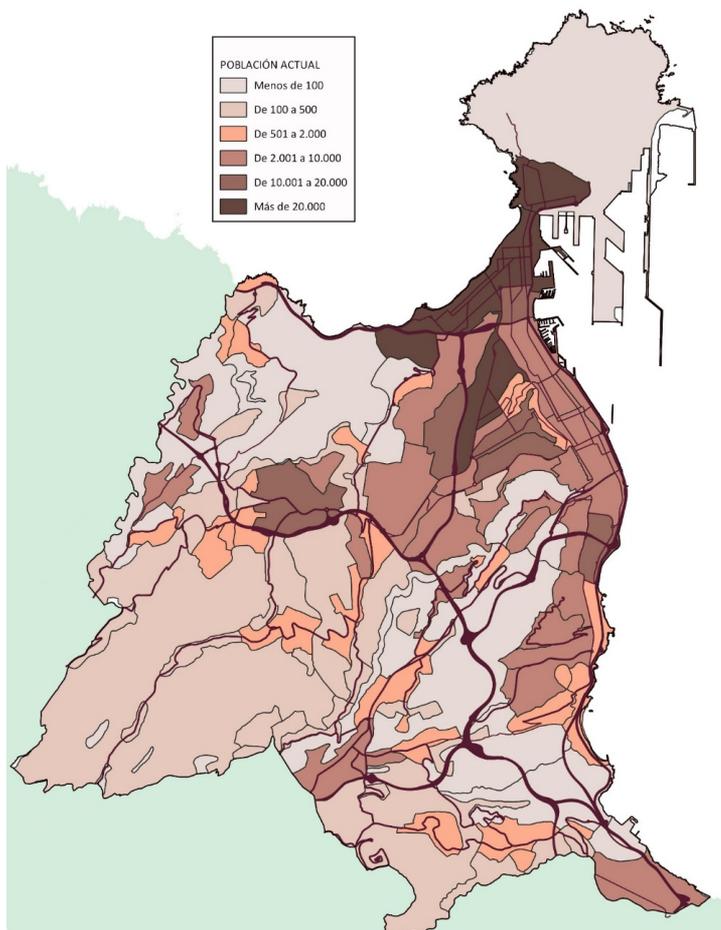
- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española



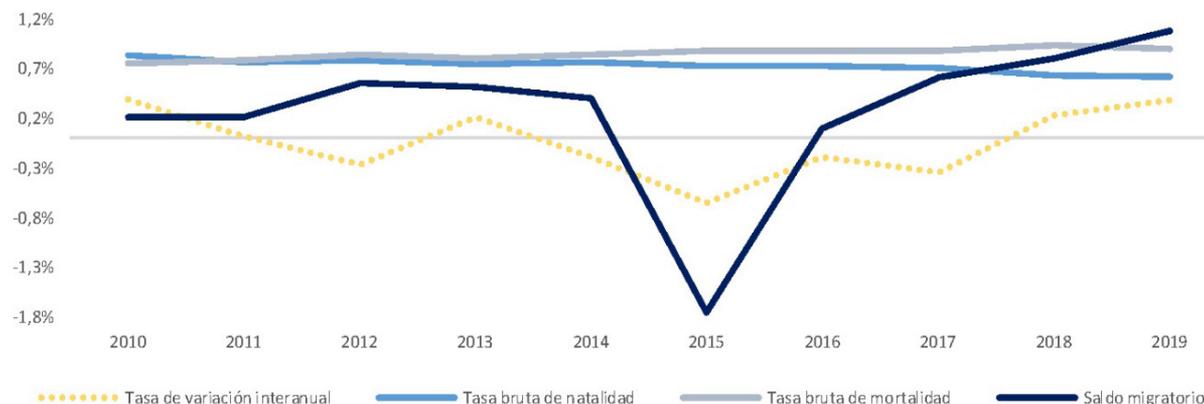
- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
7,6	10,8	7,4	10,9	12,1
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
4,2	4,1	7,5	14,7	2,3

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL MUNICIPIO



EVOLUCIÓN DEL CRECIMIENTO NATURAL DE LA POBLACIÓN EN EL MUNICIPIO



Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

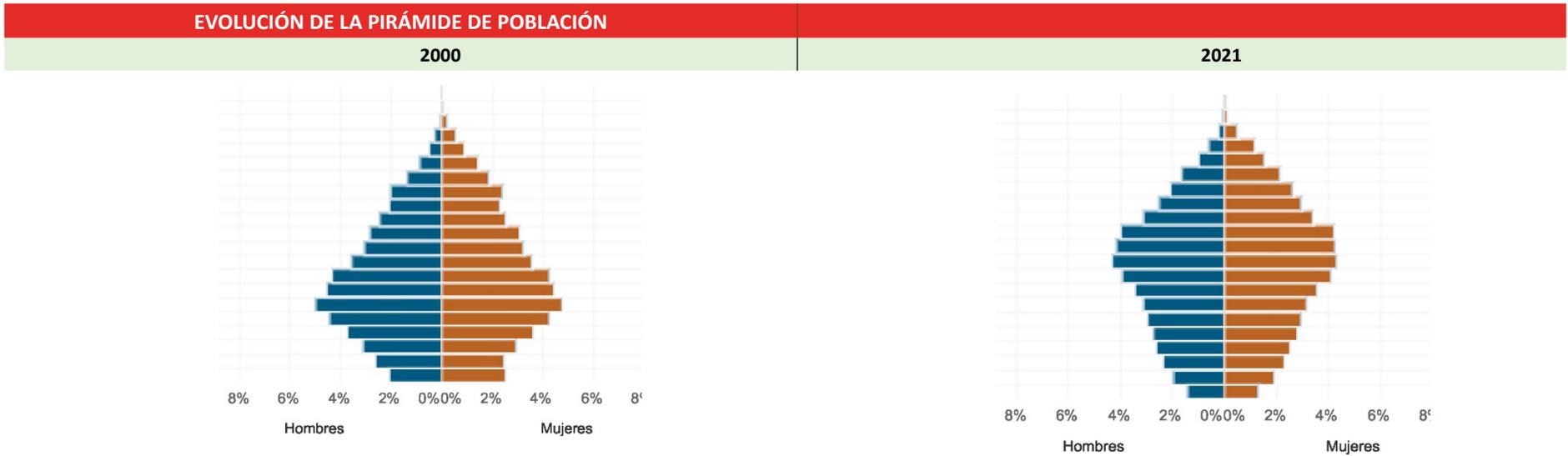
El conocimiento del desarrollo y la estructura reciente de la población de cualquier municipio es fundamental por la relación que ésta guarda con el medio sobre el que se desenvuelve: el comportamiento, las actitudes de una población caracterizada por su juventud son sustancialmente opuesto al de una población más evolucionada o envejecida, con marcada tendencia acomodaticia y conservadora.

Hechos que suponen una reactivación económica para un área determinada son asumidos de modo distinto por poblaciones jóvenes o envejecidas; aquéllas estarían en disposición de afrontar la nueva situación merced a la plétora de jóvenes y adultos activos, mientras que las otras se verían forzadas a recibir contingentes de inmigrados capaces de cubrir huecos en las clases activas.

El paro afecta en mayor medida a las poblaciones jóvenes que a las maduras o envejecidas. Y cuando estas últimas son las que priman, crean necesidades

dotacionales bien distintas que si mandaran las poblaciones jóvenes; en el primer caso habría que construir más establecimientos geriátricos, mientras que en el segundo caso son más relevantes las escuelas o las instalaciones deportivas.

La construcción de las pirámides permite ilustrar la evolución de la población de Las Palmas de Gran Canaria a lo largo del período de referencia e incluso ponerla en relación con los distintos estadios del modelo de transición demográfica, atendiendo a los perfiles de las mismas.



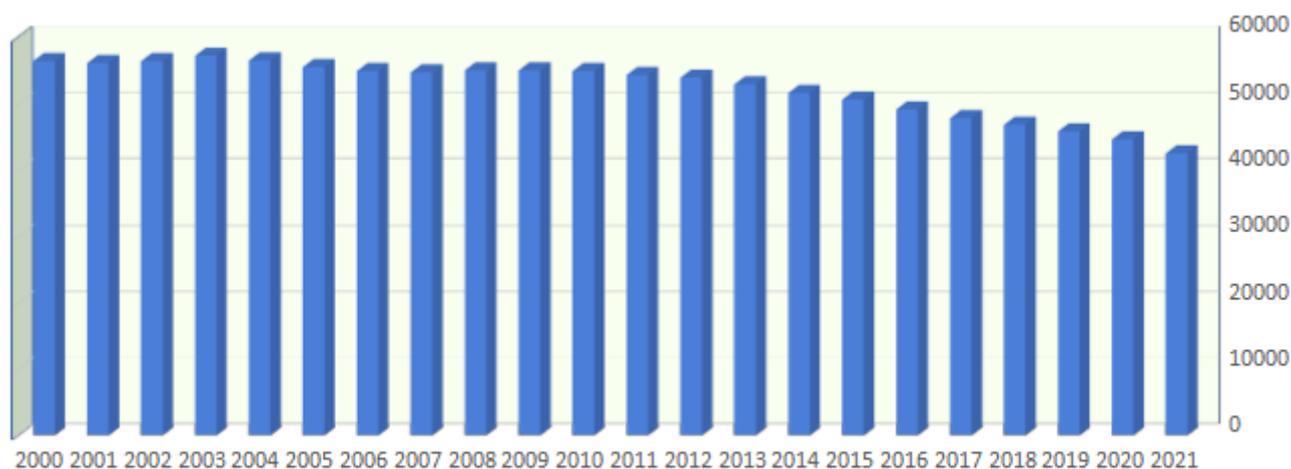
Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

Desde mediados de los años 70 las pirámides presentan una estructura propia de poblaciones en proceso de rápido envejecimiento por arriba y por abajo: una silueta de brazos cada vez más cortos en los grupos de 0 a 14 años, marcando el estrechamiento de la base; una forma abultada en el medio debido a la mayor longitud de las barras correspondientes a las cohortes de edad de 15 a 30 años, lo que la identifica con el modelo de campana invertida típico de las poblaciones regresivas y, finalmente, una ampliación del tramo de 75 y más años como consecuencia del envejecimiento de la población y la mayor esperanza de vida.

Hasta 1975 Las Palmas de Gran Canaria mantuvo la proporción de sus efectivos infantiles y adolescentes (0-14 años) evaluada en torno al 35% de la población total del municipio. En cambio, se produjo una inflexión a partir de la segunda mitad de los años 70 en que dicho colectivo sufre una severa reducción tanto en cifras absolutas como en términos relativos.

Ello ha supuesto en 50 años una pérdida de más de 35 mil individuos. Se pasó de una variación altamente positiva entre 1960 y 1975 (de un 85%) a un retroceso progresivo que sitúa a este grupo población en 2021 en un 11,2% de la población capitalina. Incluso, llama la atención el ritmo acelerado que dicho proceso ha adquirido durante el siglo XXI, si tenemos en cuenta que en el 2000 suponía un 15,8%.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN INFANTIL

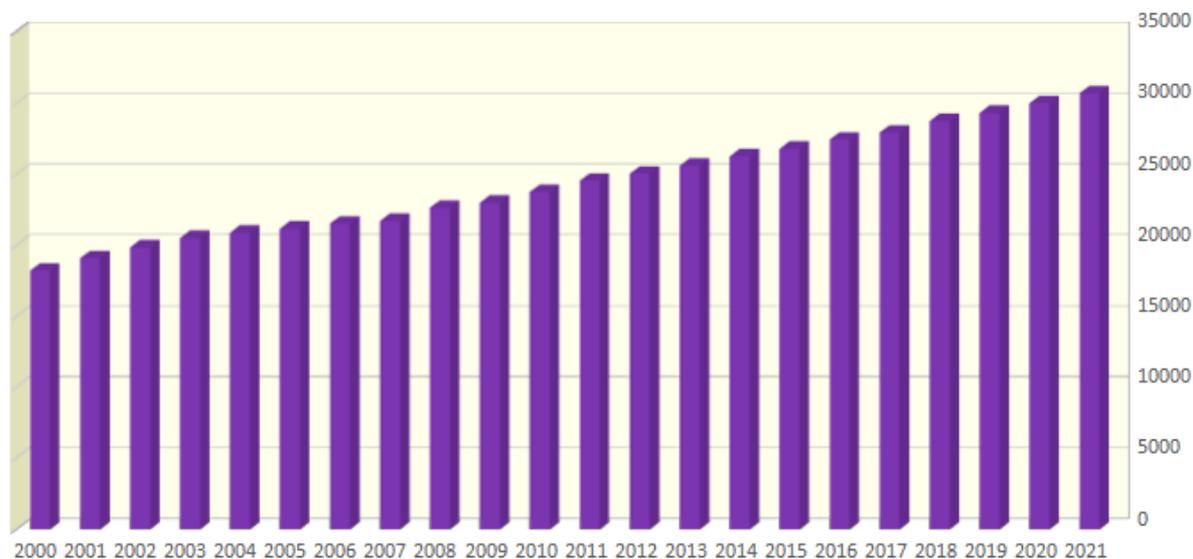


Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

La población veterana (64 y más años), en cambio, ha aumentado progresivamente a lo largo del período 1960-2021, sumando en la actualidad un colectivo de 72.428 personas.

En estos 50 años el grupo de edad senil se ha multiplicado proporcionalmente, pasando de ser el 5,6% de la población total al inicio del período de referencia a participar finalmente con el 19% en el total de la población. Es significativo, pues, que este grupo haya tenido tasas de aumento muy superiores a las de la población total y a las de cualquiera de los grupos de edad restante

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE MÁS DE 63 AÑOS



Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

En consecuencia, el aumento sostenido de la cifra de ancianos en la estructura de edades de Las Palmas de Gran Canaria se ha reflejado además en la elevación de la edad media de la población.

Así, para el último período seleccionado (2000 a 2021) se ha pasado de los 36,7 a algo más de 44 años, lo que indica que en ese tiempo la edad media de la población se ha elevado en casi 10 años. Asimismo, la evolución que registran las tasas de la población senil tiende a una estructura de edades madura y con un potencial acelerado en los próximos años.

Indicador: Índice de envejecimiento de la población (%)

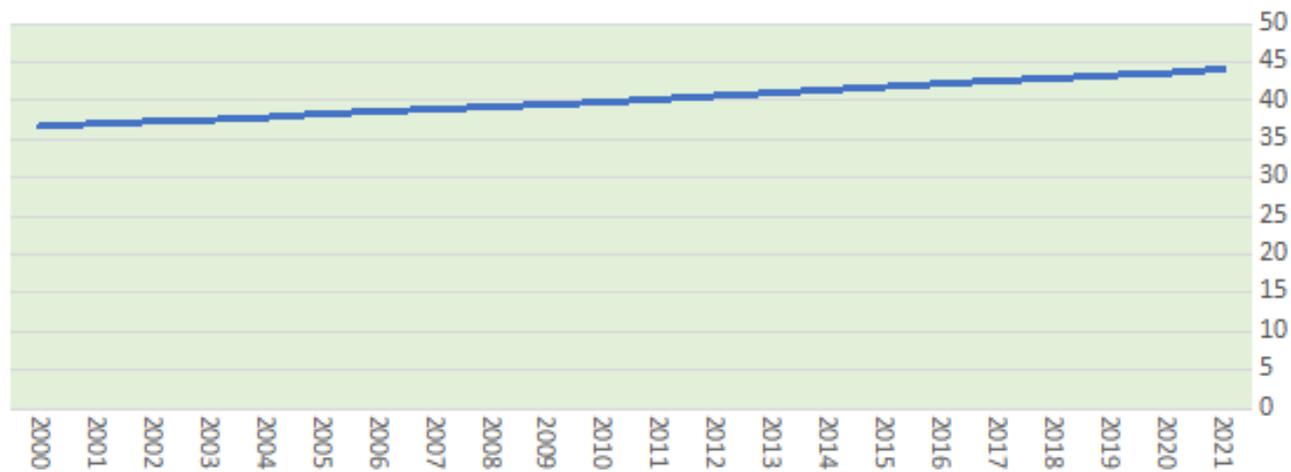
• **Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española**

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10
------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

• **Comparativa con municipios de rango afín**

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
17,8	19,1	17,0	15,3	18,3
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma Mallorca	Córdoba
21,6	25,1	23,7	15,6	18,0

EVOLUCIÓN DE EDAD MEDIA DE LA POBLACIÓN RESPECTO AL CONTEXTO TERRITORIAL



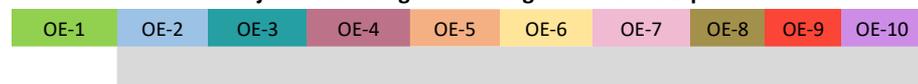
Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

Así, pues, en 2021 se verifica la existencia de un proceso de envejecimiento de la estructura demográfica de Las Palmas de Gran Canaria y, en consecuencia, la existencia de una tendencia al retroceso proporcional de la estructura joven (abultamiento de las edades maduras y debilidad de los grupos de edades juveniles).

Este comportamiento debe observarse en una perspectiva de la ciudad sostenible para el 2030 y 2040, en tanto la evolución seguida muestra una previsible intensificación de estas diferencias entre grupos de edades y su efecto en la presencia de población infantil.

Indicador: Índice de senectud de la población (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

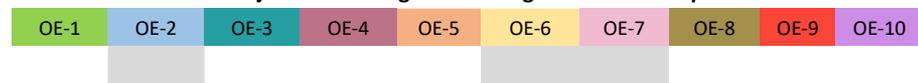


- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
8,7	10,6	15,0	17,1	17,0
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
18,3	18,3	23,6	16,3	17,6

Indicador: Índice de dependencia total (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española



- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
42,4	49,7	48,7	48,3	50,1
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
53,2	59,7	55,9	44,1	50,5

Indicador: Índice de dependencia infantil (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

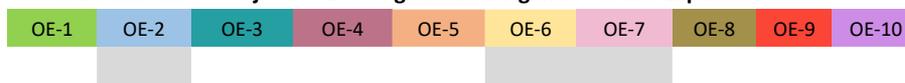


- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
16,8	22,1	23,4	25,6	22,5
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
20,1	19,6	18,9	21,6	23,4

Indicador: Índice de dependencia de mayores (%)

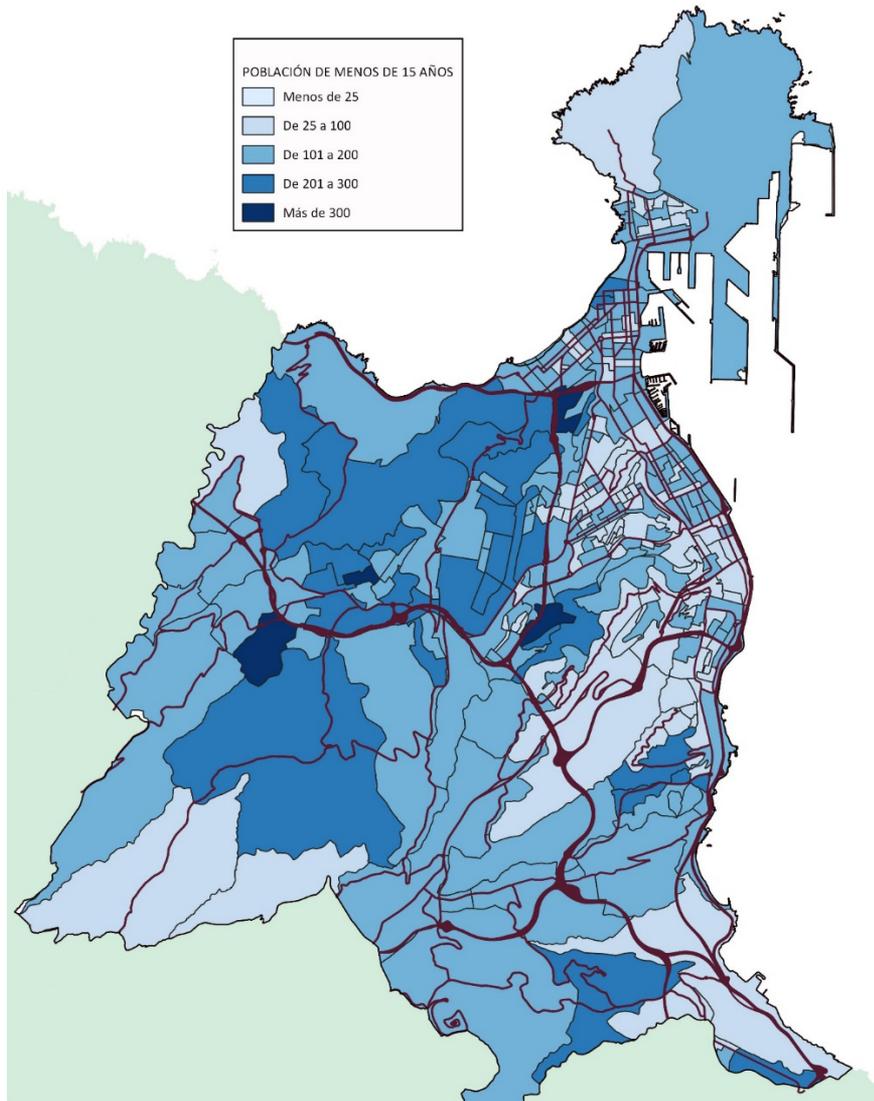
- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española



- Comparativa con municipios de rango afín

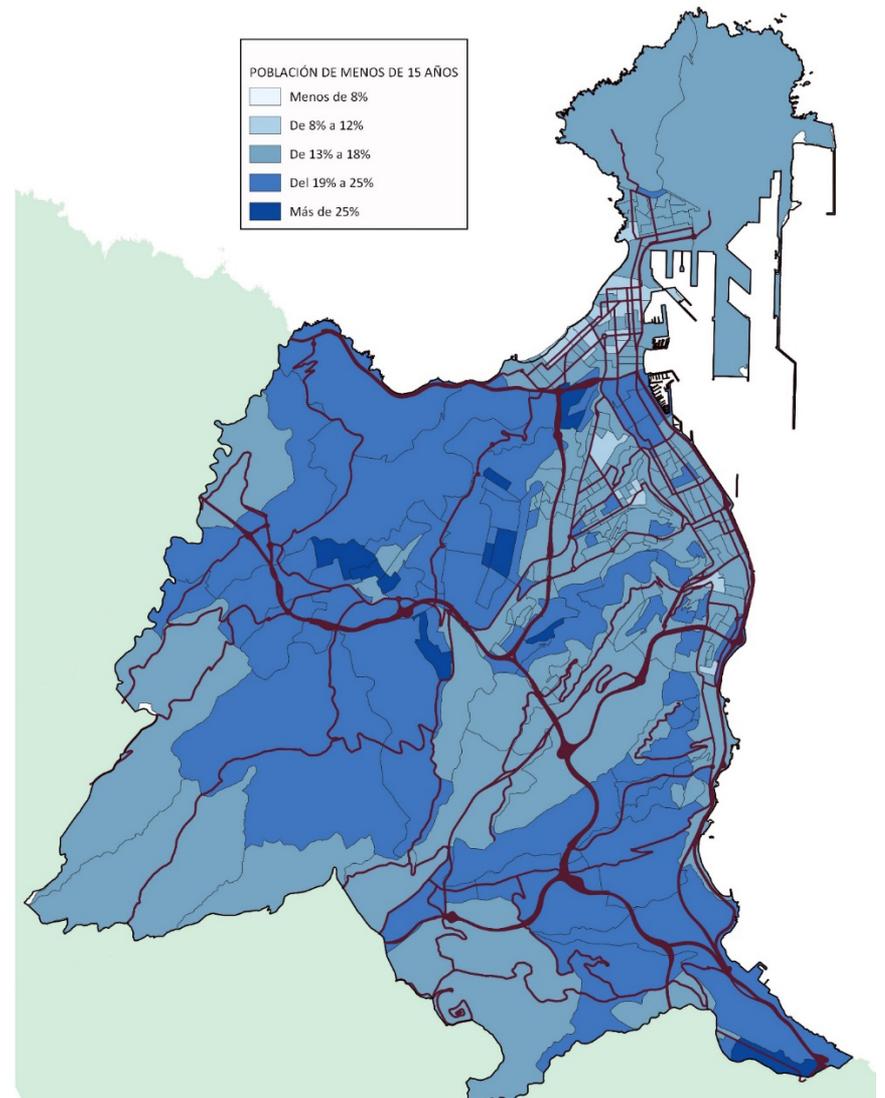
Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
27,1	29,2	25,7	23,0	28,0
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
33,5	40,6	37,5	22,8	27,6

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN INFANTIL SEGÚN SECCIONES CENSALES



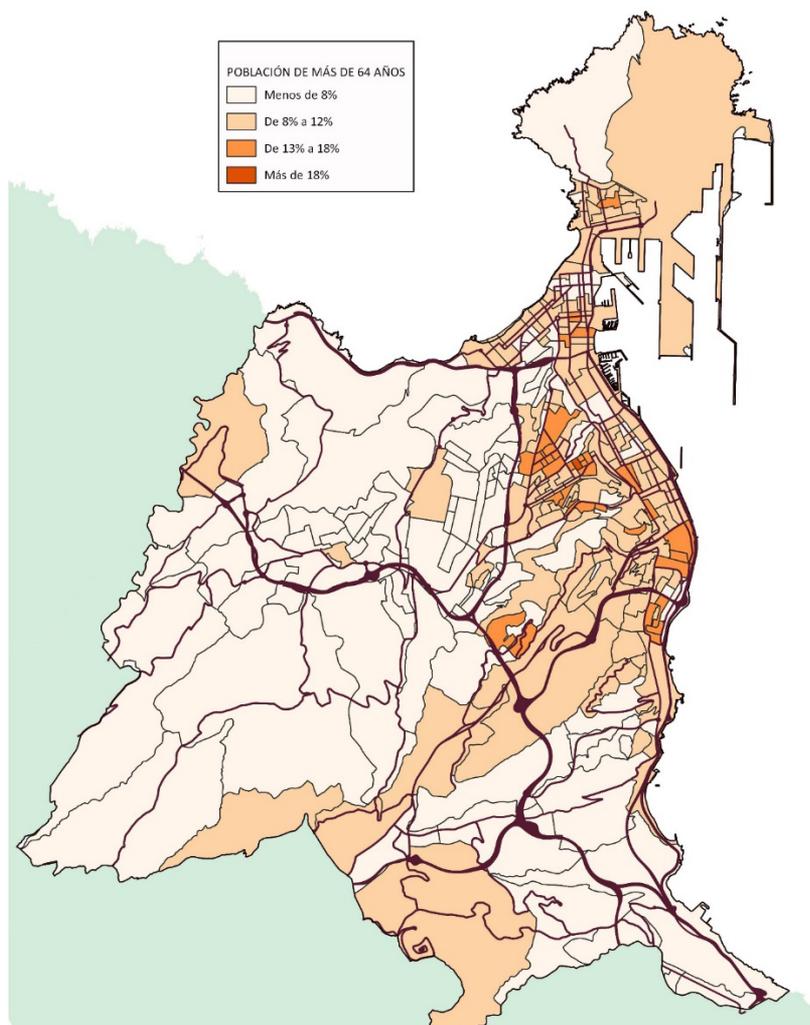
Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN INFANTIL SEGÚN SECCIONES CENSALES



Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE MÁS DE 63 AÑOS SEGÚN SECCIONES CENSALES



Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

La densidad poblacional observa las grandes diferencias dentro del modelo territorial del municipio, de modo que permanecen entornos rústicos de reducida intensidad demográfica con zonas del espacio urbano consolidado

con valores destacados; coincidiendo en la condición de Las Palmas de Gran Canaria como municipio más densamente poblado en el Archipiélago.

Los criterios de compacidad y densidad urbana tienen en la situación heredada en este ámbito un adecuado escenario para manifestar su dimensión conceptual y su formalización en distintas variantes de esta problemática.

Es la distribución intramunicipal la que interesa en mayor medida a la implementación específica de los objetivos de la Agenda Urbana Española mediante respuestas o líneas de acción que tendrían que ver con la ciudad sostenible e integrada del futuro.

Para hacernos una idea del alcance de esta variable, los sectores urbanísticos de La Isleta, Santa Catalina y Schamann constituyen con diferencia las áreas de mayor concentración demográfica, por encima de los 20.000 hab./km². Luego, sectores con otros barrios tradicionales como Arenales, Vegueta-Triana, Guanarteme; u otros con desarrollo de polígonos residenciales desde mediados de siglo XX, como Rehojas, Escaleritas o La Paterna aportan su apreciable participación en este concepto al superar los 10.000 hab./km².

Con esos valores, la media municipal situada en 3.767 hab./km² o 37.6 Hab./Ha. Sin embargo, si nos fijamos sólo en la ciudad consolidada o en el Suelo Urbano la cifra se eleva a 99,4 hab./Ha; que es similar a la media del conjunto de ciudades españolas de más de 100.000 habitantes (con sus diferencias entre núcleos).

Indicador: Densidad de población en suelo urbano (hab./ha)

- **Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española**

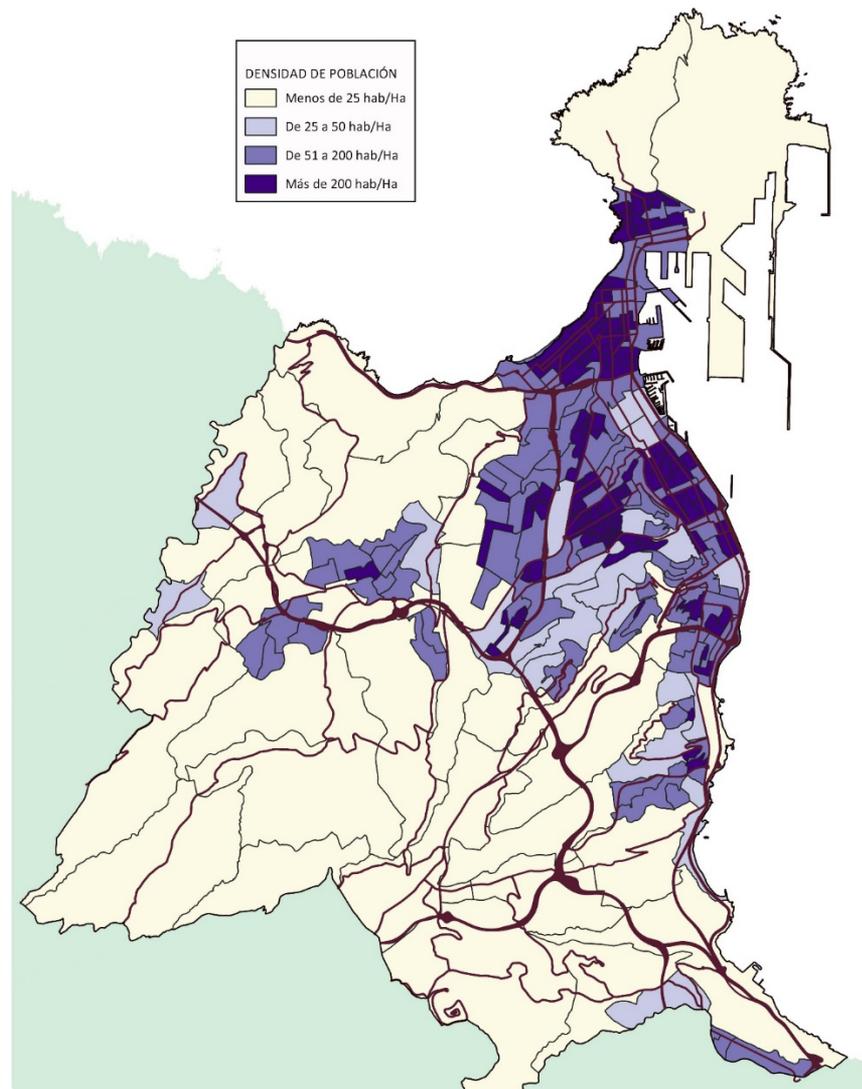
OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10
------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

- **Comparativa con municipios de rango afín**

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
99,4	99,7	115,6	70,2	72,6
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
71,1	64,6	288,8	88,4	70,5

6.2. La vulnerabilidad social

DISTRIBUCIÓN DE LA DENSIDAD DE POBLACIÓN SEGÚN SECCIONES CENSALES



Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

La situación de Las Palmas de Gran Canaria en cuanto a la sostenibilidad de su desarrollo en 2022 tiene uno de sus capítulos fundamentales en el comportamiento de las distintas variables que conforman la vulnerabilidad social de la ciudad.

Se ha avanzado una síntesis de elementos tan significativos como la proporción de población infantil o veterana. Hemos subrayado que el crecimiento de este último colectivo acrecienta las condiciones de demanda de determinados servicios, de accesibilidad y de entorno que incide en la tensión sobre la capacidad de carga de la oferta de dotaciones, equipamientos e infraestructuras.

El resultado observa un escenario menos negativo que la media de ciudades de más de 100.000 habitantes e, incluso, de aquellas cercanas al volumen demográfico que caracteriza Las Palmas de Gran Canaria. Sin embargo, se advierte la conveniencia de respuestas específicas con vistas a conseguir unos niveles adecuados de bienestar y saludabilidad del espacio urbano en 2030. La distribución de varios indicadores en el conjunto del municipio presenta contrastes apreciables entre barrios, alimentando la definición y comportamiento de las desigualdades sociales, que comúnmente derivan en situaciones de vulnerabilidad.

Por ejemplo, el Atlas de Vulnerabilidad Urbana (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) nos advierte que en 2011 la mayor parte de los barrios de la ciudad superaban el valor de 2,8 de la media nacional en el índice de Desigualdad Socioeconómica, que viene a sumar el porcentaje de “población en paro”, el de “viviendas sin servicio y aseo” y el de “población sin estudios”.

Se justifica la tesis de una situación similar en la actualidad, si nos atenemos a la pervivencia de un contexto común en el dinamismo socioeconómico; aunque es probable que los efectos de la pandemia del coronavirus hayan acentuado los valores negativos en aquellas zonas más vulnerables.

La distribución de la renta per cápita presenta una evolución positiva durante el último quinquenio y antes de la pandemia de estos años recientes, observando síntomas de una probable recuperación frente a los efectos de estancamiento que derivaron en la crisis del período anterior.

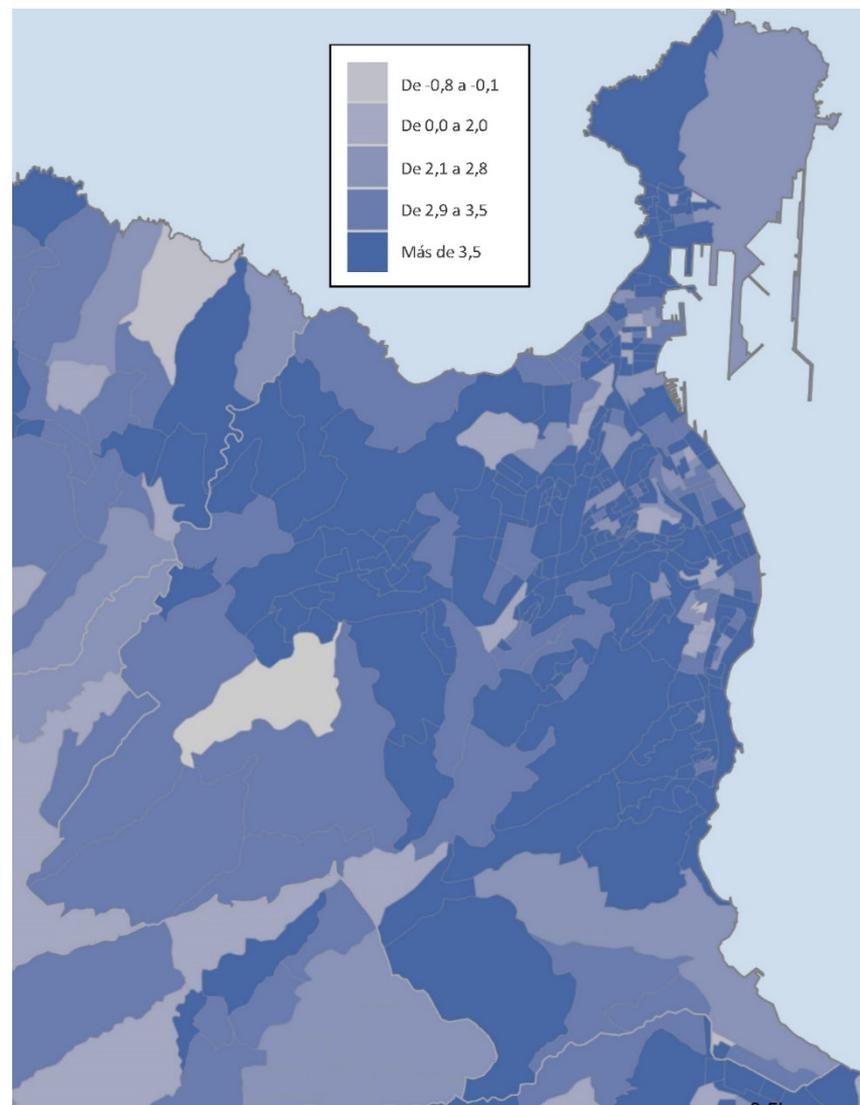
Pero, se asocia a una distribución igualmente contrastada en la que pueden observarse diferencias significativas entre los barrios de la ciudad baja e Istmo de Santa Catalina-Puerto, así como el núcleo periurbano de Tafira, y los barrios del Cono Sur, ciudad alta y periferia con mayor desarrollo de la vivienda protegida durante la segunda mitad del siglo XX y los núcleos espontáneos de ese mismo período.

EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE POBLACIÓN CON RENTAS INFERIORES A VARIOS VALORES

	2015	2016	2017	2018	2019
Renta inferior a 5.000 euros	13,5	12,3	10,3	9,3	8,2
Renta inferior a 7.500 euros	24,6	23,4	20,4	18,3	16,2
Renta inferior a 10.000 euros	37,1	35,8	32,5	29,6	26,8

Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

DISTRIBUCIÓN DE LA DESIGUALDAD URBANA SEGÚN SECCIONES CENSALES



Fuente. Atlas de la vulnerabilidad Urbana. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

En ese contexto contemporáneo de mejora a nivel cuantitativo, el efecto del desempleo en los hogares y personas de Las Palmas de Gran Canaria es un rasgo negativo que podemos asimilar como crónico y cuya respuesta requiere de una dinamización urbana y económica significativa; que por otra parte no olvidemos que debe implementarse en la senda del desarrollo sostenible y la transición ecológica de la ciudad.

Su comparativa con la situación en las ciudades de su volumen refleja valores superiores en nuestra ciudad, que vienen a refrendar la cronificación del problema.

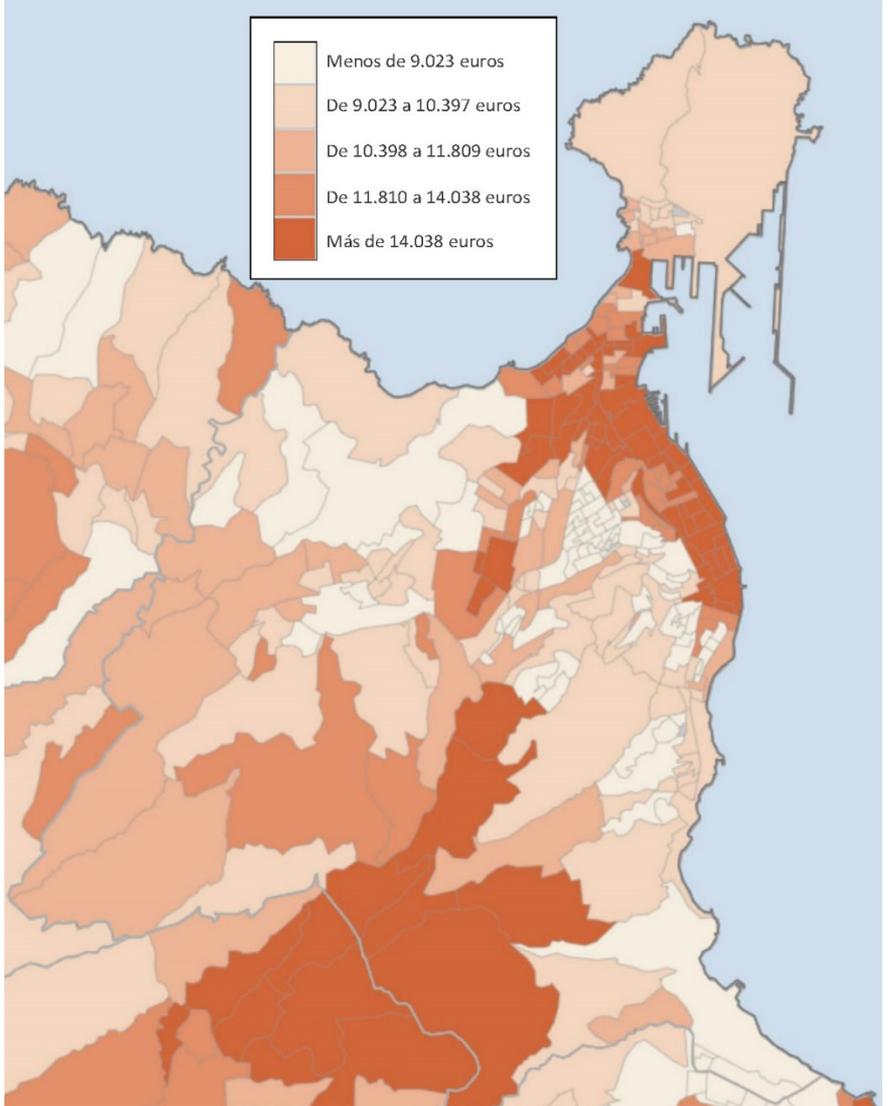
Indicador: Porcentaje de parados total (%)

- **Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española**
- | | | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| OE-1 | OE-2 | OE-3 | OE-4 | OE-5 | OE-6 | OE-7 | OE-8 | OE-9 | OE-10 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|

- **Comparativa con municipios de rango afín**

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
17,8	12,3	16,3	10,8	13,3
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
12,5	11,5	11,5	8,9	16,4

DISTRIBUCIÓN DE LA RENTA PER CAPITA POR PERSONA



Fuente. Atlas de la vulnerabilidad Urbana. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Indicador: Porcentaje de parados entre 25 y 44 años (%)• **Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española**

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10
------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

• **Comparativa con municipios de rango afín**

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
37,9	41,6	42,4	43,8	40,1
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
40,8	39,5	43,8	44,5	40,9

Indicador: Porcentaje de paro femenino (%)• **Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española**

OE-1	OE-2	OE-3	OE-4	OE-5	OE-6	OE-7	OE-8	OE-9	OE-10
------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

• **Comparativa con municipios de rango afín**

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
37,9	41,6	42,4	43,8	40,1
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
40,8	39,5	43,8	44,5	40,9

La Encuesta de Ingresos y Condiciones de Vida de los Hogares Canarios, que expone el Instituto Canario de Estadística, proporciona información sobre las características sociales más relevantes de los hogares canarios. Las variables de estudio son los ingresos del hogar y de sus miembros, características y equipamientos de la vivienda, empleo, formación, pobreza, limitación de la actividad, uso del tiempo y situación del entorno.

Aunque su distribución espacial se define en comarcas, es posible implementar estos datos para Las Palmas de Gran Canaria a partir del ámbito de Área Metropolitana de Gran Canaria; al menos como acercamiento representativo de la realidad de cada variable en la ciudad.

DISTRIBUCIÓN PROPORCIONAL DE DISTINTAS VARIABLES DE CONDICIONES DE VIDA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE GRAN CANARIA			
	Área Metropolitana	Gran Canaria	Canarias
• Nº de personas por hogar			
De 1 persona	24,3	23,6	23,7
De 2 personas	27,2	27,3	29,1
De 3 personas	28,6	27,9	28,6
De 4 y más personas	19,9	21,1	21,6
• Tamaño medio del hogar			
Tamaño medio	2,50	2,52	2,53
• Tipología de familia			
Familia de una sola persona	24,3	23,6	23,7
Familia de pareja sin hijos	17,5	19,1	21,6
Familia de pareja con hijos	38,0	38,5	38,2
Familia de madre sola con hijos	12,7	11,4	10,4
Otros tipos	7,4	7,3	8,7
• Tipología del hogar			
1 sola persona de menos de 65 años	14,0	14,0	14,6
1 sola persona de 65 y más años	10,8	9,7	9,1
Pareja sin hijos, ambos de menos de 65 años	9,1	10,9	13,4
Pareja sin hijos, al menos un miembro de menos de 65 años	8,5	8,9	8,2
Pareja con 1 hijo dependiente	16,0	15,7	15,2
Pareja con 2 o más hijos dependientes	9,6	10,5	10,8
Pareja con todos sus hijos independientes	12,3	12,3	10,1
• Hogares según relación con la actividad de la persona principal			
Ocupada/o	50,5	51,7	53,0
Parada/o	7,7	8,0	8,6
Percibiendo una pensión	27,6	26,3	25,6
Labores del hogar	5,5	4,5	5,1

DISTRIBUCIÓN PROPORCIONAL DE DISTINTAS VARIABLES DE CONDICIONES DE VIDA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE GRAN CANARIA			
	Área Metropolitana	Gran Canaria	Canarias
Otra situación	7,3	8,0	6,8
• Hogares según umbral de pobreza			
Por encima del umbral de pobreza relativa (más de 583 euros)	81,6	80,9	79,3
Con pobreza moderada (entre 282 y 583 euros)	12,7	13,1	14,6
Con pobreza severa (menos de 282 euros)	5,7	5,9	6,0
• Proporción de la población según riesgo de pobreza o exclusión social			
Con riesgo	30,8	32,7	33,3
Sin riesgo	69,2	67,3	66,7

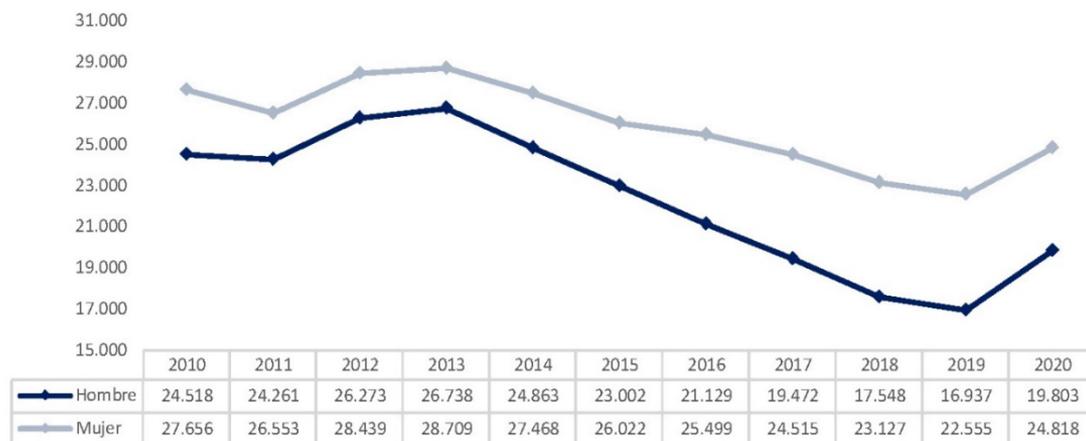
Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

Atendiendo a su evolución en los últimos 10 años, el paro registrado del municipio de Las Palmas de Gran Canaria ha experimentado un continuado descenso en los años posteriores a la crisis, reflejando esa recuperación de la economía que se ha ido comentando.

Estas variaciones anuales negativas de las cifras absolutas de paro son, durante todo el periodo, más favorables en el caso de los hombres, pues las mujeres experimentan una reducción de las cifras de paro más moderada, ampliándose la distancia entre los dos sexos.

El año 2020 representa un cambio de tendencia en la evolución de este indicador debido al impacto de la crisis derivada de la pandemia, volviendo a cifras de paro anteriores.

EVOLUCIÓN DEL PARO REGISTRADO EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

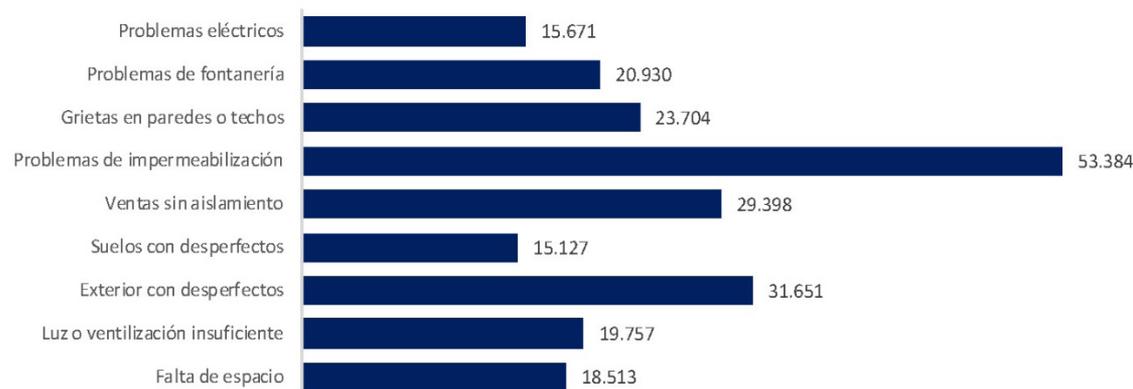


Fuente. Observatorio Canario de Empleo y Formación

Otro de los parámetros que se considera relevante en la vulnerabilidad social se corresponde con la calidad de las viviendas y su estado de conservación. En el Censo de Población y Viviendas de 2011 se puso de manifiesto que un 15% de las unidades residenciales presentaba deficiencias, que se traducían en un volumen llamativo de más de 25.000 inmuebles. De nuevo, podemos considerar dichas cifras como referencia indicativa de la situación en estos momentos.

La anterior Encuesta de Ingresos y Condiciones de Vida de los Hogares Canarios computa algo más de 228.000 viviendas en el Área Metropolitana con este tipo de deficiencias desde la observación de sus residentes, que de un modo u otro limitan el disfrute del uso residencial.

DEFICIENCIAS EN LAS VIVIENDAS DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



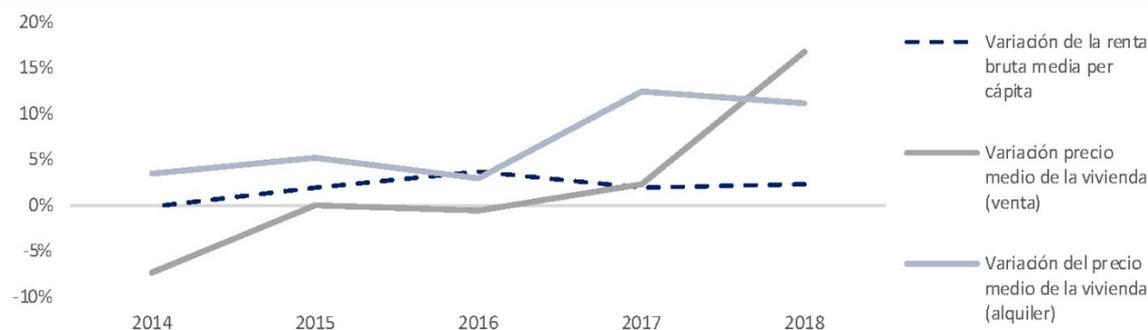
Fuente. Encuesta de Ingresos y Condiciones de Vida de los Hogares Canarios. ISTAC.

Por último, se ha podido constatar el encarecimiento paulatino y constante de los precios del alquiler, que dificultan el acceso a la vivienda en Canarias.

Esto representa un problema cuando las variaciones en las rentas de la población no han experimentado un aumento sino, como muestra el gráfico para el caso del municipio de Las Palmas de Gran Canaria, han sufrido caídas en los últimos años, provocando, además, que la proporción de ingresos que se destina al pago de la vivienda cada vez sea más elevada.

Un factor condicionante de los problemas de acceso y mantenimiento de las viviendas responde a un aspecto estructural de la población como es la vulnerabilidad social, lo cual supone que existan sectores concretos en constante situación de vulnerabilidad, personas y familias con grandes dificultades para acceder a una vivienda asequible, cuestión que se agrava en periodos de crisis y que coloca a una importante cantidad de personas a colocarse en riesgo de exclusión social.

EVOLUCIÓN DEL PRECIO MEDIO DE LA VIVIENDA EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Fuente. Encuesta de Ingresos y Condiciones de Vida de los Hogares Canarios. ISTAC.

ES



ESTRUCTURA ECONÓMICA

Información y diagnóstico

7. Diagnóstico sintético. Estructura Económica

7.1. Balance general

El municipio de Las Palmas de Gran Canaria continúa manteniendo en 2022 su carácter económico eminentemente terciario. Utilizando el empleo como indicador, el sector servicios ha pasado de un 75,7% en 1991, a un 89,2 en 2010 y a un 90,1% del empleo actual. La distribución de las empresas presenta un comportamiento similar.

En este contexto, el comercio continúa siendo la actividad con mayor capacidad definitoria de la economía municipal, manteniendo así su rasgo histórico durante el siglo XX.

En una lectura de interés directo para el Plan de Acción, la distribución espacial que representa la estructura económica del municipio no ha sufrido excesivos cambios en los últimos años, de modo que el Puerto de La Luz, las grandes superficies comerciales, las zonas comerciales abiertas, la red de suelos industriales o la zona turística de Santa Catalina-Las Canteras y las zonas agrícolas continúan siendo los pilares en torno a los que se sustenta con mayor o menor dependencia.

El nexo común de estos capítulos se centra en la coincidencia de un escenario de relaciones competitivas entre los ámbitos y entre éstos y el resto de la estructura insular, nacional o internacional.

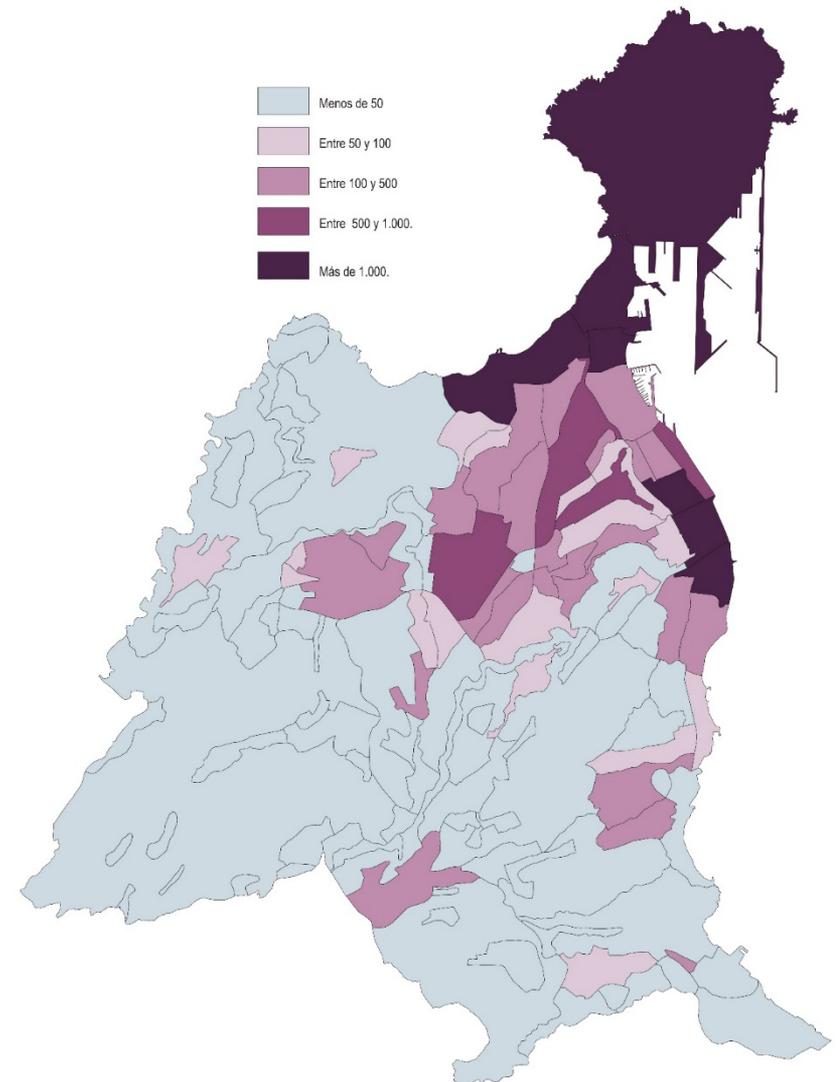
El mismo presenta como ingrediente básico los requerimientos de recualificación y optimización de las áreas en sus factores de atracción y localización, en los cuales intervienen los parámetros de calidad ambiental del espacio público anexo, de mejora y formación de los recursos humanos, singularización de la producción, entre otros factores ajenos a la competencia de intervención y gestión municipal.

Esta situación general deviene de un proceso desarrollado al menos desde los años ochenta, mediante el cual la situación de crisis o retroceso de una serie de actividades productivas consolidadas en el municipio (agricultura, pesca, industria alimenticia, turismo), tiende a aumentar el desequilibrio a favor de la especialización comercial, el turismo, el transporte y los servicios en general, beneficiándose subsidiariamente la construcción de dicho proceso. Como es lógico, esta dinámica contradice el espíritu de los objetivos de diversificación de la estructura productiva como principio de la ciudad sostenible dentro del escenario común de terciarización económica en el sistema urbano español.

La importante renovación del espacio urbano en la ciudad alta y el acompañamiento de nuevos nodos estratégicos de actividad, la contrastada identi-

dad portuaria de la economía urbana, la recuperación del turismo, el predominio comercial y el impulso a las grandes superficies, etc., son aspectos singularizadores que condicionan la presente dimensión del estado de Las Palmas de Gran Canaria

DISTRIBUCIÓN DEL TEJIDO EMPRESARIAL EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Fuente. Observatorio Socioeconómico de Las Palmas de Gran Canaria e Instituto Nacional de Estadística

EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE POBLACIÓN CON RENTAS INFERIORES A VARIOS VALORES		
	2010	2021
Agricultura, ganadería y pesca	1.306	1.225
Industria	8.344	8.402
Construcción	9.131	9.597
Servicios	156.627	182.266
Comercio	9.666	12.244
Hostelería	34.706	34.924
TOTAL	175.611	201.490

Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canaria

En una ciudad para la que sólo se habla de servicios y turismo a la hora de opinar y analizar su economía, bien defendido por la claridad de las cifras estadísticas, el desarrollo urbano histórico y la función capitalina explica la existencia de una compleja fenomenología en los procesos de apropiación industrial del espacio.

De uno u otro modo, las relaciones entre la ciudad y su espacio económico es el resultado de un proceso de formación moderno, a partir de una fenomenología que se ha visto alterada durante las primeras décadas del siglo XXI con la consolidación de las grandes superficies comerciales, la colmatación del suelo industrial en un escenario de estancamiento inmobiliario en estos parques empresariales y la recualificación del enclave histórico del Puerto en la zona de contacto con los barrios de Santa Catalina y La Isleta que abre nuevas oportunidades de entorno económico.

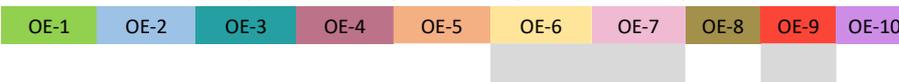
En este proceso, los conflictos y transformaciones derivadas de estas piezas territoriales y su absorción física por parte del espacio urbano se ve complementada con las expectativas vinculadas a la redinamización de la actividad portuaria y su expansión, el crecimiento urbano del sector de Siete Palmas-Las Torres-Tamaraceite y la adaptación del tejido microempresarial a los nuevos requerimientos del mercado en las zonas comerciales tradicionales protagonizan esas relaciones hasta el punto de que llegan a representar el territorio en ciertos ciclos y facetas de su funcionamiento. Es decir, ya no se sirven de éste como soporte físico sino que propician o estimulan su participación en el propio dinamismo económico, llegando a aportar ingredientes complementarios a la propia concepción social de la trama urbana (*p.ej. la adaptación del valor inmobiliario, la atracción-repulsión de la demanda residencial común, etc.*).

El tejido empresarial de Las Palmas de Gran Canaria representa un hecho

territorial basado en el predominio de las pymes en su estructura, si bien pervive un conjunto de unidades productivas mayores que cohesionan el funcionamiento del mercado en competencia con las producciones exteriores y concentran las mayores proporciones de empleo según intervalos de tamaño empresarial.

Indicador: Trabajadores en el sector de agricultura, ganadería y pesca (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

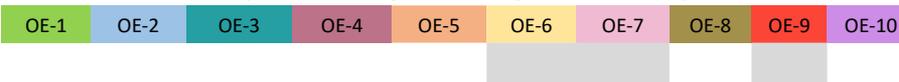


- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
0,7	0,7	0,8	3,4	0,7
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
0,9	0,9	0,2	0,6	3,3

Indicador: Trabajadores en el sector de la industria (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española



- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
4,5	7,3	5,7	7,9	4,9
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
15,5	14,3	5,0	4,9	7,7

Indicador: Trabajadores en el sector de la construcción (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

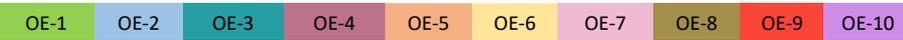


• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
6,0	6,0	5,1	4,5	3,9
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
4,2	4,6	4,9	7,4	4,3

Indicador: Trabajadores en el sector de los servicios (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

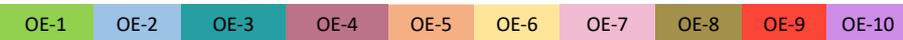


• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
90,1	87,3	88,3	84,2	90,5
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
79,3	80,1	89,9	87,1	84,7

Indicador: Establecimientos en el sector de agricultura, ganadería y pesca (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

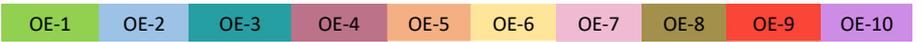


• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
0,9	0,6	0,6	2,1	0,4
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
1,1	0,6	0,1	0,5	2,9

Indicador: Establecimientos en el sector de la industria (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

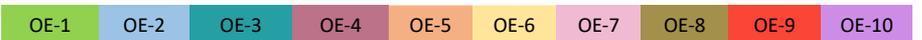


• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
3,4	4,2	3,9	5,0	3,3
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
5,2	4,1	2,7	4,1	5,9

Indicador: Establecimientos en el sector de la construcción (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

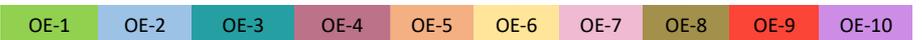


• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
6,0	6,0	5,5	5,4	5,4
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
5,0	5,3	3,7	8,0	4,7

Indicador: Establecimientos en el sector servicios (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

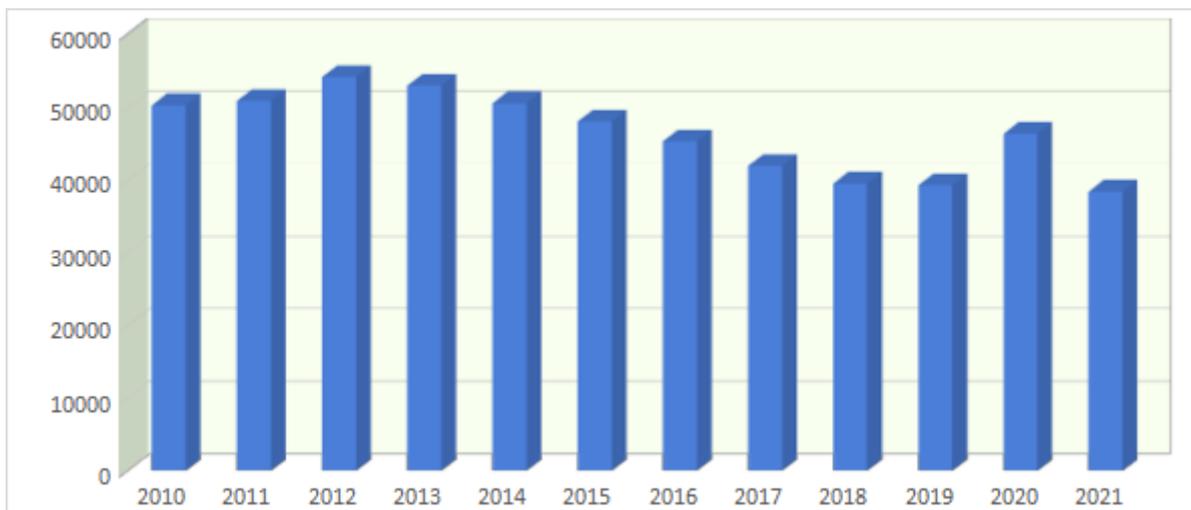


• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
89,7	87,3	89,9	87,4	90,8
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
88,6	89,9	93,5	87,3	86,5

En este escenario de la estructura económica, uno de los indicadores fundamentales vinculado a la calidad de vida de la población del municipio –ya avanzado en el análisis de la estructura social- se corresponde con el empleo de la población activa; en especial, en un momento como el que coincide esta actualización informativa con una situación de descenso de dicho indicador socioeconómico en los últimos años y su efecto relativamente positivo en la economía de las familias.

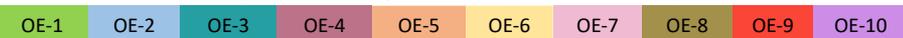
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE DESEMPLEADOS



Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

Indicador: Porcentaje de parados total (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española

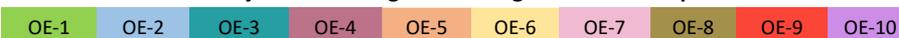


- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
17,8	12,3	16,3	10,8	13,3
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
12,5	11,5	11,5	8,9	16,4

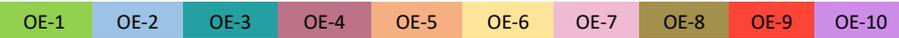
Indicador: Porcentaje de parados entre 25 y 44 años (%)

- Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española



- Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
37,9	41,6	42,4	43,8	40,1
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
40,8	39,5	43,8	44,5	40,9

Indicador: Porcentaje de paro femenino (%)• **Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española**• **Comparativa con municipios de rango afín**

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
55,3	56,4	57,0	58,5	54,7
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
56,2	55,2	53,8	54,5	57,8

En este proceso, entran a formar parte factores de orden macroeconómico que escapan en muchos casos a la capacidad de actuación de la gestión municipal. Sin embargo, existe un margen de maniobra de éste último en determinados aspectos potencialmente generadores de inercias positivas sobre el conjunto de la estructura económica y que tiene que ver con la capacidad de atractivo y competitividad del espacio público y el entorno urbano en que se desarrolla la economía.

La conservación y modernización de las actividades agropecuarias, la dinamización del uso empresariales y el equipamiento comercial, la mejora del entorno urbano asociado a la actividad comercial en materia de calidad del paisaje y servicios, la disponibilidad de suelo industrial, el diseño de actuaciones que faciliten el desarrollo portuario, la cualificación de la ciudad y el municipio como soporte de la actividad turística, etc., son capítulos de especial relevancia que interesan en el análisis sintético de la situación asociado a este Plan de Acción.

7.2. Las actividades agropecuarias

Las actividades agrícolas y ganaderas representan uno de los capítulos fundamentales en la configuración del territorio del municipio, no tanto por sus volúmenes cuantitativos sino por su aportación cualitativa en la definición de la estructura socioeconómica, su desarrollo histórico y plasmación en el patrimonio cultural y etnográfico y su formalización en un paisaje específico crucial en la comprensión del entorno rural y periurbano de Las Palmas de Gran Canaria.

De este modo, la ocupación de los cauces de barranco, las vegas del interior, las vertientes favorables y zonas de laderas con aterramiento y ciertas zo-

nas costeras han participado tradicionalmente de un mapa municipal.

Los datos estadísticos durante el siglo XXI reflejan una limitación de la aportación por las actividades agrícolas y ganaderas a la estructura económica municipal; situándose el sector primario en valores inferiores al 10%. Sin embargo, se matiza esta realidad numérica al considerar en las actividades agropecuarias una serie de funciones importantes en el desarrollo sostenible de la ciudad. Así, se subraya su potencial de interacción favorable en el autoabastecimiento de alimentos, la seguridad agroalimentaria, el efecto de configuración del paisaje rústico, la cohesión del soporte medioambiental del territorio, la implicación en la memoria cultural del municipio y la idiosincrasia social o la generación de rentas y empleos.

Su desarrollo en épocas precedentes ha venido asociado a un poblamiento específico de núcleos y barrios periféricos con marcadas implicaciones en la distribución y apropiación del suelo por parte de infraestructuras hidráulicas e instalaciones agropecuarias con una casi exclusiva carga doméstica y espontánea en su construcción.

El resultado de este proceso se definió en que a principios de los años 70 del siglo XX; momento en que empezaba a notarse los efectos del desarrollo urbanístico sobre los suelos agrícolas durante el período contemporáneo, Las Palmas de Gran Canaria acogiera algo más de 1.800 Ha. de superficie cultivada, suponiendo en torno a un 18% del territorio municipal.

No obstante, las últimas décadas del siglo XX y lo que llevamos de la actual centuria han coincidido con una situación estructural en el desarrollo socioeconómico del municipio y el conjunto de Gran Canaria que ha alterado sustancialmente el esquema territorial y paisajístico asociado a la actividad agrícola, resumiéndose en un descenso importante de la superficie cultivada hasta menos de la mitad de la existente a mediados del siglo XX. Esta situación puede exponerse atendiendo a una serie de aspectos fundamentales, a saber:

- Un retroceso de la rentabilidad de las actividades agrícolas a nivel macroeconómico, como consecuencia del desequilibrio insistente entre los costes de explotación, la inestabilidad de los mercados de consumo y la competencia de la producción externa.
- Un déficit endémico en los recursos hídricos, representado en la

aridez del municipio, el excesivo coste del agua y la ineficiente integración de las infraestructuras hidráulicas tradicionales con la red de abastecimiento público de agua desalada y depurada. Pese a ello, Las Palmas de Gran Canaria representa un municipio con abundante proliferación de instalaciones de obtención (pozos, galerías), transporte (red de riego, canalizaciones tradicionales y modernas) y depósitos hidráulicos (estanques, maretas, presas) que forman una porción ineludible del paisaje agrícola y su gestión territorial.

- Una pérdida constante del empleo como consecuencia del trasvase de mano de obra joven a las actividades “urbanas” y de la dificultad de ofertar salarios competitivos; con el consecuente crecimiento de la edad media del agricultor.
- Una ineficiencia de la política agrícola desde la Administración Pública, tanto desde el punto de vista financiero y competitividad eco-

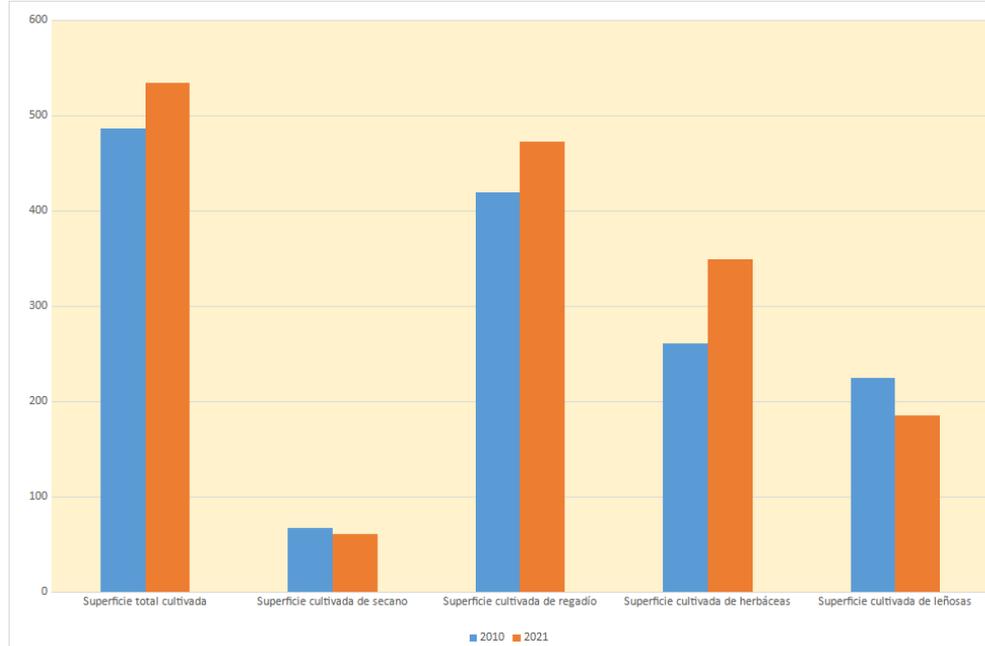
nómica de las explotaciones como desde el ámbito de los obstáculos urbanísticos en materia de autorizaciones y modernización de estructuras; especialmente en entornos protegidos.

- Una priorización de la ocupación del suelo hacia la urbanización, las infraestructuras no agrarias y otros aprovechamientos reduciendo las reservas de suelo con potencialidad agrológica y las posibilidades de renovación geográfica del mapa agrícola del municipio.

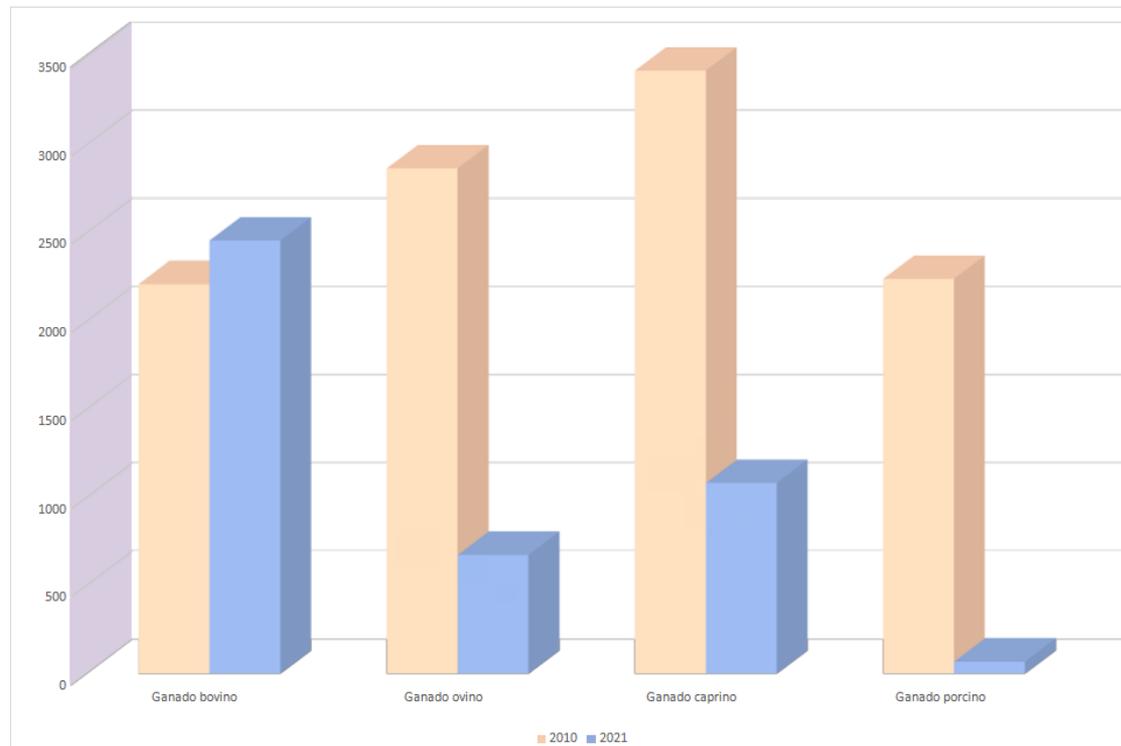
Con estos ingredientes básicos, el tránsito de un siglo a otro ha coincidido con una aparente estabilización del retroceso de la actividad agrícola; al menos, desde el punto de vista de la superficie ocupada. Esta evolución negativa ha supuesto que desde las 1.806 Ha. censadas en 1972 se descendiese a las 577 Ha en el 2000; proceso que se ha ralentizado hasta situarse en 534 Has. en el año 2020 en un comportamiento oscilante durante la última década.

EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA SUPERFICIE CULTIVADA (Ha.)							
	2000	2007	2010	2013	2015	2018	2020
Canarias	44.595	51.595	41.540	41.603	42.972	40.864	39.412
Gran Canaria	8.515	9.955	9.132	9.260	10.693	10.216	9.695
Las Palmas de Gran Canaria	577	525	486	447	509	569	534

EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE CULTIVADA



Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias



Fuente. Instituto Canario de Estadística. Gobierno de Canarias

Indicador: Superficie de cultivos (%)

• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española



• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
3,0 %	26,5 %	22,4 %	43,3 %	14,5 %
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
12,0 %	48,3 %	3,2 %	32,7 %	67,1 %

Indicador: Superficie destinada a explotaciones agrarias y forestales (%)

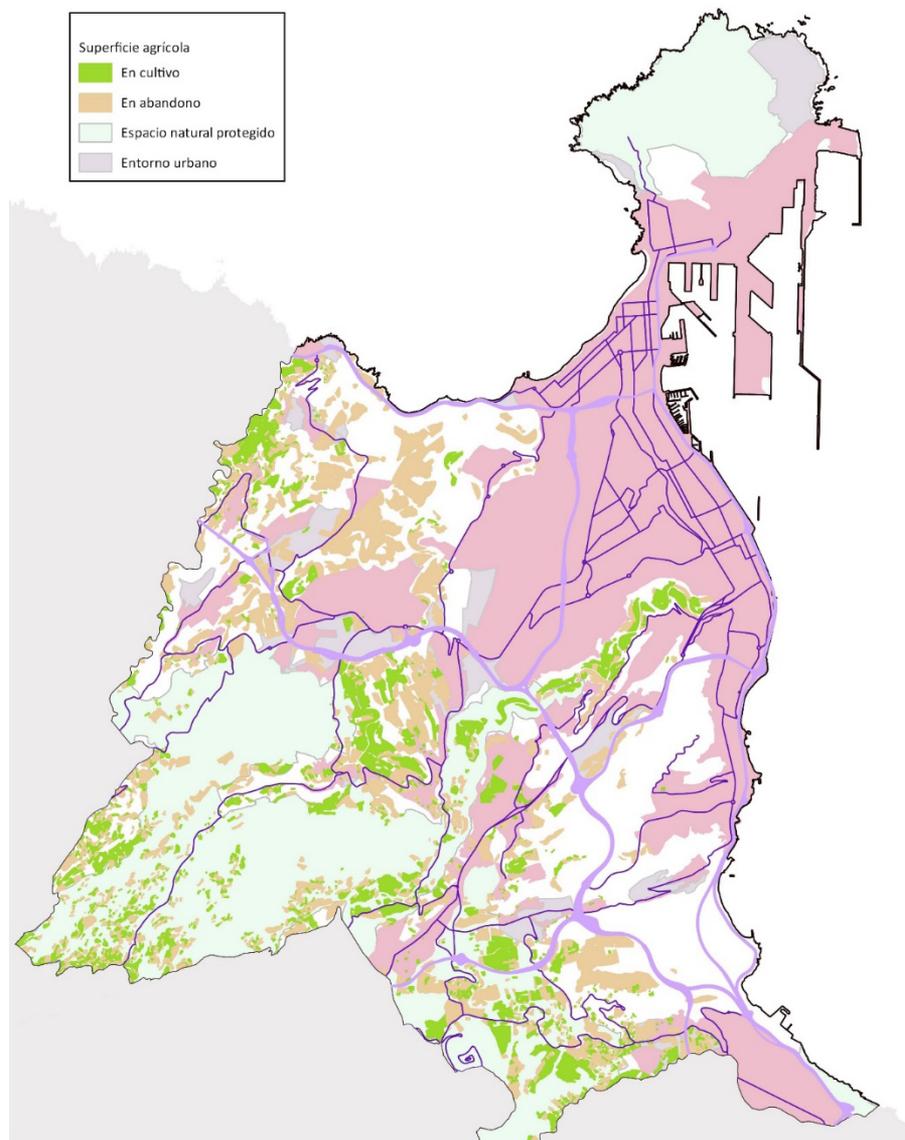
• Relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española



• Comparativa con municipios de rango afín

Las Palmas de G.C.	Municipios de más de 100.000 hab.	Málaga	Murcia	Alicante
0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %
Vigo	Valladolid	Bilbao	Palma de Mallorca	Córdoba
0,0 %	0,6 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %

SUPERFICIE CULTIVADA



La fuerte atomización de las explotaciones, la elevada edad de los jefes de explotación o su dedicación relativamente parcial, dificulta extraer un rendimiento elevado de la mayoría de las explotaciones agrícolas, sobre todo las orientadas al mercado local, tanto por la dificultad de incorporar tecnología y mecanización a unas parcelas de reducido tamaño, como por la escasa cualificación existente para utilizar la tecnología disponible en el mercado.

Asimismo, existe un déficit estructural que viene determinado por el reducido tamaño de las explotaciones agrícolas, tanto en términos físico (hectáreas) como económicos (rendimientos económicos). Lo primero impide que se puedan alcanzar economías de escala en la producción, mientras que lo segundo impide que el factor trabajo pueda ser remunerado en condiciones de mercado. Esto último, a su vez, es causa y consecuencia de que las explotaciones tengan un marcado carácter familiar, ya que la mano de obra para contratar es escasa y de elevado coste.

El déficit de capital humano se plasma en una edad media avanzada del agricultor, con el correspondiente problema de “relevo generacional” en el sector; la baja cualificación media del agricultor, teniendo en cuenta que se debe prestar atención no sólo a la producción, sino también a la comercialización, o gestión de las empresas agrarias, y el carácter poco innovador que le impide competir en los mercados internacionales.

La sucesión en la actividad agraria, que se produce mediante la sustitución de la mano de obra de generaciones de mayor edad por generaciones jóvenes, es insuficiente si se observan los datos relativos al abandono de la agricultura. Algunas razones por las que esto sucede serían:

- Mejores oportunidades salariales en las denominadas actividades “urbanas”, preferentemente en el ámbito del comercio, el turismo y la Administración Pública.
- Dificultades de acceder a los medios de producción, particularmente a la tierra, altos precios del suelo y la escasa venta de los terrenos.
- El escaso reconocimiento social de la actividad agrícola en el conjunto socioeconómico de Las Palmas de Gran Canaria y las duras condiciones laborales de la misma.

Otro factor condicionante del desarrollo de este uso del suelo, aunque con limitado campo de acción desde un planeamiento urbanístico como éste, se refiere al déficit organizativo que se relaciona con la falta de asesoramiento profesional en la mayoría de las explotaciones, la inexistencia de una gerencia profesional y la ausencia de una buena comercialización.

Su desarrollo espacial mantiene los cauces de barranco como principal ámbito de soporte, concretamente los entornos del Barranco de Tenoya-Las Mesas, el Barranco de Tamaraceite, el Barranco del Guiniguada, El Pintor, San José del Álamo, Barranco Seco, el entorno de La Milagrosa, Siete Puertas-La

Calzada y Tafira Alta-Los Hoyos, constituyendo estas zonas las áreas de especial interés para la conservación del suelo agrícola.

En resumen de sus características estructurales, la agricultura del municipio se desarrolla en explotaciones que abarcan superficie preferentemente de menos de 5 Has. (70,6%) definiendo un predominio de la pequeña propiedad en el mapa catastral asociado al espacio agrario y productivo.

Del mismo modo, las explotaciones presentan una marcada preponderancia de la superficie desarrollada en régimen de propiedad (66,6%), seguido a cierta distancia por la gestionada mediante arrendamiento o mediante aparcería. Ello motiva una vinculación más directa de la ordenación urbanística del uso agrícola con la propiedad del suelo, circunstancia que se transmite a la gestión y las autorizaciones correspondientes.

La mecanización del uso agrícola parece constituir uno de los principales déficits en el ámbito municipal, de modo que por cada explotación se observa 0,6 máquinas, en su mayor parte correspondiente a tractores y motocultores.

Otro de los matices específicos se corresponde con la edad de los titulares. En este sentido, el grupo de edad minoritario es el de los titulares con menos de 35 años y, por contra, el de 35 a 54 años es el más numeroso. Sí resulta llamativo el hecho de que existan 150 titulares con más de 55 años, lo cual puede traducirse en una difícil renovación de la población asociada a las explotaciones.

En cambio, la relación de estos titulares con la actividad agrícola se observa en un predominio de ésta como capítulo principal del desarrollo laboral (96,4%), tanto con la misma como única actividad principal como asociada a otra en similares condiciones. En efecto, lo que podemos considerar como agricultura a tiempo parcial o como actividad secundaria representa un capítulo con limitada aplicación en el municipio, con sólo 9 titulares

Su desarrollo espacial mantiene los cauces de barranco como principal ámbito de soporte, concretamente los entornos del Barranco de Tenoya-Las Mesas, el Barranco de Tamaraceite, el Barranco del Guiniguada, El Pintor, San José del Álamo, Barranco Seco, el entorno de La Milagrosa, Siete Puertas-La Calzada y Tafira Alta-Los Hoyos, constituyendo estas zonas las áreas de especial interés para la conservación del suelo agrícola. En su totalidad, se completa en torno a un 6% de la superficie del municipio, por cuanto mantiene su relevancia en la perspectiva estratégica de este Plan de Acción.

Factores como el mantenimiento intergeneracional de la relación con la tierra y el arraigo cultural, el aumento de la actividad a tiempo parcial, las pautas sociales asociadas a la revalorización del medio rural, el apoyo subvencionador para la modernización de las estructuras, la conservación de los suelos de potencialidad agrológica frente a la urbanización, la suficiente flexibilización urbanística respecto a la reestructuración y modernización de las explotaciones, etc., son aspectos fundamentales que explican el potencial mantenimiento del uso agrícola en un escenario tan urbanizado como el de Las Palmas de Gran Canaria.

7.3. El espacio portuario

El espacio portuario constituye una pieza ineludible en cualquier planteamiento de ciudad sostenible que pueda efectuarse en este Plan de Acción. Teniendo en cuenta las cuestiones de índole competencial-legal vinculadas al concepto del Puerto como infraestructura de gestión estatal y la capacidad municipal en el tratamiento de ese recinto, su dinámica y disposición espacial se definen en complejas inercias territoriales sobre la configuración del frente costero de la ciudad y el conjunto urbano de Las Palmas de Gran Canaria.

Una conclusión básica en toda síntesis como la que nos planteamiento pasa por subrayar su condición de capítulo fundamental de la estructura económica y de transportes del municipio e isla, sirviendo al mismo tiempo de nodo central que vincula a la ciudad con el exterior.

Este razonamiento conviene recordarlo en la complejidad adquirida por su papel como puerto base de un tráfico marítimo intenso en el Atlántico Medio, alimentado por una profusa red de relaciones con Europa, África, América y, en menor medida, Asia. En este contexto, su posición geoestratégica le supone una fortaleza que convierte a Las Palmas en un punto de referencia mundial para el tráfico de mercancías; al mismo tiempo que se ubica en un enclave neurálgico en el movimiento intercontinental de pasajeros, incluido el turismo de cruceros.

Las relaciones entre la ciudad y el puerto que derivan de estas fortalezas durante el siglo XX y lo que llevamos del XXI han tenido su efecto en la formalización del espacio urbano en que se inserta, manifestándose en barrios populosos con una memoria sociocultural de alta implicación portuaria y marítima, o en su especialización turística, comercial y otras actividades terciarias; todo ello en un escenario medioambiental significativo (Paisaje Protegido de La Isleta y Zonas Especiales de Conservación de Bahía del Confital y Área Marina de La Isleta).

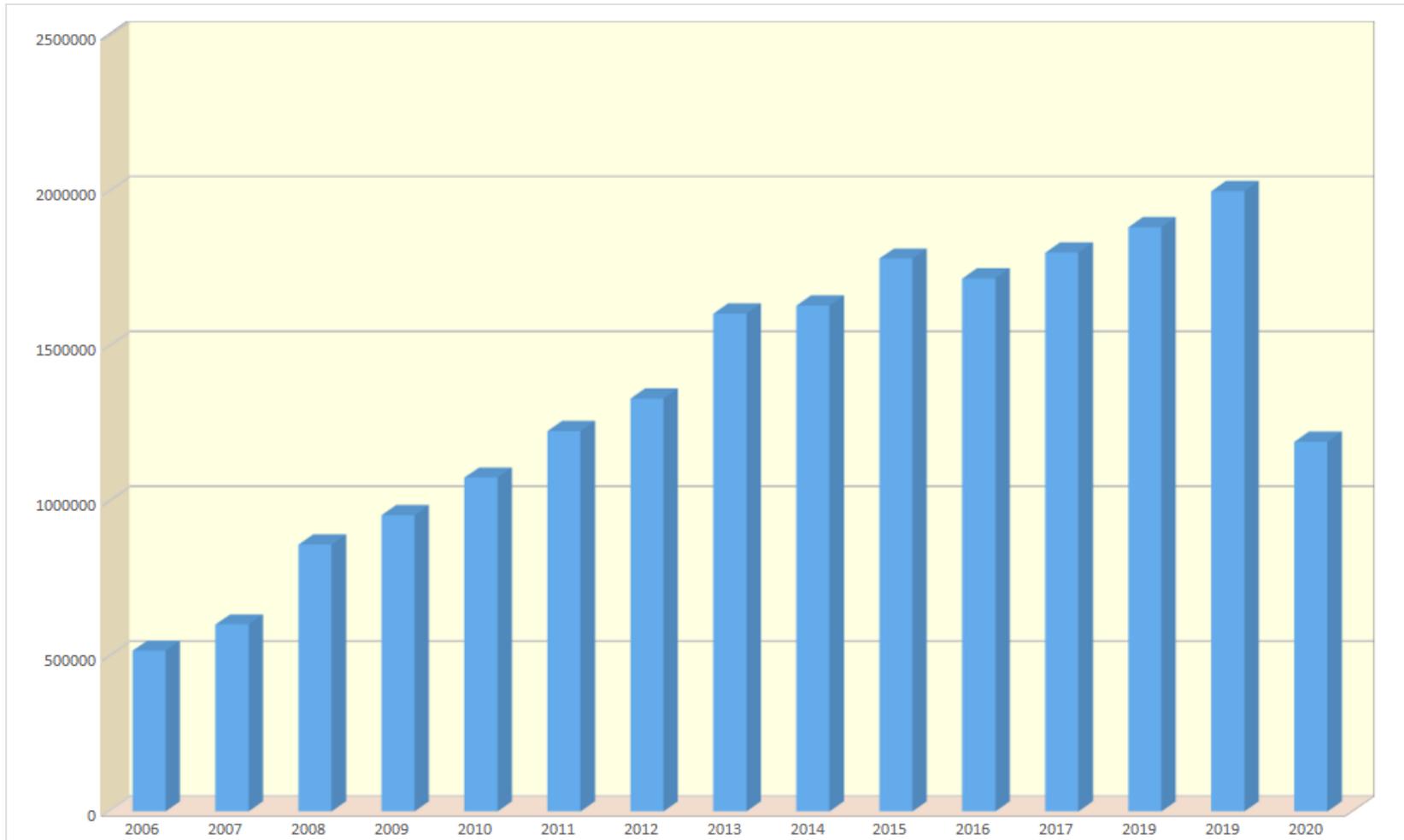
El crecimiento durante el siglo XX deriva en un paisaje portuario y de relación con la ciudad que lo bordea; transición que aparece jalonada tanto de episodios de estímulos económicos mutuo como de conflictos en el proceso de apropiación de la línea costera y el choque de intereses estratégicos (expansión física y crecimiento económico vs preservación medioambiental y ocio-esparcimiento). Esa interacción se traduce en una serie de tensiones que protagonizan un apartado específico en la observación del escenario que se pretende convertir en parte fundamental de la ciudad sostenible (congestión crónica del tráfico, relación entre los usos portuarios y urbano, falta de diálogo ambiental entre ambas piezas, etc).

ENCAJE DEL ESPACIO PORTUARIO EN EL CONTEXTO URBANO



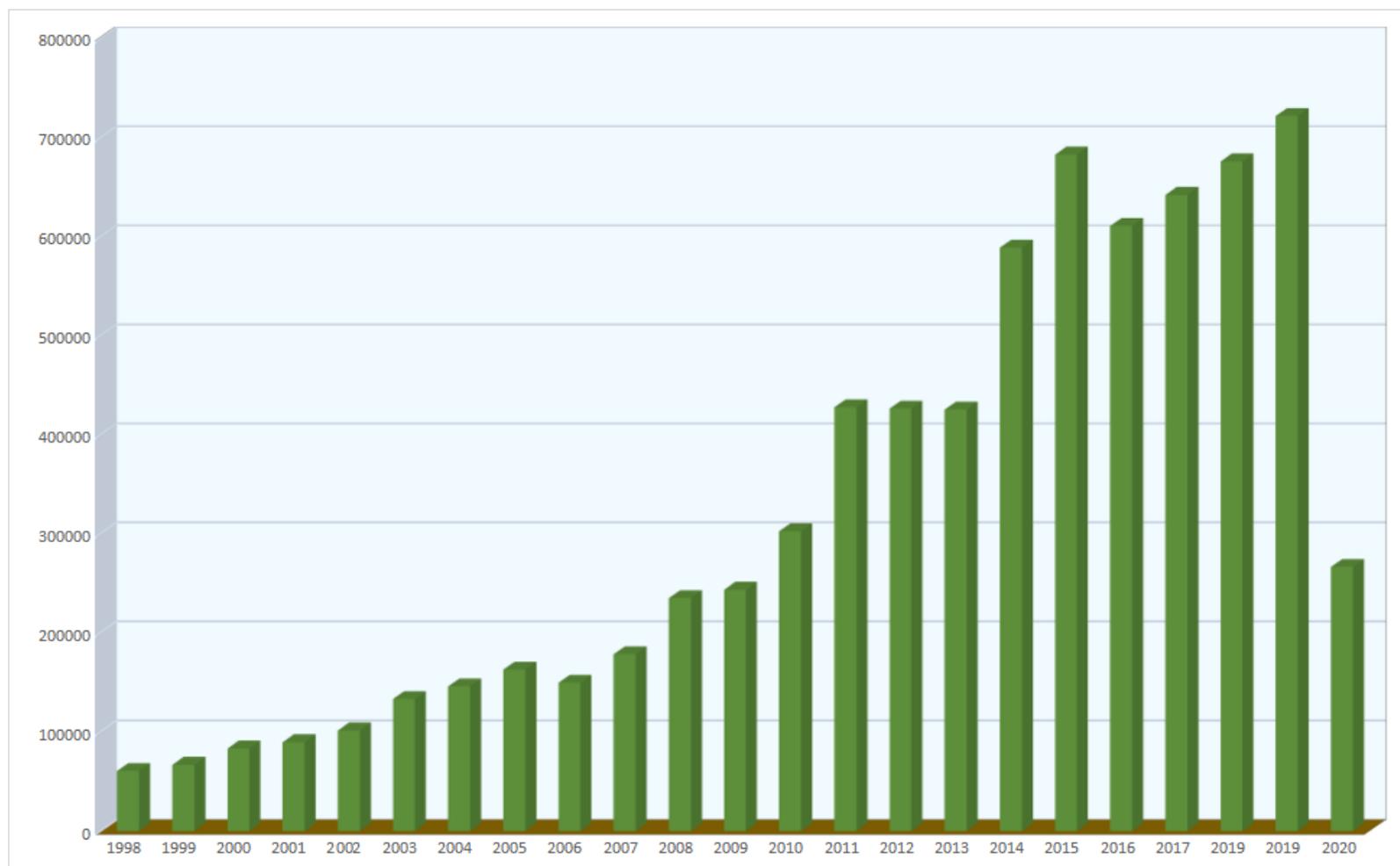
Fuente. Infraestructura de Datos Espaciales. GRAFCAN. Gobierno de Canarias

EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE PASAJEROS COMO INDICADOR DEL MOVIMIENTO PORTUARIO



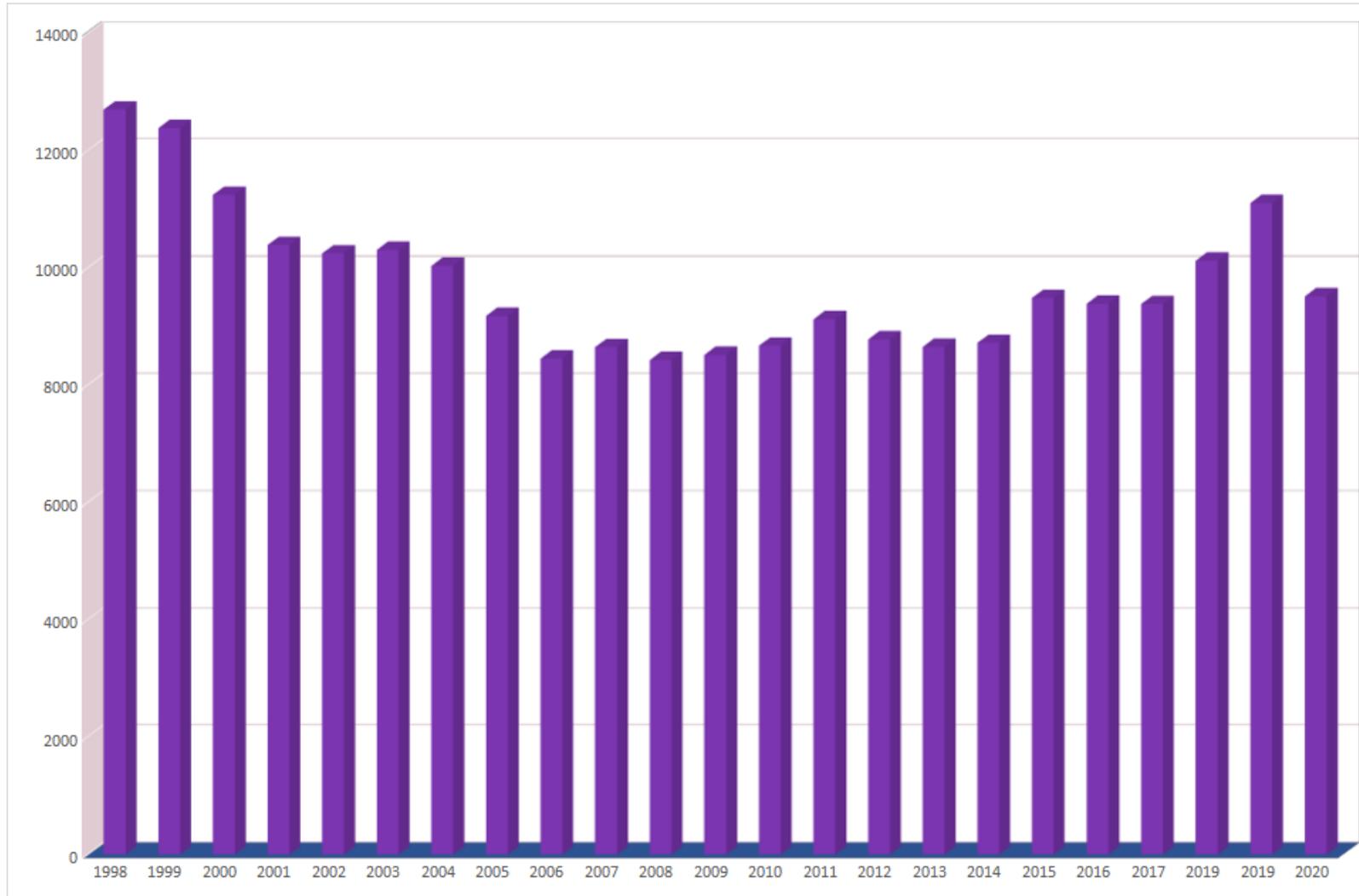
Fuente. Anuarios estadísticos anuales. Autoridad Portuaria de Las Palmas

EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE TURISTAS DE CRUCEROS COMO INDICADOR DEL MOVIMIENTO PORTUARIO



Fuente. Anuarios estadísticos anuales. Autoridad Portuaria de Las Palmas

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE BUQUES COMO INDICADOR DEL MOVIMIENTO PORTUARIO



Fuente. Anuarios estadísticos anuales. Autoridad Portuaria de Las Palmas

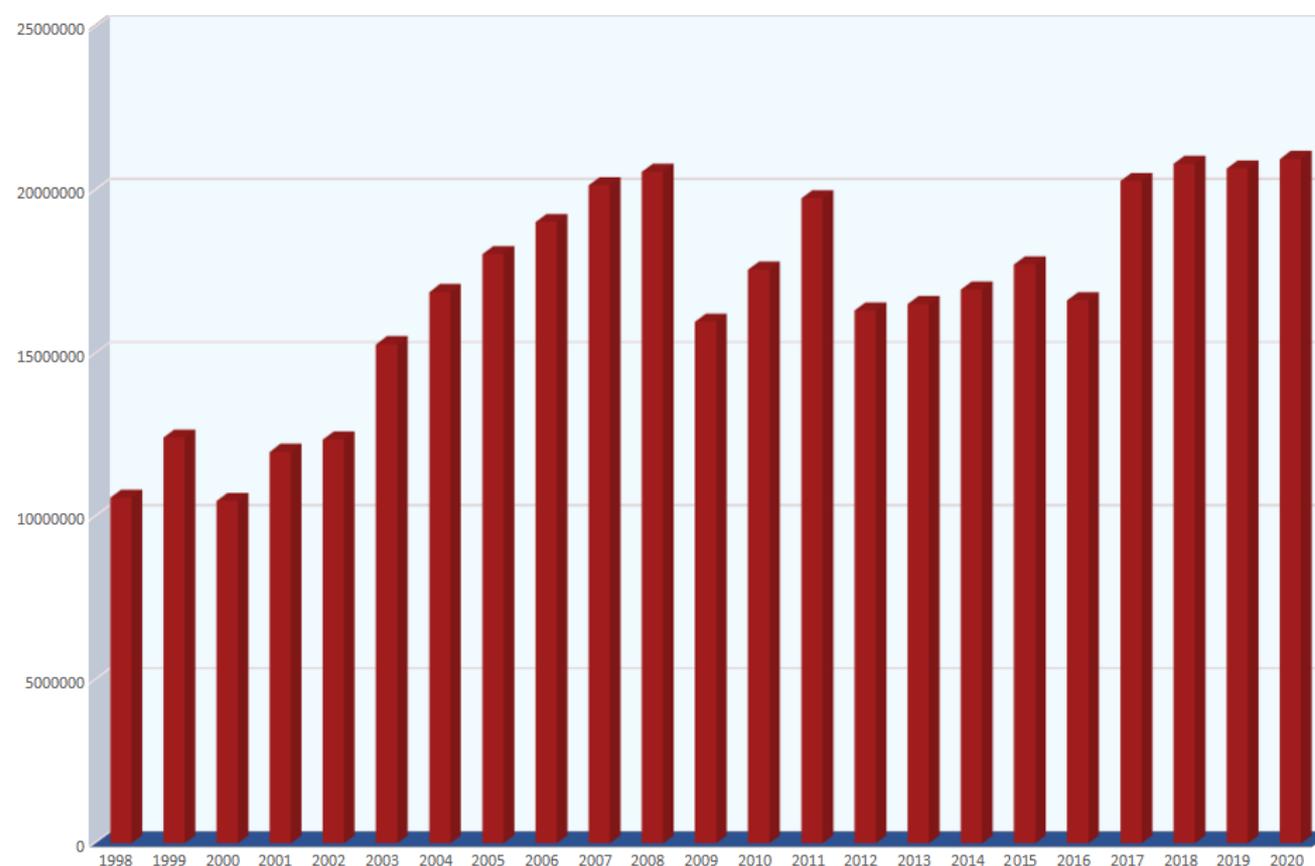
Podemos subrayar varias funciones que definen el carácter estratégico a observar en el Puerto:

- Como centro de operaciones y plataforma logística, en especial de contenedores y otras cargas comerciales, a escala de Archipiélago Canario, de España, y de relaciones Europa-África-América.
- Como estación de servicio para los buques que tiene recorridos en esta zona del Atlántico, con una larga tradición de competencia en el abastecimiento de combustible, aprovisionamiento de buques y reparaciones navales.
- Como base consolidada de las flotas pesqueras internacionales.

- Como puerto de pasajeros, con prestación de servicios tanto a los cruceros como a los ferrys o transbordadores.
- Como centro de regatas deportivas, no sólo en la modalidad autóctona de vela latina canaria sino en su condición de puerto especialmente situado para dar servicio a las travesías trasatlánticas.

Como puerto con papel imprescindible en la cooperación internacional al desarrollo y la solidaridad en su condición de base del Programa Mundial de Alimentos, Cruz Roja y Media Luna Roja.

EVOLUCIÓN DE LAS TONELADAS DE MERCANCÍAS COMO INDICADOR DEL MOVIMIENTO PORTUARIO



Fuente. Anuarios estadísticos anuales. Autoridad Portuaria de Las Palmas

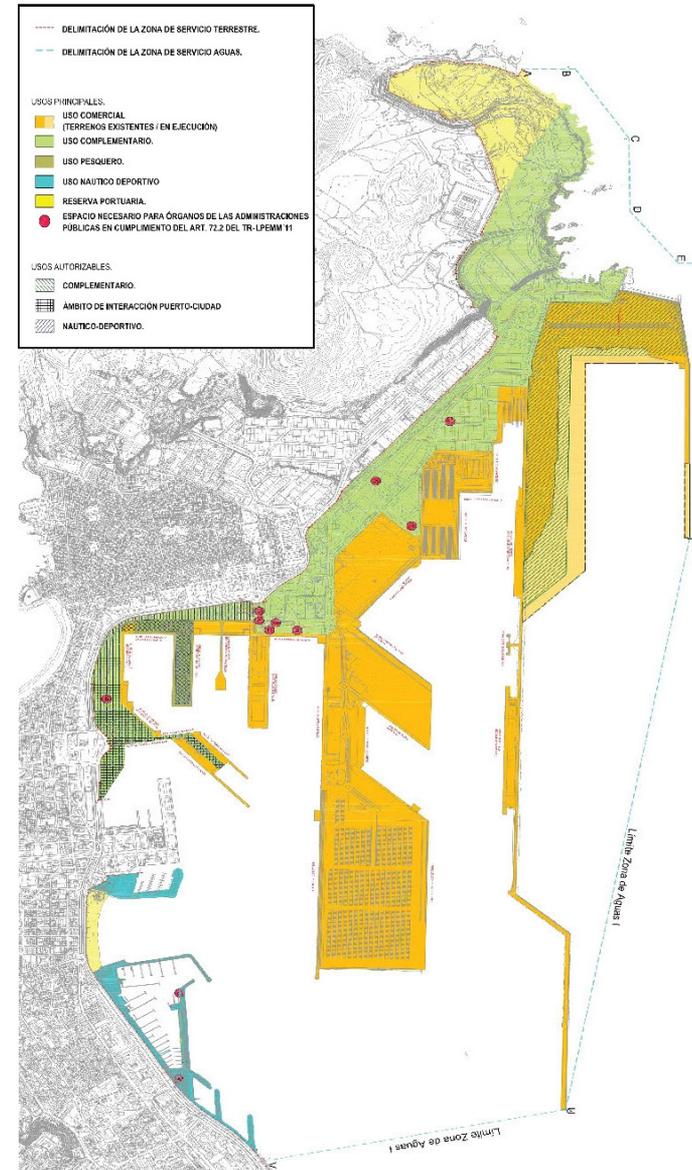


La función económica del espacio portuario mantiene una destacada dialéctica en materia de integración medioambiental y paisajística. En distintos tramos temporales se han venido produciendo acontecimientos más o menos conflictivos sobre la discusión entre la prioridad económica y la prioridad de la calidad de vida desde su referente ambiental, en unas relaciones entre el puerto y la ciudad siempre dinámicas. En efecto, el recinto portuario se ha convertido en un espacio acotado, cuyos accesos suelen estar colapsados por la escasa idoneidad del viario litoral urbano para soportar una funcionalidad a la que había incorporado.

Esa delimitación física experimenta en uno de sus lados un espacio limitado al trabajo, la compra-venta a gran escala o el uso como infraestructura de transporte. En otro lado, se mantiene una funcionalidad casi independiente respecto a la actividad turístico-comercial de la Avenida Mesa y López, el Mercado del Puerto y Santa Catalina-Las Canteras, o a la función residencial de La Isleta y Las Alcaravaneras.

La remodelación de la Avenida Marítima, la construcción de los viales y enlaces que conectan la Autopista del Sur con El Sebadal y el Puerto, la construcción del Acuario “Poema del Mar”, la remodelación del Parque de Santa Catalina y de los edificios Elder y Miller, la construcción del Intercambiador, la rehabilitación del Castillo de La Luz y la conexión con la ciudad mediante la pasarela “Onda Atlántica”, la definitiva incorporación de los Carnavales y otros acontecimientos culturales (Womad, Festival de Teatro y Danza,...) a las inmediaciones de Santa Catalina, la consolidación del Centro Comercial de El Muelle como pieza urbana en el área, la revitalización del tráfico de cruceros, etc., han contribuido globalmente a una relaciones territorial entre la ciudad y el puerto mucho más intensas.

DISTRIBUCIÓN FUNCIONAL DEL ESPACIO PORTUARIO



Fuente. Infraestructura de Datos Espaciales. GRAFCAN. Gobierno de Canarias

7.4. La ciudad como enclave turístico

La ciudad del siglo XXI y el desarrollo turístico constituyen dos entes cuya apli-

cación en Las Palmas de Gran Canaria se refleja en variados acontecimientos y complejos procesos en el territorio. Su memoria urbana, histórica y geográfica nos brinda un dossier de capítulos sociales, económicos y medioambientales que forman parte ineludible de la propia idiosincrasia de la urbe y alimentan la imagen exterior labrada a lo largo del siglo XX.

Mucha culpa de ese discurso sobre la adecuación del espacio urbano la tiene la búsqueda y consolidación de una serie de hitos que definen la imagen de la ciudad como un producto o una marca en una concepción más amplia a los límites del desarrollo turístico, donde tienen cabida otros componentes del dinamismo territorial (ecología y percepción urbana, vitalidad económica y atracción de inversores foráneos, etc.).

Entre los que residimos en Canarias. ¿Quién no reconoce la postal de la playa de Las Canteras, de la Catedral de Santa Ana, los cruceros, el deambular de los turistas por la calle de León y Castillo y el centro histórico de Vegueta-Triana, el bullicio en el Parque de Santa Catalina, etc.?

En ese devenir, los momentos actuales ven como la ciudad representa un ejemplo de espacio urbano de tamaño importante en el sistema español en el que se produce coetáneamente una reformulación del movimiento turístico como actividad estratégica.

Las constantes menciones a la crisis de la misma en el contexto del Archipiélago Canario (crisis de 2008, pandemia del Coronavirus, etc), los cambios socioeconómicos en los mercados de emisión de visitantes, la efervescencia del desarrollo urbanístico, la promoción del desarrollo sostenible, la interpretación sobre las actuaciones en el frente portuario y marítimo, el diseño y aprovechamiento de los nuevos espacios públicos (las zonas comerciales abiertas, la costa del Confital, el Frente Portuario, el Frente Marítimo de Levante, el Barranco de Guinguada), ..., son hitos presentes en el día a día de la prensa y los foros de discusión, con discursos de orientaciones y planteamientos muy diversos sobre las formas en que debiera funcionar esta figura territorial.

Su aplicación manifiesta en esta ciudad un panorama en el que se resalta su directa participación en la estructura del espacio turístico de Gran Canaria y del conjunto regional; con connotaciones tan comunes como diferenciadas en el comportamiento del turismo en España y la Europa atlántico-mediterránea en que se adscribe.

Identificar estas singularidades, así como las fortalezas y debilidades emanadas de dicho dinamismo, se entiende un requisito fundamental en el Plan de

Acción con vistas a un posible desarrollo de estrategias que induzcan a una posición competitiva en un mercado cada vez más exigente y sofisticado, con su efecto positivo en la estructura y dinámica económica general.

En Las Palmas de Gran Canaria, la huella turística es notoria. Como ejemplo de ciudad comercial desarrollada al abrigo de intensas relaciones entre sociedad y culturas de los continentes europeo, africano y americano, la participación del turismo en su reciente modelado se exhibe en la cotidianidad de la urbe, en la existencia de un enclave especializado (Playa de Las Canteras-Santa Catalina) y en las expectativas reales de su avance competitivo en el exigente mercado internacional (actuaciones urbanístico-estratégicas incluidas). Y ello conviene ser remarcado desde el principio. El análisis no se entiende efectuado sobre un espacio turístico sino sobre la integración de la actividad turística dentro de un conjunto urbano y su contexto metropolitano e insular.

Su distribución, su tipología, sus formas de explotación, el volumen de la clientela, su accesibilidad, la relación que se establece entre uno y otros en el servicio, su atractivo, el momento, etc., generan una simbiosis de flujos y actividades de múltiples identidades. Esta combinación se manifiesta desde la perspectiva territorial en la configuración de un enclave determinado y su espacio turístico de referencia; como, por ejemplo, el de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria respecto a la isla de Gran Canaria.

Dichos recursos geográficos constituyen una materia prima fundamental en el funcionamiento y la identificación de este eslabón básico en el desarrollo turístico. Por ello, se defiende la importancia de su tratamiento exhaustivo y específico por parte de la ciencia geográfica, frente a la generalizada simplificación en los aspectos comparativos entre unas zonas y otras y su manifestación morfológica a las que nos hemos acostumbrado.

El fundamento en que radica el atractivo turístico de la ciudad se encuentra en la concepción como espacio en el que confluyen múltiples formas de ocupación del territorio destinadas al uso residencial, la relación social y el desarrollo social, cultural y económico.

Las potencialidades urbanas para la explotación de los recursos turísticos del territorio son tan complejas como abundantes, en especial, partiendo de las singularidades aportadas por cada ciudad en el Mundo. Éstas las podemos clasificar atendiendo a las siguientes funciones urbanas en la ciudad.

Las actividades económicas tienen un desarrollo fundamental en la apari-

ción, evolución y configuración actual de la ciudad, en tanto representan los mecanismos y relaciones que la sociedad de cada destino turístico pone en marcha para el desarrollo productivo, la supervivencia o el enriquecimiento de su población, con mayor o menor intervención de agentes externos (empresas y capital extranjero).

El carácter específico de la participación de cada actividad económica se manifiesta en modelos definidos de paisajes relacionados con la misma, diferenciando barrios y enclaves dentro de la trama urbana.

Atendiendo a los aspectos anteriores, la situación de Las Palmas de Gran Canaria como enclave turístico en 2022 se apoya en una serie de estímulos en el visitante que justifican la competitividad del espacio urbano y explican su evolución contemporánea favorable, los cuales se entienden pilares fundamentales en la comprensión y tratamiento de este tema por parte del planeamiento del territorio:

- La ciudad como escenario singular de la ocupación humana en un territorio específico (contexto marítimo, entorno volcánico e insular, contexto de ciudad con esencia cultural europea, norteafricana, atlántica y latinoamericana).
- Los recursos urbanos como escenarios de la relación social por parte de la población local y su peculiar manifestación en el territorio (espacio público peatonal y sistema urbano de espacios de ocio).
- Los recursos urbanos como productos específicos y singulares vinculados al ocio, la recreación, el esparcimiento y el descanso del turista durante sus viajes de tiempo libre o vacacionales.
- La ciudad como imagen representativa del territorio insular y canario, a través de los conceptos de modernidad y competitividad.

El espacio turístico que hoy se conoce en la ciudad aceleró su formación a mediados del siglo XX; momento en que la trama urbana sufre una importante transformación y crecimiento, en el que se termina por ocupar el antiguo arenal del Istmo de Guanarteme.

El relanzamiento del atraque de cruceros en el Puerto de La Luz, los rápidos efectos del nuevo modelo internacional de transporte aéreo (tipo chárter) en la llegada de importantes masas de visitantes y las crecientes

perspectivas del turismo en Europa, estimularon la aparición y consolidación de la oferta alojativa, completando la planta tradicional dispersa por el conjunto urbano precedente.

En pocas fechas, la ciudad alcanzó los 100.000 turistas anuales (99.320 en 1963, según el CIES), acompañando una dinámica en el que jugó un papel importante la formación del tejido comercial asociado. De este modo, se constituyó el enclave turístico por excelencia de la urbe, el cual protagonizó en buena medida su relanzamiento social y económico, junto con las actividades portuarias. Ya a principios de los años setenta, las visitas anuales se situaron en torno al medio millón de personas.

Sin embargo, a partir de ese momento el volumen y la calidad turística de Las Palmas de Gran Canaria vienen experimentando hasta fechas recientes un proceso de degradación y decadencia; proceso que ha conducido a un proceso de inestabilidad de la imagen y competitividad del espacio urbano dentro del contexto insular, regional y externo. Entre los factores causantes de dicha dinámica se destacan los siguientes:

- Una deficiente planificación urbanística del desarrollo turístico.
- La escasez de equipamientos complementarios a la playa.
- La saturación funcional de la trama urbana.
- La degradación ambiental y paisajística de la ciudad baja.
- El crecimiento de la planta alojativa y la orientación de la residencia turística hacia la costa del sur grancanario.
- El progresivo envejecimiento y desfase de la planta alojativa capitalina.

En este desarrollo, ha cambiado esa dinámica en favor de una evolución positiva en la mayor parte de los indicadores básicos y en la percepción en calle del movimiento turístico. La situación ha venido experimentando en los últimos años ciertos síntomas de interrupción de ese proceso decadente –pese al retroceso en 2002 y 2003–, de la que se extraen un aparente mayor movimiento turístico en la ciudad y, preferentemente en el enclave del Istmo, y actividades inducidas en el conjunto de Vegueta-Triana (visitas, recuperación de establecimientos de recreación, etc.).

Este último movimiento ha venido acompañado de acontecimientos vinculados al mismo, entre los que cabría resaltar la redinamización del tráfico de cruceros (desde los 30.789 turistas en 1988 a los 279.950 en 2021), la consolidación de la modalidad de turismo de congresos, la rehabilitación casi generalizada de establecimientos hoteleros tradicionales y la ampliación de la misma con movimiento constante de licencias en este sentido, la irrupción del fenómeno de las viviendas vacacionales y su impronta en la oferta alojativa, la revitalización de las zonas comerciales y el impulso reciente de las actuaciones urbanísticas en la ciudad.

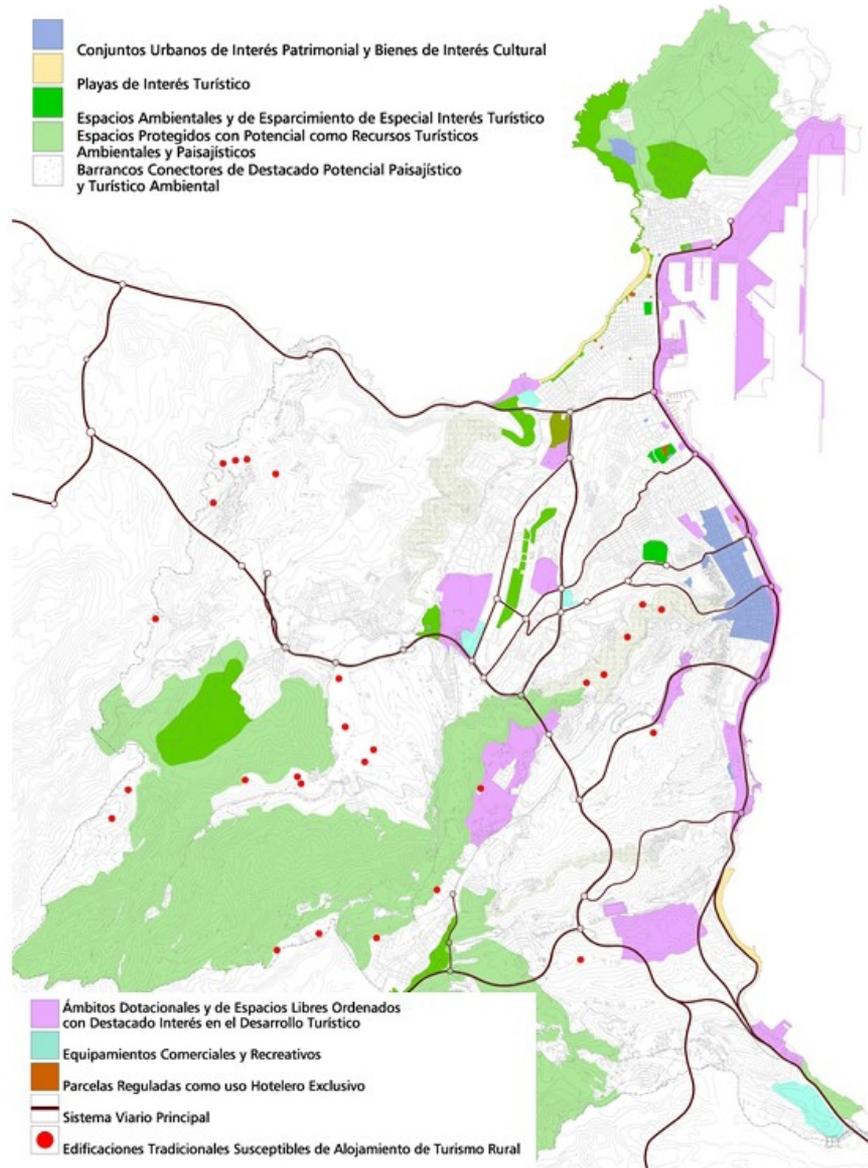
Junto a los factores del mercado nacional e internacional, se observa una estrategia pública de incentivo al turismo a nivel jurídico, estratégico y de creación urbanística de atractivos recreativos, culturales, ambientales y portuarios (mejoras en los espacios de interés paisajístico y natural, dotaciones culturales, recorridos peatonales y movilidad sostenible, Acuario “Poema del Mar”, rehabilitación del complejo del Hotel Santa Catalina-Parque Doramas, etc).

Si bien, las previsiones de la administración pública incluyen la distribución de piezas estratégicas de potencial incidencia en la cualificación del espacio turístico de la ciudad y su área metropolitana, lo cierto es que el enclave del Istmo sigue concentrando esta función urbana. Siguiendo con el uso de la planta alojativa como parámetro indicador, los datos estadísticos confirman este hecho.

En cualquier caso, la ciudad ha recuperado su lugar específico como referencia del turismo urbano español y uno de los centros turísticos neurálgicos de la isla de Gran Canaria, mostrando una vocación diversificadora de sus productos que se confunden con otras actividades urbanas: comercio, cruceros, negocios, congresos, cultural-carnavales, deportivo-marítimo, programas universitarios, etc.

EVOLUCIÓN PREPANDEMIA DEL MOVIMIENTO TURÍSTICO EN LA CIUDAD					
	2000	2005	2010	2015	2019
Turistas alojados	374.734	376.314	345.412	358.553	438.716
Turistas de cruceros	80.803	149.010	296.086	682.885	721.938
Establecimientos (excepto vivs. vacacionales)	...	65	64	63	43
Plazas alojativas	6.753	5.532	7.487	7.487	8.215

SISTEMA DE RECURSOS TURÍSTICOS DE LA CIUDAD



La recuperación del turismo en Las Palmas de Gran Canaria presenta características comunes a las de muchas ciudades del arco mediterráneo español y las Islas Baleares, integrando un proceso de renovación y crecimiento de la planta alojativa es protagonista de nuevos comportamientos del mercado inmobiliario.

da al régimen de alquiler, muy extendido en la población y, especialmente, en determinados sectores vulnerables por razón de su economía y edad.

Una de las modalidades más negativas de estas alteraciones se corresponde con un conjunto de situaciones que identificamos como exclusión residencial.

El elemento más característico de este fenómeno es una figura de alojamiento lucrativo que aparece en Canarias a partir como consecuencia de la política pública autonómica de recuperación del turismo como motor económico. Nos referimos a la vivienda vacacional, en la que se reproduce el modelo observado con otras denominaciones en el panorama nacional.

Con la Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas se genera un escenario legal para que, entre otros mecanismos, el Gobierno regional determine el Decreto 113/2015, de 22 de mayo, de Reglamento de las viviendas vacacionales de la Comunidad Autónoma de Canarias. El mismo vino a modificar el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento (Decreto 142/2010), regulando la vivienda vacacional como modalidad específica de establecimiento turístico extrahotelero.

La traslación formal de los parámetros establecidos compatibiliza la complementación del uso residencial en las viviendas existentes o reguladas en el planeamiento urbanístico con el de alojamiento turístico con una serie de fáciles requisitos de adaptación.

Esa nueva oferta de aprovechamiento urbano en un escenario de dinamización turística motivó un destacado atractivo en la integración de este parque residencial en el sistema alojativo destinado a visitantes, con una mayor productividad económica y perspectivas de ingresos en el patrimonio inmobiliario, profesionalizado o no. La disponibilidad de empresas de promoción exterior y gestión de esas viviendas estimuló el proceso para los particulares.

El resultado es lógico. El mercado tradicional del alquiler de viviendas se renueva introduciendo el nuevo capítulo turístico, cuyo efecto inmediato en el crecimiento en el precio y una consecuente tensión en los recursos económicos de la población residente y su accesibilidad a la residencia en las zonas urbanas con incidencia de este proceso. Esa tensión vuelve a ejemplificar en su modalidad más desfavorable situaciones de exclusión residencial en un número apreciable de familias.

El ejemplo de Las Palmas de Gran Canaria ha tenido su protagonismo dentro

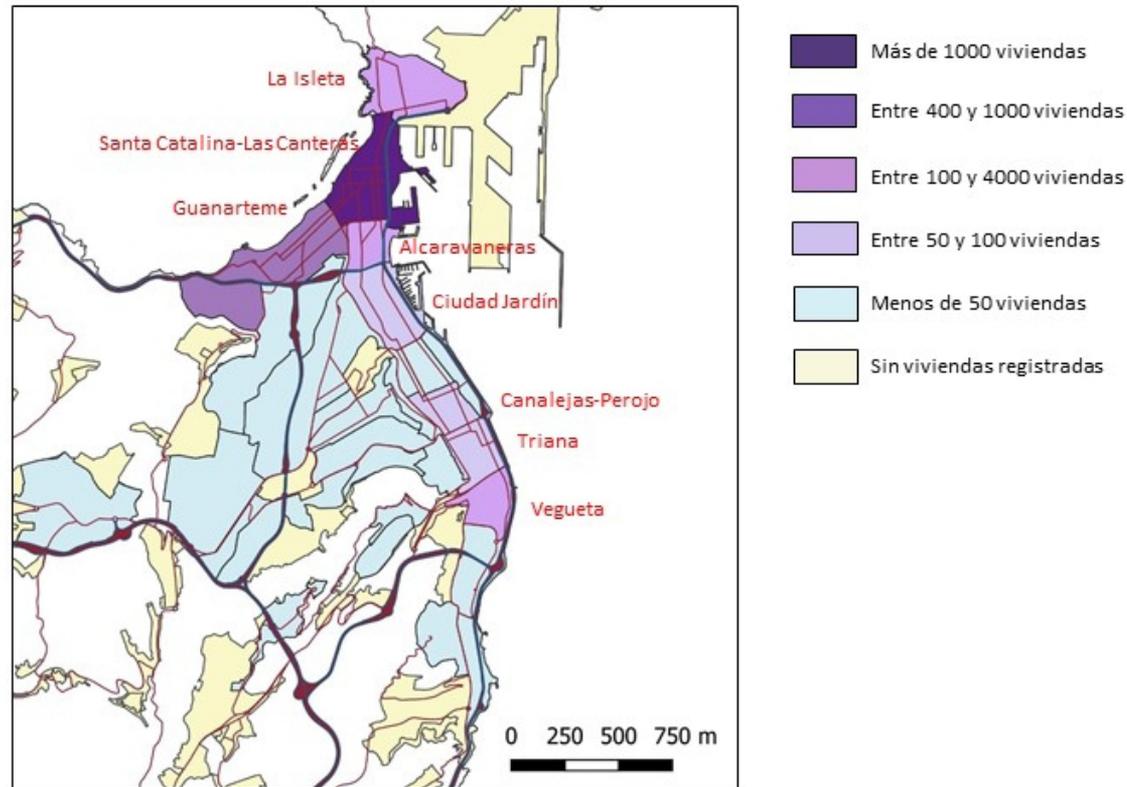
del sistema urbano español. En el momento de esta investigación se computa un volumen de 2.630 viviendas vacacionales autorizadas y 10.265 plazas alojativas asociadas, suponiendo un 35,6% y 32,7% de la red en la isla de Gran Canaria; estos valores superan los mismos indicadores en los municipios especializados en el turismo dentro de la isla (San Bartolomé de Tirajana y Mogán).

A lo largo de 2020 y de 2021 el crecimiento se ha interrumpido como consecuencia de los efectos que la pandemia del Covid-19 ha tenido sobre un turismo en crecimiento acelerado en la ciudad durante el mismo período. El papel en el parque de viviendas vacacionales debe ser aún evaluado, aunque es probable que la mayor parte de los propietarios sigan apostando por esta modalidad en la expectativa de una recuperación durante la segunda mitad del año o primera de 2022.

Sin embargo, esta internacionalización del mercado inmobiliario asociada a la relación viviendas-turismo tiene su particular efecto en sus factores de localización dentro la ciudad. El barrio de Santa Catalina-Las Canteras concentra un 50,6% de estas unidades vacacionales, el barrio de Guanarteme integra otro 17,3% y el barrio de La Isleta acoge otro 7%, con valores similares en las plazas alojativas de esta modalidad. Es decir, un 75% de las viviendas se localiza en el frente urbano de la Playa de Las Canteras y zona portuaria, donde se sitúa el principal centro neurálgico del turismo y el ocio de la ciudad.

Su relación con la superficie acentúa esta tesis. Dichos barrios delimitan un 3,82% del municipio y un 9,5% de la ciudad consolidada, por cuanto estamos ante una densidad o concentración importante de estos elementos. Esta explosión asociada a las pautas internacionales del turismo y la movilidad de la población vinculada al ocio ha tenido su propia ración de preocupaciones desde la política urbana.

IMPLANTACIÓN DE LA VIVIENDA VACACIONAL EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



7.5. El tejido comercial

Las Palmas de Gran Canaria es una ciudad con una larga trayectoria como base de un tejido comercial que ha ido adaptándose al dinamismo económico y el crecimiento social y urbanística durante los distintos períodos desde su fundación.

El municipio continúa manteniendo durante los inicios del siglo XXI su carácter económico eminentemente terciario. Utilizando el empleo como indicador, el sector servicios ha pasado de un 75,7% en 1991 a un 80,13% de la población activa actual. La distribución de las empresas presenta un comportamiento similar.

En este escenario, el comercio continúa siendo la actividad con mayor capacidad definitoria de la economía municipal, manteniendo así su rasgo histórico contemporáneo. Por si solo, alcanza un 20% de todo el empleo, duplicando la importancia de un segundo escalón ocupado por un grupo de subsectores

que alcanza entre un 7% y un 11% (de mayor a menor: administración pública, construcción, actividades inmobiliarias-servicios empresariales, transporte-comunicaciones, educación, actividades sanitarias, industria manufacturera y hostelería).

La distribución espacial que representa la estructura económica del municipio no ha sufrido excesivos cambios desde la década de los noventa, de modo que el Puerto de La Luz, la red de suelos industriales, la zona turística de Santa Catalina-Las Canteras, los centros comerciales, las zonas comerciales abiertas y las zonas agrícolas continúan siendo los pilares en torno a los que se sustenta el municipio con mayor o menor dependencia. Prueba de esa distribución de las unidades registradas en la administración municipal para el conjunto del territorio puede advertirse en la distribución por barrios; respecto a la que se observa una concentración de la actividad empresarial en los barrios del Distrito Isleta-Puerto-Guanarteme y en los Barrios de Canalejas, Triana y Vegueta, en hasta un 67,5% del municipio.

Este desarrollo se entiende en un escenario de relaciones competitivas entre los ámbitos de la ciudad y entre éstos y el resto de la estructura insular, nacional o internacional. Dicho esfuerzo de competencia requiere todo ejercicio posible de recualificación y optimización del tejido empresarial y del entorno territorial como factor de atracción y localización; en el cuales intervienen los parámetros de mejora y formación de los recursos humanos, singularización de la producción y delimitación de entornos urbanos o territoriales atractivos.

Esta situación general deviene de un proceso desarrollado al menos desde los años ochenta, mediante el cual la situación de crisis o retroceso de una serie de actividades productivas consolidadas en el municipio (agricultura, pesca, industria alimenticia, turismo), tiende a aumentar el desequilibrio a favor de la especialización comercial y de transporte. Como es lógico, esta dinámica contradice el espíritu de los objetivos de diversificación de la estructura productiva reinantes en las grandes ciudades occidentales dentro del escenario común de terciarización económica.

La función económica del territorio devenida de las relaciones entre éste y la actividad empresarial presenta, por tanto, en Las Palmas de Gran Canaria un comportamiento diferenciado respecto al tejido existente en otras grandes ciudades españolas, ya de por si bastante complejo.

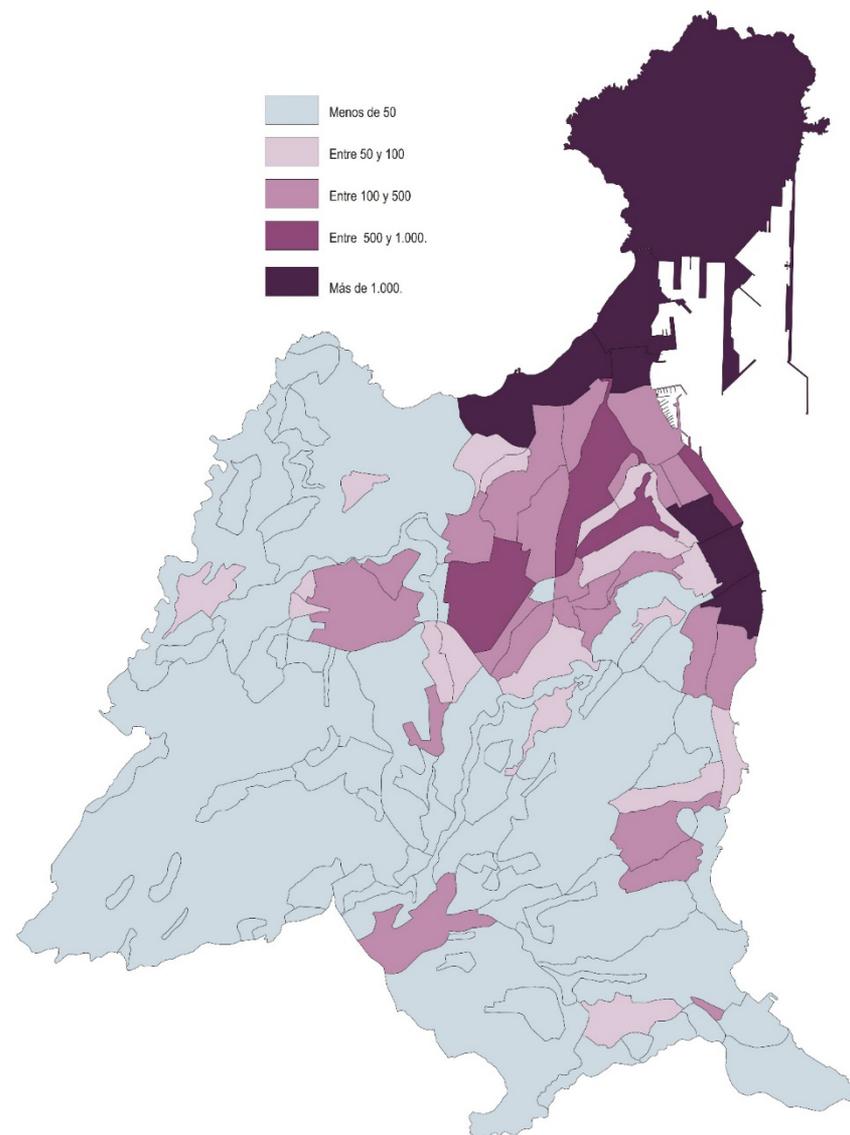
En una ciudad para la que sólo se habla de servicios y turismo a la hora de opinar y analizar su economía, bien defendido por la claridad de las cifras estadísticas, el desarrollo urbano histórico y la función capitalina explica la existencia de una compleja fenomenología en los procesos de apropiación industrial del espacio.

De uno u otro modo, las relaciones entre la ciudad y su espacio económico es el resultado de un proceso de formación moderno, a partir de una fenomenología que se ha visto alterada en la pasada década de los noventa y principios del siglo XXI con la aparición de los centros comerciales y la colmatación del suelo industrial.

La ciudad de principios del siglo XXI y el desarrollo turístico constituyen dos entes cuya aplicación en Las Palmas de Gran Canaria se refleja en variados acontecimientos y complejos procesos en el territorio. Su memoria urbana, histórica y geográfica nos brinda un dossier de capítulos sociales, económicos y medioambientales que forman parte ineludible de la propia idiosincrasia de la urbe y alimentan la imagen exterior labrada a lo largo del siglo XX.

El desarrollo urbano y el planeamiento del turismo representan una fenomenología tan candente en las estrategias de la ciudad que en pocas urbes en el Mundo no rigen su comportamiento actual y el diseño de su futuro a corto y medio plazo. De hecho, los últimos años hemos podido comprobar como el urbanismo de las operaciones estratégicas “turísticas” y “terciarias” ha calado de manera muy importante en la ciudadanía.

DISTRIBUCIÓN DEL TEJIDO COMERCIAL EN LA CIUDAD



Las Palmas de Gran Canaria representa un ejemplo de espacio urbano de tamaño mediano en el sistema español en el que se produce una reformulación del movimiento turístico y el comercio como actividades definitorias de su economía y sus implicaciones sociales.

Las constantes menciones a los cambios socioeconómicos en los mercados de emisión de visitantes, la efervescencia del desarrollo urbanístico, la aparición de las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, la promoción del desarrollo sostenible, la interpretación sobre las actuaciones en el frente portuario y marítimo, la tramitación del planeamiento regional e insular del territorio, el diseño y aprovechamiento de los nuevos espacios públicos (la costa del Confital, el Frente Portuario, el Frente Marítimo de Levante, el Barranco de Guinguada), los programas sectoriales relacionados con la movilidad, la Smart city, la Metroguagua, la Citycleta etc., son hitos presentes en el día a día de la prensa y los foros de discusión, con disertaciones de orientación y planteamientos muy diversos sobre las formas en que debiera funcionar esta figura territorial.

Su aplicación manifiesta el papel directo de esta ciudad en la estructura de Gran Canaria y del conjunto regional; con singularidades respecto al comportamiento del turismo urbano, el comercio y la actividad portuaria en España y Europa.

Identificar estas singularidades, sus fortalezas y sus debilidades es un requisito fundamental en todo desarrollo de estrategias urbanas que sitúen a la ciudad en una posición competitiva, dentro de un mercado nacional e internacional cada vez más exigente.

La aparición y entrada en vigor del Plan General de Ordenación en el 2000 y la culminación de su adaptación legal en 2012 supone la definición de un modelo de territorio, en el cual se introducen múltiples elementos novedosos en la cohesión de la ciudad y sus relaciones con el exterior.

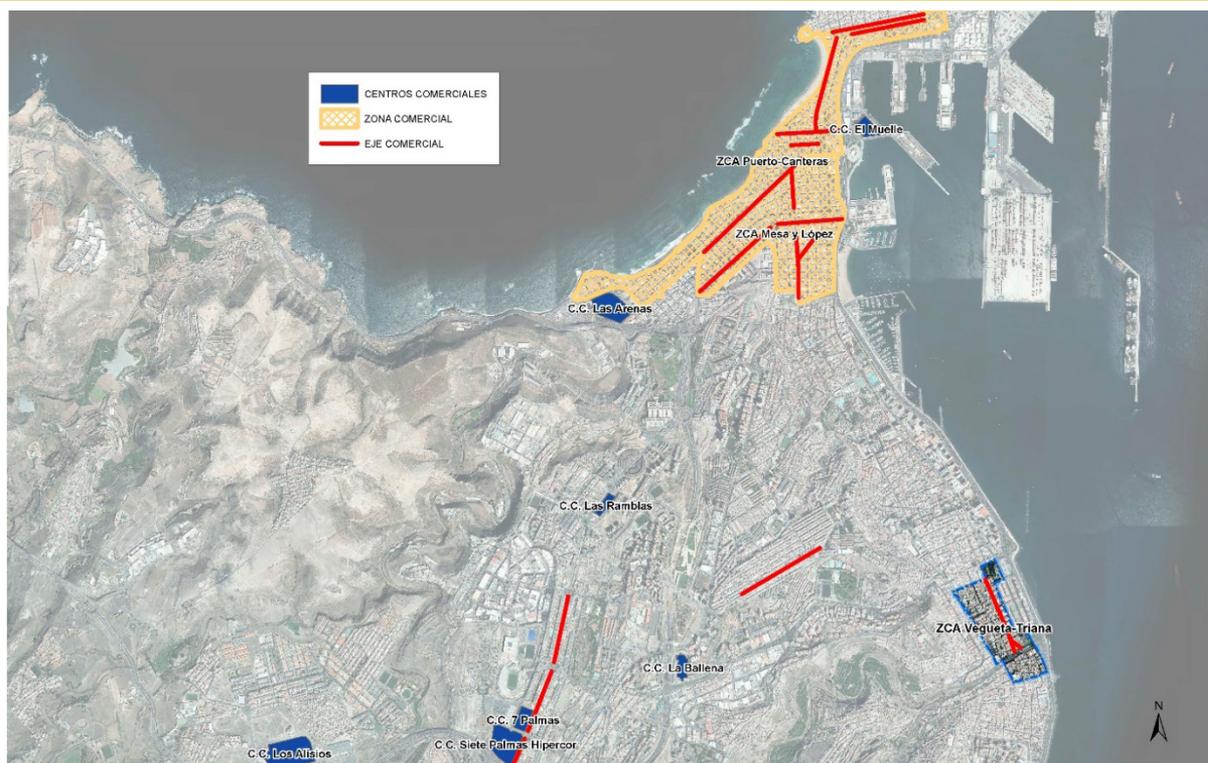
Su vinculación al comercio no sólo es estrecha, sino que se considera crucial en la comprensión y diagnóstico de las bases territoriales que alimentan sus potencialidades en la mejora de la calidad de vida de la población, la generación de empleo y la oferta de recursos para su desarrollo sostenible en el contexto canario, español, europeo y atlántico.

Esta simbiosis “comercio-turismo-ocio-tejido urbano” ha venido acompañada de una adecuación del territorio, especialmente el costero y urbano, con vistas a su especialización en las funciones de intercambio mercantil, de

dinamismo portuario, de alojamiento, de descanso, de entretenimiento, de recreación y de disfrute de los valores espaciales en un espacio público de clara impronta en el paisaje.

En Las Palmas de Gran Canaria, esa huella es notoria. Como ejemplo de ciudad comercial desarrollada al abrigo de intensas relaciones entre sociedad y culturas de los continentes europeo, africano y americano, la participación del comercio se exhibe en la cotidianeidad de la urbe, en la existencia de unos enclaves especializados como son el conformado por el entorno del Auditorio, La Playa de Las Canteras-Santa Catalina-Mesa y López-Puerto en la zona norte, en la zona centro La Minilla, 7 Palmas y Tamaraceite, y en la parte sur del municipio, el entorno de Triana-Vegueta en las expectativas reales de su avance competitivo. Todo esto conviene remarcarlo desde el principio.

DISTRIBUCIÓN DEL TEJIDO COMERCIAL EN LA CIUDAD



EG



ESTRUCTURA DE GOBERNANZA

Información y diagnóstico

8. Diagnóstico sintético. Estructura de Gobernanza

8.1. La estructura de gobernanza en la ciudad actual

La gestión y desarrollo de la ciudad y el municipio de Las Palmas de Gran Canaria se muestra en un proceso dinámico y sistemático en el que intervienen un variado conjunto de personas o entidades, cada uno de ellos con una función específica más o menos importante y de cuya interacción se condiciona el resultado; más allá de la mayor o menor experiencia del equipo profesional.

Debe atenderse, pues y en todo momento, al grado o forma de participación de cada uno de estos grupos.

La gran variedad de elementos y procesos que coexisten en el territorio confluye en un momento y lugar determinado, dando como resultado la configuración de un modelo espacial concreto del cual se refleja la necesidad de su ordenación; representada en múltiples necesidades de solución de problemas diversos, expectativas sociales y particulares diferenciadas, obligaciones legales, estrategias de gobierno político, etc.

Esa misma combinación, con los mismos ingredientes, puede dar lugar a un espacio ordenado totalmente distinto cuando se produce en un momento distinto, servicio público distinto o en un lugar distinto.

El principal motivo de esta diferencia viene determinado por el resultado de la incidencia de lo que podemos denominar como agentes sociales en ese funcionamiento de un espacio que se gestiona (la ciudad, el barrio, una zona de interés, etc).

La Administración tiene un papel determinante en la estrategia, control y gestión sobre el desarrollo de la ciudad, tal como se ejemplifica en el presente Plan de Acción.

Sin embargo y aunque lo parezca y pese a lo que suele ser común pensar por los no especializados, no sólo no es la única entidad con capacidad para intervenir en el desarrollo de la ciudad y la definición de la situación actual sino que en determinados supuestos sustituye a la anterior en la responsabilidad y los factores de los que resultan un buen número de expectativas, problemas y retos (empresa, familia, cuidado del entorno, hogar, cultura, etc).

Los agentes sociales que definen la situación de gobernanza podemos definirlos como aquellos tipos o grupos de personas que en su papel dentro de una sociedad y de un territorio intervienen en el espacio municipal, condicionando su desarrollo en función de sus pautas, expectativas y del grado o forma de integración.

BLOQUES DE VARIABLES QUE INCIDEN EN LA GOBERNANZA DE LA CIUDAD



- BLOQUE 1: Estructura morfológica y urbanística.
- BLOQUE 2: Estructura social.
- BLOQUE 3: Estructura de oferta residencial.
- BLOQUE 4: Estructura de oferta de dotaciones y equipamientos.
- BLOQUE 5: Estructura de tejido económico.
- BLOQUE 6: Estructura de calidad ambiental del espacio urbano.
- BLOQUE 7: Estructura de movilidad.

ESTRUCTURA DE GOBERNANZA ACTUAL EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



o La población local y los colectivos sociales.

Para muchos autores constituye el eslabón más importante de la cadena, en tanto se concibe la gestión pública de la ciudad como un servicio público orientado a la garantía y mejora del interés general en el desarrollo sobre el espacio y a la optimización de la calidad de vida de las personas.

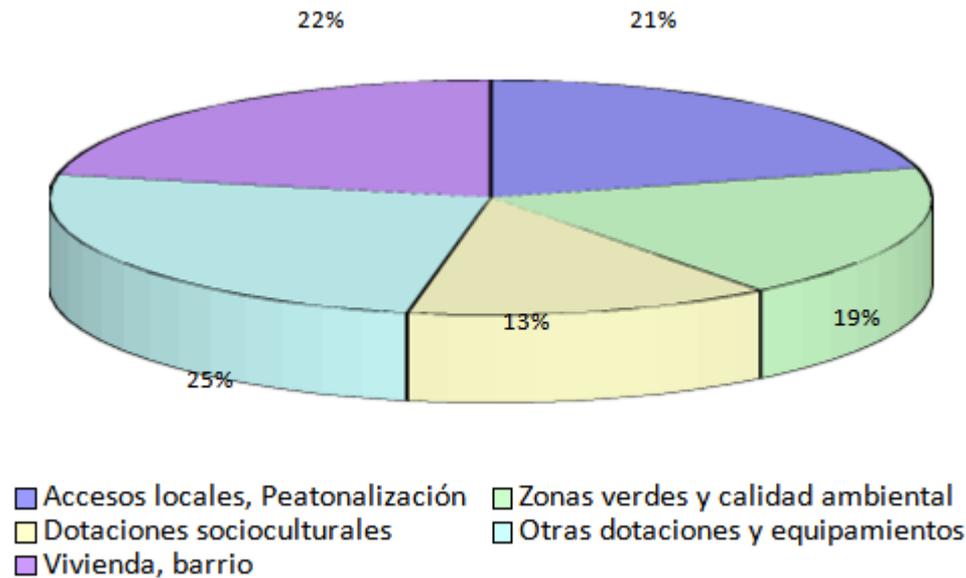
De ese objetivo referido al interés general emanan las determinaciones comunes y casi mayoritarias en la gestión local de la ciudad que se dirigen a propiciar una suficiente oferta de dotaciones y equipamientos asociados al desarrollo social y el bienestar de los habitantes (colegios, centros sanitarios, equipamientos culturales y deportivos, administración pública, zonas verdes y áreas de ocio o esparcimiento, etc.) y de las infraestructuras y servicios básicos (carreteras y transporte, abastecimiento y depuración de agua, telecomunicaciones, tratamiento de residuos, abastecimiento energético, etc.).

En la experiencia de Las Palmas de Gran Canaria, su papel viene normalmente aglutinado tanto en la participación individual de los residentes como en su asociación en colectivos vecinales y de diversa índole social (ecologistas, culturales, minusválidos, etc.).

De un modo y otro, la relación entre la calidad y procedencia del desarrollo territorial y los servicios públicos, por una parte, y su traslación a la eficacia en el proceso de implementación en el funcionamiento y mejora de la ciudad y a la selección electoral de un equipo de gobierno político, por otra, condiciona la eficiencia de la estrategia y la labor de los representantes políticos en esta materia.

Cuando coincide el carácter de residente con el de propietario del suelo, esta limitación del alcance espacial de las expectativas individuales de la población suele definirse igualmente en el objetivo de que se propicie el aprovechamiento del suelo en términos de que se permita la edificación residencial en el mismo, el aumento de la edificabilidad existente o el emplazamiento de actividades de índole económica (oficinas, talleres, industrias-comercios menores, equipamientos privados, etc.).

CONDICIONAMIENTO DE LA POBLACIÓN LOCAL EJEMPLIFICADO EN LA DISTRIBUCIÓN PROPORCIONAL DE LOS PROCESOS O BLOQUES PARTICIPATIVOS ALINEADOS A ESTE PLAN DE ACCIÓN



○ **El propietario del suelo.**

Su papel es poco tenido en cuenta en la literatura científica en materia de ordenación del territorio e, incluso, en muchos de los planes de rango supramunicipal. No obstante, su intervención suele condicionar muchas veces el desarrollo de las determinaciones y estrategias planteadas desde los modelos diseñados por los profesionales en esta disciplina.

Como regente del espacio sobre el que se asientan los elementos del territorio o con potencialidad para la construcción de determinadas instalaciones de interés estratégico para el desarrollo previsto, su actuación se convierte en un elemento crucial a advertir por el geógrafo.

Teniendo en cuenta la tendencia a una menor adquisición pública del suelo (*expropiación, compensación, etc.*) como consecuencia de la crisis económica y la reducción de la deuda pública en las Administraciones y el mantenimiento del papel de este grupo social en las decisiones productivas y económicas del territorio, su actitud produce múltiples fenómenos asociados a la ordenación (*tendencias en la planificación del territorio, proceso especulador y encarecimiento del suelo, selección de actuaciones y elementos a desarrollar en su propiedad, aceptación-rechazo de las estrategias,*).

Una sencilla consulta a las hemerotecas de los últimos cinco o diez años refleja la constante presencia informativa de este papel de la titularidad del suelo. En el ejercicio del derecho de la propiedad consolidado en el organigrama legal español e internacional, suelen ser frecuentes la exposición de las propuestas o expectativas de las personas implicadas respecto al aprovechamiento del espacio, sobre todo en períodos de información pública de los planes.

En caso contrario, suele ser igualmente común las discrepancias con respecto a la materialización del interés general formulado por los planes sobre sus parcelas y la traslación del proceso de toma de decisiones a los procedimientos contencioso-administrativos.

Como consecuencia de ello, la dinámica de la ordenación territorial se ve incidida por los desequilibrios entre el coste económico o recursos previstos para plasmar el modelo de ordenación y las actuaciones previstas respecto del sobrecoste añadido posteriormente por imposición de estas instancias judiciales al valorar de distinto modo los derechos de la propiedad privada.

En este contexto, la gestión urbanística suele constituir un capítulo impor-

tante en la Administración pública del urbanismo, constituyendo en el Ayuntamiento de un municipio con el destacado volumen de población como Las Palmas de Gran Canaria una unidad específica de servicio.

El marco legal en materia de gestión de la ciudad regula las formas en que la Administración interactúa con la propiedad privada del suelo a los efectos de desarrollar las actuaciones o estrategias diseñadas, teniéndose en cuenta que la relación entre parcelas de propiedad pública de varias administraciones suele existir una mayor facilidad operativa mediante convenios, consorcios de gestión compartida, cesión de uso u otras modalidades afines.

○ El Ayuntamiento y restantes administraciones públicas.

En tanto la gestión de la ciudad en Las Palmas de Gran Canaria presenta un eminente carácter de función pública, tiene en la Administración su pilar imprescindible de acuerdo al marco socioeconómico y las determinaciones legales en que nos movemos en estas fechas.

Es muy raro un procedimiento de planificación y gestión del territorio en los países europeos, y por supuesto en España, donde la Administración no interactúe en el mismo de un modo crucial o estructurante del proceso.

El marco legal que se aplica en nuestro municipio, subraya que la gobernanza sobre el territorio está sustancialmente desarrollada o promovida por la Administración Pública regional, insular o municipal. Sólo los planes y un gran número de actividades o actos de promoción urbanística privada o de determinados servicios (**empresa, emprendeduría y economía, cultura y educación privada, ocio y deporte, movilidad privada, hogar**) reciben un impulso no público; y, sin embargo, precisan de las entidades administrativas para el control de la legalidad, la garantía del servicio público básico, el equilibrio arbitrado para los diferentes propietarios de un ámbito ordenado, etc.

- De modo genérico, pueden subrayarse varios aspectos en los que se fundamenta el papel de la Administración en la situación preexistente, que se reproduce en gran medida en el desarrollo del Plan de Acción de la Agenda Urbana Española en esta ciudad:
- **La promoción, procedimiento y control del cumplimiento de los instrumentos legislativos y jurídicos que cohesionan e intentan dar equilibrio al desarrollo en el territorio.**
- **El planteamiento de los modelos territoriales mediante los que se**

formula el desarrollo de un territorio atendiendo a unos objetivos de orden medioambiental, social, económico, cultural, etc.

- **El ejercicio como garante en el desarrollo de una oferta suficiente de dotaciones, infraestructuras y servicios básicos que garanticen el bienestar de la población y su calidad de vida, en términos de equipamientos educativos, sanitarios, culturales, de relación social, de actividad económica y de generación de empleo, telecomunicaciones, transporte, ocio, zonas verdes, etc.**
- **El ejercicio como garante en la conservación del patrimonio histórico, cultural, natural y paisajístico que conforma la memoria espacial de un territorio y el sustrato que identifica los valores y arraigo de la sociedad.**

La coordinación y cohesión espacial de las inercias territoriales relacionados con el dinamismo económico y productivo, incluyendo la salud del tejido empresarial, su potencial de competitividad e innovación, el acceso al mercado y las herramientas de modernización; así como la promoción directa de determinados elementos singulares y de valor cualitativo en esa dinámica (mercados populares, recintos feriales, centros universitarios o de investigación, recursos turísticos del territorio, nichos o centros de empresas emprendedoras, etc.).

A partir del momento en que las Comunidades Autónomas consolidan sus competencias en ordenación del territorio mediante los respectivos estatutos de autonomía, el Estado ha ido progresivamente el papel sustantivo que se arrogó con la Ley del Suelo de 1956. Actualmente presenta un papel importante en la política urbana nacional y sus interacciones en el ámbito legal, la macroeconomía y los servicios estratégicos a nivel de gobierno nacional (**suelo, evaluación ambiental, patrimonio natural, medio rural, costas, puertos, aviación civil, telecomunicaciones, etc.**) o en el empuje fundamental en determinados planes y servicios de rango estratégico (**planes hidrológicos de cuencas, planes directores o de ordenación de los puertos y aeropuertos**).

Actualmente, el desarrollo de la Agenda 2030, de la Agenda Urbana Española, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia o la implementación estatal de los restantes fondos europeos son hitos significativos que protagonizan la realidad actual en la gobernanza pública.

Al margen de las competencias básicas del control y coordinación del procedimiento administrativo de los planes y programas de ordenación del

SISTEMA DE COMPETENCIAS BÁSICAS EN LA GESTIÓN DEL TERRITORIO POR LAS ADMINISTRACIONES EN CANARIAS

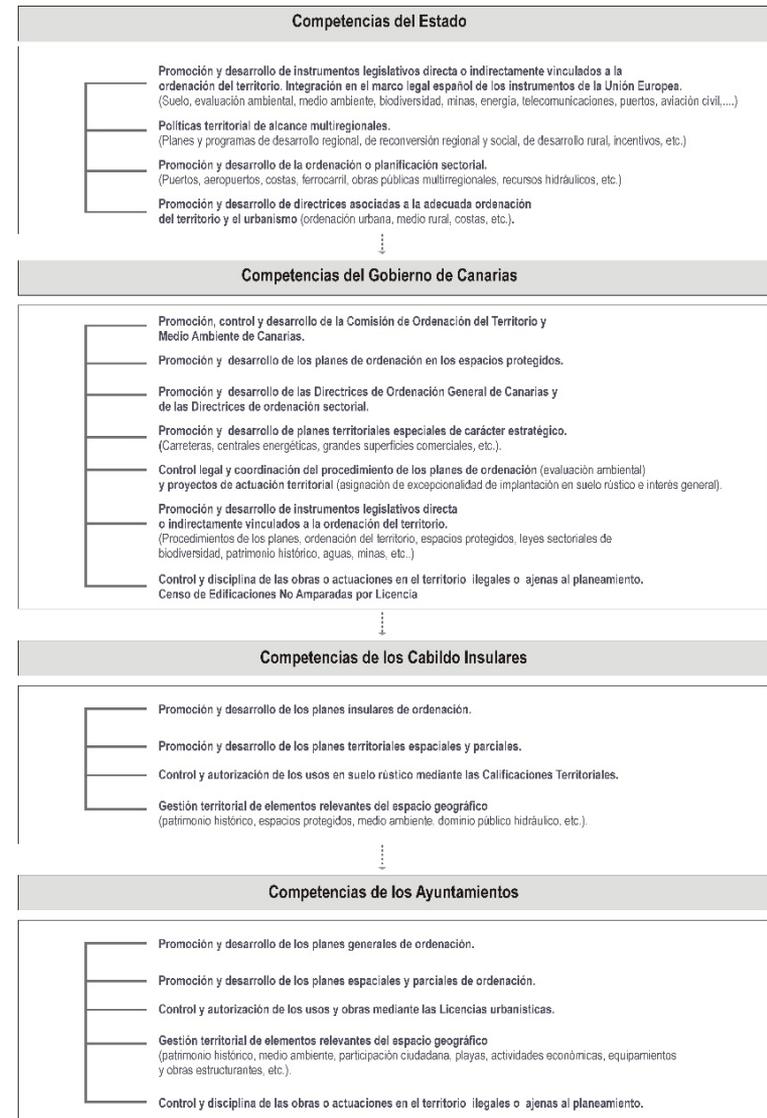
territorio, el **Gobierno de Canarias** presenta funciones específicas de formalización de la ordenación en el ámbito o escala suprainular o en determinados aspectos territorial de primer orden estratégico.

En este último capítulo, el papel más perceptible y prolongado en el tiempo se corresponde con la ordenación territorial y la subsiguiente promoción y redacción de los planes en los ámbitos integrados en la Red Canaria de Espacios Naturales protegidos; si bien, la gestión posterior de la misma se encuentra conferida a los respectivos cabildos insulares.

Las funciones del **Cabildo Insular** definen en teoría un escalón de transición entre la materialización de la política territorial regional y sus instrumentos y la planificación urbanística local e inmediatez de su efecto en la población de los municipios, incluyendo la gestión de los espacios protegidos.

Su papel es, por tanto, clave en la configuración y aplicación de esta disciplina en los respectivos espacios insulares, en tanto define el marco directo en que deben plasmar los municipios sus correspondientes estrategias sobre los ámbitos locales.

Esta capacidad se ve materializada sobre todo en la promoción, desarrollo y puesta en práctica de los planes insulares de ordenación y, en desarrollo de éste, de los planes territoriales parciales y especiales; sin perjuicios de las competencias directas en determinadas facetas (**autorizaciones de uso en el suelo rústico mediante calificaciones territoriales y proyectos de actuación territorial de escasa dimensión, gestión de actividades peligrosas, gestión del patrimonio histórico, ordenación y gestión de residuos, del dominio público hidráulico, etc.**).



El **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria** constituyen la base piramidal del sistema público de gestión y gobernanza de la ciudad.

Lejos de considerar lo anterior como una minusvaloración del papel local, la administración municipal tiene la particularidad de trasladar mediante la ordenación y gestión local la política sobre el territorio, los barrios y los

espacios urbanos definida en su caso por las competencias supramunicipales a la inmediatez de su materialización en el espacio y su interacción o efecto en la población mediante la planificación pormenorizada, las normativas urbanísticas y las ordenanzas sectoriales.

La excepción a lo anterior, está en competencias concretas de materialización en el territorio en las escalas de planificación regional o insular en materia de infraestructuras y sistemas de servicios básicos de alcance supramunicipal, planes territoriales especiales de aspectos específicos (**hidrológico, patrimonio histórico, residuos, paisaje, carreteras insulares, etc.**) del igual alcance superior al local.

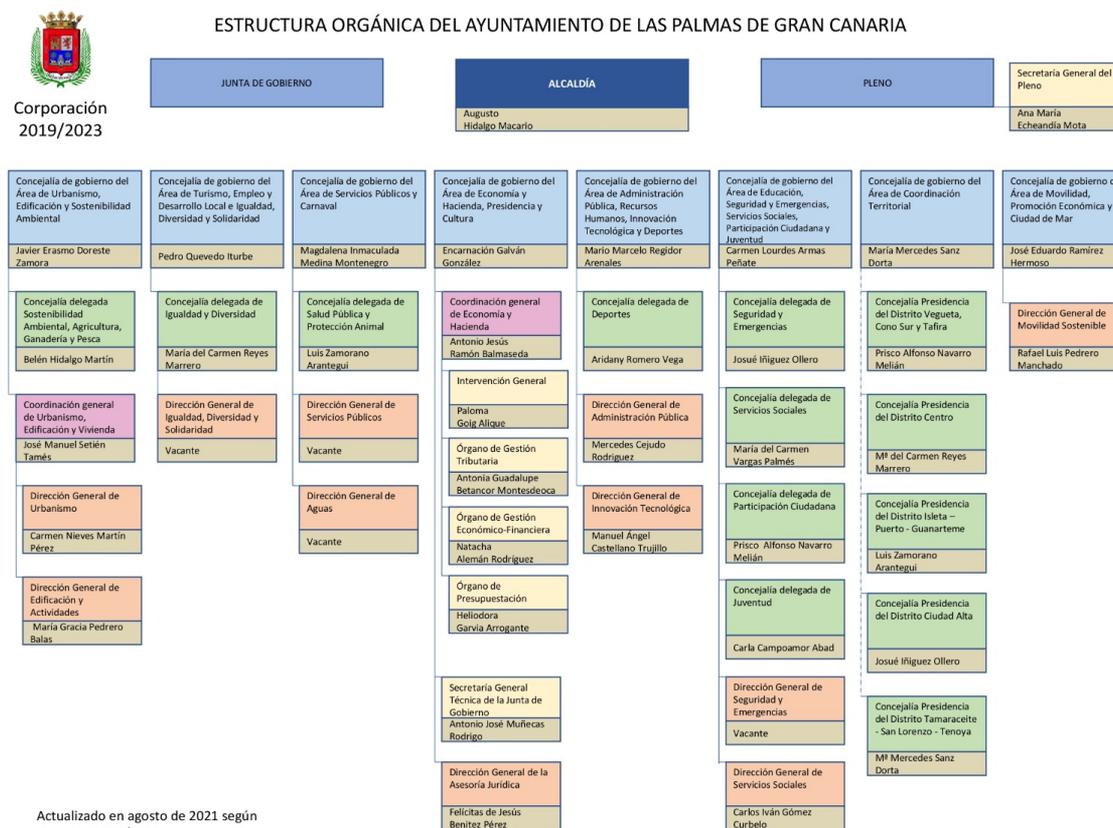
Los Ayuntamientos conforman actualmente un compendio de servicios públicos mediante los cuales se gestionan diversos aspectos temáticos implicados en el territorio y la atención a la ciudadanía, a partir de los principios genéricos que se regulan en la *Ley 7/1985, de 2 de abril, de Reguladora*

de las Bases del Régimen Local; definiéndose entre las competencias municipales el patrimonio histórico y la protección del medio ambiente, entre otros aspectos.

De acuerdo a dichas determinaciones, los respectivos gobiernos municipales ponen en marcha las Bases Mínimas de la Organización Funcional o similares, mediante las que se formaliza esa estructura actual de servicios municipales.

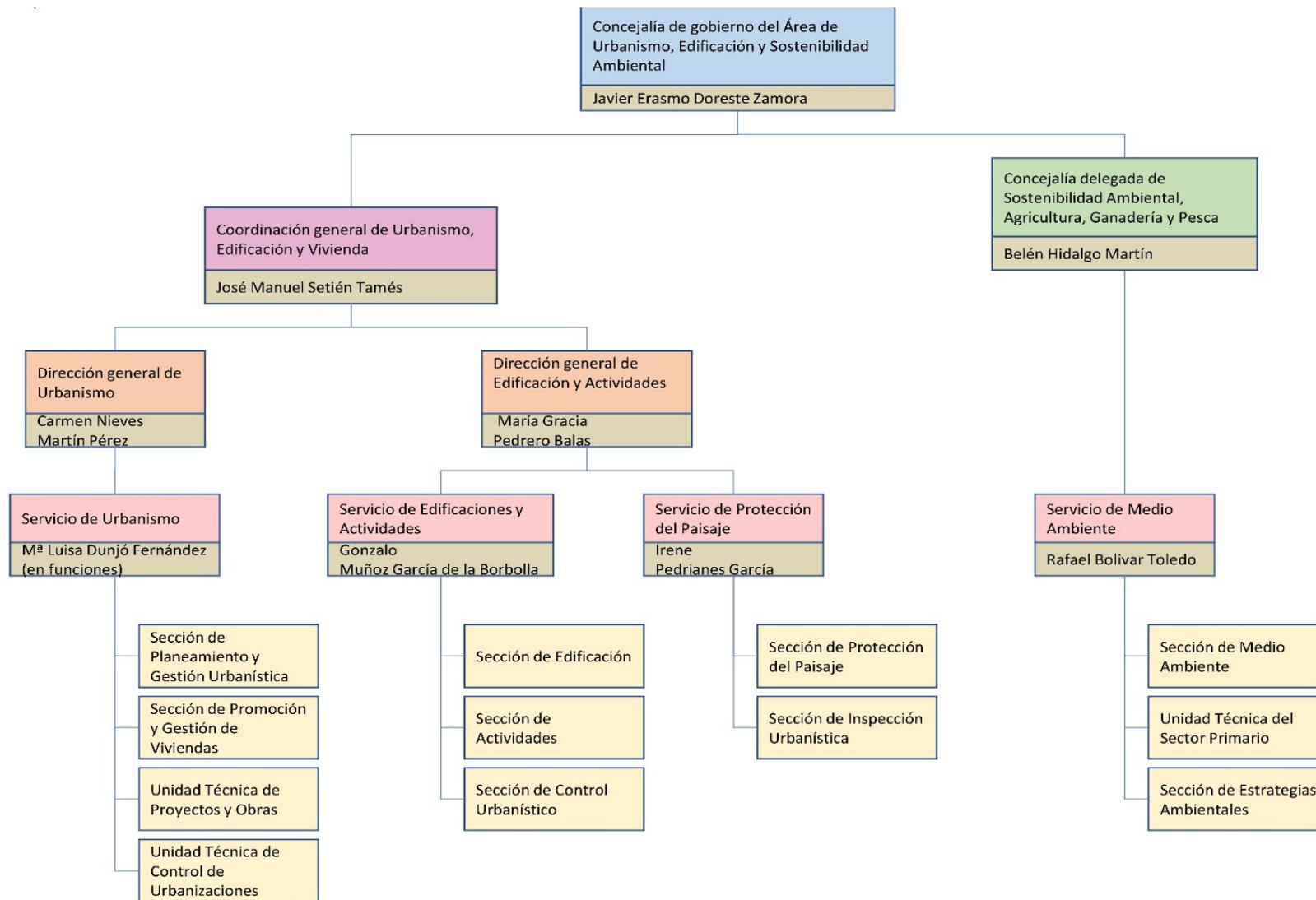
En la variedad de servicios y unidades administrativas que confluyen en estas direcciones generales puede extraerse una especie de organigrama de ordenación y gestión del territorio a partir de los respectivos objetivos y competencias que tienen encomendados, de modo que es posible plasmar una visión sobre el resultado de la intencionalidad de cada Ayuntamiento en este aspecto.

ESTRUCTURA DE LA GOBERNANZA PÚBLICA DEL MUNICIPIO A TRAVÉS DEL SISTEMA ADMINISTRATIVO DEL AYUNTAMIENTO



Actualizado en agosto de 2021 según Decreto 41551/2019

CONCRECIÓN DEL SISTEMA ANTERIOR A TRAVÉS DE LOS SERVICIOS DEL ÁREA DE URBANISMO, EDIFICACIÓN Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL



o El empresariado.

En el análisis sintético de la situación actual en Las Palmas de Gran Canaria no puede desdeñarse la influencia del empresariado en la materialización de la ordenación del territorio e, incluso, en el propio diseño de la misma; en especial en la escala local de la gestión de la ciudad.

El planteamiento lógico, en términos teóricos, se basa en que la economía de un territorio se sustenta en el dinamismo del tejido empresarial emplazado en sus espacios; dinamismo que incide de modo directo en el desarrollo del empleo, la competitividad y salud socioeconómica y el nivel de vida de la población como factores troncales de su calidad de vida.

Esas palabras mayores tienen su implicación en las políticas públicas sobre el territorio y, con ello, en los instrumentos que materializan éstas últimas.

En las décadas de los años 60s y 70s, el importante desarrollo urbanístico en el litoral turístico y en las ciudades de Canarias vino acompañado de una ordenación a escala local con un papel directo del empresariado, junto con el del propietario del suelo; cuya influencia definía en buena medida el propio modelo de territorio que se diseñaba en aquellos espacios donde la Administración Pública favorecía esa participación.

Tras la crisis económica internacional que afectó sustancialmente a este papel en el planeamiento de los años 80s, a partir de los años 90s esta participación del empresariado se vio integrada en un esquema operativo más complejo en coexistencia con otros agentes implicados en la ordenación del territorio y con mayor o menor capacidad condicionante en la toma de decisiones.

No obstante, esta coexistencia no debe entenderse como una minusvaloración de su papel, sino más bien una adaptación del mismo a los nuevos procesos de visión integral y sistemática del territorio en la ordenación.

Esta adaptación ha sido protagonizada por nuevas estrategias genéricas relacionadas en Las Palmas de Gran Canaria, sobre todo, con las nuevas formas espaciales relacionadas con la actividad económica:

- Grandes superficies comerciales, zonas comerciales abiertas, tejido empresarial comercial y de servicios.
- Equipamientos turísticos.

- Sistema alojativo turístico.
- El dinamismo inmobiliario.
- Actividades y empresas relacionadas con el aprovechamiento económico de grandes infraestructuras de servicios (energía eléctrica, energías alternativas, aguas, etc.).
- Parques empresariales o de oficinas.
- Suelos industriales y sistema portuario.

o La Administración judicial.

De partida, la Administración Judicial no presenta una participación predefinida en la política y gestión urbana en Las Palmas de Gran Canaria, salvo ciertos casos de ordenación urbanística en que se formulan las necesidades de dotaciones y ámbitos de emplazamiento de los centros en que se desarrolla la actividad asociada.

Sin embargo, estamos en esta estrategia de ciudad sostenible a través de la Agenda Urbana Española ante una disciplina y una función pública cuyo objeto es definir el modelo de ciudad previsto para un futuro a medio y largo plazo, la solución de los problemas que tienen lugar en el espacio, el emplazamiento de piezas que impulsen el desarrollo y la cohesión territorial, la defensa del interés general de la población y del patrimonio natural, cultural o paisajístico y la asignación de unos usos, derechos y deberes en el aprovechamiento que la propiedad privada puede hacer uso de su parcela.

Este complejo marco operativo se desarrolla a partir de un marco legislativo definido en múltiples instrumentos, documentos normativos y variantes del derecho de aplicación en el espacio, cuyas determinaciones presentan un carácter más o menos vinculante (de obligado cumplimiento).

En el ejercicio de gobernanza actual y previsible en ese contexto legislativo, la Administración Judicial inicia su papel de acuerdo a dos perspectivas fundamentales:

- La función pública relacionada con la defensa y el control del marco legal establecido para los distintos aspectos territoriales, a partir de la definición de las determinaciones específicas en cada procedimiento que custodien el respeto de la norma reglada para la gestión del es-

pacio y, en su caso, la reposición o compensación de las alteraciones de la misma, incluyendo su efecto ambiental, social, económico o de otra índole en el territorio.

- La función pública relacionada con el arbitraje de las discrepancias surgidas entre los agentes que intervienen en la ordenación del territorio, mediante el mecanismo de los contenciosos jurídico-administrativos y otras herramientas asociadas al derecho urbanístico. Estas discrepancias pueden corresponderse comúnmente con:
- Desacuerdo de determinadas administraciones, personas o colectivos en el desarrollo de las estrategias y acciones sobre el territorio (sobre todo en el desarrollo de urbanizaciones o infraestructuras) en relación a su efecto sobre el medio ambiente, el patrimonio cultural, el paisaje o cualquier otro aspecto espacial valorado.
- Desacuerdo de los propietarios y empresariado en el efecto de las determinaciones que la ordenación del territorio y su gestión correspondiente conllevan sobre los derechos de la propiedad privada.

Desacuerdo entre propietarios sobre la formulación de los aprovechamientos, beneficios y obligaciones que resultan del desarrollo de la ordenación del territorio (en especial en los desarrollos de urbanizaciones, conjuntos edificadas y actividades económicas).

El efecto de las determinaciones promovidas desde la administración judicial en forma de sentencias u otros documentos tiene su implicación directa en la ordenación del territorio, en la medida en que constituyen una norma de obligado cumplimiento por la Administración que gestiona la ciudad que pueden tener su aplicación inmediata o cuando ésta desarrolla los procedimientos asociados (aplicación de sanciones urbanísticas, modificación o revisión de los planes, promulgación de decretos, desarrollo de actuaciones de recuperación de la realidad territorial alterada, etc).

o El gobierno político.

A grandes rasgos, el papel que han guardado y guardan las formaciones políticas en la gestión de la ciudad se plasma dentro del papel que hemos expuesto para la Administración Pública, dado que precisan de ésta para su desarrollo en el espacio.

cuenta el efecto que en la materialización de los planes y normas territoriales presentan los objetivos y estrategias derivadas de los modelos que cada formación suele tener en relación con sus respectivas ideologías o esquemas de operatividad en el espacio.

Un buen número de estos objetivos suelen ser comunes, en tanto representan la intencionalidad de aplicar sobre el territorio las pautas sociales, económicas, culturales, de política exterior y de desarrollo territorial genéricas en la sociedad; matizándose las mismas en base a la singularidad de la ideología de cada formación.

Sin embargo, existe otro importante número de estrategias que se manifiestan en pautas concretas que definen al respectivo grupo político y que tienen su efecto perceptible en la definición de los modelos de ordenación del territorio y en la plasmación de las determinaciones.

En esta relativa diversidad de pautas, podemos extraer algunas variantes comunes en España y en el contexto internacional en que nos situamos:

- Pautas que subrayan modelos de maximización del potencial del territorio para el desarrollo económico y el nivel de vida de la población, con mayor o menor supeditación del soporte medioambiental y restantes elementos espaciales.
- Pautas que subrayan el equilibrio del desarrollo humano en el territorio en relación con el medio en que tiene lugar, con mayor o menor relevancia de los criterios de sostenibilidad, desarrollo cultural y valorización del medio ambiente.
- Pautas que subrayan la supeditación del desarrollo socioeconómico a la conservación y potenciación del medio ambiente y la identidad cultural en el espacio.
- Pautas que promueven o restringen la interacción del desarrollo territorial dentro del marco nacional o internacional en que se emplazan, derivándose en una mayor o menor promoción de políticas, estrategias o elementos espaciales comunes.

8.2. El funcionamiento de la participación y sus condicionantes

La ciudad es un sistema en el que reside, trabaja, visita, se relaciona y se desarrolla la población.

Podemos decir que cada zona residencial es el resultado de la superposición en un momento dado de un conjunto de bloques o características del espacio urbano que la conforma, consecuencia de un proceso en el tiempo más o menos prolongado en el que distintos factores han ido jugando un papel más o menos directo.

Esa implicación de cada bloque y el resultado actual se manifiesta en una singularidad de cada barrio en cuanto a su configuración, tipología edificatoria, estructura del espacio público, rasgos del conjunto social que conforman los vecinos, etc. Es decir, no hay dos barrios iguales.

Esta instrumentación de la ordenación urbanística entra en relación con la conveniencia de acompañarla de un proceso participativo, en especial en los momentos actuales en que son de obligado cumplimiento algunas normas.

La más relevante es la [Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias](#), que destina de modo específico el artículo 6 a la participación ciudadana en la ordenación del territorio, regulándose en los siguientes términos:

“1. La ciudadanía tiene el derecho a participar, tanto de forma individual como a través de las entidades constituidas para la defensa de sus intereses y valores, en la ordenación, ejecución y protección de la legalidad urbanística y, en particular:

a) En los procedimientos de aprobación de los instrumentos de ordenación territorial, urbanística y de los recursos naturales, en la forma que se habilite al efecto y, en todo caso, mediante la formulación de alegaciones, observaciones y propuestas durante los periodos preceptivos de información pública, sin que puedan computarse como hábiles los días del mes de agosto, salvo en supuestos extraordinarios de urgencia apreciados por el órgano competente para la aprobación definitiva del instrumento en acuerdo motivado.

b) En la iniciativa, la promoción, la gestión y el desarrollo de las actividades necesarias para hacer efectivos sus derechos en relación con los usos del suelo y de las edificaciones.

c) En la exigencia del cumplimiento de la legalidad urbanística, mediante la presentación de reclamaciones y quejas, así como el ejercicio de la acción pública ante los órganos administrativos y judiciales.

2. A los efectos previstos en el apartado anterior, las administraciones competentes deberán adoptar las medidas necesarias para fomentar la más amplia participación ciudadana, garantizar el acceso a la información y permitir la presentación de iniciativas particulares, sin otras limitaciones que las generales establecidas en las leyes.

3. Los instrumentos de ordenación territorial, ambiental y urbanística de iniciativa pública que precisen de documento de avance contarán con un proceso previo de participación ciudadana de carácter consultivo, que se sustanciará a través del portal web de la administración competente para su tramitación, en el que se recabará la opinión de las personas y de las organizaciones, asociaciones y colectivos más representativos potencialmente afectados acerca de los problemas que se pretenden solucionar, la necesidad y oportunidad de la regulación, los objetivos que se persiguen y las posibles alternativas.

4. Al objeto de canalizar las diferentes técnicas de participación, las administraciones podrán acordar un programa de participación ciudadana en el que, atendiendo a las características del municipio, se prevean, al menos:

a) Los medios técnicos y materiales necesarios para garantizar que se atienden adecuadamente las solicitudes de información sobre el contenido de la ordenación y de las posibles alternativas.

b) La celebración de sesiones abiertas al público explicativas del documento.

c) El material divulgativo que facilite su comprensión por la ciudadanía.

d) La posibilidad de celebrar consultas populares, de acuerdo con la legislación aplicable.

5. Todos los anuncios de información pública de los planes, programas, proyectos y de actuaciones relacionadas con los procedimientos previstos en la presente ley han de contener una descripción suficientemente completa de lo que se somete a información pública y de las disposiciones por la que esta se regula, de su localización precisa y de los lugares y enlaces para la consulta presencial o telemática de la documentación, así como los plazos y lugares para la presentación de alegaciones y cualquier otra información que se considere necesaria”.

Este carácter vinculante concreta en el ámbito del planeamiento urbanístico lo que venía regulándose en otros instrumentos legislativos de modo precedente, destacándose la [Ley 5/2010, de 21 de junio, canaria de fomento de la participación ciudadana](#), o, en el ámbito local, el Reglamento Orgánico de Participación Ciudadana en el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Esta justificación jurídica se acompaña de una serie de estímulos que responden al porqué de la participación de las vecinas y los vecinos en la gestión de los barrios en el concepto de ciudad sostenible de 2030 que se pretende.

Sin perjuicio de otras cuestiones de interés en la amplia literatura que se ha generado al respecto, podemos sintetizarlo los estímulos con mayor implicación en la situación actual en nuestra ciudad en los siguientes aspectos:

- Por exigencia legal.

- Por la prioridad en la estrategia política.

- Por la creciente demanda de la población para participar en la toma de decisiones y señalamiento de problemas.

- Por la valía de la información perceptiva de la población a la que se destina la planificación, como complemento del ejercicio técnico.

- Por necesidades de información no existente en las fuentes oficiales o científicas. Detección de vulnerabilidades.

- Por ser un vehículo para expresar la opinión y las preocupaciones sociales, así como para la obtención de las pautas y escala de prioridades de sus problemas y expectativas.

- Por facilitar la comprensión y aceptación social de la planificación y gestión urbana, sobre todo cuando se participa desde el principio y se aborda el entorno doméstico del barrio de residencia o zona con relación directa. Se refleja un consenso y un acercamiento de intereses públicos y privados.

- Por contribuir de manera directa a la mejora del plan o acción pública en la clarificación y comprensión de los rasgos territoriales y estrategias hacia los vecinos.

- Por facilitar el proceso de transparencia y de responsabilidad compartida en el desarrollo del barrio o entorno urbano = Todos somos responsables y todos contribuimos a sus resultados.

- Por contribuir a la mejora de la eficacia, la eficiencia y la calidad en el diseño y gestión de la acción pública sobre el barrio o entorno urbano = democratización del proceso urbano.

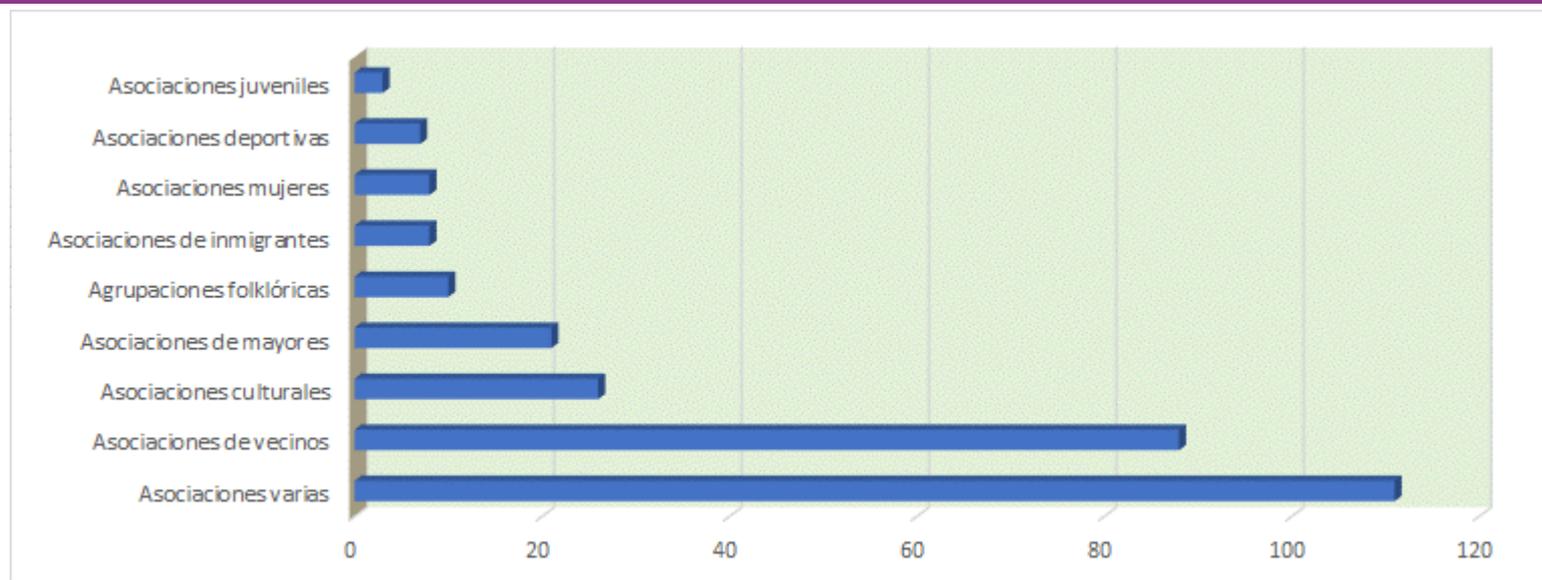
- Ayuda a la cohesión social, a la concienciación ambiental y a la mejora de la confianza en el Ayuntamiento.

El análisis de la experiencia de la participación se ha centrado sobre todo en los acontecimientos desarrollados por las áreas de Urbanismo y de Participación Ciudadana, reconociendo la existencia de otros capítulos desde otras áreas implicadas (Servicios Sociales, Deportes, Juventud). El resultado evidencia una diversidad de iniciativas.

Su desarrollo ha tenido como referencia fundamental la existencia de distintos instrumentos normativos y estratégicos: Plan municipal de participación ciudadana, Reglamento de participación ciudadana, Consejo Social de la Ciudad, Consejos de Participación de Distrito y la realización de plataformas comunitarias en distintos barrios.

El registro municipal de asociaciones ofrece una aproximación a la realidad asociativa. Incluye una variada gama de entidades (jóvenes, mujeres, inmigrantes, deporte, salud, cultura, otros). Se detectan 284 asociaciones, que se distribuyen de la siguiente manera:

DISTRIBUCIÓN DE ASOCIACIONES O ENTIDADES DE PARTICIPACIÓN EN LA GESTIÓN Y DINAMISMO URBANO



Fuente. Informe de Aproximación a la realidad asociativa en Las Palmas de Gran Canaria. Área de Participación Ciudadana. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE POBLACIÓN CON RENTAS INFERIORES A VARIOS VALORES			
	Orientación a reivindicaciones territoriales	Orientación a colectivos específicos	Orientación a la transformación social
Capacidad organizativa baja	Asociaciones dirigidas a la influencia institucional para la mejora de un territorio (asociaciones vecinales, con un perfil de miembros de mayor edad)	Asociaciones dirigidas a la mejora de las condiciones, la inclusión y la participación social de colectivos específicos (personas mayores, jóvenes, mujeres, inmigrantes,...)	Asociaciones de raíz sociocultural (ya sean vecinales, culturales, sociopolíticas, transversales,...) dirigidas a la transformación social más allá de las instituciones
Capacidad organizativa alta		Asociaciones dirigidas a la cobertura de servicios de provisión de bienestar social (asistenciales)	Proyectos singulares de carácter transversal y/o impulsoras de la cooperación entre asociaciones

Fuente. Informe de Aproximación a la realidad asociativa en Las Palmas de Gran Canaria. Área de Participación Ciudadana. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Dicho análisis se concreta en una amplísima casuística cuyos detalles y especificidades superan el objeto sintético de nuestro documento.

Sin embargo, es posible subrayar una serie de condicionantes y retos en el desarrollo participativo que asociamos a la planificación y gestión de la ciudad a partir de los resultados de múltiples proyectos recientes y en marcha.

• **Condicionantes**

→ **COMPLEJIDAD** de los procesos y rasgos territoriales vs Falta de **EDUCACIÓN** vecinal en la planificación Capacidad comprensiva en la estrategia y la norma.

- La nueva realidad territorial afecta a todos vs **DIFICULTAD** en incentivar y acoger en la planificación a toda la población o una proporción mayoritaria. No tanto en número sino en inquietudes y expectativas.

→ La estructura organizativa o administrativa del proceso participativo y la planificación - gestión urbana.

- Costumbre en el **DIA A DÍA** en el entorno o barrio vs Generación de alarmas, inquietudes o expectativas inciertas en una población no especializada

→ La mala interpretación o la tergiversación interesada del diseño territorial por colectivos afianzados sobre los problemas, impactos y potencialidades vs RIESGO de alimentar conflictos entre colectivos e intereses de una zona.

→ OBJETO del proceso planificador (estrategia – solución) vs El TIEMPO en su desarrollo vs La responsabilidad de la Administración – servicio público.

• Retos

→ El compendio en la complejidad en el destinatario de la planificación: La vecina / el vecino.

- El volumen, la densidad, la evolución
- La estructura de edad. Necesidades de servicios y dotaciones
- Las implicaciones del perfil cultural
- El perfil económico. Recursos-capacidad de gasto y de acceso a los servicios. Actividad-empleo.
- El nivel educativo-cultural. Perfil de percepción del entorno.

→ La simbiosis con el factor económico.

- El coste de la renovación-rehabilitación de la ciudad y el barrio.
- El control del gasto público.
- La interacción con los agentes económicos-empresariales.
- El perfil económico. Recursos-capacidad de gasto y de acceso a los servicios. Actividad-empleo.
- La gestión de la propiedad del suelo.

→ La voz ciudadana como referencia consolidada en el servicio público.

- La confianza de las relaciones Administración - vecinos.
- El incentivo – infraestructura de participación.
- La respuesta al marco legal participativo.
- La eficacia de la participación en el proceso planificador: Tiempo, Proceso técnico – proceso ciudadano, El territorio - la ciudad tiene su metabolismo.
- La educación participativa en el urbanismo: Nuevos mecanismos de acercamiento de la ciudadanía al proceso. La mediación urbana.







Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

R Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



GEURSA

Sociedad Municipal de Gestión Urbanística
de Las Palmas de Gran Canaria, S.A.