



Una visión alternativa de la Marina

Ciudadanos por Arrecife

Ciudadanos por Arrecife ha presentado una propuesta alternativa al Plan Especial del Puerto de Arrecife (PEPA) formulado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Frente a los criterios mercantilistas que propone la Autoridad Portuaria, *Ciudadanos por Arrecife* convierte a los habitantes y al patrimonio natural y cultural en el eje sobre el que gravita su proyecto. En el mismo, la Bahía de Arrecife se erige en espacio lúdico-cultural y Naos en puerto náutico-deportivo, desplazando el puerto pesquero a la Rada de la Disa. *Cuadernos del Guincho* edita un pequeño extracto de las alegaciones presentadas.

1. EL ARRECIFE PORTEÑO

Desde los inicios de la actividad humana, especialmente a partir de los comienzos de los asentamientos europeos en Lanzarote, el Puerto del Arrecife presta al tráfico marítimo sus especiales características orográficas, ideales para carenar navíos y para protegerse de los vientos. Arrecife, de esta forma se convierte en el puerto de Lanzarote con más importancia que el Puerto de Rubicón y el de Graciosa, usados tradicionalmente para el fondeo de las naves que incursionaban en la isla o mantenían con ésta algún tipo de intercambios o captura de esclavos.

En este orden, la primera vez que se menciona históricamente al Puerto del Arrecife, es en 1402 y tiene que ver con el regreso a España, desde este puerto, de una fragata que había arribado a la

*"Siempre
vindicó la
sociedad de
Arrecife su
carácter
porteño
arraigado a un
suelo y un
litoral no
fronterado de
hormigón"*

isla unos meses antes, la víspera del Pentecostés, con víveres y gente de socorro, enviada por Jean de Bethencourt desde Sevilla.

Son numerosas las citas que se pueden encontrar a lo largo de la historia acerca de las seguras y apacibles condiciones del Puerto del Arrecife. Así pues, no cabe duda que, por lo menos a los datos que se manejan y que no son más que los referidos a la etapa en que comienza la colonización de la isla, la ciudad de Arrecife nace parasitariamente del cuerpo porteño de un territorio litoral que muchos años más tarde se convertiría en la capital de la isla.

Así, aquella primitiva franja de litoral, esto es, la confluencia no dramática de lo marino y lo terrestre, comenzó a modelarse hasta convertirse en el hábitat de una incipiente población que iría cada vez a más, apoyada en la importancia del comercio desarrollado por el puerto y la pesca. No sabemos cuántas alteraciones sufrió en los inicios este territorio para acomodarse a las demandas del comercio y la nueva prosperidad. Pero se percibe con cierta claridad que las condiciones del espacio intermareal y de las bahías no fueron alteradas durante muchísimo tiempo. El primer relleno del que se tiene constancia es el practicado en la primera línea de casas que conformó la Marina (1790, aproximadamente) y que luego acogería el primer muelle, denominado de Las Cebollas, inaugurado en 1792. Lugar al que atracaban embarcaciones de poco calado y porte, pues los barcos fondeaban fuera y la mercadería se acercaba mediante lanchones. Con los años, las intervenciones mediante rellenos fueron todas justificadas desde el punto de vista de dotar de prosperidad y de futuro a un territorio, el insular, carente de una economía lo suficientemente apta para evitar las emigraciones y hambrunas. El mismo criterio sigue manteniéndose en las ampliaciones de los rellenos de Puerto de Naos y la colonización matérica entre los pequeños promontorios marinos de Las Cruces, este último con tanta mala fortuna y poco acierto que convirtió al mar interno de Naos en una auténtica bolsa de basura, al cerrar la boca sur. El caso es que la industria pesquera necesitaba una serie de instalaciones que facilitara tanto las tareas de avituallamiento y descargas como las de reparaciones y carenados. Hasta ese momento se entiende que una parte del territorio debe ser modelado y que no responde a un capricho especulativo sino a la creación de garantías de futuro y de supervivencia de una población que no tenía más recurso que la pesca y una frágil agricultura que dependía exclusivamente de la lluvia.

Se puede ver de este modo que el ciudadano del Puerto del Arrecife ha sido, en parte, consciente de la necesidad de algunos cambios en el territorio, pues con ellos se beneficiaba a la sociedad total y se evitaba dolorosos episodios de emigración. Sin embargo, siempre vindicó la sociedad de Arrecife su carácter porteño arraigado a un suelo y a un litoral no fronterado de hormigón.

Hoy, lejano ya los tiempos de las horripilantes miserias y hambrunas, los ciudadanos del Puerto del Arrecife no ven que los criterios de alteración de una marina que es, de sobras, la más dinámica y natural de las Canarias estén justificados. Así, la sociedad de Arrecife vindica su carácter porteño ligado innegociablemente con el profundo respeto

a los medios naturales y a los ecosistemas marítimos-terrestres. Los injustificados rellenos o los nuevos e innecesarios usos de la costa de Arrecife son medidas que van contra el espíritu más renovador de la sociedad actual. Hoy, entiende el ciudadano de Arrecife, no se puede permitir impactar o intervenir en ninguna parte del suelo municipal que no sea contemplada como una aportación a la globalidad, teniendo en cuenta todos y cada uno de los aspectos físicos y sociales que conforman a la ciudad de Arrecife. Probablemente este municipio debe rediseñarse, pero no por agentes que ignoran los intereses de la totalidad, sino por una corriente que sepa resituar los planos de importancia que dote al municipio de futuro, haciéndolo más comprensible y más diáfano para la habitabilidad.

La memoria de Arrecife es una memoria de Puerto, en cuanto éste es un encuentro apacible entre mar, tierra y seres. No tiene la sociedad de Arrecife añoranzas portuarias, sino de puerto en el sentido más primitivo, más tosco, más natural. Una memoria ecológica, que ha venido, de alguna manera, funcionando inconscientemente, ya que si no es imposible pensar por qué y cómo se ha llegado hasta estos días teniendo cosas que proteger y salvaguardar.

En los últimos años los ciudadanos de Arrecife, de manera organizada, se han enfrentado a los intentos de especulación basados en la gratuidad y la sinrazón. Muchas acciones desmesuradas e incomprensibles se han querido perpetrar en el territorio excusándose en el logro de mayores cotas de desarrollo y bienestar. La torpeza con que se inaugura ese discurso queda manifiesta en que para ese bienestar y desarrollo que dicen hay que silenciar a la memoria, convertir el litoral en una plataforma de hormigón, atentar contra los ecosistemas intermareales y procurar ganancias a iniciativas privadas a costa de un espacio que es de todos y que hoy mismo, sin necesidad de ser tocados, constituye uno de los factores del bienestar y del disfrute de los habitantes de Arrecife y de cuantos visitan el municipio. Así pues, procurar bienestar a costa de perder el que ya poseemos resulta enormemente sospechoso, y construir desarrollo a partir de establecer un claro enfrentamiento contra el medio ambiente, no sólo es doblemente sospechoso sino que además contiene índices de salvajismo especulativo altamente peligroso.

Antonio Félix Martín Hormiga

Epígrafe dedicado a los Antecedentes Históricos de las alegaciones

"El primer relleno de que se tiene constancia es el practicado en la primera línea de casas que conformó la Marina en 1790"

2. LA PROPUESTA

Las alegaciones deben entenderse como una **enmienda a la totalidad**.

En primer término, planteamos que el tramo de litoral que discurre entre el Islote del Francés y el Arrecife Gran Hotel pase de manos de la Autoridad Portuaria a la Demarcación de Costas. Desde el Arrecife Gran Hotel hacia el sur, la gestión del litoral es competencia de Costas, un organismo cuyo proceder es menos especulativo que Puertos. En este sentido, *Ciudadanos por Arrecife* iniciará de inmediato cuantas gestiones sean oportunas para el logro de tal propósito, de manera que se reduzca a los Mármoles y Naos el ámbito competencial de Puertos en Arrecife, es decir, a la actividad estrictamente portuaria.

Son requisitos previos en nuestra propuesta la limpieza de todo el litoral de la ciudad, la introducción de medidas efectivas que impidan los vertidos sólidos y líquidos en cualquier punto de la marina, así como el dragado y limpieza de Naos. El PEPA no nos merece credibilidad en cuanto al control de vertidos, ya que el organismo encargado de redactarlo es el mismo que tiene que impedirlos, la Autoridad Portuaria, función que no lleva a cabo a pesar de nuestras reiteradas peticiones.

Como principio general, consideramos innecesarios nuevos rellenos en el litoral que no tengan exclusivamente que ver con la mejora de las instalaciones estrictamente portuarias que se plantean en estas alegaciones. Las rechazamos como una vía para mejorar el rendimiento económico de la marina de Arrecife por parte de la Autoridad Portuaria, y para beneficio de dicho organismo y no de la ciudad.

Al objeto de abordar cada tramo del litoral y hacer más comprensible nuestra postura, lo dividimos en cuatro partes: Bahía de Arrecife, Charco de San Ginés y Juan Rejón, Islote del Francés y, por último, Bahía de Naos y Muelle de Los Mármoles.

2.1. Bahía de Arrecife

Definimos este tramo como el situado entre el Puente de las Bolas y el antiguo Muelle Comercial y el Islote de Fermina. Rechazamos todas y cada una de las propuestas de uso que plantea la Autoridad Portuaria. Lo concebimos como un espacio lúdico y cultural de carácter porteño, es decir ajeno a la actividad portuaria, salvo el fondeo junto al muelle. Por tanto, sus usos deben ser definidos por la autoridad municipal de forma concertada con los agentes ciudadanos.

Como criterios de partida, proponemos:

1º- La concesión a la administración local (Cabildo y/o Ayuntamiento de Arrecife) del Muelle Comercial para su explotación con carácter lúdico y cultural y con contenidos vinculados a los usos del Castillo de San Gabriel (Mueso del Mar).

2º- La protección de la marina de Arrecife a través del Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT) al objeto de impedir que se formulen propuestas especulativas presentes y/o futuras. Entendemos por especulativa toda propuesta que se formule y que no emane de la autoridad local.

3º- La delimitación en el Catálogo de Bienes Patrimoniales del PIOT del área de

influencia del entorno histórico del Castillo de San Gabriel y el Puente de las Bolas, incluido el antiguo Muelle Comercial, con categoría de Sitio Histórico, con la finalidad de impedir usos en las inmediaciones que no encajen con tal carácter.

4º- La devolución a la ciudad de aquellas parcelas que, en su día, fueron concedidas a la iniciativa privada (jardines del Arrecife Gran Hotel, que venció en 1996; y Casino Club Náutico de Arrecife, que vence en el año 2022), variando su uso desde el administrativo, social y cultural (CCNA) y el de aparcamientos subterráneos (jardines del Gran Hotel) que plantea el PEPA por el disfrute ciudadano, zonas verdes y paseo.

5º- La modificación del PGOU, de manera que tengan cabida tres edificios de aparcamientos disuasorios (como el situado en la Calle José Molina, esquina Villacampa) para reducir el problema de los aparcamientos y el tráfico en el centro de la ciudad. Uno en las inmediaciones del Arrecife Gran Hotel, otro en las inmediaciones de las Cuatro Esquinas y un tercero cerca del Islote del Francés.

En cambio, planteamos como alternativas:

A) La apertura a la circulación de las corrientes marinas entre la Bahía de Arrecife y la Playa del Reducto, en la actualidad taponada por la vía acceso al Islote de Fermina.

B) La no construcción de un dique de protección que amartille el viejo Muelle Comercial desde el Islote de Fermina.

C) Otorgar un carácter peatonal, como un todo continuo, al paseo marítimo que discurre entre el Arrecife Gran Hotel y el acceso al Puente de las Bolas (y desde ahí, y con el mismo carácter, por el resto del litoral hasta circundar el Islote del Francés):

- Arbolado de dichos tramos, eliminando las barreras que hacen que la ciudad le dé la espalda al mar.

- Bancos de doble dirección: mirando al mar y mirando hacia la ciudad.

- Eliminación de los obstáculos que impiden la visión del mar sobre todo en el Parque Islas Canarias.

- Accesos blandos al mar (barreras transparentes y pequeños pantalanos y escalinatas que aproximen el ciudadano al mar).

- Ampliación de la acera y arbolado en el margen situado en el frontis de fachadas de la Avenida Mancomunidad.

- Ensanchado y arbolado de la mediana de la Avenida Mancomunidad.

"Muchas acciones desmesuradas se han querido perpetrar en el territorio excusándolas en el logro de mayores cotas de desarrollo y bienestar"

- Ampliación de la acera y arbolado en el margen que discurre junto al Parque Islas Canarias.
- Eliminación y mimetización de obstáculos hoy existentes (construcción de aseos públicos integrados, de baja cota).
- Rehabilitación y adecuación del antiguo Parador de Turismo (usos sociales y deportivos) de asociaciones y colectivos.
- Integración arquitectónica en el paseo del Muelle de la Pescadería.
- Rescate de la parcela del CCNA antes del 2022, para integrar ambos parques (más adelante se plantea una posible solución).

2.2. Islote de la Fermina

Lo concebimos como espacio lúdico, pero como un complemento del conjunto de la Bahía de Arrecife, que tendría un carácter global de corte lúdico-cultural.

Planteamos los siguientes contenidos:

- Apertura de ojos y puentes de madera (respetando la idea originaria de Manrique) en su acceso, permitiendo la circulación marina, y posibilitando la integración entre la playa del Reducto y este entorno.
- Redefinición de las infraestructuras existentes, rehabilitándolas y favoreciendo usos de pequeña explotación en base a concesiones a las iniciativas de pequeños empresarios, al objeto de favorecer la creación de empleo estable y que las rentas que se generen reviertan en el municipio. Contendría: Escuela de Vela, alquiler de patines, alquiler de piraguas, alquiler de chalanas con fondo transparente para interpretación del medio marino de la Bahía, estación de Guagua-submarina para interpretación del medio marino de la Bahía, accesos blandos al litoral desde el Islote: puntos de baño y de pesca con caña, rehabilitación de los zocos como solariums, adecuación de la piscina, restaurante, almacenes de material, actividades subacuáticas, iniciación al windsurf.

2.3. Conjunto histórico formado por el Castillo de San Gabriel, Puente de las Bolas y antiguo Muelle Comercial

Proponemos: declaración como Sitio Histórico, rehabilitación del entorno y recuperación del adoquinado en la vía de acceso al muelle, conversión del Castillo de San Gabriel en Museo del Mar (partimos que los contenidos arqueológicos sean asumidos por el parque arqueológico de Zonzamas), conversión de los depósitos del agua situados en el codo del antiguo Muelle Comercial en instalaciones complementarias del Castillo (salas para exposiciones temporales, oficinas y administración general del Museo y Departamento Pedagógico del Museo del Mar), recuperación integral de la fisonomía del litoral originaria en el actual aparcamiento situado frente al Castillo, mediante la retirada de los escombros con los que se rellenó el espacio para instalar la desaparecida Fábrica de Hielo, y recuperación de la playa del Carbón. Además, un pequeño amartillamiento del muelle, desde su punta, para proteger de los tiempos del sur un pailebote y un sardinal, instalaciones complementarias del Museo del Mar. Los barcos permanecerían atracados y su interior se concebiría como museos vivos e inte-

ractivos, es decir, como una forma de acceder a la cultura del mar a través de sus instrumentos básicos: el ayer y el hoy de la actividad pesquera de altura. Sus bodegas se adecuarían al efecto, manteniendo originario, el modo de vida a bordo. En el muelle se contempla, además, un restaurante panorámico sobre la superficie del amartillamiento, la instalación de un nuevo faro en el muelle, adecuado al carácter monumental del entorno, la recuperación de la playa del Castillo, la limitación de acceso rodado tan sólo a vehículos de servicios y la recuperación del Muelle de la Cebolla.

"Como principio general, consideramos innecesarios nuevos rellenos en el litoral"

2.4. Charco de San Ginés y barra de Juan Rejón

Proponemos mantener la actual fisonomía, culminando las obras de adecuación del Charco, sin compuertas de cierre, permitiendo los usos tradicionales que de él hace la flota de bajura, excluyendo las reparaciones, que tendrían lugar en Naos.

Este fragmento de la marina lo concebimos como un nodo cultural complementario del entorno histórico del Castillo de San Gabriel, ya que acoge diversos edificios de tal carácter: antigua Casa Cabildo (Museo de la Ciudad), Casa de los Arroyo, Librería El Puente, Multicines Atlántida, Galería Punto de Encuentro, Iglesia de San Ginés y Plaza de Las Palmas, edificio que hoy acoge el Área de Educación y Cultura del Cabildo y mercado tradicional.

En somero detalle, quedaría así:

- En su día, la sede de la Casa de la Cultura "Agustín de la Hoz" pasaría desde el actual emplazamiento al edificio que alberga a las actuales dependencias del Área de Educación y Cultura del Cabildo de Lanzarote (salas de exposiciones, salas de actos...), con un pasillo diáfano techado que lo atravesase y que conecte la Plaza de la Iglesia con la avenida y el mar.
- El edificio que acoge La Casa de la Cultura "Agustín de la Hoz" sugerimos que pueda ser cedido por el Ayuntamiento para la nueva sede del Casino (el Club Náutico lo planteamos en Naos), al objeto de permitir el rescate para la ciudad de la parcela que hoy ocupa antes del año 2022.
- Rescate como mercado de productos agrarios y artesanales tradicionales de la trasera del Ayuntamiento, recuperando la arcada de la vieja plaza del mercado, como un espacio diáfano y abierto, posibilitando usos culturales no masivos (manifestaciones teatrales...).
- Construcción de un pequeño embarcadero frente al Ayuntamiento y la pescadería municipal.

- Otorgar el mismo carácter peatonal al litoral que discurre entre el Puente de las Bolas, circundando el Islote del Francés, arbolado, con el idéntico diseño y tal y como se concebía el tramo de los dos parques.
- Desplazamiento hacia el mar, ensanchamiento y arbolado de la mediana de la Avenida Coll, que se erigiría en el límite con la calzada del nuevo paseo marítimo. Eliminación del carril rodado que discurre junto a la acera del mar.
- Recuperación para uso público y protección de las casas de la Puntilla.

2.5. Islote del Francés

Nuestras alegaciones van en la siguiente dirección: ejecución del decreto de expropiación y de compensación a sus propietarios, dando cumplimiento a la orden de la Consejería de Política Territorial y al acuerdo adoptado en su día por el Pleno del Ayuntamiento de Arrecife, paseo marítimo circundante, con el mismo carácter que el planteado para los dos parques, la configuración como parque, de sus 70.000 m², conectado al Charco de San Ginés, construyendo un edificio emblemático: Palacio de Congresos y Auditorio que acoja los grandes eventos que tienen lugar en la ciudad, con carácter de usos múltiples y basado en un planteamiento comercial que lo dinamice cotidianamente. Construcción de un aparcamiento a su lado. Por último, el rescate y puesta en uso de las salinas. Creación de senderos e itinerarios blandos que permitan hacer convivir el disfrute ciudadano con la utilización de dicho enclave por las aves (es punto ZEPA).

2.6. Bahía de Naos y Muelle de los Mármoles: zona portuaria

Este tramo queda reservado en exclusiva a los usos portuarios propiamente dichos, que quedan bien diferenciados entre sí. Sería el único espacio que debería ser gestionado por la Autoridad Portuaria.

Proponemos cuatro usos bien diferenciados en la zona portuaria:

- 1º. Bahía de Naos: uso portuario náutico-deportivo.
- 2º. Muelle de los Mármoles: uso portuario comercial.
- 3º. Bahía situada entre el contra espigón de Los Mármoles y Punta Grande (junto al varadero): uso portuario pesquero e instalación en sus inmediaciones de la actividad industrial anexa.
- 4º. Amartillamiento de Los Mármoles, de nueva creación, desde el Islote de las Cruces: uso portuario de pasaje.

Veámoslas desarrolladas.

A. Bahía de Naos

Tendría uso náutico-deportivo y para la flota de bajura (también de la vela latina), previo dragado, limpieza y apertura de ojos junto al Islote del Francés para permitir la renovación de las aguas. Se plantea, cara al futuro, cuando se den las condiciones adecuadas, la conexión original con el Charco de San Ginés para favorecer la circulación y renovación de las aguas, permitiendo el tránsito por todo el interior de los arrecifes de

las embarcaciones de pequeño calado.

En concreto sugerimos: El dragado del relleno situado entre el embarcadero descubierto recientemente y la trasera de la sede de la Cofradía de Pescadores, teniendo uso portuario para la flota de bajura. Corrimiento de la rotonda de la medular tierra adentro, el hundimiento en el Parque Submarino de Puerto del Carmen de los barcos obsoletos que permanecen atracados en Naos, la definición de una nueva línea de fachadas con carácter residencial, la modificación de las categorías de suelo que contempla el PGOU de industrial a residencial, la adecuación medio ambiental del entorno de Naos, la instalación de pantalanés desde la actual línea de atraque de pesqueros, la ubicación en la explanada frente al derruido almacén de la sal (que sería rehabilitado) de los servicios portuarios comunes (travelling, varado de embarcaciones, reparaciones...), la localización en la explanada situada frente a AGRAMAR de las sedes del Club Náutico (segregado físicamente del Casino), la sección náutica de la Sociedad Democracia y un Club Náutico Municipal. También la creación de un Jardín del Agua, complementado con un Museo de sitio de las salinas y un Botánico de Endemismos en la pieza de suelo de las salinas situadas junto a la carretera de acceso al MIAC-Castillo de San José. Para el resto de las salinas tierra adentro, proponemos el cambio de calificación en el PGOU de suelo urbanizable industrial a residencial, de manera que compense a los propietarios, así como a otros propietarios afectados, por las cesiones del trozo antedicho y otros, mediante el incremento del valor añadido de los terrenos. Y para finalizar, la configuración de zona verde del enganche entre el Jardín del Agua y del Botánico de Endemismos y las naves industriales situadas frente al MIAC-Castillo de San José. El suelo en el que se alzan éstas se modificaría de industrial a residencial, al objeto de incentivar dicho uso y favorecer el traslado en el tiempo de la mismas hacia enclaves netamente industriales en las cercanías de Los Mármoles, que sería su nuevo emplazamiento natural. Se favorecería así la transformación del tejido urbano frente al MIAC, más acorde a tan emblemático edificio.

B. Muelle de los Mármoles

Tendría uso portuario comercial. Sus necesidades las ciframos en: la ampliación del muelle de contenedores, la adecuación medio ambiental del entorno y la recuperación de la Playa de la Arena.

C. Puerto pesquero

Lo localizamos en la ensenada situada entre el contra espigón de

"Protección de la marina de Arrecife a través del PIOT para impedir nuevas propuestas especulativas"

Los Mármoles y Punta Grande (junto al varadero), para uso portuario pesquero e instalación en sus inmediaciones de la actividad industrial anexa. Requiere la construcción de un dique-muelle de abrigo a partir del amartillamiento de Los Mármoles para proteger la actividad pesquera del tiempo sur, la construcción de un dique-muelle a partir de Punta Grande, la adecuación medio ambiental del entorno industrial de Punta Grande y la puesta en uso de las instalaciones del varadero.

D. Puerto de pasaje

Se localiza en el amartillamiento de nueva creación hacia Los Mármoles desde el Islote de las Cruces, al que se accede por la carretera del actual dique de Naos (cruceiros, trasatlánticos y línea regular de pasaje), de fácil conexión rodada con la Vía Medular y peatonal con el centro de la ciudad. Tendría la doble función de dique y de muelle de atraque.

Planteamos lo siguiente: El muelle de reparaciones se reserva para la creación de la terminal de pasajeros y de los servicios que requiere una instalación de tales características (parada de guaguas y taxis, coches de alquiler, oficina de información, expedición de billetes...), el desmonte de la muralla de protección actual del dique de Naos, cuyas piezas serían empleadas para la creación del muelle antedicho. Las instalaciones del Varadero actual se convertiría en Escuela Taller de Carpintería de Ribera, mientras que el Varadero propiamente dicho se desplazaría hacia las nuevas instalaciones, entre Punta Grande y Los Mármoles, y la carpintería de ribera se trasladaría hacia donde hoy se encuentra el Varadero, instalaciones que habría que adecuar al nuevo entorno.

3. VIABILIDAD Y RENTABILIDAD ECONÓMICA, SOCIAL Y CULTURAL DE NUESTRO PROYECTO

El planteamiento propuesto por *Ciudadanos por Arrecife* garantiza el principio de rentabilidad económica, social y cultural. La visión espacial de los argumentos sostenidos en las alegaciones muestra cuatro zonas definidas del litoral del Puerto del Arrecife, que encaminará a esta ciudad hacia un futuro nada traumático que al que se arribará si se persiste en la dilapidación y destrozos irreversibles de los potenciales de habitabilidad que en sí contiene todo el municipio.

3.1. Bahía de Arrecife

La baja utilización que se da actualmente al antiguo Muelle Comercial no le confiere a éste ningún sentido ni interés portuario. Por otro lado, una actividad de este tipo debe ser prohibida ya que pondría en peligro el hábitat que está relativamente libre de contaminación. Por las características que posee (zona de distintas profundidades y un entorno histórico relevante) este espacio se perfila como el candidato ideal para cubrir las expectativas de esparcimiento y ocio de la ciudadanía, siempre considerando la vertiente cultural, siendo éste un aspecto de interés general que puede enfrentarse con toda legitimación a las intenciones de ubicación de un muelle deportivo, del que sólo se beneficiarían unos pocos individuos, probablemente aquéllos que por sus holgados medios económicos se han permitido vivir en voluntario alejamiento de los problemas

de la ciudad, colocándole el estigma de lugar indeseable.

El estado actual de la Bahía de Arrecife, su tranquilidad o quietud comercial, permite rediseñar su uso cultural, obteniéndose de ello una rentabilidad incalculable: una zona de disfrute y de entendimiento de la historia de la capital de Lanzarote, a través de su establecimiento como ciudad y sus diferentes procesos económicos. En este sentido es en el que se argumenta lo práctico de las alternativas vertidas en las alegaciones al Plan Especial.

Este espacio, unido al hecho de que en la línea de tierra (toda la zona del parque de las Islas Canarias, incluido el espacio que actualmente ocupa el Casino y el resto del litoral hasta la zona de los puentes de acceso al antiguo Muelle Comercial) cobre un aspecto más diáfano y de acercamiento blando al mar, sería un auténtico y magnífico Parque Marítimo, destinado a todos los ciudadanos de Arrecife, no sólo para gozarlo con la mirada sino para disfrutarlo íntegramente.

Quien ponga en duda la rentabilidad total de este diseño global para la Bahía de Arrecife, es que es incapaz de realizar un cálculo que le dé como resultado las garantías reales de futuro de esta zona y que el número de beneficiarios sea tan elevado como la misma población y sus visitantes, pues también se estaría actuando en favor del desarrollo turístico del municipio en clave de auténtica sostenibilidad.

3.2. Puerto de Naos

Si la industria pesquera que mueve un cierto y nada despreciable tonelaje, sigue operando en Puerto de Naos, éste seguirá teniendo un futuro incierto y desarrollando un papel de estrangulamiento al crecimiento racional de Arrecife, factura que no puede pagarse si ha de considerarse a esta ciudad con alguna posibilidad de afrontar el futuro.

La propuesta de que Puerto de Naos tenga un uso náutico-deportivo ayuda a resituar el modelo de uso de un suelo de lujo, hoy totalmente despreciado. Se trata de dar un carácter residencial a todo el frente litoral y a la zona comprendida entre éste y la carretera que va desde Valterra a Los Mármoles, calificando con las mismas condiciones a la cornisa donde se asienta la antigua fábrica Lloret. No cabe duda de que con esta intervención salen beneficiados tanto los empresarios como el ayuntamiento y la ciudadanía, o sea: la ciudad total, pues reorganiza el territorio de una manera racional y equilibrada. Este diseño contempla la protección de parte de las salinas que, una vez restauradas, se convertirán en la zona de disfrute, con

"Un carácter peatonal continuo al paseo marítimo que discurre entre el Gran Hotel y el Puente de las Bolas"

la puesta en marcha de un Jardín de Agua, Museo de sitio de las Salinas y un Jardín Botánico, Museo de sitio de la flora autóctona canaria. Ello encauza las posibilidades de expansión urbana en dicha dirección, permitiendo no mirar en exclusiva hacia la denominada zona 12, dispersando hacia otros sectores ciudadanos los beneficios del crecimiento del tejido urbano. Desde nuestra postura, la citada expansión alberga unas enormes potencialidades, debido a la regeneración de un entorno bellissimo, aunque degradado en la actualidad.

De esta forma la zona de Puerto de Naos, contemplada en su globalidad, será un bastión económico para Arrecife que hoy mismo está negado, pese a los potenciales que contiene y que pueden activarse con el menor esfuerzo.

Evidentemente, la calificación como zona náutico-deportiva ha de contemplar que las sociedades recreativas, cuyas actividades están orientadas en este sentido, tendrían concesión de suelo en la zona en la que actualmente se encuentra la antigua Frigorsa y la explanada hacia el naciente. Es indudable el efecto de dinamización económica, comercial y residencial que tal intervención provocaría sobre el territorio señalado.

3.3. Los Mármoles y su entorno

El planteamiento esgrimido hasta ahora, obligará a un corrimiento, hacia el naciente, de los espacios destinados al suelo industrial y los de puerto comercial y pesquero. De este modo una zona proclive a ser usada como suelo industrial será la comprendida entre la playa de la Arena y la rada de la DISA. La zona de puerto comercial será la de la actual muelle de contenedores y Los Mármoles. El puerto pesquero se instalará entre Los Mármoles y la DISA, aprovechando la disposición de abrigo de Los Mármoles y las instalaciones del varadero existente que nunca se ha puesto en funcionamiento.

De esta manera, el espacio viene a estar bien diseñado económicamente y su uso gozará de la agilidad del acercamiento de los puertos y las instalaciones industriales propias de éstos.

3.4. Islote del Francés

La sola recuperación de los 70.000 m² de suelo del Islote, revirtiendo en la ciudad para uso ciudadano habla por si solo de la rentabilidad de esta operación, viabilizándose mediante el decreto de expropiación y compensación a sus propietarios.

Ciudadanos por Arrecife parte del convencimiento de que sus alegaciones tienen una traducción de beneficio no sólo cultural sino económico y, por lo tanto, social, para todos los sectores de la población municipal, desde los inversores hasta los propietarios y ciudadanos; pero, de manera muy especial, para la propia ciudad que con ello asegura el asentamiento de una fórmula que le reserva el derecho al futuro y permitirá que las generaciones venideras tengan garantizados el disfrute del territorio y sus capacidades económicas.

4. VENTAJAS E INCONVENIENTES DE LA LOCALIZACIÓN DE UN PUERTO NÁUTICO-DEPORTIVO: BAHÍA DE ARRECIFE VERSUS BAHÍA DE NAOS

A la hora de analizar en profundidad las ventajas e inconvenientes de los emplazamientos barajados, de cara a la localización más adecuada de un puerto náutico-deportivo, *Ciudadanos por Arrecife* desea precisar que, por definición, un puerto náutico-deportivo es un aparcamiento de barcos, un parking, un garaje. Por ello, nos interrogamos acerca de si debe cederse el mejor tramo de litoral, la Bahía de Arrecife, para un aparcamiento marítimo.

Al objeto de comparar ambas localizaciones, y a pesar de que el PEPA concibe ambas zonas para dicha actividad, partimos de que, para la Bahía de Arrecife se barajan 1000 atraques entre Punta Pulita y Punta del Callao, hacia la ribera y hasta el viejo muelle comercial, con amartillamiento exterior desde el Islote de Fermina.

En epígrafes anteriores ha quedado absolutamente claro que hay razones mucho más poderosas que desaconsejan ubicar un puerto náutico-deportivo en la Bahía de Arrecife. A pesar de todo queremos demostrar que, con independencia de los criterios barajados, y desde el punto de vista estrictamente técnico, de conveniencia y de viabilidad, las condiciones de la Bahía de Naos superan con creces a las de la Bahía de Arrecife para acoger un puerto náutico-deportivo. Ello rechaza la posibilidad de la doble localización náutico-deportiva que sugiere la Autoridad Portuaria

El emplazamiento natural es la Bahía de Naos, el mejor refugio de Canarias por sus condiciones naturales y como consecuencia de la obra de ingeniería acometida (dique de protección). Con un número idóneo aún por definir de atraques, se plantea como requisito de partida la apertura del espigón junto al Islote del Francés, con tres amplios ojos y puentes, recuperando la vieja entrada junto a la Baja del Perejil, que sería dragada para aumentar el calado y favorecer la circulación de las corrientes marinas en la bajamar. Incluye la propuesta el dragado, la limpieza y el fin de los vertidos en el interior de Naos.

"Mantener la actual fisonomía del Charco, sin compuertas de cierre, permitiendo los usos tradicionales que de él hace la flota de bajura"

LEYENDA:

BA = BAHÍA DE ARRECIFE

BN = BAHÍA DE NAOS

L+V = Localización más ventajosa

CONCEPTO	BAHÍA NAOS	BAHÍA ARRECIFE	L+V
Dragado fondos.....	Sí	No	BA
Origen de la inversión.....	ip	IP/ip	BN
Dique amartillamiento	No	Sí	BN
Apertura dique	Sí	No	BA
Dragado entrada puerto	Sí	No	BA
Calidad de las aguas	Negat.	Posit.	BA
Vertidos al mar.....	Sí	No	BA
Superficie bahía	Mayor	Menor	BN
Metros de atraque	Mayor	Menor	BN
Varadero.....	Sí	No	BN
Calado puerto.....	Mayor	Menor	BN
Superficie aparcamientos.....	Sí	No	BN
Conexiones viarias.....	Mayor	Menor	BN
Calidad del entorno urbano.....	Menor	Mayor	BA
Carpinterías especializadas.....	Sí	No	BN
Cofradía de Pesca	Sí	No	BN
Escuela de Pesca.....	Sí	No	BN
Industrias reparación naval.....	Sí	No	BN
Casa del Marino (alojam/comidas).....	Sí	No	BN
Hoteles	No	Sí	BN
Luz, agua, combustible.....	Sí	No	BN
Distancia centro ciudad	400 m.	400 m.	=
¿Es puerto?	Sí	Sí	=

¿Es puerto deportivo?	Sí	No	BN
¿Se fondea en la actualidad?.....	Sí(+)	Sí(-)	BN
Impacto visual.....	No	Sí	BN
Afectación entorno histórico	No	Sí	BN
Proximidad barrios marineros	Menor	Mayor	BN
Comodidad flota bajura	Menor	Mayor	BN
Proximidad supermercados.....	=	=	=
Rescate zona degradada.....	Sí	No	BN
Impacto sobre flora/fauna marina.....	Posit.	Negat.	BN
Impacto sobre calidad aguas.....	Posit.	Negat.	BN
Reutilización terrenos/instalac.....	Sí	Sí	=
Consumo de nuevo territorio	No	Sí	BN
Red de saneamiento	Sí	No	BN
Favorece la circulación marina.....	Sí	No	BN
Contaminación marina (*).....	=	Negat.	BN
Movimiento natural sediment.....	Posit.	Negat.	BN
Requiere mejora del entorno.....	Sí	No	BA
Infraestructura agresiva	No	No	=
Dinamiza económica y socialmente	Centro	Periferia	BN
Favorece activ. en regresión	Sí	No	BN
Integra la ciudad	Sí	No	BN
Presión sobre el medio.....	No	Sí	BN
Privatización de terrenos públic.	No	Sí	BN
Creación de puestos de trabajo	Sí	Sí	=
Afección a playas (Reducto).....	No	¿?	BN
Apertura paso Naos-Charco.....	Sí	¿?	BN
Apertura paso Bahía-Reducto.....	¿?	¿?	=
Cumple promesa electoral	Sí	No	BN
Descongestiona el tráfico rodado	Sí	No	BN
Conlleva relleno.....	No	Sí	BN

*"El que Naos
tenga un uso
náutico
deportivo
ayuda a resituar
el modelo de
uso de un suelo
de lujo, hoy
despreciado"*

CONCEPTOS BARAJADOS:

53 (A favor de BN=38 / A favor de BA=7 / Resto indiferente).

(*) Metales pesados (zinc, cadmio, cobre, estaño, plomo y mercurio, sobre todo), combustibles (los hidrocarburos crean una película en la superficie del agua), aceites, pinturas anti-incrustantes (persistentes y nocivas) y disolventes (tóxicas, persistentes y bioacumulativas), eutrofización (concentraciones de nutrientes que crean turbidez y la aparición de algas que agotan el oxígeno), evacuación de aguas fecales.

Ciudadanos por Arrecife se suma a la moratoria solicitada por *Greenpeace* en la construcción de puertos deportivos de nueva creación.

La aplicación del concepto de desarrollo sostenible (Lanzarote es Reserva de la Biosfera) es incompatible con un puerto deportivo en la Bahía de Arrecife, ya que choca con una visión y gestión integrada del litoral.