

**Sr. Consejero de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial
Gobierno de Canarias**

ASUNTO:

**ALEGACIONES DE LA FCM AL DOCUMENTO DE APROBACIÓN
INICIAL DEL PGO SUPLETORIO DE ARRECIFE (PGOA-S)**

José Juan Ramírez Marrero, Presidente de la Fundación César Manrique (en adelante, FCM), con domicilio social en Taro de Tahíche, término municipal de Teguiise, Lanzarote,

EXPONE

1º. Que la Aprobación Inicial del Plan General de Ordenación Supletorio de Arrecife (en adelante, PGOA-S) fue acordada por Orden del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias, de 4 de agosto de 2014, y sometida a trámite de información pública tras su publicación en el BOC N° 162, viernes, 22 de agosto de 2014 (23322), por un plazo de 45 días. El anuncio también se publicó en el diario *La Provincia* el miércoles 27 de agosto.

2º. Que, en ejercicio del derecho de participación pública, y en tiempo y forma, se formula escrito de Alegaciones, de acuerdo con las normas en vigor, por lo que, haciendo uso de la posibilidad legal que establece el período de Alegaciones, con la intención de contribuir a la mejora del documento de Aprobación Inicial del PGOA-S y, de manera más amplia, al interés general del municipio de Arrecife, de Lanzarote y de su ciudadanía, se plantean las siguientes

ALEGACIONES

Primera.- La 'trampa' del carácter Supletorio del PGOA

La figura del Plan General Supletorio se crea en virtud del apartado 6º, de la Disposición Transitoria Tercera, de la Ley de Directrices, en la redacción dada por la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación Territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo.

En aquel momento, la creación de dicha figura se justificaba por el incumplimiento de los plazos máximos de adaptación de los Planes Generales de Ordenación a las Directrices de Ordenación General, y con un contenido y alcance limitado a la ordenación estructural y a la ordenación pormenorizada que resultara necesaria para implantar los sistemas generales, las dotaciones y servicios públicos, la implantación y ejecución de las viviendas de protección pública, la creación y ordenación de suelo industrial, la mejora de la calidad alojativa turística o la implantación de sus equipamientos complementarios.

Es decir, la figura del Plan General Supletorio estaba conformada legalmente como un Plan General de carácter limitado, en su alcance temporal (hasta la aprobación del Plan General) y en su contenido, pudiendo acometer sólo la ordenación estructural y aquella ordenación pormenorizada que, de forma motivada y justificada, resultara necesaria para los fines tasados en la propia Ley. Por lo tanto la figura del Plan General Supletorio se configuraba en la legislación canaria como una ordenación urbanística de excepción y provisional, justificada en la perentoria necesidad de adaptación al nuevo modelo territorial y turístico implantado en la Ley de Directrices.

Sin embargo, tras una reforma legislativa posterior, aquella situación extraordinaria se convirtió en ordinaria, al permitir a los Planes Supletorios abordar en detalle la ordenación pormenorizada. La Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias, añade dos nuevos párrafos finales al referido apartado 6º de la reseñada Disposición Transitoria Tercera, señalando:

“(...) Igualmente, previo convenio con la Administración municipal, la Consejería competente en materia de ordenación territorial podrá asumir la formalización y tramitación de un Plan General municipal supletorio, sin limitación de contenido, cuando dicho convenio sea aprobado por el Pleno municipal.

Los Planes Generales supletorios en tramitación, cuando deriven de un convenio ya aprobado, podrán integrar la totalidad de las determinaciones que se consideren oportunas para completar el documento de ordenación.”

En este contexto, el PGOA-S responde a esta previsión contenida en el apartado 6º a la Disposición Transitoria Tercera de las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias, en su versión dada por la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias.

A juicio de la FCM, aunque el mayor alcance de los actuales Supletorios tenga cobertura legal, la consolidación de lo excepcional y provisional en algo habitual quiebra el sistema competencial y de procedimiento normalizado de aprobación de los planes generales, trayéndose de trámite sustantivos del contenido democrático de participación, en el presente caso, ausencia de Avance y de Aprobación Provisional.

Ahora, los Supletorios como el de Arrecife sustituyen, de hecho, los procedimientos más garantistas y transparentes del planeamiento tradicional que estaba en manos de los ayuntamientos, que son las administraciones públicas más cercanas a la ciudadanía. El efecto es que se acortan los trámites, se informa menos, hay más opacidad y menos participación pública, con lo que el ayuntamiento y la comunidad local pierden el control democrático de la ordenación de su territorio.

Ahora un Plan Supletorio es un Plan General de Ordenación ordinario y completo. No entramos a discutir la necesidad que existe de resolver las carencias y las demandas sociales más perentorias del municipio, bloqueadas por la obsolescencia del vigente Plan General de Ordenación de Arrecife, pero lo cierto es que, con este PGOA-S, aprobado inicialmente, el poder local ha renunciado a una de sus grandes tareas políticas, cual es la ordenación territorial en su municipio y la consiguiente planificación de todas las actividades humanas sobre dicho territorio, que ha delegado en otra instancia administrativa que se ocupa incluso de la ordenación detallada y pormenorizada. Por lo tanto, un Supletorio es un Plan completo, lo cual es legal pero no deja de ser objetable.

La consecuencia es que este PGOA-S opta por enfoques pretéritos de un planeamiento tradicionalmente limitado a regular las condiciones para que se desarrolle el mercado del suelo y la edificación con fines residenciales, comerciales e industriales, en tanto que se desentiende de cualquier reflexión y actuación estratégica sobre la ciudad a medio y largo plazo, objetivo verdaderamente relevante del planeamiento, más allá de las necesidades coyunturales. Además, la renuncia expresa a ordenar las grandes bolsas de suelo pendientes de desarrollo urbanístico supone, en la práctica, diferir a futuro el debate democrático y transparente sobre piezas de suelo estratégicas de la ciudad, que quedará en manos de la iniciativa privada.

Por ello, el PGOA-S parece responder a la visión continuista instalada en la Administración local y en amplios sectores empresariales, una visión desarrollista y patrimonialista del territorio, entendiéndolo como exclusivo soporte de actividades económicas, y que parece haberse acentuado en el marco de la actual crisis. Se oyen así voces crecientes que claman por una desregulación territorial que vuelva a poner en marcha el incontrolado crecimiento inmobiliario que está en la raíz de la burbuja que ha acentuado la actual contracción económica nacional, regional en insular. Un clima este, alentado por el corto alcance de miras, que se contrapone a la conciencia ciudadana de defensa de la singularidad de los valores insulares, y a voces autorizadas que advierten sobre las debilidades del actual

modelo urbano de la ciudad de Arrecife y la consiguiente necesidad de reducir las cargas ecológicas.

Por último, el PGOA-S tampoco aborda el reposicionamiento estratégico del municipio en el nuevo contexto global, y tampoco en el turístico. En definitiva, se trata de un PGOA-S de trámite, sin ambición ni vocación de futuro.

Segunda.- Escasa información y ausencia de concertación social

Derivado de los déficits del Supletorio y de la dejación de responsabilidades por parte de las autoridades políticas locales, apenas ha habido un procedimiento de información y/o debate alguno sobre en torno al modelo de ciudad que se quiere configurar con el nuevo PGOA-S. En este sentido, es un Plan General con vocación de pasar desapercibido ante la ciudadanía y los actores sociales, y, por ello, un Plan que se inspira en el temor al debate y a la confrontación democrática entre los regidores municipales, a pesar de los intentos de última hora de informar sobre sus contenidos a la ciudadanía y los medios de comunicación.

A juicio de la FCM, en este momento decisivo para la reconfiguración urbana y el bienestar ciudadano, resulta imprescindible que el Plan que necesita Arrecife arranque y se apoye en una amplia concertación público-privada y en el consenso político, de forma que garantice su viabilidad de futuro, para que, desde su comienzo, se convierta en el Plan de toda la ciudadanía.

Efectivamente, al igual que los últimos, parece que los próximos años no serán fáciles y ello requiere el máximo acuerdo de la ciudadanía sobre las prioridades de la acción municipal y sus programas urbanos, programas que debieran apuntarse con nitidez y sentido realista desde el propio PGOA-S.

Para ello, es muy importante garantizar el principio de distribución equitativa de las cargas y beneficios de las estrategias urbanas que se propongan, eludiendo cualquier beneficio discrecional o especulativo y, por el contrario, tratar de concertar con inversores concretos actuaciones que pudieran mejorar la ciudad y generar actividad económica y empleo en Arrecife. Asimismo, recurrir al desarrollo de experiencias piloto, cuando no se dispone de grandes recursos, puede ser una

buena manera de iniciar los procesos de transformación urbana con amplia participación social.

Por lo tanto, la gestión inicial del consenso y su consecución se convierte en una condición necesaria para someter el PGOA-S a un fuerte proceso de información a la ciudadanía, así como al propio Pleno municipal, aunque no sea una obligación legal, antes de su Aprobación Definitiva. Cualquier Plan General reclama liderazgo político y participación ciudadana, y la FCM echa en falta el uno y la otra, máxime cuando la vigencia del PGOA-S es de tres cuatrienios (doce años).

Por todo lo expuesto, tanto la ausencia de formulación de un modelo explícito y consensuado de ciudad cuanto, como se verá más adelante, las propuestas que plantea, hacen que el PGOA-S no sea el proyecto urbano ambicioso y eficiente en términos cívicos que Arrecife reclama y necesita.

Tercera.- Arrecife, una ciudad en recesión

Los contenidos de un Plan General han de estar acordes a la realidad a la que pretende dar respuestas. En el caso de Arrecife, el punto de partida es una situación de recesión económica y poblacional que dura ya varios años, por lo que plantear opciones expansivas a 10-15 años vista parece poco realista.

En el ámbito poblacional, debe subrayarse que en los años anteriores a la crisis, entre 2004 y 2009, en efecto la población residente creció espectacularmente tanto en Arrecife como en la isla, como recoge el Centro de Datos del Cabildo Insular sobre fuentes del Instituto Nacional de Estadística (INE):

Año	Lanzarote	Arrecife
2004	116.782	51.633
2005	123.039	53.920
2006	127.457	55.203
2007	132.366	56.834
2008	139.506	59.040

Fuente: Centro de Datos. Cabildo de Lanzarote

Sin embargo, desde que se desató la crisis y hasta la actualidad, la población residente insular se mantiene estancada, mientras que ha decrecido en Arrecife en varios miles de personas:

Año	Lanzarote	Arrecife
2009	141.938	59.127
2010	141.437	58.156
2011	142.517	57.357
2012	42.132	56.284
2013	141.953	55.673

Fuente: Centro de Datos. Cabildo de Lanzarote

Como se aprecia en la tabla anterior, Arrecife ha perdido efectivos en los últimos cinco años, de lo que se deduce que su población residente está en recesión.

Aunque en el Diagnóstico, el PGOA-S, por su parte, se centra exclusivamente en la densidad de población, en datos de hace 5 años, es decir, de 2009, y ofrece un análisis extraordinariamente débil, en el Documento de Información Urbanística, el PGOA-S analiza con datos de 2013 las dinámicas de población de la capital, barrio a barrio. Pero el análisis detallado lo hace sobre datos de 2010 y 2011, lo cual en absoluto refleja la realidad actual, ni en materia de movimientos migratorios ni en saldos vegetativos, ya que no manifiesta la regresión poblacional registrada también en 2012 y 2013. Sobre esta sesgada e incorrecta mirada se extrapola el comportamiento de la población hacia 2017, 2023 y 2027, en un escenario tendencial que arroja las siguientes cifras:

Año	Escenario	Población	Variación
2013	Actual	55.673	
2023	Ponderado	60.561	+ 4.888
2023	Expansivo	74.229	+ 18.556

Fuente: PGOA-S

Para el escenario expansivo, con regresión lineal, la población aumentaría en 18.556 efectivos dentro de 10 años, y afirma que “sin embargo, si se considera la variación porcentual de los últimos 10 años, el crecimiento es mucho menor, lo cual indica que se debe ponderar el impacto de la crisis económica y la recuperación de la misma, a la hora de elegir un escenario tendencial”. Por ello, el PGOA-S parece inclinarse por el escenario ponderado, de aumento del 9,62% entre 2003 y 2013, estimando que lo mismo ocurrirá entre 2013 y 2023 (+ 4.888 efectivos).

Al considerar el período 2003-2013, el PGOA-S atiende el criterio fijado en las Directrices de Ordenación General, que establecen que para la fijación de los suelos urbanizables, se utilicen, entre otros criterios, los datos relativos al crecimiento poblacional y la superficie edificada, en el período de diez años anteriores desde la aprobación del planeamiento general.

Pero llama la atención que la Memoria de Ordenación ofrezca un dato distinto de población al afirmar que “la población estimada para el año 2020 alcanzaría los 76.751 habitantes”, sin ofrecer una sola justificación. Sin embargo, más adelante copia las hipótesis del Documento de Información Urbanística y afirma que las dos últimas etapas de evolución demográfica de Arrecife son:

4. Etapa IV. 1996-2005. Expansión demográfica.

5. Etapa V: 2006-2009. Estabilización del crecimiento.

Pero se olvida de la 6ª etapa: 2009-2013, de recesión del crecimiento. Y, sin reparar en ello, el PGOA-S construye previsión de la evolución demográfica futura. Con ese equipaje, aborda el concepto de “capacidad de carga urbanística”. Y dice: “Para la estimación del número de habitantes que la Propuesta de Ordenación incorpora al PGO de Arrecife se han tenido en cuenta las viviendas máximas permitidas en función de la densidad de viv/Ha. asignada a los sectores de uso Residencial. Este ejercicio se hace tanto para los suelos urbanizables sectorizados (SUSO y SUSNO), como para los ámbitos de suelo urbano no consolidados (SUNCO y SUNCNO)”. Posteriormente al número máximo de viviendas que resulta, se asigna el valor de 2,7 hab/viv., en función de las

estadísticas de vivienda y residentes que se recogen en el Tomo II Información Urbanística.

Y concluye que “En la síntesis anterior se ha deducido que el crecimiento se encuentra en el rango entre 60.261 hab. y 74.229 hab. Para el año 2023 podemos enmarcarnos en el escenario medio de este rango, estimando unos 67.395 hab.”. Así que volvemos a disponer de una nueva cifra de población, que es una media entre el escenario expansivo y el ponderado. Sin embargo, más adelante, vuelve a decir que para el año 2023 alcanzaría los 74.231 habitantes.

Además del baile de cifras y de la falta de rigor analítico, estos aspectos son cruciales, por cuanto uno u otro escenario tendencial ajusta uno u otro modelo de ciudad a la realidad económica y poblacional que se espera para Arrecife en los próximos 10-12 años, es decir, o un modelo urbano moderado/restrictivo o un modelo expansivo.

No obstante, después de abordar la población, el Documento de Información Urbanística del PGOA-S salta de inmediato a la vivienda. Y afirma que “parece que el estudio de la población y su evolución futura, en cuanto a tamaño y estructura, resulta bastante útil a la hora de realizar una estimación de la demanda futura de viviendas en un ámbito territorial”. De lo que colige lo siguiente: “Teniendo en cuenta las previsiones de población estimadas en el apartado anterior, para los diferentes horizontes temporales considerados, se pretende hacer un cálculo aproximado de las viviendas que van a demandar esos futuros habitantes del municipio”.

Sin embargo, el PGOA-S al poner en relación el aumento esperado de la población y la demanda de vivienda, recurre a la hipótesis expansiva, estimando que los residentes crecerán en un 33,3% hasta el año 2023, y que, por lo tanto, a razón de 2,76 habitantes por vivienda, demandarán 30.955 viviendas y 12.417 edificios. Y, a partir de ahí, se mueve en la ambigüedad.

Esta caótica formulación es suficiente por sí sola para solicitar la retirada del PGOA-S, debido a la ausencia de rigor en sus proyecciones y propuestas, que parecen encaminadas a atender las expectativas de los propietarios de grandes bolsas de suelo en la ciudad con fines estrictamente inmobiliarios, sin sostenerse

en un escenario real de proyección. Por último, el análisis socio-económico es muy pobre.

Resulta evidente, en este contexto, referirse a la drástica contracción que sufre la inversión privada en la ciudad, ya que bastaría con visualizar el paisaje urbano para darse cuenta de esta incontestable evidencia, con alguna excepción. Sólo a título de ejemplo, baste decir que el cemento desembarcado en la isla pasó de 234.413 toneladas en 2007 a 37.837 toneladas en 2013, o que la evolución de las licencias municipales de obra en la isla, entre 2006 y 2013, según tipo, en información aportada por el Centro de Datos del Cabildo Insular, ha sido la siguiente:

Años	Licencias	Edificios	Viviendas
2006	620	1.355	3.121
2013	103	101	13

Fuente: Centro de Datos. Cabildo de Lanzarote

Lo mismo sucede en el terreno de la inversión pública asignada al municipio en los últimos años, muy mermada en los fondos directamente aplicados por el Ayuntamiento, el Cabildo Insular, la Comunidad Autónoma o el Estado. Así, los presupuestos del Ayuntamiento de Arrecife en 2013 (49 M €) fueron casi idénticos a los de 2007 (52 M €), aunque la inversión cayó un 50%. Además el Plan Canarias, dotado por el Estado, ha visto reducidas sus partidas en las Islas, cayendo la inversión pública por habitante, mientras que la Comunidad Autónoma también ha visto reducidos sus presupuestos, decreciendo su inversión directa y sus transferencias de capital a los Cabildos y los Ayuntamientos a través del Fondo de Financiación Municipal.

Siguiendo con la misma fuente, en 2007 había en Arrecife 4.133 desempleados, mientras que en 2013 la cifra era de más del doble: 8.404 parados, una tasa superior al 30%. Ello expresa la estrecha relación existente entre economía y población, así como el grado de recesión económica alcanzado. Arrecife, con el 39% de la población insular, concentra el 53% de los parados de la isla.

Esta situación subraya la necesidad de que el planeamiento municipal contribuya a reforzar el carácter central de Arrecife y su función de capital insular, cosa que no hace, con el fin de dinamizarla y convertirla en un espacio urbano atractivo generador de oportunidades, y todo ello en clave de sostenibilidad.

Cuarta.- PGOA-S, crisis y cambio global

En opinión de la FCM, en el documento de Aprobación Inicial del PGOA-S se detectan una serie de limitaciones con relación a dos temas de fondo, y de indudable relevancia:

- El alcance de la crisis/cambio global.
- El concepto de sostenibilidad urbana.

Ambos asuntos tienen consecuencias directas sobre el tipo y prioridades de planeamiento deseables para Arrecife, que pudieran discrepar, en algunos aspectos significativos, de las propuestas contenidas en el propio documento de Aprobación Inicial.

Así, el PGOA-S hace una consideración insuficiente del alcance global de los cambios económicos, turísticos y ambientales que se están produciendo en la esfera mundial. Estos cambios ya están incidiendo, y lo harán más en el futuro próximo, en las ciudades y, en este caso, en Arrecife como capital de una isla turística periférica, con relación a los mercados europeos. Arrecife tiene una gran dependencia de la evolución de dicha actividad turística y de los transportes de conexión con los mercados emisores.

La crisis económica europea, según todos los analistas, va para largo, requerirá fuertes medidas de austeridad, un amplio período de tiempo para ser superada y va a repercutir, entre otros aspectos, en:

a. Un amortiguamiento de las dinámicas y del gasto turístico

La previsión es que se agudizará el estancamiento que ya vivía desde el año 2000 el litoral español. Si en los últimos años Canarias y Lanzarote han cubierto satisfactoriamente la ocupación de su oferta alojativa, se ha debido

especialmente a las crisis temporal de los países del norte de África, a pesar de lo cual la actividad económica sigue débil y el desempleo se ha mantenido muy alto, impulsando procesos de emigración de población desplazada a la isla en momentos de potente desarrollo turístico.

b. El fuerte recorte de los programas de inversión públicos y privados
Debido a las exigencias de austeridad impuestas por Ley, especialmente en lo que se refieren a las infraestructuras, equipamientos y construcciones urbanas, hay y habrá menos recursos, públicos y privados, con los que combatir las altas cotas de paro durante muchos años y, además, será difícil dejar de dar prioridad a las actividades relacionadas con la educación y la salud, bases del estado de bienestar.

c. El precio de la energía seguirá subiendo en los próximos años
La Agencia Internacional de la Energía de la OCDE advierte que el precio de la energía seguirá subiendo en los próximos años, y más aún cuando se vaya superando la crisis económica de los países centrales. Ello repercutirá en los territorios ultra dependientes de recursos externos no renovables, como es el caso de Lanzarote, y, muy especialmente, en los precios de un transporte aéreo muy afectado, además, por las repercusiones económicas de las medidas europeas de control y reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero.
En un contexto así, es inaplazable la decidida apuesta por las energías renovables, que son abundantes y baratas en la isla.

En resumen, los programas urbanísticos orientados hacia las nuevas transformaciones urbanas y el crecimiento se están abandonando en las ciudades de nuestro contexto socioeconómico y cultural, y se están centrando en lo que los europeos llaman regeneración urbana integral. Para el caso de Arrecife, esto conduciría hacia la optimización/revalorización integral de la ciudad existente.

Por lo tanto, en una ciudad como Arrecife, un Plan General en los tiempos actuales, a juicio de la FCM, debiera:

- Preservar (por vías pasivas de clasificación preventiva del suelo, regulación, compensación, etc.) estructuras estratégicas hacia el futuro (estructuras radiales y anulares, grandes remodelaciones, inversiones en equipamientos de capitalidad, etc.).
- Relegar las viejas lógicas de crecimiento que no se van a producir por ahora.
- Priorizar toda su capacidad de acción en recomponer modelos urbanos compactos, sobrios y basados en la optimización de la ciudad existente y la calidad de vida de la ciudadanía, mediante acciones de micro urbanismo.

Quinta.- Arrecife ante el reto de la sostenibilidad

Como es sabido, Arrecife es la capital de una isla declarada Reserva de Biosfera. A pesar de ello, el PGOA-S hace una interpretación muy limitada del concepto de sostenibilidad aplicada a las ciudades, pues se centra en el medio natural. Sin embargo, hoy en día dicho concepto es mucho más amplio, alcanzando también al metabolismo de los ecosistemas urbanos, como el consumo de recursos y la generación de emisiones, y a la adaptación al cambio climático, especialmente, pero no sólo, en el litoral.

a. Sostenibilidad urbana, un tema central

El concepto de sostenibilidad urbana relacionado con el metabolismo de las ciudades, en una situación de déficit ecológico global, se ha convertido, junto al de la preservación del medio natural, en un tema central. Así, surge la necesidad de considerar la huella ecológica, de carbono e hídrica urbanas y su relación con las biocapacidades locales. Nuestras ciudades han empezado a afrontar el compromiso de la paulatina reducción de esas huellas, y ese compromiso constituirá una de las bases de los planeamientos urbanos hacia el futuro. Así lo reconocen las recientes

posiciones sobre el planeamiento urbano en Europa y en nuestro país (diversas estrategias, guías, libros blancos, etc.), las declaraciones del Consejo Español del Turismo (Plan Litoral Siglo XXI) o los recientes congresos sobre el tema (Declaración del Congreso de Victoria-Gasteiz 2011, 5º Conama local). Arrecife, en cuanto capital y principal centro urbano de una isla con significativos déficits ecológicos y energéticos, no puede dejar de considerar estos aspectos y traducirlos en objetivos concretos en sus estrategias urbanas.

A tales fines, debe subrayarse el alto potencial energético procedente de renovables (solar, eólica, mareomotriz, undimotriz...) que alberga Lanzarote.

b. Cambio climático, igualmente un tema central

La cuestión de la adaptación al cambio climático en sus múltiples vertientes (clima, variaciones en las dinámicas marinas, régimen hídrico, repercusión sobre el medio natural, etc.) también constituye un tema central a la hora de reflexionar sobre el futuro de las ciudades. Máxime cuando, como es el caso de Arrecife, se trata del núcleo urbano situado en el litoral de una isla ubicada frente a las costas de África, y económicamente orientada hacia un sector tan sensible a estos temas como lo es el turístico.

En resumen, ambos aspectos, metabolismo urbano y adaptación al cambio climático, constituyen, junto con la preservación de los sistemas naturales, ingredientes fundamentales que deben de tomarse en consideración en los trabajos del planeamiento urbano en Arrecife y en sus Informes de Sostenibilidad Ambiental (ISA), más allá de sus retóricas aportaciones.

Ni la ciudad, ni el Ayuntamiento, ni el equipo redactor pueden desatender estos aspectos, aunque ello conlleve innovaciones en los trabajos de planeamiento urbano, porque es necesario garantizar que las propuestas planteadas, además de resolver las necesidades socioeconómicas, de tráfico, etc. contribuyen a resolver positivamente estos retos a corto medio y largo plazo.

Sexta.- Algunas ideas para valorizar de forma sostenible la ciudad

El Plan General al que aspira Arrecife debería apostar por un urbanismo que incida en la mejora del tejido urbano existente: reequipamiento, remodelación, densificación razonable y equilibrada de vivienda y dotaciones, conectividad, colmatación... Se apuntan en este apartado algunas ideas centrales encaminadas a valorizar de forma sostenible la ciudad:

a. Mejora integral de la ciudad existente

En aras a un uso eficiente del territorio y por razones de sostenibilidad urbana, el nuevo PGOA-S debiera recuperar y mejorar la ciudad actual antes de proponer la ciudad nueva, así como apostar por una densificación razonable, en función de la proporción de calles y espacios públicos en los barrios existentes, frente a opciones marcadamente extensivas. Del mismo modo, debiera cualificar las áreas urbanas existentes (dotaciones, espacios de relación, arbolado...). Siguiendo con la línea argumental, el concepto de mejora integral de la ciudad existente se debería de convertir en el eje central del urbanismo en los próximos años en Arrecife, y en ese concepto debieran considerarse los siguientes aspectos:

i. La mejora integral de la trama urbana

Es una de las grandes asignaturas pendientes de Arrecife, un asunto que el PGOA-S debe abordar, al igual que los propios ejes propuestos en el documento de Aprobación Inicial, incluyendo las entradas y salidas a la ciudad, el frente litoral, el centro, las plazas, el patrimonio histórico y cultural, etc., resolviendo problemas puntuales e insertando todo ello en un modelo urbano compacto, limitado y bien conectado con la isla. Por otra parte, en lo referente al patrimonio construido, el PGOA-S no hace ni propone ningún inventario completo, ni siquiera en lo referente a la vivienda, salvo las que carecen de permisos habilitantes. Es evidente que para gestionar dicho patrimonio es necesario conocer la dimensión y el estado de

sus stocks completos, para conocer su grado de infrautilización, como el parque de viviendas vacías.

ii. Mayor protagonismo a los barrios

El Plan debería contener un proyecto detallado de regeneración urbana de los barrios, proponiendo pequeñas dotaciones, espacios libres de pequeña escala, arbolado, corrigiendo las secciones de las calles o disponiendo áreas de aparcamiento. Es decir, debería atender y dar forma urbana a las necesidades cotidianas de los ciudadanos, acometiendo todo aquello que fomenta la convivencia y la cohesión social, y procurando pequeñas centralidades reconocidas a partir de las tendencias espontáneas existentes en los barrios. Asimismo, se echa de menos que a la hora de distribuir las dotaciones en la ciudad no se hayan alojado algunas piezas en los barrios, aprovechando su carácter reconfigurador para regenerarlos y revitalizarlos.

iii. Replantear la movilidad urbana

Conectado a lo anterior, es fundamental replantear la movilidad urbana basada en la proximidad de los servicios y la recuperación de la calidad y funcionalidad de los desplazamientos peatonales, en bicicleta y en transporte público. Junto a ello, es asimismo fundamental la reorganización de los tráficos de acceso y aparcamiento procedentes del exterior, con cambios modales en la Vía Medular, articulados por sistemas de transporte público ligero de acceso al centro urbano. Por su trascendencia, estos aspectos son desarrollados en un epígrafe aparte.

iv. Equipamientos públicos suficientes y de proximidad

De igual modo, es necesario dotar a la ciudad de los equipamientos públicos, incluidos los de capitalidad, con criterios de eficiencia (no necesariamente de excelencia académica) y proximidad, considerando que la oferta de zonas

verdes puede quedar parcialmente compensada por una buena trama urbana de espacios de barrio, calles y plazas, seguros, arbolados y dotados de instalaciones adecuadas orientadas a todo tipo de edades y necesidades de la población.

v. Resolver los problemas de borde urbano

Con soluciones “ad hoc” que no necesiten referirse a la implantación de nuevos anillos de circunvalación inexistentes en la actualidad, que, además, invitan a una extensión urbana irreal y desproporcionada. Hemos de tener en cuenta que:

- En la actualidad se procede al desdoblamiento de la vigente carretera de circunvalación, que pasará de 2 a 4 carriles, aunque el Avance de PIOL plantea nuevos anillos hacia el futuro.
- La mayor parte de los suelos a desarrollar en Arrecife, tanto urbanos como urbanizables, se encuentran en ambos márgenes de la actual carretera de circunvalación, contabilizando una superficie cercana a los 2 millones de metros cuadrados.

b. Fortalecer los principales espacios de actividad económica

Complementariamente a la mejora integral de la trama urbana, habría que fortalecer de forma realista y concertada con los agentes económicos los espacios e instalaciones vinculados a la actividad económica y el empleo en Arrecife, muy especialmente el polo formado por las actividades portuarias e industriales, el centro comercial y turístico, los espacios relacionados con las actividades terciarias y, en la medida de lo posible, crear incentivos para la recuperación de las actividades agrícolas.

La actual estructura económica de la ciudad es muy débil y se fundamenta, sobre todo, en el comercio y los servicios. Siendo escasa su

inserción en la industria turística local, los esfuerzos por diversificar la economía y crear empleo en Arrecife deberían orientarse en:

- Aprovechar las potencialidades del Puerto y sus actividades complementarias para convertirlo en un sector económico, en lugar de una mera puerta de entrada de mercancías.
- Convertir el Puerto de Arrecife en Puerto Base de cruceros turísticos, para incrementar el rendimiento de este segmento de la afluencia turística.
- Poner en valor los atractivos de la ciudad para el turismo en cualquiera de sus modalidades, en especial los vinculados a la marina, el comercio y los servicios, el centro histórico y los elementos patrimoniales.
- Adecuación y limpieza de fondos marinos litorales, depuración de las aguas residuales antes de su vertido al mar y, en su defecto, mejora de la conducción de vertidos y aguas residuales.
- Aprovechamiento de las aguas pluviales en lugar de canalizarlas directamente al mar.
- Utilizar los suelos urbanos industriales para desarrollar un sector agroalimentario altamente productivo y tecnificado, con el fin de coadyuvar a la reducción de la altísima dependencia alimentaria de la isla.

c. Preservar el medio natural, impulsar la sostenibilidad urbana y la adaptación al cambio climático

El PGOA-S contempla el primer aspecto (medio natural) pero no los otros dos (sostenibilidad urbana y adaptación al cambio climático). A partir de un modelo urbano compacto, requeriría pensar en criterios realistas, tratando

de hacer bien lo que se ha de hacer, y de cómo ir avanzando a corto, medio y largo plazo hacia una ciudad y movilidad de menores huellas ecológicas, bajas en carbono y adaptadas al cambio climático.

Ello plantea apuntar desde ahora a la energía, especialmente, el agua y los residuos como temas centrales, y avanzar hacia una rehabilitación urbana y edificatoria con criterios bioclimáticos y con alta adaptación a los cambios, una movilidad menos motorizada y dependiente de combustibles no renovables, unos servicios urbanos más sostenibles orientados hacia el ahorro de agua y la tendencia a “residuos 0”, etc. Todo en el marco de lo que viene llamándose la ciudad inteligente. Recordamos que, desde hace años, la ‘Estrategia Lanzarote en la Biosfera’ elaboró sendos avances de ordenanzas para tratar el tema de la energía y el agua sin que, hasta la fecha, nadie se haya interesado por las mismas.

La consideración de estos temas exigiría que el PGOA-S entrara a dimensionar con mayor concreción las magnitudes básicas y ambientales de sus propuestas, para evaluar el comportamiento de la ciudad en los aspectos mencionados a medio y largo plazo.

Debe apuntarse que la revalorización integral (y bioclimática) de Arrecife ofrece numerosas oportunidades de dinamización para el sector de la construcción y el empleo. En la crisis ambiental sin precedentes en curso, la edificación juega un papel importante, ya que la producción de materiales, su transporte, la construcción, el uso de los edificios o su mantenimiento, suponen impactos ambientales con gran repercusión.

La crisis que se ha ido extendiendo a partir de 2008 presenta la oportunidad de reformular el futuro de la edificación desde otros parámetros, hacia una nueva economía que reduzca su huella ecológica y sus emisiones de carbono: es decir, la edificación globalmente entendida. Para ello, es necesaria la reconversión de la edificación para hacer frente al reto de la sostenibilidad, llevándolo desde un sector establecido y

organizado en la construcción nueva hacia un sector orientado hacia la gestión eficiente de la habitabilidad.

d. Tratar adecuadamente las reservas de crecimiento y territoriales

Este aspecto es central y constituye una diferencia significativa con relación a las propuestas del PGOA-S, ya que se trata de considerar como “reservas” algunas de las estructuras territoriales sobre las que descansa dicho documento.

- i. Con relación al suelo vacante clasificado y en distinto grado de desarrollo, vista la oferta existente sin ocupar en el suelo urbano y la estabilización/reducción de la población residente, no parece oportuno forzar su desarrollo, aunque sea diferido en el tiempo, y, menos aún, prever programaciones de nuevos suelos. Más bien habría que considerar la posibilidad de priorizar el suelo ya urbanizado, estudiando su posible densificación parcial con un triple objetivo: evitar el despilfarro de suelo, alojar vivienda protegida pública y en alquiler, y compensar, incluso por transferencia de aprovechamientos, la dotación de nuevos equipamientos en la ciudad existente.
- ii. Con relación a los ejes radiales, configuradores de la estructura urbana, deberían de ser tratados según su posición/incidencia en la ciudad actual y, en la medida de lo posible, por la vía de la regulación urbana y los recursos generados por su propia transformación.
- iii. Por último, con relación a la ambiciosa estructura viaria anular propuesta, de nueva creación, de confirmarse las hipótesis hasta aquí expuestas sobre la evolución socioeconómica, debería quedar como reserva hacia el futuro, vía clasificación y calificación del suelo.

Séptima.- La capital y su contexto insular: el Avance del PIOL

Con motivo de la información pública del Avance del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote (PIOL), en el verano de 2010, la FCM presentó un documento de sugerencias que contextualiza la posición de Arrecife en la escala insular. Ni la isla se entiende sin el rol que desempeña Arrecife, ni Arrecife se entiende sin el contexto insular del que forma parte.

En relación con el nuevo PIOL y Arrecife, la FCM manifestó que el Plan aborda insuficientemente la relación de Arrecife con los municipios y núcleos vecinos (Tahíche, Costa Teguisse y Playa Honda), con los que forma un continuo urbanístico, residencial, económico y de movilidad. El Avance del PIOL elude pronunciarse sobre la ciudad, renunciando a reafirmarle su vocación de realidad capitalina. En Arrecife reside casi el 40% de la población insular, por lo que el nuevo PIOL debe otorgarle el rango de uno de los ejes centrales de la ordenación y el desarrollo insular, junto a su conurbación. En este sentido, es irrenunciable la formulación de un programa de rehabilitación integral de la capital de la isla.

No obstante, al parecer, el documento de Aprobación Inicial del PIOL pretende concentrar la práctica totalidad de las nuevas implantaciones económicas de corte industrial y terciario, así como los grandes equipamientos en las cercanías de Arrecife, desde Costa Teguisse hasta el Aeropuerto.

En definitiva, más allá de las propuestas recogidas en el nuevo PIOL, el documento de Aprobación Inicial del PGOA-S carece de concreción sobre el cometido de Arrecife como primera ciudad de la isla, a pesar de las referencias que se hacen.

Octava.- Arrecife, espacio urbano central en la isla: vocación y misión

Arrecife debe mantener y reforzar su condición de capital insular. Para ello, el planeamiento debe abordar en profundidad la relación de Arrecife con los núcleos vecinos: Tahíche, Costa Teguisse y Playa Honda, que pertenecen a los municipios

de Tegui y San Bartolomé. Como ya se expresó, junto a estas tres localidades, la ciudad conforma un continuo urbanístico, residencial, económico y de movilidad. Por ello, muchas de las cuestiones clave en el futuro de Arrecife pasan por esta importante relación con dichos municipios (ubicación de residencia y lugares de trabajo, ejes fundamentales de transporte, complementariedad de actividades, necesidad de un tratamiento coordinado de las áreas limítrofes...), sin embargo se echa en falta en el PGOA-S un análisis en profundidad de los efectos que se derivan de esta estrecha interdependencia y la formulación de las oportunas acciones.

Pero además, más allá de la somera descripción de algunos planes e iniciativas de enorme importancia (Plan Insular de 1991 y su Revisión del 2000, Estrategia Lanzarote en la Biosfera, Life Lanzarote 200-2004 o nuevo PIOL en tramitación), el PGOA-S carece de concreción sobre el cometido de Arrecife como primera ciudad de la isla, a pesar de las referencias que se hacen en la Memoria. Por ello, sería conveniente que el Plan General desarrollara detalladamente al menos algunas de las líneas de actuación derivadas de los objetivos de aquellos documentos, entre otros, definir e impulsar un Plan Estratégico de Capitalidad, integrar un esquema director de la conurbación de Arrecife y su entorno, rehabilitación integral de La Marina y el casco histórico, o realizar un Plan de Calidad Urbana de los barrios. Este último aspecto es crucial para reducir la distancia en calidad de vida y equipamientos existente entre el centro y la periferia de la ciudad, así como entre ésta y la mayoría de las localidades de la isla.

Todo ello se ve reforzado por el propio diagnóstico que realiza el PGOA-S, cuando detecta discontinuidad del tejido urbano, desarticulación de la red viaria, monofuncionalidad de los barrios y estructura urbana, falta de conexión e integración del frente marítimo con la ciudad, carencia de espacios de reserva de dotaciones, equipamientos y espacios libres y sistemas generales, y baja densidad y excesivo consumo de suelo, completado con los diagnósticos de infraestructuras y servicios y por barrios. Pero, paradójicamente, el PGOA-S no ofrece alternativas en coherencia con dicho diagnóstico.

Como ya quedó recogido, Arrecife contiene el 39% de la población insular, pero a la vez concentra el 53% de los parados de la isla. Estos datos expresan por sí solos la imperiosa necesidad que tiene la ciudad de recuperar su función de liderazgo en la isla.

No es nueva la reflexión en torno a las nuevas funciones que la ciudad de Arrecife debe desempeñar en el conjunto de Lanzarote, una isla volcada hacia el turismo como indican sus dos millones de visitantes anuales y sus 70.000 plazas turísticas. Como acontece en las ciudades turísticas o en las capitales de potentes regiones turísticas de nuestro entorno cultural, la reflexión sobre el desarrollo urbano aparece estrechamente vinculada a la atracción de los flujos turísticos y a la optimización de este importante recurso.

En el caso de Lanzarote, la capital insular ha estado casi completamente al margen del desarrollo turístico, como queda de manifiesto la ausencia de la ciudad en las diferentes rutas turísticas de la isla o la práctica inexistencia de camas turísticas, a pesar de presencia de varios hoteles de ciudad. Mientras se producían fuertes procesos de crecimiento urbano con fines turísticos en las cercanas costas de Tías y Tegui y, más recientemente, en Yaiza, Arrecife permanecía al margen de estos procesos, a la par que iba reforzando sus funciones de capital insular, centro político-administrativo, centro portuario y centro comercial. Las inversiones privadas y, en gran medida, las públicas centraron su atención en las zonas turísticas y sus inmediaciones, mientras la ciudad, poco a poco, intentaba mejorar su aspecto para atraer a los visitantes.

Hoy en día el debate público está centrado en fortalecer aquellos aspectos que hacen de Arrecife un lugar que merece ser visitado por los turistas, sobre todo porque la ciudad se encuentra en el centro de una creciente conurbación unida por la principal carretera de la isla, flanqueada al norte por el Puerto y al sur por el Aeropuerto y colindante con dos zonas turísticas: Costa Tegui y la costa de Tías. En esta trama tienen lugar el 80% de las actividades económicas, la movilidad motorizada y el empleo de la isla.

Con el fin de aprovechar su posición geoestratégica en el desarrollo insular, la ciudad goza de varias oportunidades:

- a. La finalización de las infraestructuras portuarias, entre ellas las nuevas fases del Muelle de Cruceros, que consolide el Puerto de Arrecife como uno de los destinos de cruceros más importantes del país.
- b. La rehabilitación y la puesta en uso de la marina y los valores náutico-deportivos, naturales y culturales que ésta alberga, recuperando para el uso público importantes piezas de suelo situadas en el frente litoral, así como la pronta inauguración del puerto náutico-deportivo en la bahía de Naos.
- c. La modernización y mejora de la actividad comercial incidiendo, de una parte, en los propios establecimientos y, de otra, en la cualificación urbana de la ciudad.
- d. La creación de un tejido cultural de calidad permanente que, además de contribuir al ocio de la ciudadanía, se constituya en oferta y atractor para los turistas.

Urge, pues, que el PGOA-S se erija en un lugar de encuentro de reflexiones y posiciones hasta ahora dispersas acerca de la función que debe ejercer la ciudad de Arrecife en una isla eminentemente turística, y de la conveniencia de reforzar algunas de sus facetas para hacerla global y comercialmente más atractiva.

Novena.- El papel de la marina de Arrecife: una mirada integradora

Una de las oportunidades clave del futuro de Arrecife pasa por un diseño de todo el frente litoral que ayude a convertirlo en su más preciado espacio público. Dada su importancia estratégica, merece la pena detenerse en él.

Si intentamos descubrir cómo se traduce en el PGOA-S la valoración de un conjunto tan extraordinario de espacios y de elementos singulares existentes en la marina de la ciudad (islotes, arrecifes, paseos, playas, salinas, Charco de San Ginés, instalaciones portuarias o la propia fachada marítima...), puede sostenerse que entre el equipo redactor no ha calado la importancia ni el valor de la fachada marítima, tal y como se aprecia en su propuesta sobre el Islote del Francés, asunto que abordaremos en un epígrafe aparte dada su enorme trascendencia.

Por otra parte, debe recordarse que en el frente litoral intervienen tres Administraciones (el Ayuntamiento de Arrecife, la Dirección General de Costas y Puertos del Estado) por lo que resulta imprescindible la coordinación inter administrativa para armonizar miradas y proyectos en la búsqueda de la excelencia, siempre desde una visión integral y de conjunto. Se evitaría así que decisiones cruciales en la configuración del principal espacio público de la ciudad, y por tanto en la conformación de su estructura, queden siempre a expensas de proyectos de diferentes administraciones, que, en el mejor de los casos, carecerán de una imprescindible visión y tratamiento de conjunto. La FCM sostiene que debe aprovecharse la oportunidad de ordenar el frente marítimo de la ciudad de acuerdo a un criterio unitario e integrador. La extraordinaria calidad del litoral de Arrecife exige que el PGOA-S contenga un planeamiento integrado, minucioso, cuidadoso y detallado del mismo, sin fragmentarlo en áreas de tratamiento diverso ni confiarlo a planes y proyectos de desarrollo posterior por parte de administraciones diversas.

Por otro lado, debería subrayarse con claridad el uso público y la primacía del acceso peatonal al litoral, con un cuidadoso tratamiento de la sombra y la vegetación y de la apertura al mar. La FCM considera que la apuesta por un gran paseo marítimo de Arrecife es irrenunciable para la recualificación de la ciudad. Por ello, el PGOA-S debería incorporar, con un tratamiento adecuado, un paseo marítimo entre las Salinas de Puerto Naos y La Concha, y, en sintonía con ello, ordenar usos residenciales y espacios libres, así como dotaciones y ámbitos de actividad de limitada dimensión, recuperando y convirtiendo en parques los

paisajes culturales de las salinas, y prestando particular atención a las operaciones necesarias para permeabilizar el borde del mar y favorecer el contacto de la ciudadanía con el agua.

En relación en el Charco de San Ginés, como gran plaza mayor de Arrecife, así como el conjunto del centro histórico, compartimos la necesidad de que merecen un tratamiento pormenorizado, que, manteniendo su memoria, dignificara y recuperara con intensidad cívica sus bordes, al tiempo que se aprovechara su energía para irradiar calidad urbana hacia su entorno. El Charco debe ser considerado y aprovechado como un espacio singular y potente en la planificación del centro de la ciudad.

Décima.- El islote del Francés, espacio público

Después de décadas de debate público en torno al uso del Islote del Francés, cuando menos resulta sorprendente, si no insólita, la propuesta que hace el PGOA-S.

Repasando la trayectoria reciente de esta pieza, en el PGOA de 1968, el Islote del Francés aparece como Reserva Urbana. Luego fue clasificado “Sistema General de Espacios Libres - SG 10 (Parque Urbano)”, adscrito al Suelo Urbanizable Programado, por el PGOA (y recibiendo su compensación en los sectores SUP-2 y 7), que fue aprobado el 18 de enero de 1991. La propiedad litigó y ganó el pleito en 1993, por lo que una sentencia judicial declaró el Islote del Francés Suelo Urbano.

Esta sentencia se trata en la CUMAC el 17 de noviembre de 1994, que acuerda corregir el PGOA. Se mantiene la calificación de “Sistema General de Espacios Libres – Parque Urbano”, pero sobre un suelo urbano. Como no está asignado a ninguna unidad de ejecución, no tiene atribuido aprovechamiento lucrativo alguno. El 26 de abril de 1995, el BOC publica una Orden en este sentido (“con las consecuencias compensatorias que resulten”). Es decir, o se expropia el

Islote, o se llega a un Convenio Urbanístico de Compensación con parcelas municipales situadas en otras zonas de la ciudad. Más tarde, en la Adaptación Básica del PGOA de 2004 sigue apareciendo como “Sistema General de Espacios Libres - SG 10 (Parque Urbano)”.

A una de las piezas de suelo sobre las que más se ha debatido durante las dos últimas décadas, el nuevo PGOA-S aprobado inicialmente le asigna una edificabilidad de 39.978 metros cuadrados. El uso principal previsto es el residencial, cambiando radicalmente el criterio sostenido hasta ahora en el planeamiento. En el documento se establece la cifra de 141 viviendas como número máximo. Se determina una superficie de suelo lucrativa sobre la que construir de 20.397 metros cuadrados. Con una edificabilidad de 1,96 metros construidos por metro de superficie, la superficie máxima edificable asciende a 39.965 metros. De las 141 viviendas, el 35,6% tendrían que ser de protección. Se estima una densidad de población en el islote de unas 368 personas residentes.

Asimismo, el PGOA-S determina que la altura máxima de las edificaciones que se levanten en el Islote del Francés sea de nueve plantas, la mitad que tiene el inmueble más elevado de la capital, el Arrecife Gran Hotel. El Plan General también contempla, como usos alternativos, el turístico y el comunitario. Es decir, el Islote del Francés podrá albergar, además de viviendas, un establecimiento hotelero, sedes de administraciones públicas o instalaciones educativas, deportivas, culturales o sanitarias.

Si el PGOA-S se aprueba en las condiciones en las que están previstas, el Islote del Francés tendrá la categoría de Suelo Urbano Consolidado No Ordenado, por lo que los propietarios tendrían que desarrollar un plan parcial en el que se definiese la ordenación pormenorizada de la parcela. En el Islote del Francés se prevé también la reserva de suelo para la creación de un parque urbano, con una superficie de unos 15.000 metros cuadrados.

Vista esta situación, los argumentos que han expuesto fuentes municipales es que no hay dinero para expropiar el Islote del Francés, y tampoco parcelas

públicas con las que compensar a sus propietarios para conseguir que sea un espacio público. Sin embargo, no se hace mención a la posibilidad de adscribir el aprovechamiento del Islote a uno o varios sectores, reparcelando y compensando, que es el mecanismo ordinario y habitual que se utiliza en urbanismo para solucionar este tipo de aspiraciones.

Es decir, a juicio de la FCM, no se ha explorado la posibilidad de crear en torno a Naos uno o dos grandes sectores de encuentro entre el Puerto y la Ciudad, una gran fachada marítima a la que, existiendo aprovechamiento excedentario en esos sectores, se podría adscribir el Islote del Francés. El objetivo sería conseguir que el Islote sea espacio público, como vienen demandando amplios segmentos de la sociedad arrecifeña desde hace décadas, pudiendo sus propietarios, a la vez, obtener aprovechamiento urbanístico y colmar sus legítimas aspiraciones en otras piezas de suelo en algún sector o sectores cercanos en el entorno de Naos, en el área Puerto-Ciudad.

Décimo primera.- Hacia una nueva movilidad urbana

El transporte público y la pacificación del tráfico siguen siendo asignaturas pendientes en la ciudad. Por ello, Arrecife debe apostar decididamente por el transporte público, por primar al peatón frente al vehículo y por fomentar la pacificación del tráfico. Del mismo modo, se tendría que evitar que la vía de circunvalación acabe convirtiéndose definitivamente en una barrera que corte la ciudad y segregue a los ciudadanos al norte de la misma.

El PGOA-S presta una atención primordial a la circulación rodada. Cualquier medida se plantea, por ello, desde una lógica mecanicista: la congestión de una vía determinada se debe corregir con su ensanchamiento, o con la previsión de otra vía alternativa. Pero, esta aparente lógica de ir supliendo o mejorando las vías que superan su capacidad de uso razonable, ya no es tan lógica. Hoy sabemos que la construcción de nuevas vías, o el ensanchamiento de

las existentes, lo que fundamentalmente implica es una mayor incentivación del transporte privado.

Los posibles problemas de congestión que han llevado a desdoblarse la vía de circunvalación se derivan, esencialmente, de que canaliza una notable proporción de tráficos que no son estrictamente urbanos. Se trata, en definitiva, de una carretera que atraviesa la ciudad de Arrecife. Parece, pues, razonable defender que los tráficos pesados y/o peligrosos desde el Puerto, o aquellos que unen el Aeropuerto con Costa Teguisse y con el norte de la isla, o, en general, todos aquéllos que no tengan su origen y destino en Arrecife, no tengan que atravesar la ciudad. Y ello obliga plantearse las cuestiones desde una perspectiva territorial mucho más amplia de la que tanto el Avance del PIOL y como el PGOA-S nos muestran.

Si, como prevé el Avance del PIOL, en el futuro se acometen distintas actuaciones tendentes a cualificar el terciario para residentes o los equipamientos de carácter insular en el área de la conurbación, previsiblemente se aumentará la presión del tráfico sobre Arrecife. Para encarar problemas viarios de futuro, y sólo justificada convincentemente la necesidad de nuevas vías, sería oportuno valorar la conveniencia de estudiar alternativas no agresivas de conexión desde el Aeropuerto y Tías, hasta Tahíche, Costa Teguisse y el Puerto, para evitar precisamente ese flujo de tráfico que, sin necesitarlo, se ve obligado a atravesar la ciudad.

En cualquiera de los casos (se sustituya hacia el futuro la actual vía de circunvalación por una vía más al norte o no), la FCM estima que el tratamiento de la actual vía de circunvalación debe afrontarse desde otra perspectiva bien diferente a la que en estos momentos se está ejecutando. El proyecto actual consiste en su desdoblamiento y mantenimiento como vía segregada, agravando su carácter de barrera entre la ciudad al norte y al sur de la misma. Esta situación debe ser corregida otorgándole un sentido urbano y programando su reconversión

en una avenida urbana, recogiendo la oportunidad que ofrece para relacionar entre sí el conjunto de barrios que divide.

Para evitar que, cuando entre en funcionamiento, la carretera de circunvalación se erija en una barrera infranqueable para los ciudadanos que separe los barrios y fragmente la ciudad, urge trabajar en un proyecto que corrija esta situación en el más breve plazo, quizá incluyendo vías de servicio a cada lado de la carretera que conecten con las rotondas principales, descongestionándolas. Dicho proyecto debe contemplar el tratamiento de estas vías de servicio como calles urbanas, con zonas verdes, anchas aceras con arbolado o carriles bici.

En este sentido, la FCM considera, en suma, que se debe diseñar como una amplia avenida urbana que se erija en fachada cualificada de todos los barrios por los que atraviesa, aun cuando deba seguir recogiendo un tráfico interurbano, aunque pacificado.

En el caso de que en el futuro resultara necesario evitar el tráfico interurbano que atraviesa la ciudad, cabe preguntarse si las sucesivas vías de borde previstas en el Avance del PIOL, y parece que acriticamente asumidas por el PGOA-S, por encima de Argana Alta pueden jugar este cometido. La propuesta de este arco que circunvala por el norte los barrios de Argana Alta y Maneje, tiene numerosos puntos críticos.

Asimismo, se echa en falta una reflexión profunda sobre el transporte público y la previsión de medidas relacionadas con él, cuestión que puede jugar un cometido fundamental. Así, los futuros aparcamientos deberán situarse preferentemente en los principales accesos a Arrecife, al objeto de incentivar el cambio de modo de movimiento, en los nodos intercambiadores, o externos a la Rambla Medular. Lógicamente de esta regla cabría exceptuar aquellos aparcamientos destinados a los residentes en la zona central de Arrecife.

Mención especial requiere además la problemática del aparcamiento en los barrios, que en buena medida deberá ser resuelta con alternativas más

económicas, generalmente en superficie, en algunas vías, existentes o nuevas, más capaces, y, si fuera posible, buscando su compatibilidad con el diseño de espacios cívicos.

Del mismo modo, se sugiere que se profundice en el estudio de los elementos más comunes de la red viaria. Convendría prestar mucha atención a cuestiones como la sistematización de las secciones de las calles, la previsión de niveles de urbanización de las mismas que prime las aceras y las áreas arboladas, los espacios en sombra, medidas concretas de peatonalización allí donde sea posible y de aparcamiento en los barrios...

Algunas vías requerirán seguramente de tratamientos específicos. Así por ejemplo todo el frente litoral debiera reservarse preferentemente a la circulación peatonal y al transporte público (Fred Olsen, Rafael González Negrín, La Marina, Vargas, Juan de Quesada, Olof Palme), como ya planteó la FCM en sus Sugerencias al Avance del PGOA en 2010. En este sentido podría estudiarse la posibilidad de eliminar progresivamente y, sobre todo, disuadir y/o amortiguar la circulación de tráfico privado en algún tramo, exceptuando quizás el de los residentes o el vinculado a algunos acontecimientos singulares.

Décimo segunda.- El patrimonio urbano en el Catálogo de Protección

La revalorización y puesta en uso del patrimonio histórico y cultural de la ciudad es uno de los ejes en los que debe descansar toda apuesta de futuro de Arrecife.

El respeto al patrimonio no debe circunscribirse simplemente a elaborar un catálogo de inmuebles y elementos, sino que reclama determinar medidas y criterios de tratamiento e intervención, así como posibilitar proyectos de revitalización mediante incentivos económicos y fiscales, contextualizando las piezas en su entorno adecuadamente. Este entorno que debe ser objeto de un tratamiento específico acorde con las unidades patrimoniales.

Más allá de las medidas de preservación de elementos patrimoniales valiosos, sugerimos dos estrategias que las complementen.

La primera consiste en confiar no tan sólo en los instrumentos que desde la legislación específica permiten proteger elementos e inmuebles individualmente. Se trataría de que la normativa urbanística de sus entornos, o las propuestas de ordenación que puntualmente se establezcan, fueran especialmente atentas a aquellos valores patrimoniales, se acomodaran a los mismos, no crearan tensiones especulativas que acrecentaran la malsana tendencia a “caerse” de los bienes protegidos o sugirieran medidas compensatorias de las posibles obligaciones de conservación.

Respecto a la segunda estrategia, la FCM considera que hay una oportunidad urbana por desarrollar en el aprovechamiento de la traza fundacional de Arrecife, proponiendo proyectos de puesta en valor del Charco de San Ginés y de los islotes, la “plaza mayor” y los “monumentos” del primer núcleo. Creemos que sólo si se es capaz de aprovechar la traza fundacional de Arrecife, haciendo urbanismo a partir de sus piezas más valiosas, se podrá recuperar una sólida identidad de la ciudad.

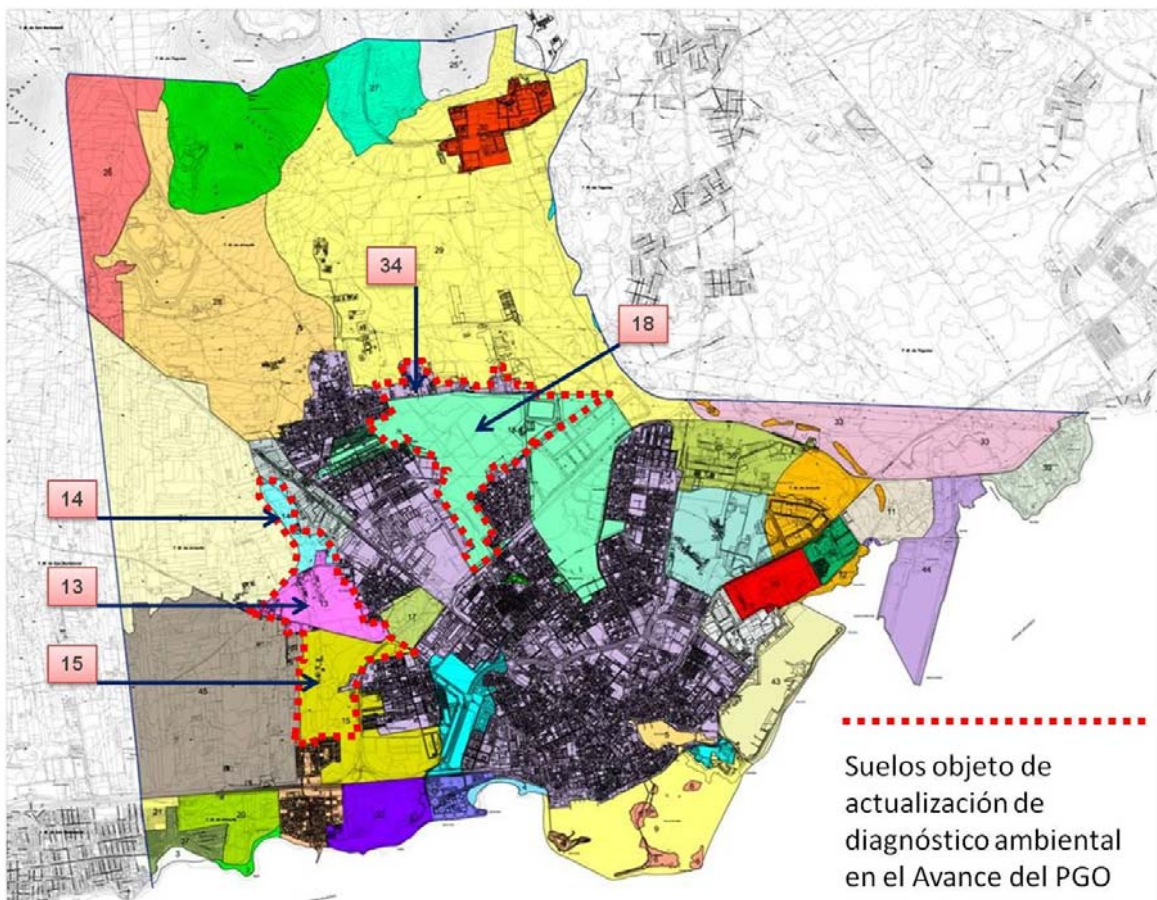
En este sentido, el PGOA-S incorpora un Catálogo de Protección más amplio que los listados manejados tradicionalmente, incorporando elementos de relevante interés patrimonial, aunque se echan en falta unas cuantos más siguiendo los mismos criterios del equipo redactor. Cuando entre en vigor, la propuesta ha de completarse atendiendo no sólo al entorno de estas piezas singulares, sino basándose en ellas para construir la identidad urbana de Arrecife.

Décimo tercera.- La forzada adaptación del PGOA-S al nuevo PIOL

La Memoria de Ordenación PGOA-S hace un planteamiento sobre el suelo rústico municipal difícil de encajar, sobre todo en lo que concierne a los suelos rústicos los situados al noroeste y este de la trama urbana.

Para argumentar su propuesta, el PGOA-S alude al Avance del PGOA, ya extinguido, y a su diagnóstico ambiental sobre el suelo rústico. Un suelo, afirma, que, “además de los impactos patentes, presenta problemas ambientales difusos, relacionados con los procesos erosivos, la pérdida de la naturalidad de los ecosistemas, de su biodiversidad y patrimonio cultural, la contaminación hídrica, atmosférica, acústica, las malas condiciones de habitabilidad urbana, etc.”.

Sin hacer ni una sola referencia al deterioro de esos suelos como consecuencia de actividades económicas y/o humanas ilegales, aunque toleradas por el Ayuntamiento de Arrecife y el Cabildo Insular, el PGOA-S se apoya en el extinto Avance del PGOA que “desaconseja la categoría ambiental impuesta por el Plan Insular vigente, dada la pérdida de valores de los mismos”. Estos suelos se aprecian en el plano siguiente:



Las unidades ambientales afectadas por este hecho son las siguientes:

13. Llanos arenosos de Argana baja.
14. Llanos del entorno de la zona industrial de Argana.
15. Entorno de San Francisco Javier.
18. Entorno de Argana Alta.
34. Espacio urbano de la capital.

Seguidamente, el PGOA-S dice que “se constata que, la redacción de la Revisión del PIOL, ha llegado a la misma conclusión sobre estos suelos”, sin mencionar que algunas de estas piezas de suelo rústico han sido y son objeto de controversia, territorial e incluso judicial, como los terrenos situados al norte de La Bufona o las instalaciones industriales en las cercanías del Cementerio Municipal, a las que se pretende dar cobertura por la vía del nuevo planeamiento mediante la técnica del borrón y cuenta nueva.

No es casual esta coincidencia por cuanto es la empresa pública Gesplan la que esté redactando el PGOA-S y, a la vez, está interviniendo decisivamente en la redacción la Revisión del nuevo PIOL, desplazando al equipo que ganó el concurso, en 2007. No es casual, por lo tanto, la coincidencia de criterios para reclasificar estos ámbitos rústicos, pues provienen del mismo órgano, lo cual nos invita a pensar que también la Revisión del PIOL es en realidad un plan supletorio, aunque encubierto.

Lo que plantea el PGOA-S, en definitiva, no es adaptarse al PIOT-91, en vigor, como es su obligación al ser una norma de planeamiento insular de rango superior, sino adaptarse a la *no nata* Revisión del PIOL, cuya Aprobación Inicial aún no ha tenido lugar.

Para ello, Gesplan remite escrito al Cabildo de Lanzarote, para que indique las determinaciones que deberán atenderse en aras a que el pronunciamiento del Órgano Ambiental sea único sobre estos suelos. Desde el Cabildo, responde y atiende la consulta el director insular de Ordenación del Territorio desde octubre de 2013, una persona vinculada a Gesplan durante los ocho años anteriores a su nombramiento. Así, el Cabildo de Lanzarote remite la respuesta solicitada y en el

sentido planteado, justificando, por tanto, que el PGOA-S se distancie de ciertas determinaciones impuestas por un instrumento de rango superior vigente, el PIOL-91, “para adecuar correctamente los criterios de clasificación”. Al final, el PGOA-S establece capacidad de uso para acciones y desarrollos propios de las áreas urbanas consolidadas para las cinco zonas mencionadas.

En conclusión, se alteran calificaciones de suelos sobre los que hay conflictos jurídicos, para lo cual el PGOA-S se escuda en el artificio de adaptarse a la Revisión del PIOL, que está en trámite, en lugar de adaptarse a las determinaciones vinculantes del PIOT-91, que está en vigor y como es su obligación legal.

La FCM se ve en la obligación de hacer las oportunas advertencias sobre las consecuencias judiciales que se podrían derivar de este planteamiento, pues fuerza la correcta tramitación del planeamiento con interpretaciones muy discutibles. De hecho, no es la primera vez que se intenta otorgar el carácter de áreas urbanas consolidadas a algunos de estos suelos rústicos, como ya sucediera a raíz de la Adaptación Básica del PGOA al TRLOTENC, en 2004. En aquel momento se pretendió recalificar suelos de rústicos a urbanos bajo el paraguas de una mera Adaptación, cuando debía recurrirse a una modificación o a una revisión del planeamiento del municipio.

Finalmente, se aprobó de forma parcial la Adaptación Básica del PGOA al TRLOTENC, quedando en suspenso alguna pieza de suelo rústico como la que ahora, nuevamente, se pretende forzar como urbana. Recordamos, asimismo, que, a pesar de la prohibición expresa de la Cotmac, al publicarse la Adaptación Básica del PGOA en el Boletín Oficial de la provincia de Las Palmas, alguna de las piezas antedicha aparecía como urbana, lo que fue tachado de “error” tras ser detectado y denunciado, hasta que fue corregido.

Y por todo ello,

SOLICITA

Que tenga en cuenta estas alegaciones, las incorpore al PGOA-S y nos informe de los cambios que se produzcan en el documento de Aprobación Inicial a la vista de las alegaciones presentadas antes de su Aprobación Definitiva, de forma que permita al municipio de Arrecife aspirar al mejor de los futuros posibles.

En Tahíche, a 20 de octubre de 2014