



**ALEGACIONES AL AVANCE DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE HARÍA**

Noviembre de 2004

AL SEÑOR ALCALDE-PRESIDENTE DEL MUNICIPIO DE HARÍA

D. Fernando Gómez Aguilera, en calidad de Director de Actividades de la Fundación César Manrique, con domicilio social en Taro de Tahíche, Lanzarote,

EXPONE

Que el Ayuntamiento de Haría ha resuelto el 4 de octubre de 2004 la aprobación del Avance del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Haría.

Que este Avance se encuentra en fase de información pública según anuncio publicado por el Ayuntamiento de Haría, en el Boletín Oficial de Canarias, el 19 de octubre de 2004.

Que, en representación de la Fundación César Manrique, haciendo uso de la posibilidad legal que ofrece el período de información pública, con la intención de contribuir a la mejora del Avance del Plan General de referencia y, de manera más amplia, al interés general de Lanzarote y de sus ciudadanos, plantea las siguientes

ALEGACIONES

El pueblo de Haría, capital del municipio situado más al norte de la isla de Lanzarote, está emplazado a 270 metros de altitud, entre la ladera Vista del Valle, al oriente y el macizo de Famara en su cara occidental. Está distanciado de Arrecife 28 kilómetros y sus 1.153 habitantes (datos de 2003) constituyen el 0,95% de la población de derecho insular.

De todos es sabido, que el pueblo de Haría recibe visitas turísticas por lo pintoresco de su paisaje y su tranquilidad; además, por ubicarse en este municipio lugares emblemáticos como son los Jameos del Agua, el Mirador del Río y la Cueva de los Verdes.

Haría, el “valle de las mil palmeras”, constituye uno de los palmerales mejor cuidados de las islas Canarias, con su sosegada plaza y árboles plantados a principios del siglo XX y sus casas de arquitectura tradicional de admirables acabados.

En la redacción del Avance del Plan General de Ordenación del municipio de Haría, en el apartado 4.5.2., “El esquema de accesibilidad al territorio”, se expresa, textualmente, que *se habrá de solucionar la travesía de los núcleos atravesados por carreteras, especialmente en Mala, Haría y Máguez y realizar retoques puntuales en Ye. La travesía de carreteras por los núcleos de Haría y Máguez ocasiona problemas de vialidad dado que aparecen secciones insuficientes de vía en diversos tramos y puntos de incomodidad e incluso de peligrosidad para vehículos y peatones (...)* **Las soluciones propuestas tratan de conseguir un máximo beneficio con intervenciones mínimas.** Se trata de acciones muy puntuales que permiten elaborar soluciones de travesía basadas en el desdoblamiento del tráfico de paso en Haría y Máguez, donde se establecen anillos circulatorios de una sola dirección para aprovechar adecuadamente las vías disponibles, capaces para la circulación en un solo sentido, pero claramente insuficientes para soportar una travesía en doble sentido.

También se propone una vía exterior al casco de Haría que une las carreteras que comunican este núcleo con Arrieta y Teguiise, un proyecto de la Dirección General de Carreteras que pretende **evitar el paso a través del núcleo** de los vehículos que circulan entre estos últimos núcleos y proporciona alternativas de acceso al núcleo de Haría desde las vías de acceso citadas.

La carretera que propone la Dirección General de Carreteras, y asumida en el Avance del Plan General de Ordenación del municipio de Haría, para unir el acceso al pueblo de Haría desde Arrieta con el acceso desde Teguiise, es una vía totalmente nueva, de 2,5 kilómetros de longitud, que recorre en su mayor parte la ladera de Vista del Valle, o sea, la ladera Este del valle que conforma Haría. Se trata de un paisaje de cultivos enarenados, con frutales, vides y cultivos abandonados, donde, además, se encuentran algunas viviendas cercanas y ejemplares de palmeras canarias (*Phoenix canariensis*). Esta especie vegetal se halla incluida en el Anexo II de la Orden de 20 de febrero de 1991,

sobre “Protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias”, allí se ordena que:

Las especies incluidas en el anexo II se declaran protegidas, quedando sometidas a previa autorización de la Dirección General de Medio Ambiente y Conservación de la Naturaleza, para lo señalado en el artículo anterior (el arranque, recogida, corta y desraizamiento de dichas plantas o parte de ellas, destrucción deliberada y alteración, incluidas sus semillas, así como su comercialización), así como para su cultivo en vivero, traslado entre islas, introducciones y reintroducciones.

Según se recoge en el documento del Avance del Plan, ...*La travesía de carreteras por los núcleos de Haría y Máguez ocasiona problemas de vialidad dado que aparecen secciones insuficientes de vía en diversos tramos y puntos de incomodidad e incluso de peligrosidad para vehículos y peatones...*

Aceptando que realmente exista un problema de dificultad en la circulación en la travesía del pueblo de Haría, sería preciso conocer y seleccionar la solución que resulte más acorde a la dimensión de las dificultades que pretenden solventarse. El problema circulatorio en el núcleo de la población puede ser resuelto si se adaptan las vías interiores con el fin de controlar y amortiguar los flujos y la velocidad del tráfico que atraviesa el pueblo, sin necesidad de adoptar la solución agresiva de la “vía exterior” y a nuestro juicio la solución menos deseable, pues aumenta la presión sobre el viario en una isla, Reserva de la Biosfera, suficientemente dotada de carreteras.

Si el tráfico en el interior del pueblo de Haría presenta dificultades, lo conveniente será adoptar ciertas medidas para mejorar la funcionalidad de las calles y carreteras existentes. Siguiendo las recomendaciones del Libro Blanco del Transporte en Europa, estas actuaciones deben basarse preferentemente en un concepto de “gestión del tráfico para utilizar mejor las capacidades existentes”¹, antes que en la construcción de nuevas infraestructuras. La Comisión Europea introdujo este planteamiento en el Libro Blanco, entre las protestas de los países más partidarios del automóvil, como España, después de varios años de debates en comités técnicos en los que se expresaba la necesidad de profundizar en las políticas de optimización del uso del viario existente,

¹ COM (2001) 370. *Libro blanco: La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*. Bruselas, septiembre 2001. Pág 56.

evitando, siempre que fuera posible, la construcción de nuevas carreteras, especialmente en las zonas que ya cuentan con elevada densidad de viario². Lanzarote es un caso típico de territorio saturado de red viaria, por lo que resultan de especial aplicación en esta isla los nuevos planteamientos de la Comisión Europea.

Por otro lado, cada reforma, ampliación o adaptación que se realice sobre la red viaria viene forzada por características de diseño más exigentes, lo que supone mayores radios de curvatura, menores pendientes, mayor anchura de plataforma y arcones, etc., todo lo cual redundará en mayores terraplenes, mayores desmontes, más ocupación de territorio y mayor impacto paisajístico. Conforme se eleva la velocidad media de diseño, van desapareciendo las posibilidades de lograr una cierta integración de la red viaria en la escena insular.

La propuesta de circunvalar Haría en respuesta a los problemas señalados en la memoria del Plan no parece la más adecuada en un entorno tan frágil y con los volúmenes de tráfico que soporta el centro urbano de la localidad (no más de 1.000 automóviles diarios), provocando, además, un notable impacto visual sobre el entorno del pueblo, de indudable belleza y singularidad. A través de una serie de medidas que tengan como finalidad el apaciguamiento del tráfico a través de aparcamientos en el extrarradio del centro urbano y el rediseño de la estructura viaria de forma que elimine los tramos más conflictivos, se pueden resolver, de una manera más eficaz y menos costosa económicamente los problemas actuales de circulación.

Resumiendo, las alternativas que se proponen a la construcción de una nueva vía de circunvalación se podrían concretar en amortiguar y disuadir el tráfico de vehículos pesados por las calles interiores, haciendo un estudio de cuáles serían las mejores opciones de circulación alternativa. Junto a ello, la conversión a medio plazo de diversas calles como vías de una sola dirección, con el establecimiento controlado de

² El impulso definitivo para la formalización de esta política fue aportado por la presidencia alemana en el primer semestre de 1999: "El rendimiento de la infraestructura de transporte reviste una importancia decisiva para la competitividad de Europa. En las regiones de fuerte densidad de tráfico, ello exige la puesta en práctica de una gestión inteligente de los transportes. ¿Cómo será posible favorecer en mayor medida la aplicación de sistemas de transporte inteligentes que permitan una utilización más racional de las infraestructuras existentes?". Tomado del documento *Borrador de problemas y cuestiones a discutir en el Consejo Informal de Ministros de Transporte, los días 23 y 24 de Abril de 1999 en Dortmund*.
Página 2 de la versión francesa.

circuitos de entrada y salida al núcleo urbano, así como la colocación de aparcamientos externos al centro del municipio, que reúne las características precisas para contar con un tráfico restringido y amplias zonas peatonales; así mismo, la colocación de algún semáforo y pasos de cebra elevados y debidamente señalizados. Las visitas turísticas al pueblo de Haría deberían señalizarse y peatonalizarse.

Por lo tanto, una intervención como la que se propone constituiría una agresión paisajística y supondría un deterioro irreversible, dañando el paisaje y la actividad agrícola que aún queda en el área. La posición de la FCM a este respecto es firme: la construcción de una infraestructura como la propuesta y su posterior funcionamiento dañaría considerablemente el encanto de un paisaje único en un entorno muy particular.

Por todo lo expuesto,

SOLICITA:

Que sea retirada del Avance del Plan General de Ordenación Urbana la propuesta de construcción de la carretera de circunvalación al pueblo de Haría.

Asimismo, y respecto a cualquier otra propuesta que signifique circunvalar alguna población del municipio, debería evitarse, optando por gestionar el tráfico a partir de las vías existentes, reordenando la circulación e introduciendo las medidas complementarias ya citadas, sin aumentar el viario.

Taro de Tahíche, 23 de noviembre de 2004