



ALEGACIONES AL PROYECTO  
“PUERTO DE REFUGIO EN EL NORTE DE LANZAROTE  
(PUERTO DE ÓRZOLA)”

Diciembre 1998

D. José Juan Ramírez Marrero, en calidad de presidente de la Fundación César Manrique, con domicilio social en Taro de Tahíche, Lanzarote

## EXPONE

Que a instancias del Servicio de Puertos de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias se ha elaborado el proyecto denominado "Puerto de Refugio en el Norte de Lanzarote (puerto de Órzola)", emplazado en la localidad de Órzola, en el término municipal de Haría.

Que dicho proyecto se encuentra en fase de información pública, según anuncio publicado por la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas en el Boletín Oficial de Canarias, miércoles 25 de noviembre de 1998 XVI/148.

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 proyecto de referencia y, de manera más amplia, al interés general de Lanzarote y de sus ciudadanos, plantea las siguientes alegaciones.

## ALEGACIONES DE CARÁCTER GENERAL:

1. Lanzarote vive en la actualidad un intenso período de reflexión sobre su presente y su futuro, orientado por la convicción de la gran mayoría de sus ciudadanos de que frente al crecimiento sin límites, es necesario contraponer estrategias y decisiones que garanticen los equilibrios ambientales y socioculturales, la preservación del territorio y, al mismo tiempo, la calidad de vida de sus habitantes. La condición de Reserva de Biosfera que afecta a la isla, el legado de César Manrique y la propia sensibilidad y voluntad de sus ciudadanos reclaman afrontar el desarrollo de la comunidad y su bienestar en términos de responsabilidad, desafío y respuestas innovadoras.

2. En ese contexto, el desarrollo de infraestructuras en general no puede ni debe desvincularse de una concepción integral de isla, de un modelo de bienestar y de sostenibilidad, que en el caso de Lanzarote está directamente relacionado con la actividad turística, motor básico de su economía. El

debate actual instalado en la administración y en la sociedad lanzaroteña sobre la conveniencia de encauzar las prácticas productivas en nuevos marcos de regulación, contención y ordenación afecta directamente tanto a los techos alojativos como al crecimiento de las infraestructuras públicas, que reclaman un planeamiento global, insular, y no parcializado por municipios. Así, resulta desafortunado procurar resolver los desequilibrios económicos entre municipios mediante la apertura de nuevos polos de atracción turística, con el consiguiente aumento de presión sobre el territorio y las comunidades afectadas. Frente a ese procedimiento cabe arbitrar mecanismos de solidaridad intermunicipal o a disponer cualquier otra fórmula que necesariamente no suponga consumir recursos naturales y aumentar la ocupación.

3. El sobredimensionamiento y los horizontes desarrollistas constituyen una interferencia, generalmente irreversible, para, en nuestro caso, el equilibrio del sistema insular, origen de variados desajustes. La construcción en Órzola de una instalación portuaria de carácter turístico y pesquero, con un dique de abrigo de 620 m de longitud y cotas de coronación de hasta 6,5 m; un espigón de 155 m de longitud; provisto de 126 atraques; una explanada terrestre de 2,6 Has, en la que se habilitarán 114 plazas de aparcamiento, 2.400 m<sup>2</sup> de edificaciones portuarias y 5.100 m<sup>2</sup> de área de servicio para las embarcaciones, resulta una intervención desproporcionada, fuera de la escala del lugar, y al margen de la necesidad funcional que se aduce como razón del proyecto: garantizar una conexión marítima segura con la isla de La Graciosa. Así, el proyecto "Puerto de Refugio en el Norte de Lanzarote (Puerto de Órzola)" es una propuesta sobredimensionada, proyectada en función de criterios de crecimiento turístico.

4. La desproporción de la infraestructura portuaria proyectada genera múltiples impactos directos sobre su entorno inmediato. En primer lugar, sobre el pequeño pueblo de Órzola y sobre sus habitantes, que serán sometidos a una considerable presión antrópica y a una previsible alteración de sus hábitos. Pero también sobre el entorno del puerto, cuya actividad generará la aparición de actividades productivas terciarias, con la consiguiente proliferación de nuevas construcciones; sobre el paisaje, al verse interrumpida parcialmente la contemplación de los Islotes por efecto, sobre todo, del dique; sobre las áreas naturales protegidas próximas; y sobre la playa inmediata, que frente al varadero, sería anulada por la propia actividad y efectos del puerto. Ya se advierte en el propio escueto "Estudio de Impacto Ecológico" incorporado al proyecto que el impacto producido por las obras es "MUY SIGIFICATIVO".

5. Desde el punto de vista del impacto ambiental, es oportuno considerar que la potente instalación portuaria que se propone linda con el Parque Natural de los Islotes, con el acantilado de Famara, y se sitúa próxima también al Parque Natural del Volcán de la Corona. Se ubica, pues, en un espacio de indudables valores naturales y paisajísticos, en un entorno de alto valor patrimonial para la comunidad de Lanzarote. La construcción del puerto arrojará sobre estas áreas protegidas riesgos reales y potenciales de desequilibrios, constituyéndose en un punto estratégico de amenaza, muy especialmente sobre La Graciosa, muy vulnerable, pero también subsidiariamente sobre los Islotes. El nuevo puerto conformará una base de presión constante sobre el frágil ecosistema de la isla de La Graciosa, que, a la larga, sería devorado por el "efecto trampolín" de la instalación portuaria proyectada, a la que específicamente se le confiere un "carácter turístico" -más de cien atraques se destinan a uso deportivo-.

6. Contrasta en el voluminoso proyecto redactado a instancias del Servicio de Puertos la debilidad técnica, el carácter inespecífico y, en definitiva, la inconsistencia del "Estudio de Impacto Ecológico" (Anejo N° 13). Dicho Estudio se cierra con una conclusión-valoración final que no deja de sorprender, teñida de subjetividad impropia en un informe de impacto ambiental, que a todas luces recomienda un estudio más desarrollado y fundamentado: "Por todo lo anterior se estima el impacto producido por las obras es MUY SIGNIFICATIVO pero asumible". ¿Asumible por qué? ¿Asumible en función de qué contraste de valores? ¿Asumible por quién? Habida cuenta de la condición de Lanzarote de Reserva de Biosfera y de la ubicación del puerto proyectado en un contexto de indudables valores naturales y paisajísticos, con independencia de la categoría de evaluación que pueda aplicarse en estricto respeto a la ley, se hace conveniente elaborar una rigurosa Evaluación de Impacto Ambiental.

7. En la naturaleza del proyecto se observa la prevalencia de su carácter turístico-deportivo frente a la intervención que se derivaría de una exclusiva respuesta a la legítima necesidad de garantizar una conexión marítima segura con la isla de La Graciosa. Además de los supuestamente técnicos, los criterios de potenciación del atractivo turístico de Órzola y de revitalizar por esta vía la actividad económica, turística y de ocio en el Norte de Lanzarote constituyen los argumentos mayores para justificar el sobredimensionamiento del proyecto portuario. Se trata, en definitiva, de criterios economicistas, de referencia local-municipal, que deberían someterse al contraste de criterios ambientales y de sostenibilidad general insular

Por todo lo expuesto SOLICITA:

Se retire el actual proyecto y se elabore uno alternativo al que se incorporen las consideraciones arriba expuesta, además de cualesquiera otras que en la línea de respeto a los equilibrios ambientales y socioculturales, a los valores patrimoniales y a la voluntad de los ciudadanos de Lanzarote que desean hacer compatible su bienestar con la regulación y ordenación del crecimiento no sólo de las prácticas productivas sino también de las infraestructuras.

Taro de Tahíche, 22 de diciembre de 1998