



INFORME SOBRE LAS CARRETERAS DE LANZAROTE

Redactor: Antonio Estevan

Junio 1998

ÍNDICE

	Pág.
1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. ANÁLISIS DEL EJE ÓRZOLA-ARRECIFE-PLAYA BLANCA.....	6
2.1 La situación actual del tráfico	6
2.2. Las proyecciones de tráfico.....	8
2.3. La seguridad vial.....	12
La velocidad de circulación.....	12
La mejora de la seguridad del viario.....	13
El tratamiento de travesías.....	14
2.4. Análisis por tramos.....	16
Tramo Órzola-Guatiza.....	16
Tramo Guatiza-Tahíche	17
Tramo Tahíche-Circunvalación de Arrecife.....	19
Circunvalación de Arrecife.....	20
Tramo Circunvalación de Arrecife-Las Playas	21
Tramo Las Playas-Carretera a Conil.....	22
Tramos Carretera a Conil-Mácher y Mácher-Yaiza	23
Tramo Yaiza-Playa Blanca.....	25
2.5. Análisis exploratorio de capacidades en las alternativas propuestas.....	26
3. EL CORREDOR ARRIETA-HARÍA-TEGUISE-MOZAGA-UGA.....	31
3.1. Definición del Corredor.....	31
3.2. El tráfico entre Arrieta y Uga.....	32
3.3. Las actuaciones en curso.....	33
La mejora de la Carretera de Trujillo.....	34
La nueva carretera de Teguisse al Monumento al Campesino	36
El Camino de La Geria	37

I. INTRODUCCIÓN

El presente Informe tiene como finalidad analizar los proyectos actualmente en curso o previstos para la potenciación de la red de carreteras de la isla de Lanzarote, desde la perspectiva de la funcionalidad del transporte y de la incidencia ambiental.

Como punto de partida del análisis, hay que señalar que los diferentes proyectos a los que se hará referencia no forman parte de una planificación global del transporte y las comunicaciones insulares, que como es sabido no se ha abordado hasta el momento en Lanzarote. En las búsquedas de información realizadas tampoco se ha localizado ningún documento -ni referencias indirectas al mismo- en el que se contemple una planificación global del viario insular. Los diferentes proyectos analizados constituyen actuaciones independientes entre sí, aunque las características técnicas de algunos de ellos puedan estar coordinadas por corresponder a actuaciones parciales sobre determinados corredores insulares de concepción unificada. El único nexo de unión entre la mayor parte de los proyectos analizados es el hecho de que la financiación de los mismos procede del Convenio de Carreteras firmado en 1997 entre el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Fomento.

La segunda cuestión previa a señalar es la de recordar que el presente Informe se redacta cuando la Moratoria turística ya ha sido aprobada oficialmente por el Cabildo Insular. Si la influencia de esta decisión puede ser muy notable en todos los órdenes de la vida en la isla, en el plano del transporte su influencia puede ser, sin exageración alguna, absolutamente determinante. El componente turístico de los tráfico s insulares es muy importante en todas las carreteras de la isla, pero alcanza proporciones mayoritarias en numerosas vías fuera de la conurbación de Arrecife. En particular, algunas de las vías afectadas por los proyectos analizados aquí tienen una vocación eminentemente turística. En consecuencia, cualquier análisis solvente de la funcionalidad de estas vías ha de tener en cuenta la posible influencia de la Moratoria sobre la evolución y las características del tráfico en las mismas.

Una tercera cuestión completa el telón de fondo sobre el que necesariamente ha de proyectarse el presente Informe. A finales de abril, la máxima autoridad insular anunció

la inmediata disponibilidad de importantes presupuestos públicos para la mejora de los servicios de transporte en la isla. Para orientar adecuadamente la utilización de estos recursos, el Cabildo Insular acaba de convocar un concurso de asistencia técnica para abordar la Planificación del Transporte Regular de Viajeros en la Isla de Lanzarote. La conjunción de ambos hechos indica que, por primera vez en la historia reciente de la isla, la operatividad del transporte regular de viajeros puede recibir un impulso decisivo, convirtiéndose en una verdadera alternativa de transporte frente al automóvil privado, que ha llegado a ocupar una posición prácticamente excluyente en el panorama del transporte insular.

Como puede comprobarse, el contexto y las perspectivas globales del transporte en la isla, en el que necesariamente ha de encuadrarse el desarrollo y la gestión de la red viaria de Lanzarote, ha cambiado de modo sustancial en menos de un año. Por primera vez existen bases objetivas para sustentar la hipótesis de que el actual sistema, basado casi exclusivamente en el automóvil privado y abocado a un rápido crecimiento por efecto - directo e indirecto- de la expansión acelerada de las actividades turísticas, puede ir dejando paso a otro sistema de crecimiento muy moderado y con alternativas reales de transporte.

En estas circunstancias, la revisión de los proyectos viarios en curso, elaborados todos ellos en el marco de la situación anterior a los cambios arriba reseñados, resulta no sólo oportuna, sino obligada. El presente Informe pretende iniciar esta necesaria revisión con una primera aportación de datos y reflexiones que, sin duda, deberán ser completados con otros análisis más profundos, que permitan adquirir la seguridad de que las actuaciones que se realicen en los próximos años sobre el viario de Lanzarote estén ajustadas a las necesidades del transporte y a las características del medio ambiente insular en la nueva etapa que ahora se abre.

El trabajo se divide en dos partes. La primera, de carácter eminentemente técnico, está dedicada al análisis del eje Órzola-Arrecife-Playa Blanca, en el que se concentran los mayores problemas de transporte de la isla y sobre el que gravitan la mayor parte de las inversiones en curso o en proyecto. El análisis de este eje está centrado principalmente en el contraste de las necesidades de transporte, tramo a tramo, sobre las que se

sustentan los proyectos técnicos actualmente en curso.

En este eje, la preocupación por los problemas ambientales está siempre detrás del análisis, pero no se explicita en el texto salvo en contadas ocasiones. Se considera que la mejor forma de paliar los efectos ambientales negativos del transporte es la de procurar ajustar las intervenciones sobre el viario a las necesidades reales del tráfico. Queda mucho por recorrer en ese camino evidente, tanto en Lanzarote como en muchos otros lugares. Sólo cuando la necesidad de una obra está fuera de toda duda, llega de verdad el momento de procurar su ejecución con los mínimos impactos ambientales.

La segunda parte está dedicada a un examen de la cadena de desafortunadas intervenciones que están teniendo lugar en el corredor interior Uga-Mozaga-Teguise-Haria-Arrieta. Se llama especialmente la atención sobre las intervenciones en curso o previstas para el acondicionamiento del camino de La Geria, que pueden acabar con uno de los recorridos más singulares en Lanzarote.

2. ANÁLISIS DEL EJE ÓRZOLA-ARRECIFE-PLAYA BLANCA

2.1 La situación actual del tráfico

El contraste de los estudios de tráfico constituye el punto de partida obligado en la revisión de cualquier proyecto de ampliación de capacidades de una red viaria. Una operación generalizada de ampliaciones de capacidad en un eje básico territorial como el de Órzola-Arrecife-Playa Blanca debe apoyarse en un sólido análisis de tráfico que establezca claramente su necesidad. Sin ese requisito, sólo estarán justificadas aquellas actuaciones puntuales que respondan a mejoras de la seguridad o a la eliminación de situaciones conflictivas concretas.

El estudio de tráfico de referencia para Lanzarote es el contenido en el Estudio Informativo Órzola-Arrecife-Playa Blanca¹. El estudio de tráfico que acompaña al Estudio Informativo de la Circunvalación de Arrecife² representa un eficaz complemento del anterior por lo que respecta al área netamente urbanizada de la isla. Por último, el estudio que acompaña al anteproyecto Tahíche-Guatiza³, aunque sensiblemente menos detallado que los anteriores, ofrece datos de interés sobre el tráfico en ese tramo.

Los estudios de tráfico de los dos Estudios Informativos citados representan un considerable esfuerzo de elaboración y, por lo que se refiere al análisis de la situación actual, descansan en un sólido planteamiento metodológico. El primero de ellos reconoce que los datos de las estaciones de aforo no parecen ser muy coherentes, por lo que se ha tenido que hacer un notable trabajo de afinado de datos y complementación de los mismos con nuevos aforos para poder construir una serie coherente de datos de tráfico a lo largo de todo el itinerario.

¹ Estudio Informativo Órzola-Arrecife-Playa Blanca. Fase C. U. TE. Consultoría y Gestión E.E. y SERCAL, S.A.. Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Canarias. Las Palmas, 1996.

² Estudio Informativo Carretera de Circunvalación a Arrecife. Fase B. U. TE. Consultoría y Gestión E.E. y SERCAL, S.A.. Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Canarias. Las Palmas, 1996

³ Anteproyecto de Carretera GC-710. Tramo Tahíche-Guatiza. EYSER, S.A. Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Canarias. Las Palmas, 1997.

Esta serie de datos es la que se representa en la columna "Aforos 1996" en la tabla adjunta. En la misma tabla se han añadido los datos de 1989 para los tramos en los que se dispone de datos coherentes, y se ha calculado, para estos tramos, el incremento anual acumulativo entre los dos años considerados.

Evolución reciente del tráfico en el eje Órzola-Arrecife-Playa Blanca

Tramos	Aforos 1989	Aforos 1996	Incr. anual (%)
Órzola-Los Jameos		1.252	
Los Jameos-Arrieta		3.860	
Arrieta-Mala	3.100	5.238	7,8
Mala- Tahíche	3.700	5.821	6,7
Tahíche-Arrecife	11.600	14.023	2,7
Circunvalación Tramo I		9.000	
Circunvalación Tramo n		11.285	
Circunvalación Tramo In		14.134	
Circunvalación Tramo IV		18.400	
Arrecife-Aeropuerto	32.800	48.028	5,6
Aeropuerto-Conil	11.200	11.800	0,7
Conil- Mácher	6.631	7.562	1,9
Mácher - Yaiza	7.400	8.900	2,7
Yaiza-Playa Blanca		6.398	

Datos en Intensidades Medias Diarias (IMD)

Fte.: D.G. de Obras Públicas del Gobierno de Canarias (Estudios Informativos Órzola-Arrecife-Playa Blanca y Circunvalación de Arrecife, y Cálculo de la I.M.D. Lanzarote 1996).

Por lo que se refiere a las necesidades de capacidad vial en relación con el tráfico existente en el eje, del examen de la tabla puede concluirse que:

- No existen tramos saturados en el momento actual, dadas las características de cada tramo, que se pueden revisar en el Apartado 2.5.
- Ninguna sección al norte de Tahíche ni al sur del Aeropuerto precisa de ampliaciones de capacidad a corto o medio plazo.

- Todos los posibles problemas de capacidad a corto o medio plazo se concentran en el entorno inmediato de Arrecife.

En efecto, incluso las secciones más cargadas cuentan todavía con capacidad excedentaria y presentan niveles de servicio aceptables, según lo corroboran los Estudios

Informativos arriba citados. Los únicos tramos preocupantes son algunos de los situados en el entorno de Arrecife -sobre todo al sur-, en función de las tendencias de evolución del tráfico.

2.2. Las proyecciones de tráfico

Por lo que se refiere a las tendencias del tráfico, el análisis de la tabla del apartado anterior permite extraer otras tres conclusiones globales:

- Se registra una considerable tendencia al aumento del tráfico al norte de Tahíche, aunque partiendo de tráficos de intensidad muy reducida.
- En la troncal Arrecife-Aeropuerto el tráfico muestra una tendencia de crecimiento apreciable, especialmente si se tienen en cuenta las importantes intensidades de tráfico ya alcanzadas.
- En la parte sur de la isla la evolución del tráfico es bastante moderada.

La tercera de estas conclusiones sobre la evolución del tráfico no precisa comentario alguno, salvo quizá el de añadir, para corroborar su validez, que el propio Estudio de Tráfico del Estudio Informativo oftee, para la etapa más reciente (1991-96), datos aún más moderados que los reflejados en la tabla: señala incrementos *negativos* para las dos secciones del tramo Conil-Macber- Yaiza, así como un incremento del 0,1% anual (prácticamente tráfico estable) para la sección Aeropuerto-Conil, y del 1,4% anual para la sección Yaiza-Playa Blanca (Cap. I, Tabla "Tráfico en el eje Órzola-Playa Blanca").

La segunda conclusión señala claramente el auténtico y único gran problema de la evolución cuantitativa del tráfico en la isla de Lanzarote: el crecimiento del tráfico en el interior de la conurbación. La integración metropolitana del sistema urbano Arrecife-Puerto del Carmen, en ausencia de un adecuado sistema de transporte colectivo, está

generando unos ritmos de crecimiento del tráfico verdaderamente preocupantes.

La primera conclusión requiere un mayor análisis para su correcta interpretación. El Estudio de Tráfico del Anteproyecto Tahíche-Guatiza matiza notablemente los datos anteriores explicando, en primer lugar, que se detecta una migración del tráfico Arrecife-Haría desde la vía tradicional por Teguisse hacia el itinerario costero. Un proceso similar se señala para los residentes en Teseguite y El Mojón con lugar de trabajo en Costa Teguisse, que acceden crecientemente por las carreteras transversales, utilizando un tramo de la LZ-I, en vez de seguir el itinerario principal por Teguisse y Tahíche, que obliga a un notable rodeo. Estas hipótesis se ven corroboradas por la baja tasa de crecimiento del tramo Tahíche-Teguisse (en torno al 1,2% anual), que es el que está perdiendo los tráficos ganados por el corredor Tahíche-Arrieta.

Los procesos de migración de tráfico entre corredores generan elevadas tasas de crecimiento mientras se produce la migración, para estabilizarse o mostrar tasas de crecimiento mucho más moderadas cuando se agota el tráfico transferible. Algunos datos indican que esta estabilización ya se está produciendo en el corredor norte de la isla:

- entre Arrieta y Mala, la IMD era de 5.112 en 1992, descendió a 4.378 en 1993, y en el siguiente aforo disponible, correspondiente a 1996, llegaba a 5.238, esto es, prácticamente el mismo tráfico que cuatro años atrás (Datos del Estudio de Tráfico del El Órzola-Playa Blanca);
- entre Guatiza y el camino a El Mojón, la IMD descendió desde 6.832 en 1995, a 6.509 en 1996 (Datos del Estudio de Tráfico del AP Tahíche-Guatiza);
- entre el camino a El Mojón y Tahíche, la IMD pasó de 5.047 en 1995 a 5.251 en 1996 (misma fuente anterior).

Según esta interpretación, el corredor norte de la isla mostraría una evolución estructural mucho más concordante con la del corredor sur, con una tendencia de fondo del tráfico (una vez depurada de fenómenos coyunturales) de crecimiento sostenido, pero moderado. Un crecimiento en torno al 2 o el 3% anual podría ser la cifra de referencia de la tendencia reciente de fondo del tráfico interurbano en el conjunto de la isla, excepción hecha de la conurbación Puerto del Carmen-Arrecife-Costa Teguisse, que muestra crecimientos muy superiores, por encima del 5% anual.

Obviamente, el gran peso del tráfico de la conurbación sobre el conjunto de la isla es el que determina el notable crecimiento del tráfico global insular, reflejado en la evolución del consumo de combustibles, que presenta una tasa media del orden del 4,5% anual desde finales de los años ochenta hasta la actualidad.

Frente a estos datos, el considerable trabajo de evaluación de la situación del tráfico realizado en los Estudios Informativos queda arruinado a la hora de establecer las proyecciones futuras en sus respectivos documentos. En efecto, para esta tarea, ambos estudios se remiten a las recomendaciones del MO de Fomento para los Pliegos de Condiciones para la redacción de proyectos de carreteras, y sobre esta base establecen un 4,5% anual de crecimiento futuro del tráfico para todos los tramos, en cualquier lugar o situación, y para cualquier horizonte de cálculo⁴.

Esta elección es tanto más lamentable en la medida en que el propio Estudio Informativo Órzola-Arrecife-Playa Blanca (punto 2.3 del Estudio de Tráfico) deja entrever que durante el proceso de trabajo se ha realizado una cuidadosa estimación (con una metodología que se presume de gran interés) de la evolución global del tráfico en Lanzarote hasta el año 2000, obteniendo una tasa media de crecimiento del 3,22%, que está mucho más en línea, tanto con la evolución real del tráfico en la isla en los últimos años, como con las propias recomendaciones del Ministerio de Fomento.

⁴ En realidad, el manual de *Recomendaciones para la Evaluación Económica Coste/Beneficio de Estudios y Proyectos de Carreteras*, MOPTMA, 1992, establece en su Anexo I una gama mucho más matizada de índices de crecimiento: para el periodo 1996_2000 se proponen las tasas de 4,5%, 3,3% Y 2,6% como hipótesis alta, media y baja; para el periodo 2001-2010 las tasas son, respectivamente, 2,1%, 1,9% Y **1,7%**; Y para el periodo **2011** en adelante, 0,9%, 0,8% Y 0,6%. En comunicación personal de uno de los autores del manual se ha asegurado que no se tiene noticia de que la aplicación de estas tasas en la prognosis de tráfico se esté exigiendo obligatoriamente en los proyectos del M" de Fomento.

Al renunciar a utilizar sus propias proyecciones de tráfico, aplicando mecánicamente en su lugar una supuesta "Tasa del Ministerio" a todas las relaciones por igual, las proyecciones de ambos Estudios Informativos pierden todo valor, como fácilmente se comprenderá. No tiene sentido, por razones obvias, entrar en una crítica técnica de unas proyecciones así realizadas. Basta con decir que proporcionan niveles de tráfico disparatadamente elevados para cualquier escenario razonable, especialmente a largo plazo.

Las únicas proyecciones con cierta verosimilitud son las que se refieren a la troncal Arrecife-Aeropuerto, por la aproximada coincidencia casual de las tasas observadas con la supuesta "Tasa del Ministerio", y ello sólo para el corto/medio plazo (apuntan hacia un tráfico de unos 56.000 vehículos/día para el año 2001, próximo ya a niveles que deteriorarían el nivel de servicio de este tramo, hoy por hoy aún aceptable). El resto de las proyecciones realizadas por este método carece totalmente de valor.

Como se verá en los comentarios relativos a los sucesivos tramos, la principal justificación de las sucesivas variantes, desdoblamiento s y ampliaciones de capacidad propuestas descansa en las necesidades futuras de tráfico para cada tramo, todas ellas calculadas mediante la aplicación de la "Tasa del Ministerio". En la práctica totalidad de los tramos (excepto en el área de Arrecife), las ampliaciones sólo se justifican "in extremis", o a muy largo plazo, e incluso fuera del horizonte de análisis, y ello aún aplicando las desproporcionadas proyecciones de tráfico así realizadas.

Huelga señalar lo que ocurriría si las tasas de crecimiento aplicadas se hubieran reducido a menos de la mitad, como se desprende de las tendencias actuales del tráfico, o incluso de las propias recomendaciones del M° de Fomento correctamente interpretadas y aplicadas. Ninguna de las ampliaciones de capacidad propuestas a lo largo del itinerario Órzola-Playa Blanca resistiría el más mínimo análisis de su necesidad en función de las perspectivas del tráfico, exceptuando siempre la conurbación.

Y en esta argumentación no se ha introducido hasta ahora el efecto de la Moratoria sobre el tráfico insular a medio y largo plazo, ni el efecto de una política efectiva de transporte colectivo, que puede estar a punto de iniciarse en Lanzarote. En el análisis

tramo a tramo se podrá comprobar cumplidamente cómo esta doble perspectiva disipa cualquier duda acerca de la innecesiedad de proceder a una ampliación sistemática y generalizada de las capacidades de circulación en el viario interurbano de Lanzarote, fuera del área de Arrecife.

2.3. La seguridad vial

La evolución cuantitativa del tráfico es una razón esencial, pero no única, para introducir en un itinerario mejoras en materia de capacidad o calidad del viario. La seguridad vial constituye también un aspecto crucial en la gestión de una red viaria. En este terreno, en Lanzarote deben ser considerados al menos tres aspectos: velocidad de circulación, seguridad del viario y tratamiento de travesías.

La velocidad de circulación

En relación con la velocidad de circulación, cabe remitirse a lo expuesto en el Capítulo 7 del Estudio de Transporte de la Estrategia de Lanzarote en la Biosfera⁵. El incremento de la velocidad media de circulación en Lanzarote, más allá de ciertos umbrales ya alcanzados en la totalidad de las carreteras principales de la isla, no constituye un objetivo a perseguir, pues dada la dimensión de la isla, no permite obtener ganancias de tiempo significativas. Además, dada la composición del tráfico insular, con un elevadísimo porcentaje de turistas desconocedores del viario insular y que tienden a circular a velocidades moderadas en razón del motivo de sus desplazamientos, la elevación de la velocidad media de circulación constituye en Lanzarote un elemento de inseguridad aún mayor que en otras redes con tráficos más homogéneos.

Interesa recoger a este respecto las declaraciones realizadas hace algunos meses a la prensa por el Sargento Jefe de la Guardia Civil de Tráfico de Lanzarote⁶:

⁵ Estrategia de Lanzarote en la Biosfera. Sectores Ambientales Clave. Documento nº 3. Programa de Reconversión Ecológica del Transporte t:n Lanzarote. Cabildo de Lanzarote. 1998.

⁶ Entrevista con Pedro Luis Hernández (Sargento Jefe de la Guardia Civil de Tráfico de Lanzarote). En *Suplemento Especial "Motor97" de la revista Lancelot*.

Prácticamente todos los accidentes que se han producido en Lanzarote con víctimas mortales se deben a infracción del conductor. Y dentro de los fallos humanos, sin duda se sitúa a la cabeza el exceso de velocidad. Hasta ahora hemos tenido suerte con los adelantamientos. De momento no se ha producido ningún accidente debido a este tipo de maniobras. Todos han sido por exceso de velocidad.

Desde esta perspectiva, cabe indicar la irresponsabilidad que supone desarrollar una política de incremento generalizado de la velocidad de circulación en las carreteras principales, que habitúa a los conductores a circular con mayor velocidad, y favorece el traslado de esta conducta a todos los itinerarios, trasladando los accidentes a los itinerarios secundarios. Este fenómeno, denominado "migración de accidentes", es bien conocido en la moderna ingeniería de tráfico. La construcción en Lanzarote de grandes tramos de carreteras con sección de 10 metros, trazado corregido y baja intensidad de tráfico, generará notables incrementos de la velocidad de circulación, que se difundirán hacia todo el viario insular, con los riesgos arriba indicados.

La mejora de la seguridad del viario

La corrección de ciertas irregularidades o insuficiencias del trazado para mejorar la seguridad puede y debe acometerse de modo regular en el desarrollo de una red. Pero en este caso se trata de acciones localizadas en razón de problemas concretos, y no de actuaciones de ampliación de capacidad generalizadas. Asimismo, la homogeneización de secciones y trazados contribuye a la seguridad vial, pero ello no significa, obviamente, que haya que igualar las características de toda una red a las de los tramos superiores.

Por otra parte, los accidentes que se producen en Lanzarote no están relacionados con la calidad de las vías. De nuevo en este aspecto las declaraciones del responsable de la Guardia Civil de Tráfico en la isla son muy explícitas:

Aquí ya prácticamente no hay puntos negros. Ahora mismo los accidentes se pueden producir en cualquier lado. Se han producido muertos en Tinajo y en la vida ha habido accidentes mortales ahí. Con las estadísticas que tenemos prácticamente podemos afirmar que ya no hay puntos negros.

La mejora de la seguridad vial como justificación para la ampliación de la capacidad del viario en Lanzarote, que constituye otro de los argumentos recurrentemente utilizados en los proyectos en ejecución o en estudio, queda severamente cuestionada por estas afirmaciones.

El tratamiento de travesías

La eliminación de travesías urbanas suele tener como finalidad la mejora de la seguridad y del medio ambiente urbano para los residentes. Descartada en Lanzarote, a tenor de las declaraciones recogidas en el punto anterior, la existencia de puntos negros en forma de travesías, cabe considerar únicamente sus efectos ambientales.

El grado de perturbación generada por el tráfico en una travesía depende de varios factores: la intensidad de circulación y su distribución día/noche, la composición del tráfico (porcentaje de pesados), y la velocidad de circulación. En relación con estos aspectos hay que recordar algunas características específicas del tráfico en el itinerario principal de la isla:

- Exceptuando el entorno de Arrecife, la intensidad de circulación es moderada (no alcanza en ninguna travesía los 8.000 vehículos al día) y tiende a crecer lentamente. Los aforos demuestran que el tráfico interurbano desaparece prácticamente por la noche, lo cual es lógico al no haber recorridos de larga distancia.
- El porcentaje de pesados es muy reducido, en general inferior al 7%, Y en la isla no existen apenas grandes camiones.
- La velocidad de circulación está creciendo debido a las políticas viarias recientes, pero puede ser controlada fácilmente estableciendo glorietas a la entrada y la

salida de todas las travesías.

En el Estudio de Tráfico del Estudio Informativo Órzola-Arrecife-Playa Blanca se incluye una minuciosa descripción del estado actual del viario, tramo a tramo. No se cita ni una sola travesía conflictiva, e incluso en algunos casos (Mala, Tahíche) se destaca explícitamente la ausencia de problemas, como se verá más adelante.

Es interesante, asimismo, recordar que en las actuales tendencias de planificación de carreteras se va imponiendo el criterio de la "amortiguación del tráfico", antes que el de la construcción sistemática de variantes o travesías de gran capacidad de circulación. La idea básica de la amortiguación del tráfico es la de hacer compatible la circulación en cualquier vía que atraviesa zonas urbanas, o densamente pobladas, con la habitabilidad de sus márgenes, disminuyendo drásticamente la velocidad de circulación, el ruido, el efecto barrera y demás efectos negativos del tráfico.

Evidentemente, estas actuaciones son viables cuando se apoyan en otras actuaciones anteriores aplicadas a extensas porciones del tejido residencial y urbano, que están incidiendo en la raíz del problema, estabilizando el tráfico de automóviles y canalizando viajes hacia otros modos de transporte. Las intervenciones de amortiguación están siendo ya realizadas sobre travesías con intensidades de tráfico de hasta 20.000 vehículos/día y superiores en numerosos países (Países Bajos, Alemania, Dinamarca, Francia, etc.), y su aplicación se está haciendo habitual en la moderna gestión del tráfico en Europa⁷.

⁷ Para el estudio de las tendencias actuales en Europa en materia de compatibilización de tráfico motorizados, no motorizados y peatonales, ver Calmar el tráfico. Alfonso Sanz. MOPTMA, 1996.

2.4. Análisis por tramos

Tramo Órzola-Guatiza

El Estudio Informativo analiza dos alternativas de intervención, una basada en el itinerario actual, con correcciones de trazado y ampliación de la plataforma desde los 8 m. actuales a 10 m., y con un presupuesto inicial de unos 1.545 millones de Pts., y una segunda por el interior, que se desecha claramente en el mismo Estudio. Aunque algunas referencias aparecidas en la prensa⁸ señalan que la licitación de este tramo estaría prevista para 1999, no se ha podido constatar este hecho. Entre la documentación disponible en los archivos del Cabildo de Lanzarote, a los que se ha tenido libre acceso, no se ha encontrado ningún proyecto o anteproyecto correspondiente a este tramo.

Es interesante destacar la contradicción en la que incurre el propio Estudio Informativo en relación con este tramo. En el mismo documento, en el Diagnóstico de la funcionalidad del eje y propuestas de actuación (Cap 3 del Estudio de Tráfico) se señala lo siguiente:

- LZ-I: Arrieta-Órzola

Aunque las características de trazado y sección transversal no sean muy favorables, como ya se indicó anteriormente, las menores intensidades de tráfico en relación con los tramos del itinerario más al sur, y las características tan especiales del medio físico por el que discurre la carretera, Malpaís de la Corona, no hacen recomendable un acondicionamiento similar al ya realizado en algunos tramos y propuesto para otros, pues produciría un impacto sobre dicho medio, en forma de movimientos de tierras y ocupación de terreno, no deseable.

Se propone por tanto un acondicionamiento puntual de curvas, cambios de rasante, intersecciones, etc. que vaya más en aras de la seguridad que en un aumento notable de la velocidad de circulación.

⁸ Las carreteras del Siglo XXI. En Suplemento especial "Motor97" de la revista Lancelot.

Sin embargo, las dos alternativas de intervención estudiadas contemplan la ampliación de la plataforma, y en la Memoria (Punto 1.14. Síntesis y Conclusiones) se recomienda la ejecución de la Alternativa I, que incluye la ampliación de la calzada a 10 m.

En consecuencia, la recomendación a formular en el presente Informe para este tramo no puede ser otra que la de atenerse a las propuestas del Diagnóstico, arriba transcritas, limitando las intervenciones a los acondicionamientos puntuales indicados, y manteniendo las secciones actuales.

Tramo Guatiza- Tahíche

Este es el tramo cuyo proyecto -con un presupuesto establecido inicialmente en 1.127 millones de Pts.- se encuentra en tramitación más avanzada. El Proyecto de Construcción fué adjudicado en Septiembre de 1996. En el Anteproyecto de este tramo realizado como primera fase de esta adjudicación, con fecha de Octubre de 1997, se planteaban cuatro alternativas. La primera de ellas consistía en la mejora y ampliación a 10m. de la carretera existente. Las otras tres incluían diversas versiones de una variante interior para salvar los núcleos de Guatiza, de Mala, o ambos. El Anteproyecto determinaba como más idónea la denominada Alternativa B, que salva los dos núcleos mediante una variante de unos 5,5 Km. a través de la Vega de Guatiza.

Las quejas suscitadas por el impacto causado por la variante sobre la vega han conducido a una modificación del trazado inicialmente propuesto para la variante, desplazándolo hacia el oeste, al pie de las estribaciones de Teneguime, para rodear la Vega de Guatiza. Ello ha exigido la realización de un nuevo estudio de impacto ambiental, lo cual ha retrasado la tramitación del proyecto. El nuevo estudio de impacto ambiental ha sido redactado y tramitado recientemente, por lo que la adjudicación del proyecto parece inminente.

El proyecto (en la alternativa seleccionada) incluye dos pasos a distinto nivel para salvar

servidumbres de paso de caminos existentes, así como cinco glorietas: cuatro con isletas centrales de 25 metros de radio y dos carriles anulares de 4 metros de ancho cada uno (enlaces con Costa Tegui, Teseguite, Guatiza y Mala), y una situada en Tahíche, con 35 metros de radio y dos carriles de la misma sección que los anteriores. El diámetro total de esta última glorieta, incluyendo algún tratamiento de los márgenes (no especificado) estaría próximo a los 90 metros.

En el Anteproyecto se justifica la necesidad de ampliación de la infraestructura y la construcción de la variante sobre la base de las deficiencias actuales del trazado, del impacto negativo del tráfico sobre las travesías de Mala y Guatiza, y del incremento futuro del tráfico, que en algún segmento de este tramo llega a ser estimado en un 7,6% anual, proyectado además en los mismos términos hasta el 2006. Esta proyección lleva el tráfico hasta casi 11.000 vehículos/día en el tramo Intersección Costa Tegui-Tahíche, frente a los 5.251 de 1996.

En su estado actual, este es el único tramo del itinerario Órzola-Playa Blanca en el que cabe hallar algunas deficiencias de trazado. La sección es irregular, existiendo segmentos con una sección de 6,5 metros, sin arcenes, y mal acondicionados.

Las travesías de Mala, Guatiza y Tahíche, sin embargo, no ofrecen problemas especiales. Según el propio Estudio Informativo (Estudio de Tráfico, Cap. I, La situación actual del eje), esta es la situación de las tres travesías:

La travesía de Mala tiene una longitud de 1.500 metros, con edificaciones a ambos lados de la calzada, curvas y zonas de aparcamiento señalizadas. Tiene 7 metros de calzada, sin contar aceras y aparcamientos. A pesar de que es larga, unos 1.000 metros de zona urbanizada, no presenta excesivos problemas para la circulación.

Poco después del acceso al Jardín de Cactus, y tras un corto tramo con sección 6,5/6,5, comienza la travesía de Guatiza propiamente dicha, con una longitud de 900 metros, con edificaciones a ambos lados, algunas curvas pronunciadas. La sección transversal es 7/8 metros, salvo una parte más estrecha, con sección estricta 6/6 debido a los árboles existentes protegidos al borde de la calzada.

Existen muy pocas edificaciones en los márgenes de la carretera hasta llegar a Tahíche, cuya travesía no presenta mayores complicaciones; tiene aceras, algunos aparcamientos y varios accesos.

Respecto a la situación de las travesías cabe únicamente puntualizar que el problema del estrechamiento señalado en Guatiza se limita a un tramo de poco más de 100 metros en la zona central de la localidad. Los árboles citados (dos hileras de eucaliptos que han prosperado notablemente en ese lugar) sombrean agradablemente la travesía, ofreciendo una imagen de verdor poco usual en Lanzarote. Además, aíslan del tráfico a los peatones que transitan por las aceras que se encuentran tras ellos, y contribuyen notablemente a aminorar la velocidad de los vehículos a su paso por la zona habitada. Constituyen de hecho un buen ejemplo, aunque probablemente no intencionado, de las técnicas de amortiguación del tráfico a las que se hacía alusión al término del Apartado 2.3.

Finalmente, por lo que se refiere al tráfico, ateniéndose a los razonamientos planteados con anterioridad, cabe concluir que las estimaciones realizadas parecen completamente desproporcionadas, habida cuenta de la limitada dinámica poblacional del norte de la isla y de la inexistencia de proyectos turísticos relevantes en esa zona, al margen de lo que la Moratoria pueda suponer en cuanto a limitación del tráfico turístico.

Con todos los datos anteriores, las recomendaciones que cabe formular para este tramo son las siguientes:

- **Mantener la carretera por el trazado actual.**
- **Unificar en todo el tramo la sección a 6,5/8 metros.**
- **Corregir curvas y cambios de rasante peligrosos.**
- **Establecer glorietas en las entradas y salidas de todos los núcleos de población, así como en las intersecciones, si bien de dimensión inferior a la proyectada inicialmente.**
- **Habilitar una serie de áreas de detención señalizadas, para uso de los turistas.**

Dado el avanzado estado de tramitación del proyecto, y la urgencia que parece tener su adjudicación, una posible solución para poner en marcha el proyecto sin afectar a la Vega de Guatiza podría ser la de licitar de inmediato la sección entre Tahíche y el comienzo de la variante (con la sección arriba señalada), y proceder a redactar un proyecto altamente cuidadoso para perfeccionar las actuales travesías con criterios de amortiguación del tráfico (integrando en el proyecto el espacio de aparcamiento y accesos al Jardín de Cactus), para su licitación posterior en sustitución de la variante.

Tramo Tahíche-Circunvalación de Arrecife

Sobre este tramo sólo se dispone de la información contenida en el Estudio Informativo Órzola-Arrecife-Playa Blanca. Las tres alternativas estudiadas son muy similares. Todas ellas plantean el desdoblamiento de la calzada, diferenciándose entre sí, exclusivamente, por la margen de la vía actual hacia la que se propone la ampliación: o tomando el eje de la vía actual como eje de la nueva autovía, o añadiendo una calzada por la izquierda, o añadiéndola por la derecha. La alternativa elegida es la primera, por ser su presupuesto (1.328 millones de Pts.) ligeramente más reducido que el de las otras dos.

Al parecer, el Ayuntamiento de Tegui se no desea el desdoblamiento por el actual trazado, y ha solicitado a la D.G. de Obras Públicas del Gobierno de Canarias el estudio de un nuevo trazado. Esta alternativa no cuenta con el apoyo de la D.G. de Obras Públicas del Gobierno de Canarias. El presente Informe coincide plenamente con la D. G. de Obras Públicas en su actitud contraria a la construcción de una nueva carretera.

En efecto, respecto a este tramo hay que señalar que no presenta ninguna deficiencia de trazado, ni situaciones de congestión en ninguna hora del día. La dinámica de crecimiento del tráfico que ostenta en los últimos años es bastante moderada, y en el Estudio Informativo todavía se le asigna una reserva de capacidad de más de 500 Veh/hora en el año 2001, para la hora 100⁹. En la actualidad esta reserva es de más de 900 Veh/hora., equivalente al sesenta por ciento de la hora 100 actual. Además, la relación Arrecife-Tegui se es una de las que pueden verse más positivamente afectadas por la mejora del transporte público proyectada en la isla.

Por otra parte, la calificación urbanística de la zona atravesada por este tramo, y las perspectivas de ocupación que se registran en ella, permiten pronosticar su transformación, en los próximos años, en una zona crecientemente urbanizada.

En consecuencia, la recomendación para este tramo es la de aplazar cualquier decisión de intervención hasta comprobar la evolución del tráfico a corto y medio plazo, y estudiar el impacto que puede tener sobre la circulación de vehículos privados la creación de una línea eficiente de transporte público entre Arrecife y Tegui. Si la evolución del tráfico aconsejara finalmente un aumento de capacidad, debería abordarse la transformación de la carretera actual en una avenida urbana.

Circunvalación de Arrecife

El estudio de alternativas para la ampliación de la carretera de circunvalación de Arrecife se prolonga desde hace varios años. En la última fase elaborada hasta el momento del Estudio Informativo de esta carretera (Fase B), la opción que se señala como idónea es la del desdoblamiento de la actual circunvalación por la derecha (en sentido norte-sur). El presupuesto estimado es de unos 2.500 millones de Pts. Las restantes opciones contempladas son descartadas, ya sea por su escasa funcionalidad, al discurrir muy alejadas de la capital, o por el elevado coste constructivo que implican, generando capacidad excedentaria, en el caso de la opción de prolongar la circunvalación con una nueva vía hacia el aeropuerto paralela a la actual, con sección de autovía en todo el recorrido. No obstante, continúa existiendo un cierto debate en torno a la conveniencia de optar por la construcción de esta autovía paralela.

Dado el ritmo de crecimiento del tráfico en la conurbación de Arrecife, y el hecho de que las vías perimetrales o circunvalaciones son poco adecuadas para poder ser descargadas mediante la potenciación del transporte colectivo, en este tramo, y sobre todo en las últimas secciones del mismo, existe un riesgo cierto de saturación en un horizonte de pocos años. Si continúa el crecimiento acelerado del tráfico, habría que abordar a medio plazo una cierta ampliación de capacidad de la circunvalación actual, comenzando desde la troncal del Aeropuerto hacia el norte. En el presente Informe se

descarta absolutamente la conveniencia de construir una nueva autovía paralela a la actual LZ-2.

Por otra parte, dado el carácter crecientemente urbanizado del territorio que atraviesa esta vía de circunvalación, no se considera recomendable proceder a su ampliación con carácter de autovía, ya que ello supondría la creación de una gran barrera en el entorno inmediato de Arrecife.

En consecuencia, se recomienda que las eventuales operaciones de desdoblamiento sean aprovechadas para comenzar a otorgar a esta vía el carácter de gran ronda de carácter urbano que deberá tener en el futuro, conectándola adecuadamente con la troncal del Aeropuerto, en los términos que se exponen en el siguiente apartado.

Tramo Circunvalación de Arrecife-Las Playas

El Estudio Informativo Órzola-Arrecife-Playa Blanca plantea dos alternativas: o añadir un carril a cada calzada de la autovía actual o construir la autovía paralela citada en el punto anterior. La opción elegida es la primera, en coherencia con la opción elegida para la circunvalación, que sigue canalizando el tráfico hacia la autovía Arrecife-Aeropuerto y exige por tanto más capacidad en esta vía. Por otra parte, el presupuesto constructivo de la solución elegida (1.472 millones de Pts.) es del orden de tres veces inferior al de la construcción de una autovía paralela.

Por el momento, y probablemente durante un considerable período de tiempo, esta vía no va a presentar problemas graves en cuanto a su nivel de servicio. La experiencia ha demostrado cumplidamente que la capacidad de las autovías urbanas es muy superior a lo que indican los manuales de carreteras, debido a la regularidad de su carga a lo largo del día, al gran predominio de los vehículos ligeros y a las escasas exigencias de velocidad de un buen porcentaje de los conductores en recorridos urbanos o periurbanos.

Existe, por consiguiente, un margen de tiempo para reflexionar en profundidad acerca del destino a asignar a esta vía, cuya vocación es la de irse convirtiendo paulatinamente

en la gran avenida de la conurbación Arrecife-Puerto del Carmen.

Resulta bastante evidente que esta vía deberá sufrir profundas transformaciones si se desea lograr su adecuada inserción en la trama urbana. Por su concepción como vía de tráfico rápido, pese a las pequeñas distancias a las que sirve, genera un potente efecto barrera tanto en El Cable y Playa Honda como, especialmente, a lo largo de todo el municipio de Tías, que se examinará en el apartado siguiente. Al estar elevada sobre talud en buena parte de su recorrido, incrementa innecesariamente el nivel de ruido en las zonas residenciales, y aumenta la intrusión visual en el paisaje. Al mismo tiempo, su funcionalidad es limitada, porque su concepción como autopista de largo recorrido, con severas limitaciones de acceso y salida, dificulta su utilización para buena parte de los usuarios a los que teóricamente debería de servir.

Las actuaciones previstas en el enlace del Aeropuerto, a las que no ha sido posible referirse con detalle, por estar todavía en vías de negociación durante la redacción del presente Informe, no van a hacer sino acentuar el carácter de vía interurbana de este tramo, contribuyendo a agravar sus problemas de inserción urbana.

La recomendación que se formula respecto a esta vía es la de abordar un proceso de remodelación planteado a largo plazo, con la finalidad de acabar convirtiéndola en una avenida urbana con dos calzadas centrales (de dos o tres carriles, en función del diseño final), con vías de servicio a ambos lados bien diseñadas para facilitar el funcionamiento del transporte colectivo, y con buena accesibilidad lateral y transversal a lo largo de todo su recorrido. Se debería prestar, asimismo, la necesaria atención a los desplazamientos peatonales y en bicicleta, actualmente imposibilitados por el diseño de la vía.

Tramo Las Playas-Carretera a Conil

La habitabilidad de amplias zonas de este núcleo ha quedado notablemente deteriorada por un tramo de autovía inútil, que nunca debió construirse. La interconexión entre los dos fragmentos del núcleo partido es deficiente y precaria, y varios de los pasos a desnivel presentan unos estándares miserables, careciendo algunos incluso de paso

peatonal en condiciones de mínima seguridad. La construcción del nuevo Instituto, a la que habrá de seguir la de otros equipamientos de rango municipal que necesariamente quedarán a uno u a otro lado de la barrera, no hará sino exacerbar y hacer aún más patentes los inconvenientes que los vecinos de este núcleo vienen sufriendo desde la construcción de la autovía.

Sin embargo, esta situación no debe considerarse como definitiva e inamovible.

Cualquier intervención es planteable a mayor o menor plazo si se estudia y se planifica adecuadamente. El caso de Tías es claramente el de una situación de degradación urbana que precisa de urgente rehabilitación. El hecho de que el error que ha originado la degradación sea reciente, no justifica el que se aplaze indefinidamente la consideración de la situación como problema, y la intervención para remediarlo. A largo plazo, las perspectivas de integración urbana de este tramo de autovía deberían ser similares a las planteadas para el eje Arrecife-Aeropuerto, salvando las lógicas diferencias de escala urbana.

La recomendación para este tramo es la de iniciar de inmediato los estudios para acometer un proceso de restauración que intente restañar en la medida de lo posible el fatal efecto de barrera y de degradación urbana que la construcción de la autovía infligió en su día al núcleo de Tías. Esta restauración debería basarse en los principios de la amortiguación del tráfico repetidamente señalados en el presente Informe. La autovía actual debería ser rediseñada para convertirla en una avenida urbana capaz de facilitar la accesibilidad transversal y lateral tanto para los vehículos como, sobre todo, para los peatones, y de reducir drásticamente la velocidad de los vehículos, el ruido y las demás perturbaciones que genera actualmente la autovía a su paso por el núcleo de Tías.

Tramos Carretera a Conil-Mácher y Mácher-Yaiza

En el análisis de estos tramos, que se aborda conjuntamente, el Estudio Informativo comienza afirmando que *El tráfico estudiado en el año horizonte indica la no necesidad de plantear calzadas duplicadas, sino implantar rampas lentas cuando las pendientes sean superiores al 5%. (Memoria, Punto 1.3. Alternativas que se estudian).*

El año horizonte del estudio es el 2015, por lo que aquí de nuevo se encuentra una notoria contradicción en el documento entre la Memoria y el Diagnóstico del Estudio de Tráfico, ya que este último identifica ambos tramos como

Tramos en los que a medio plazo, después del año 2001, en función de la evolución del tráfico, será preciso un aumento de la capacidad, mediante un desdoblamiento de calzada:

- LZ-2: Enlace carretera a Conil-Mácher.
- LZ-2: Mácher-Yaiza.

En cualquier caso, el Estudio trabaja sobre la base de una carretera no desdoblada, para la que se estudian tres alternativas. La primera consiste en la ampliación de la carretera actual, y la segunda y la tercera en sendas variantes, de diferente longitud, por la derecha de Mácher (siempre en dirección Norte-Sur). La primera alternativa contempla la ampliación de la sección a 10 metros, con implantación de vías lentas de 3,5 m de ancho en todos los tramos con pendientes superiores al 5%. Asimismo, contempla la implantación de caminos de servicio para recoger el tráfico local. Las demás alternativas cuentan con plataformas similares.

En la selección de alternativas, el Estudio Informativo se decanta por la opción segunda, que implica una nueva carretera por la derecha, esto es, al norte de Mácher, con un presupuesto de 2.769 millones de Pts..

La Memoria se cierra con la siguiente explicación de las razones de esta elección:

La elección de la alternativa en este último tramo obedece a la necesidad de duplicar la calzada al cabo de 5 años, posibilidad que no ofrece la Alternativa J (ampliación de la actual) al discurrir por una zona de cierta densidad urbanística.

Pero respecto a esta misma Alternativa I, desechada en la Memoria, el Estudio de Tráfico (Cap. 6. Análisis del tráfico y del nivel de servicio en las alternativas propuestas) afirma que con ella

se vería aumentada la capacidad en estos dos tramos hasta 5.000 vehículos/día, con lo que se podría absorber no sólo la demanda actual, sino también la prevista en el horizonte de este Estudio informativo.

Con esta afirmación, el Estudio de Tráfico no sólo entra en contradicción con la Memoria (en la selección de alternativas), sino también consigo mismo (en la necesidad del desdoblamiento).

Esta suma de contradicciones y conclusiones forzadas llevan al Estudio Informativo a seleccionar la alternativa óptima principalmente en función de una situación (la necesidad del desdoblamiento) que, según sus propias estimaciones de tráfico, se producirá fuera de su horizonte de análisis. Ningún estudio técnico está autorizado a incorporar situaciones que se salen de su horizonte de análisis, y menos aún a apoyar en ellas sus recomendaciones. Si desea incorporar alguna de ellas, debe ampliar previamente su horizonte de análisis hasta que pueda recogerla.

La realidad es que no existen razones para ampliar la capacidad ni para construir variantes en este tramo. Si se aplican unas proyecciones razonables de tráfico según los criterios expresados más arriba, la necesidad de una mayor capacidad de circulación desaparece por completo, aún sin contar con los efectos de la Moratoria turística. Por otra parte tanto la sección como el trazado actuales son sobradamente suficientes (con plataforma 7/10 a lo largo de todo el itinerario) para la intensidad de tráfico presente y previsible, y la travesía de Mácher no presenta dificultades.

Es importante señalar que el Ayuntamiento de Tías ha solicitado que se estudien las posibilidades de un replanteamiento general del tráfico del corredor en este tramo,

canalizando una tracción sustancial del mismo por el sur de los núcleos de Tías y de Mácher. En este esquema jugaría un papel clave la variante de Puerto del Carmen, a la cual habría que darle una continuidad mediante la potenciación del itinerario El Toro-Yaiza. En principio, y a salvo de las recomendaciones que pudiesen desprenderse de estudios más detallados, este esquema presenta ventajas apreciables, ya que, además de proporcionar un mejor servicio al importante tráfico que se genera entre Puerto del Carmen y el sur de la isla, facilitaría las soluciones de restauración urbana y amortiguación del tráfico propuestas más arriba para la travesía de la autovía por el núcleo de Tías. La construcción de un acceso directo al aeropuerto desde la carretera de Las Playas contribuiría asimismo a reforzar esta opción.

En este tramo cabe realizar escasas recomendaciones, salvo la de mantener básicamente la LZ-2 en su estado actual. Quizá cabe la construcción de algunas rampas en los tramos con pendientes más pronunciadas, aunque la escasa proporción de vehículos pesados no las hace especialmente necesarias. Cabría también pensar en alguna operación puntual para mejorar la incorporación a la LZ-2 del tráfico procedente de Puerto del Carmen. Los planteamientos alternativos del Ayuntamiento de Tías para el conjunto del tramo deberían ser objeto de un estudio detallado a corto plazo.

Tramo Yaiza-Playa Blanca

En los proyectos en curso no se contemplan intervenciones en esta sección, que cuenta ya con dos carreteras paralelas, cualquiera de las cuales sería suficiente para atender holgadamente la demanda de tráfico existente. La presencia de las dos carreteras paralelas llama poderosamente la atención y suscita preguntas de difícil respuesta acerca de la planificación de las carreteras insulares, incluso entre los no especialistas en la materia.

Cabría plantearse la posibilidad de otorgar a la carretera antigua alguna función que justificase su presencia. En el contexto de una posible red futura de carriles bici en el conjunto de la isla este tramo podría jugar el papel de conexión básica con el sur insular.

En tanto esta red no se desarrolle globalmente (la isla presenta problemas de orografía, vientos y otras dificultades para el movimiento en bicicleta, que hay que valorar cuidadosamente), sólo cabría pensar en una red restringida a la zona sur de la isla, apoyada en este tramo para su recorrido principal.

Se recomienda, en consecuencia, el estudio del establecimiento de una red de carriles bici en el sur de la isla, orientada sobre todo al servicio de los turistas de Playa Blanca y de los visitantes procedentes de Fuerteventura. Esta red debería hacer accesible en bicicleta el conjunto de los centros o puntos de interés turístico del sur de la isla: Timanfaya, La Geria, Janublo, El Golfo, el Mirador de Femes y las Playas de Papagayo, además, obviamente, del puerto y de toda el área urbana de Playa Blanca.

Por último, cabe reseñar la existencia de un proyecto ya adjudicado cuya finalidad es el desdoblamiento de calzadas entre la glorieta inmediatamente anterior a Playa Blanca y el muelle de esta localidad. Dados los niveles de tráfico en la zona, y el escaso alcance del proyecto (unos cientos de metros de vía) este desdoblamiento sólo puede ser considerado como de carácter ornamental, por lo que no entra en el ámbito de análisis propio del presente Informe.

2.5. Análisis exploratorio de capacidades en las alternativas propuestas

Aunque el desarrollo técnico de una alternativa de diseño para el eje Órzola-Arrecife-Playa Blanca no forma parte de los objetivos del presente Informe, se ha realizado una estimación aproximada de la situación en la que podrían quedar los diferentes tramos del eje sobre la base de las intervenciones recomendadas para cada tramo y en la hipótesis de unas proyecciones de tráfico ajustadas a las recomendaciones del Ministerio de Fomento

(ver Nota 4, pág. 9).

Se ha aplicado la hipótesis *alta* de crecimiento para los tramos de la conurbación, y la hipótesis *media* para el resto de los tramos, aunque algunos de éstos se vienen

comportando últimamente de modo más moderado que el que se desprende de esta hipótesis.

Cabe pensar, por otra parte, que la aplicación de la Moratoria, combinada con la saturación del parque de automóviles que se registra ya en la isla, y con los efectos de una mejora sustancial del transporte público regular de viajeros, debería moderar la evolución del tráfico. En todo caso, la moderación del tráfico debería ser un objetivo principal a perseguir en la política insular de transportes.

Los tráfico s resultantes para los horizontes 2001 y 2011 se presentan en las tablas adjuntas al presente apartado, en las columnas correspondientes a la IMD. A partir de estas intensidades de tráfico, se han aceptado los porcentajes aplicados en los Estudios Informativos para el cálculo de la hora 100 (10,6% para todos los tramos), aunque hay que señalar que en dos de las estaciones de aforo canarias más similares en volumen de tráfico al eje Arrecife-Aeropuerto (que puede ser el tramo más problemático a medio plazo) los porcentajes de la hora 100 son sensiblemente inferiores¹⁰. Es sabido que, excepto en situaciones especiales (ciudades dormitorio, etc.), que no son el caso en Lanzarote, los porcentajes de hora 100 tienden a reducirse conforme aumenta la IMD.

¹⁰ Se trata de las estaciones E-94 en Gran Canaria y Tf-5 en Tenerife, ambas con IMD 1996 próximas a los 50.000 Vehículos/día, y cuyos porcentajes de hora 100 son del 7,7% en ambos casos.

En relación con la utilización del concepto de hora 100 hay que indicar, para conocimiento de los no especialistas, que cuando se evalúan los niveles de servicio sobre la base de la hora 100 lo que se está indicando es que la calidad de funcionamiento del viario es igual a la calculada, o inferior, a lo largo de 100 horas al año, o si se quiere, dos por semana (gráficamente, la peor de las horas punta de ida y de vuelta en el fin de semana). El resto de las horas del año, la carretera mantiene unas condiciones mejores, y normalmente, mucho mejores, que las estimadas para la hora 100. Así pues, todos los cálculos, estimaciones y valoraciones de calidad que se realizan más abajo se refieren a esas horas punta. Este aspecto debe ser tenido muy presente para una correcta interpretación del texto que sigue.

Por lo que se refiere a la capacidad del viario actual, se han utilizado las capacidades de los distintos tramos ofrecidas en los Estudios Informativos de Órzola-Arrecife-Playa Blanca y Circunvalación de Arrecife, que se consideran en general correctas, pero también inclinadas del lado de la prudencia en algunos casos, como los propios Estudios reconocen en diversos pasajes del texto.

Sobre estas bases, y dado que la determinación y estudio pormenorizado de los niveles de servicio por tramos excede ampliamente de los límites del presente Informe, se ha realizado un breve análisis ilustrativo por tramos sobre la base del concepto de la capacidad residual en la hora 100, expresada en porcentajes¹¹.

Aunque es bien sabido que el porcentaje de capacidad residual no determina mecánicamente los niveles de servicio, sí es cierto que existe una estrecha relación entre ambos. En términos generales, y salvando situaciones particulares, a mayor capacidad residual se obtiene un mayor nivel de servicio.

Para una situación insular, en la que no existen grandes recorridos por carretera, se puede tomar como referencia un porcentaje mínimo de capacidad residual del orden del 25% para asegurar unas condiciones de tráfico aceptables, siempre y cuando esa situación no esté generalizada, sino que esté limitada a tramos concretos, y quede aliviada por situaciones de mayor disponibilidad de capacidad residual en la mayor parte de una red.

En la primera de las tablas adjuntas (Situación actual, 1996) se puede observar que sólo en un tramo de calzada sencilla (Circunvalación, tramo IV), se alcanza el entorno de Capacidad Residual del 24%, mientras el siguiente tramo (Tahíche-Arrecife) se sitúa en el 38%. En los Estudios Informativos estos dos son los únicos tramos a los que se les asigna Nivel de Servicio E, que, en términos sencillos, es el inmediatamente anterior a una situación de congestión. Esta calificación es indiscutible para el citado tramo de la Circunvalación, pero no corresponde con la situación que se puede observar en el tramo Tahíche-Arrecife.

¹¹ La capacidad residual así expresada es el porcentaje de la capacidad total de la vía que queda libre en la hora 100.

Por lo que se refiere al tramo de calzada desdoblada más sobrecargado (Arrecife-Aeropuerto), hay que señalar que se ha introducido en la tabla la capacidad en ambos sentidos para facilitar su interpretación a personas no especialistas en la materia, pero en estos casos el tratamiento ha de realizarse independientemente para cada calzada, comparando el tráfico en la hora 100 en cada sentido con la capacidad de cada calzada. No se dispone de estos datos, aunque sí se sabe que en las dos estaciones canarias antes señaladas, los tráfico s en la hora 100 están en ambas muy equilibrados. Se considera que, a grandes rasgos, el índice señalado proporciona una visión incluso muy prudente de la situación de ese tramo, al cual el propio Estudio Informativo le asigna un Nivel de Servicio D, bastante aceptable para vías con cuatro carriles, sobre todo tratándose de un tramo de apenas 4,5 km..

En relación con este eje hay que tener presente, además, que el aforo se encuentra situado a la salida de Arrecife, y que la vía se descarga rápidamente con tráfico hacia Playa Honda, El Cable y otros focos de generación de tráfico del corredor. Un estudio de tráfico bien afinado señalaría que los eventuales problemas de capacidad se circunscribirían a uno o dos kilómetros al comienzo del eje.

En la situación actual, por consiguiente, no se detectan en ningún tramo del eje situaciones de congestión, ni siquiera con el criterio de hora 100, Y sólo aparecen algunas situaciones puntuales que pueden suponer alguna pequeña incomodidad, pero siempre limitadas a tramos de muy escasa longitud (en órdenes de magnitud de 2 kilómetros), y flanqueados por tramos de gran fluidez.

En las dos tablas siguientes se explora a grandes rasgos la situación que podría resultar de una evolución del tráfico como la arriba expuesta, junto con la reorientación de las intervenciones en los términos recomendados en el presente Informe.

Las capacidades resultantes se han obtenido por analogía con otras situaciones conocidas, ya sea en el propio Lanzarote, o en otros lugares. En el horizonte 2001, una vez realizadas todas las actuaciones propuestas para el corto plazo, sólo el tramo de Tahíche-Arrecife mostraría una situación algo precaria, aunque limitada sólo al segmento

entre la Circunvalación y el cruce con la carretera de San Bartolomé y Costa Tegui, que ejerce un cierto papel de redistribución del tráfico. El resto de los tramos no presentaría ningún problema, ni de capacidad, ni de seguridad.

A más largo plazo, allá por el 2011, dentro de lo inciertas que siempre son este tipo de predicciones, cabe señalar que con las obras complementarias que se señalan al pie de la tabla, la situación seguiría siendo globalmente muy satisfactoria. En concreto, en horizontes tan alejados, la solución del tramo Tahíche-Arrecife podría adoptar diversas formas. Podría ser transformada en una avenida o amplia calle netamente urbana, tal y como se señalaba en las recomendaciones específicas para este tramo, pero también podría quedar indefinidamente en su estado actual si fuese descargada de una parte sustancial del tráfico hacia el norte mediante un itinerario alternativo vía Costa Tegui, apoyándose en el viario existente y diluyendo así el tráfico entre más de un itinerario. Para entonces, además, hasta los más pesimistas aceptarían que pueda haber en Lanzarote un eficiente sistema de transporte regular de viajeros capaz de contribuir eficazmente a la moderación del tráfico de automóviles privados.

EJE ÓRZOLA-PLAYA BLANCA: ANÁLISIS PROSPECTIVO DE LA CAPACIDAD

Situación 1996

Tramos	IMD Veh/día	Hora 100 Veh/hora	Capacidad Veh/hora	Capacidad residual
Órzola-Los Jameos	1.252	133	1.840	93%
Los Jameos-Arrieta	3.860	409	1.840	78%
Arrieta-Mala	5.238	555	2.276	76%
Mala-Tahíche	5.821	617	1.567	61%
Tahíche-Arrecife	14.023	1.486	2.400	38%
Circunvalación Tramo I	9.000	954	1.956	51%
Circunvalación Tramo II	11.285	1.196	2.553	53%
Circunvalación Tramo III	14.134	1.498	2.553	41%
Circunvalación Tramo IV	18.400	1.950	2.553	24%
Arrecife-Aeropuerto	48.028	5.091	7.038	28%
Aeropuerto-Conil	11.800	1.251	7.038	82%
Conil-Mácher	7.562	802	2.276	65%
Mácher-Yaiza	8.900	943	2.301	59%
Yaiza-Playa Blanca	6.398	678	2.276	70%

Situación 2001

Tramos	IMD Veh/día	Hora 100 Veh/hora	Capacidad Veh/hora	Capacidad residual
Órzola-Los Jameos	1.453	154	1.840	92%
Los Jameos-Arrieta	4.479	475	1.840	74%
Arrieta-Mala	6.078	644	2.276	72%
Mala-Tahíche	6.754	716	1.840	61%
Tahíche-Arrecife	16.271	1.725	2.400	28%
Circunvalación Tramo I	10.958	1.162	1.956	41%
Circunvalación Tramo II	13.740	1.456	2.553	43%
Circunvalación Tramo III	17.209	1.824	7.000	74%
Circunvalación Tramo IV	22.403	2.375	7.000	66%
Arrecife-Aeropuerto	58.477	6.199	12.000	48%
Aeropuerto-Conil	13.692	1.451	7.038	79%
Conil-Mácher	8.774	930	2.276	59%
Mácher-Yaiza	10.327	1.095	2.301	52%
Yaiza-Playa Blanca	7.424	787	2.276	65%

Ampliaciones de capacidad: Tahíche-Guatiza: plataforma 6,5/8 y correcciones de trazado Circunvalación Tramos I y II: desdoblamiento con carácter urbano Arrecife-Aeropuerto: conversión en avenida

Situación 2011

Tramos	IMD Veh/día	Hora 100 Veh/hora	Capacidad Veh/hora	Capacidad residual
Órzola-Los Jameos	1.754	186	1.840	90%
Los Jameos-Arrieta	5.406	573	1.840	69%
Arrieta-Mala	7.336	778	2.276	66%
Mala-Tahíche	8.153	864	1.840	53%
Tahíche-Arrecife	19.641	2.082	5.000	58%
Circunvalación Tramo I	13.489	1.430	7.000	80%
Circunvalación Tramo II	16.914	1.793	7.000	74%
Circunvalación Tramo III	21.184	2.246	7.000	68%
Circunvalación Tramo IV	27.578	2.923	7.000	58%
Arrecife-Aeropuerto	71.985	7.630	12.000	36%
Aeropuerto-Conil	16.527	1.752	7.038	75%
Conil-Mácher	10.591	1.123	2.276	51%
Mácher-Yaiza	12.465	1.321	2.301	43%
Yaiza-Playa Blanca	8.961	950	2.276	58%

Ampliaciones de capacidad: Arrecife-Tahíche: conversión en avenida. Circunvalación Tramos III y IV: desdoblamiento con carácter urbano

3. EL CORREDOR ARRIETA-HARÍA- TEGUISE-MOZAGA-UGA

3.1. Definición del Corredor

El corredor Arrieta-Haria-Teguisse-Mozaga-Uga constituye un itinerario continuo formado por las carreteras LZ-IO de Teguisse a Arrieta por Haría, y LZ-30 de Teguisse a Uga. Ambas vías, que eran de titularidad autonómica, han pasado a estar bajo la competencia del Cabildo de Lanzarote a partir del 1 de Enero del presente año.

La consideración de este conjunto de carreteras insulares como un "corredor de transporte" parece ser muy reciente. En la concepción tradicional de los habitantes de Lanzarote, los diferentes tramos del itinerario eran reconocidos individualmente, pero no como parte de un itinerario unificado. Cada tramo tenía y tiene una función concreta de comunicación local (de Teguisse a Haría, de Teguisse a San Bartolomé, etc.), y algunos de ellos tienen incluso un nombre propio, sin relación alguna con un supuesto corredor interior. Ese es el caso de la Carretera de Trujillo (Haría-Arrieta) o del Camino de La Geria.

No se han encontrado antecedentes de ningún estudio técnico que contemple la funcionalidad de este corredor en su conjunto. Todo parece indicar que la identificación del itinerario como corredor de transporte es la consecuencia de un reciente planteamiento técnico en el que se persigue la creación de un nuevo eje Norte-Sur de transporte, mediante la realización de una serie de obras cuya finalidad es la de dotar a todo el itinerario de características relativamente homogéneas de trazado y sección.

En declaraciones públicas realizadas hace algunos meses por el Director General de Obras Públicas del gobierno autonómico se pone de manifiesto claramente la conceptualización del itinerario como un corredor o eje insular bien definido¹², aunque

¹² Entrevista con Domingo Berriel (Director General de Obras Públicas del Gobierno Canario). En *Suplemento Especial "Motor97" de la revista Lancelot*. En ella, el entrevistado describe *...un segundo eje Uga-Teguisse-Haría-Arrieta, que precisa un buen acondicionamiento, ya que si bien no tiene la demanda del eje principal descrito anteriormente, sí constituye soporte esencial de senda turística y de comunicación interior.*

no se plantea como una vía alternativa al eje principal, sino que se le asignan funciones de comunicación muy distintas. El enfoque de este itinerario como senda turística y vía de comunicación interior parece sustancialmente acertado. Sin embargo, como se verá en los análisis de las actuaciones previstas o en curso en los diferentes tramos, no es nada evidente que su resultado vaya a conciliar ambas finalidades.

3.2. El tráfico entre Arrieta y Uga

Para el examen del tráfico en el corredor se dispone de una serie de estaciones de aforo distribuidas a lo largo de prácticamente todos los tramos bien diferenciados del recorrido. Excepto la situada en la sección Teguisse-Mozaga, todas las estaciones fueron aforadas en 1996, lo que permite obtener una imagen bastante precisa de la situación del tráfico en el corredor.

TRÁFICO EN EL CORREDOR ARRIETA- TEGUISE-UGA. AFOROS 1996.

Estación	Localización (carretera y situación aproximada)	I.M.D. (Veh/día)
C-803	LZ-10 en las cercanías de Arrieta	1.927
C-802	LZ-10 entre Los Valles y Teguisse	1.683
C-830	LZ-30 entre Teguisse y Mozaga	sin datos en 1996
C-831	LZ-30 a la altura de La Florida	1.430
C-832	LZ-30 en La Geria, entre Uga y el camino de Tinguatón	903

Fte.: D.G. de Obras Públicas. Gobierno de Canarias.

Como puede comprobarse, los tráfico s son exiguos a lo largo de todo el itinerario. El mayor de los aforos reseñados (Estación C-803), está situado allado mismo del cruce con la LZ-1 (Arrecife-Órzola), por lo que probablemente está afectado por un cierto tráfico de agitación generado por Arrieta. No se dispone de datos sobre la composición del tráfico, pero en varias inspecciones visuales no se ha apreciado un tráfico significativo de vehículos pesados, salvo algunos autobuses turísticos en el tramo de La Geria, y entre Teguisse y Haría, probablemente en camino hacia el Mirador del Río.

Dado el actual volumen de tráfico, y cualquiera que sea la evolución del mismo en los próximos años, todos los tramos del itinerario se mantendrán a salvo de cualquier clase de problemas de congestión o saturación.

3.3. *Las actuaciones en curso*

Las actuaciones que actualmente se suceden a lo largo de este corredor fueron iniciadas el pasado año por la D.G. de Obras Públicas del Gobierno Canario. Estas actuaciones contemplan la construcción de un itinerario continuo con trazado diseñado para una velocidad específica de 80 Km/hora (un turismo medio puede circular con plena seguridad a esa velocidad, como mínimo, en cualquier hora del día o la noche y en cualquier circunstancia atmosférica normal) desde Uga hasta Teguiise, velocidad que en realidad va a ser bastante superior en varios tramos. Con ello se está configurando un eje de comunicación interior con características tan potentes como las que actualmente tiene una buena parte del eje principal, e incluso mejores que algunos tramos de éste. El itinerario Arrieta-Haría- Teguiise tendrá características variables, en general por debajo de las anteriores.

Teniendo en cuenta que, como ya se ha indicado, los tráfico s a lo largo de este eje son y van a ser irrisorios, lo que se está configurando en el interior de la isla, y particularmente en el tramo central, es una sucesión de pistas semivacías con magníficos trazados, que inducirán al desarrollo de grandes velocidades a numerosos conductores de la isla, y sobre todo a los más jóvenes.

Esta concepción está diametralmente enfrontada, no sólo a la seguridad, sino también a la función turística del corredor. Además, la elevación del estándar de ese eje interior pronto contribuirá a generar una demanda de equiparación de características en numerosos caminos locales, desencadenando una espiral de actuaciones que continuará alejando a la isla del modelo de red viaria segura, tranquila y polivalente que requiere su vocación eminentemente turística. En el breve análisis de los tramos afectados por las obras realizadas o en curso, que se presenta a continuación, se intentará poner de manifiesto estos problemas.

La mejora de la Carretera de Trujillo

La carretera de Arrieta a Haría, o Carretera de Trujillo, es una de las vías con una personalidad más marcada de la isla de Lanzarote. En apenas seis kilómetros de recorrido desciende desde Haría hasta el nivel del mar, con un trazado lógicamente complejo, jalonado de curvas muy cerradas y con fuertes pendientes.

A medida que la vía principal de comunicación entre Haría y Arrecife se ha ido desplazando desde el tradicional itinerario por Teguiise hacia el itinerario costero, los habitantes de Haría han ido mostrando un creciente descontento hacia las características de este tramo, que eran netamente inferiores a las del resto del itinerario hasta Arrecife.

El comienzo, en el pasado mes de junio, de las obras de mejora de la carretera, ha sido acogido con satisfacción por los habitantes de Haría. Las obras en curso contemplan un profundo acondicionamiento de la carretera, con ensanche de la calzada y corrección de numerosas curvas. El presupuesto de las obras asciende a 325 millones de Pts., y su plazo de ejecución se cifra en veinte meses.

La realización de esta obra, que responde a una demanda social y a unas condiciones objetivamente precarias de la carretera existente, está, en principio, suficientemente justificada. De todos modos, será necesario verificar que las correcciones de trazado realizadas, varias de las cuales tienen un impacto ambiental nada desdeñable, están realmente justificadas por las mejoras obtenidas en la seguridad. La velocidad que desarrollarán los vehículos en la nueva carretera será, con toda certeza, muy superior a la actual, y tratándose de un trazado que seguirá siendo objetivamente peligroso, la seguridad final de la vía dependerá en gran medida del diseño de detalle, de los acabados de la obra y de la señalización implantada. Resulta necesario extremar la precaución en materia de señalización y abitar medidas para moderar la velocidad de circulación en esta vía, sobre todo en sentido descendente. Durante la fase de ejecución de las obras, se recomienda tratar de minimizar al máximo los impactos ambientales.

Aunque es de suponer que estos aspectos serán tenidos muy en cuenta en la ejecución del proyecto, es necesario extremar la precaución en materia de señalización y arbitrar medidas para moderar la velocidad de circulación en esta vía, sobre todo en sentido descendente.

La nueva carretera de Teguiise al Monumento al Campesino

Este tramo de carretera, de unos 6,5 Km. de longitud, presenta un trazado sensiblemente llano y rectilíneo, y sin dificultades dignas de mención a lo largo de su recorrido. Antes del inicio de las obras de acondicionamiento, el firme presentaba un estado de relativo

deterioro, aunque en un grado bastante tolerable. Aunque el proyecto original de mejora contemplaba simplemente el acondicionamiento de la actual carretera, de hecho se está construyendo una carretera de nueva planta, sobre un trazado que se ajusta casi exactamente al actual. El firme de la antigua calzada ha sido levantado, y en una parte del recorrido se ha construído junto a la vía en obras una calzada de servicio provisional. Esta calzada será levantada al finalizar la nueva carretera, y el terreno ocupado será restituído a su estado original.

La nueva vía contará con una sección 6,5/8 m., y las escasas curvas existentes en las proximidades del Monumento al Campesino quedarán completamente corregidas. El proyecto final ha incluido también un pequeño by-pass de conexión con la carretera de Tahíche, lo que ha supuesto un incremento de 71 millones de Pts. sobre el presupuesto inicialmente aprobado, que ascendía a 295 millones de Pts..

No se adivina la utilidad o el interés de esta obra, dado que la carretera anterior cumplía holgadamente con su cometido, y probablemente sólo requería, en el mejor de los casos, una mejora de pavimentación. Además, dado su favorable trazado y el escaso tráfico que soporta, este tramo es un claro candidato a convertirse en uno de los lugares de Lanzarote en el que los vehículos puedan desarrollar mayores velocidades, con el incremento de la peligrosidad que ello conllevaría, y todo para conseguir una ganancia de tiempo de poco más de dos minutos para los conductores más rápidos.

Dado que la obra está ya en avanzado estado de ejecución, pocas recomendaciones se pueden realizar para evitar los riesgos de seguridad señalados, excepto la conveniencia de establecer una severa limitación de velocidad y de incluir, si todavía se está a tiempo, alguna glorieta que rompa la continuidad del itinerario y reduzca las puntas de velocidad en el tramo.

El Camino de La Geria

Entre Mozaga y Uga, la carretera LZ-30 atraviesa longitudinalmente el territorio catalogado como Paisaje Protegido de La Geria, incluido en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos.

Antes de la cesión de esta carretera al Cabildo de Lanzarote, la D.G. de Obras Públicas planificó el acondicionamiento de la totalidad de este itinerario con una sección 6,5/8 m, y con diversas correcciones de curvas y otras modificaciones de trazado. En el momento de la redacción del presente Informe, se encuentran terminadas las obras entre La Florida y Masdache, con un presupuesto que ha ascendido a 150 millones de Pts., y se encuentran en ejecución las del tramo Masdache-Intersección del Camino de Tinguatón, con un presupuesto similar. El último tramo, hasta Uga, carece por el momento de presupuesto para su ejecución.

Los mayores problemas de las obras que se están analizando en todo el corredor interior se sitúan indudablemente en este sector. Los previsibles problemas de aumento de la velocidad y de la inseguridad ya señalados se reproducen también aquí, especialmente teniendo en cuenta que este tramo constituye la continuación natural de la pista rápida en construcción entre Teguiise y el Monumento al Campesino.

Pero además, a tenor de lo que puede observarse en los tramos ya construídos, el impacto ambiental de las obras ha sido muy grave en los tramos ya realizados, y puede llegar a ser devastador en el tramo que falta por realizar, que es el que tiene un carácter más marcadamente asociado al paisaje de La Geria, y está más profundamente integrado

en él.

El paisaje de La Geria está constituido por una combinación espectacular, y extremadamente compleja en sus formas y en sus funciones, de elementos de acondicionamiento tradicional del espacio agrario. El resultado es un territorio que es - literalmente- único en el mundo. Obviamente, un paisaje de estas características experimenta un gravísimo deterioro por la intrusión de potentes infraestructuras viarias de trazado moderno. Este deterioro se puede apreciar fácilmente en los tramos ya ejecutados o en construcción.

Las considerables inversiones realizadas en la construcción de muros de piedra volcánica y otros elementos ornamentales a lo largo de los tramos modernizados no contribuyen a aliviar el problema, sino que quizá lo agravan todavía más. Su artificialidad constructiva, su estructura regular y lineal, y su escala desproporcionada, destacan violentamente

frente a las pequeñas dimensiones, las infinitas formas y el incontable número de los muros y otras diversas construcciones de piedra seca que constituyen la esencia de La Geria. Su carencia de funcionalidad refuerza todavía más su carácter de objetos de ingenua decoración, que tratan inútilmente de aportar una supuesta legitimación estética a una intervención que carece de cualquier clase de justificación.

Quizá el único aspecto positivo del despliegue de elementos folclóricos con que se ha intentado rematar este desaguisado viario, es el de su elevado coste, que ha acabado por consumir los caudales previstos para la modernización de la totalidad del tramo, en la ejecución de poco más de la primera mitad del mismo. El segmento más característico del Camino de La Geria, que es el situado más al Sur, se ha salvado así del rodillo modernizador, al menos por el momento.

Un segundo aspecto no menos negativo de la intervención ya realizada es el de la perturbación que ocasiona en la propia visita turística de La Geria. El paisaje de La Geria es, por su propia naturaleza, un paisaje para ser recorrido lentamente, recreándose en los insólitos detalles que se multiplican a lo largo del recorrido. Evidentemente, una carretera diseñada para la circulación a velocidades elevadas imposibilita la circulación

lenta, pues fuerza a todos los vehículos a circular a velocidades próximas a la velocidad de diseño de la vía, so pena de experimentar una sensación de inseguridad inaceptable. Si pese a ello, y como cabe razonablemente temer, muchos visitantes no renuncian a reducir su marcha para contemplar unos u otros detalles del recorrido, los accidentes se pueden multiplicar en una carretera que hasta ahora no presentaba ningún problema de seguridad.

Por último, es necesario recordar la obvia consideración de que La Geria es un espacio de reducidas dimensiones geográficas. La mayor de sus diagonales apenas supera los diez kilómetros, y si se favorece su travesía a gran velocidad, el territorio, ya de por sí reducido, se empequeñece mucho más y, en definitiva, se desvaloriza.

Las consideraciones anteriores conducen a una conclusión evidente: es absolutamente necesario evitar que el tramo que aún subsiste del Camino de La Geria siga la suerte de los anteriores. Reiteradas observaciones sobre el terreno han permitido comprobar que en la actualidad este tramo no presenta ninguna dificultad de circulación. Incluso los mayores autobuses turísticos lo recorren constantemente sin más problemas para sus conductores que el de estar atentos a los cruces con otros vehículos, que han de realizarse lentamente, como lentamente hay que recorrer todo el camino, porque es la única forma de admirar La Geria.

Quizá la forma más eficaz de salvaguardar este camino sea la de reconocer administrativamente algo que es una realidad: el Camino de La Geria no sólo forma parte integrante de ese Paisaje Protegido, sino que constituye uno de sus elementos más característicos y de mayor significación. Si el camino se adapta de modo tan admirable al territorio y a la fisonomía de La Geria es porque fue creado al mismo tiempo, y con los mismos fines de colonización agraria adaptativa en condiciones límite, que el resto de los elementos que caracterizan este territorio.

El Camino de La Geria debe recibir algún tipo de protección con cobertura legal. De este modo, cualquier modificación que se pretenda realizar sobre él -no hay nada intocable en este mundo, a plazo más o menos largo-, estará sometida a controles incomparablemente más estrictos que los que se derivan de su estatuto actual como una

carretera insular más.

En consecuencia, la recomendación que se propone para este tramo es la iniciar de inmediato las acciones que conduzcan a la protección eficaz del último tramo del Camino de La Geria que ha subsistido esencialmente inalterado hasta hoy.