



**ALEGACIONES
AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ARRECIFE (PEPA)**

Fundación César Manrique, 25 de octubre de 2005

La Fundación César Manrique (FCM), con la intención de contribuir con sus sugerencias y recomendaciones a la mejora del Plan Especial del Puerto de Arrecife (PEPA), y de manera más amplia, en atención al interés general de Arrecife y de Lanzarote, juzga oportuno plantear diversas consideraciones en torno al PEPA, que traslada al Consejo de Administración de Autoridad Portuaria de las Palmas.

ALEGACIONES

I.

DESAFECCIÓN DE TRAMO DE LITORAL / TRAMITACIÓN S.I.C.

El Plan Especial del Puerto de Arrecife (PEPA) viene condicionado decisivamente por las determinaciones recogidas en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Arrecife (PUPA), cuya aprobación en 2004 ya fue objeto de controversia al ser desestimada la demanda de diferentes organizaciones ciudadanas, partidos políticos y representantes públicos para que el PUPA delimitara su zona de servicio atendiendo exclusivamente a usos portuarios justificados por las necesidades operativas del Puerto, y, por tanto, accediera a la desafección de la zona de servicio de las denominadas áreas 1 y 2, que transcurren desde el Islote del Francés hasta el Islote de la Fermina, incluyendo el Charco de San Ginés.

A juicio de la FCM, con la aprobación del PUPA, se perdió una oportunidad histórica de incorporar un espacio público de alto valor urbano y patrimonial al dominio municipal, en cuanto que existía una amplia coincidencia y acuerdo social, político y empresarial sobre la conveniencia de la desafección de las mencionadas zonas y de que la gestión de éstas y la reordenación de la ciudad fuera una cuestión del Ayuntamiento municipal a través del diálogo generoso entre municipio, partidos políticos y agentes sociales. Sobre esta cuestión la FCM presentó un documento de alegaciones en la fase de exposición pública del PUPA (marzo de 2000).

En base a ello, la FCM reclama la modificación del PUPA aprobado por el Ministerio de Fomento el 30 de enero de 2004, para dejar como zona de exclusión del planeamiento de la Autoridad Portuaria el tramo de litoral comprendido entre el Islote del Amor y el Islote del Francés incluyendo asimismo al Charco de San Ginés, tramo de crucial importancia para la ciudad de Arrecife, sobre el que debiera evitarse ejercer presión y preservarlo en función de sus valores histórico-culturales y naturales.

Atendiendo a estos valores, el proceso de declaración de la marina de Arrecife como Sitio de Interés Científico (SIC) comenzado en enero de 2000 por el Consejero de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno canario, a través de la Dirección General de Política Ambiental, fue apoyado desde amplios sectores universitarios y profesionales de las Islas, y contó con una gran movilización y consenso sobre la necesidad de implementar medidas concretas de protección en una zona de alto valor biológico, patrimonial y socio-cultural como es la marina de Arrecife. Dicho proceso obtuvo la declaración de caducidad en marzo de 2005, mediante un acuerdo del Consejo de Gobierno y favorecido por la inactividad del Ayuntamiento de Arrecife.

Es por ello que la FCM, en un marco futuro de desafección de la zona portuaria, insta al Ayuntamiento de Arrecife y a la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias a que retome la tramitación del expediente de declaración como zona SIC la marina de Arrecife y Salinas de Naos, en la medida en que ofrece las garantías precisas para la conservación de un área tan sensible.

2.

RELACIÓN CON EL P.G.O.U.A.

Como consecuencia de las actuaciones previstas en el PEPA para la lámina de agua y zonas circundantes, se advierte una sustantiva remodelación de la zona portuaria que tendrá repercusiones en la estructura de la ciudad, generando, a medio y largo plazo, importantes externalidades hacia el suelo urbano y modificando notablemente el tejido urbano actual. En este sentido, teniendo en cuenta la incidencia urbanística que supondrán las actuaciones, es aconsejable que sus operaciones sean compatibles con el

Plan General de Ordenación Urbana de Arrecife, que es la figura que debe ordenar la ciudad y al cual deberían ajustarse el resto de instrumentos de planeamiento con capacidad para influir en el desarrollo de la ciudad. Así por ejemplo, la edificabilidad en el área del puerto que nunca debería sobrepasar los estándares determinados por el Plan General.

3.

RELLENOS

Con las limitaciones impuestas por tanto desde el PUPA, y entrando en consideraciones en torno al PEPA presentado, la FCM entiende que, en la zona denominada “Área de remodelación de Naos” (AN4), la previsión de rellenos es excesiva (37.876 metros cuadrados), sin que esté claramente justificada en el Plan la necesidad de proyectar tantos metros cuadrados de superficie ganada al mar en esa zona.

4.

PROTECCIÓN DEL B.I.C.

En lo que refiere a la previsión de aumento del área destinada al muelle de contenedores, la solución propuesta en el PEPA no parece la mejor de las posibles, puesto que proyecta un incremento notable de superficie de relleno ganada al mar, hacia el entorno de protección del Bien Interés Cultural del Castillo de San José, invadiéndolo y afectando a las visuales del Castillo, que se verá perjudicado por dicha operación de relleno y por las maniobras de los barcos que operen en ese área del Puerto.

Como se expresaba en el anuncio del Cabildo Insular de Lanzarote, de 29 de julio de 2004, por el que se hizo pública la Resolución relativa a la incoación del expediente de declaración de Bien de Interés Cultural, con la categoría de Monumento, a favor del Castillo de San José:

... El edificio como construcción militar debe mantener su figura desde diferentes puntos visuales, al objeto de poder ser contemplado. Además de recoger del área circundante las improntas del valor cultural que posee el entorno, como son las citadas salinas, con la finalidad de conservar el castillo en el ambiente socioeconómico con el que fue concebido y que además responden a su ubicación y concepción. La finalidad del castillo es defender una actividad de la que se mantienen vestigios y características actuales.

Considerando que, los artículos 11 y 18 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, de aplicación supletoria, determinan que un bien de interés cultural inmueble es inseparable de su entorno, debiendo llevar consecuentemente aparejada la declaración del mismo la de su entorno de protección.

Considerando que, el artículo 26.2 de la Ley de Patrimonio Histórico de Canarias define por entorno de protección, la zona periférica exterior y continúa al inmueble cuya delimitación se realiza a fin de prevenir, evitar o reducir un impacto negativo de obras, actividades o usos que repercutan en el bien a proteger, en su contemplación, estudio o apreciación de los valores del mismo.

Por último, al castillo se le dota de un espacio marino, el mar y los posibles yacimientos arqueológicos que nos permitan documentar la actividad marina generada, ya sea de reparación y carenado de los barcos o el paso de las invernadas en su trayecto hacia América, circunstancias que hacen que el suelo marino se convierta en el espacio en el que se depositan los bienes muebles que caen al mar o son desechados en esa vía. En el suelo marino, bajo el agua, se conservan además objetos derivados de la actividad diaria de tránsito, pesquero, naviero, comercial, etc.

El aumento de rellenos previsto frente al Castillo de San José, afecta negativamente la apreciación visual del Monumento, así como a la vista del entorno desde su interior debido a la inmediata acumulación de contenedores.

Por otro lado, la posibilidad de influir en la dinámica de corrientes de la bahía de la playa de La Arena, y el asedio físico que sufrirá, poniéndola en situación de riesgo

futuro, y en las Salinas situadas en su orilla obligan, a juicio de la FCM, a buscar nuevas alternativas para la ubicación de la zona de almacenamiento de contenedores.

A tenor de las distintas posibilidades de ubicación de la zona del muelle de contenedores recogidas en el Plan Director del Puerto de Arrecife, la FCM entiende que la opción de situarlo en el área este del dique actual, alejado del área de influencia del Bien de Interés Cultural del Castillo de San José, es más adecuada para garantizar la preservación de dicho entorno. Teniendo en cuenta, por otro lado, que es una zona con cierto grado de deterioro, donde se vierten las salmueras procedentes de la desalación del agua marina y que está afectada por la actividad de la central de producción eléctrica, se justificaría el cambio de ubicación.

5.

DIFICULTADES OPERATIVAS

La FCM apela a que se tengan en cuenta, más concienzudamente, las dudas que plantean operarios, usuarios, consignatarios y prácticos del muelle en cuanto a la operatividad de las actuaciones proyectadas —nuevo muelle de cruceros, ampliación de la dársena del muelle comercial y rellenos en el muelle de contenedores— y a la seguridad de las embarcaciones en el supuesto de que el proyecto de muelle de cruceros avance de la manera presentada. La mezcla de tráficos diferentes, y la obligación de operar con maniobras difíciles plantea conflictos de operatividad y, probablemente, de seguridad; así como posibles problemas de congestión al circular buques de cruceros y comerciales.

6.

MUELLE DE CRUCEROS

En lo que se refiere al muelle de cruceros proyectado la FCM advierte, a la hora de decidir su ubicación, dificultades en los siguientes aspectos que será preciso analizar:

- a) Las posibilidades de maniobrabilidad de los buques tanto en el nuevo muelle de cruceros proyectado como en el actual muelle comercial.
- b) La limitación de las posibilidades razonables de ampliación, de cara a facilitar su proyección a largo plazo, en caso de ser precisa.
- c) La presión que el muelle de cruceros ejercerá sobre el Islote del Francés, cuestión de relevancia por su incidencia a la hora tanto de garantizar el uso público mayoritario del Islote como para evitar una ocupación comercial en esa zona.
- d) El volumen de rellenos en una zona de gran sensibilidad ecológica como la Marina de Arrecife.
- e) La escasa fluidez de los tráficos marítimos, de cruceros y comercial.
- f) La movilidad de los pasajeros, de modo que se favorezca la accesibilidad de éstos a la ciudad de forma autónoma.

7.

MOVILIDAD

La FCM sugiere la realización de un estudio integral de movilidad terrestre que evalúe los impactos sobre el actual viario que tendrán las actuaciones previstas en el área portuaria, así como las limitaciones que serán necesarias para facilitar los tráficos en la zona.

Por todo lo expuesto, la FCM SOLICITA

Se tengan en cuenta éstas y otras alegaciones presentadas y la posible modificación del PEPA en los sentidos expresados.

José Juan Ramírez Marrero, Presidente de la Fundación César Manrique