

**SUGERENCIAS AL AVANCE DE LA REVISIÓN DEL
PLAN GENERAL DE ARRECIFE PARA SU
ADAPTACIÓN A LAS DIRECTRICES DE
ORDENACIÓN GENERAL Y DEL TURISMO**

Enero de 2012

D. JOSÉ JUAN RAMÍREZ MARRERO, mayor de edad, en calidad de Presidente de la FUNDACIÓN CÉSAR MANRIQUE, y con domicilio a efecto de notificaciones en la propia sede de la Fundación (Taro de Tahíche, 35.507 – Tahíche),

EXPONE

Que el Ayuntamiento de Arrecife acordó en Pleno en sesión ordinaria, celebrado el día 10 de octubre de 2011, la toma de conocimiento del documento de Avance de la Revisión del Plan General de Ordenación de Arrecife para su adaptación a las Directrices de Ordenación General y de Turismo, así como su Informe de Sostenibilidad, y el trámite de participación pública, mediante la publicación del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia, publicado el 16 de noviembre de 2011.

Que este Avance se encuentra en fase de información pública,

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

SUGERENCIAS

I. Temas y contenidos del Avance del PGOA

La documentación versa, básicamente, sobre los siguientes temas:

- a. Información y diagnóstico.
 - Documentación sobre el medio natural.
 - Régimen jurídico según el planeamiento vigente.
 - Situación urbanística incluyendo usos del suelo, sistema territorial y socioeconómico, barrios, densidades, edificabilidades, dotaciones/equipamientos y redes urbanas.

- b. Propuesta de ordenación.

Incluye objetivos generales y, como planteamiento clave, un esquema de estructura territorial, superpuesta y transformadora de la actual, en torno a:

 - Una estructura radial -frente litoral, accesos, ejes radiales- soporte de actividades, y otra anular -medular, circunvalación, corona exterior y variante- principalmente distribuidora de flujos.
 - Ocupación de suelo.

- c. Un análisis de la situación actual y una propuesta de movilidad basada en la estructura territorial planteada con una red viaria (vehículos, peatonal y ciclista) jerarquizada, un sistema de aparcamientos, una zona de tráfico moderado (ZTM) y un sistema de transporte público.

- d. Un Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) centrado, básicamente, en el medio natural.

En opinión de la Fundación César Manrique (FCM), se trata de un documento técnicamente correcto, aunque con una serie de limitaciones con relación a dos temas de fondo y de relevancia:

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

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

2. Arrecife ante los cambios globales

El Avance del PGOA hace una consideración insuficiente del alcance global de los cambios -económicos, turísticos y ambientales- que se están produciendo a nivel

mundial, y que ya están incidiendo, y lo harán más en el futuro próximo, en las ciudades y, en este caso, en Arrecife como capital de una isla turística periférica -con relación a los mercados europeos- que tiene una gran dependencia de la evolución de dicha actividad turística y de los transportes de conexión con los mercados emisores.

La crisis económica europea¹, según todos los analistas, va para largo, requerirá fuertes medidas de austeridad, un amplio período de tiempo para ser superada y va a repercutir, entre otros aspectos, en:

a. Un amortiguamiento de las dinámicas y del gasto turístico

La previsión es que se agudizará el estancamiento que ya vivía desde el año 2000 el litoral español². Si en 2010 y 2011 España y, especialmente, Canarias y Lanzarote han cubierto satisfactoriamente la ocupación de su oferta alojativa, se ha debido especialmente a las crisis (temporal) de los países del norte de África, a pesar de lo cual la actividad económica sigue débil y el desempleo se ha mantenido muy alto, impulsando procesos de emigración de población desplazada a la isla en momentos de potente desarrollo turístico.

De hecho, el Avance del PGOA propone su modelo estimando que la población de Arrecife crecerá hasta alcanzar los 76.751 habitantes para el año 2020. Ello equivale a una tasa de crecimiento anual de +2,4%. Y lo considera una proyección mínima.

Pero, frente a esta hipótesis alcista, hay que contraponer que en 2009 el crecimiento poblacional fue prácticamente nulo; que en 2010 Arrecife decreció en unos 1.000 habitantes; y que en 2011 se produjo una nueva merma de unas 800 personas, según el último Padrón de Habitantes.

Por ello, la previsión que realiza el documento de Avance de aumento de la población, a una tasa interanual del 2,4% parece ser excesiva. Razón de más para ajustar el modelo de ciudad a la realidad económica y poblacional que se espera para Arrecife en los próximos 10 años, lo cual pasa por proponer un modelo urbano más restrictivo.

b. El fuerte recorte de los programas de inversión públicos y privados

Especialmente los que se refieren a las infraestructuras, equipamientos y construcciones urbanas, ya que habrá menos recursos, públicos y privados, con los que atender altas cotas de paro durante muchos años y, además, será difícil dejar de dar prioridad a las actividades relacionadas con la educación y la salud, bases del estado de bienestar.

¹ La IATA acaba de anunciar que, debido a la crisis, se prevén importantes pérdidas (450 millones de €) para las aerolíneas europeas en 2012.

² Ver múltiples documentos sobre el tema de Exeltur, principal club empresarial turístico español, y entre ellos los artículos de O. Perelli, su director de Estudios.

Resulta evidente, en este contexto, referirse a la drástica contracción que sufre la inversión privada en la ciudad, ya que bastaría con visualizar el paisaje urbano para darse cuenta de esta incontestable evidencia. Sólo a título de ejemplo, baste decir que el cemento desembarcado en la isla pasó de 234.413 T en 2007 a sólo 52.905 T en 2010, o que la evolución de las licencias municipales de obra, entre 2007 y 2010, según tipo, en información aportada por el Centro de Datos del Cabildo Insular, ha sido la siguiente:

<u>Años</u>	<u>Licencias</u>	<u>Variac.</u>	<u>Edificios</u>	<u>Variac.</u>	<u>Viviendas</u>	<u>Variac.</u>
2007	381		743		1.639	
2010	83	- 69%	97	- 77%	232	-76%

Siguiendo con la misma fuente, en 2007 había en Arrecife 7.820 desempleados, mientras que en 2010 la cifra era de más del doble: 16.243 parados, una tasa superior al 30%. Ello expresa la estrecha relación existente entre economía y población, así como el grado de recesión económica alcanzado. Arrecife, con el 41% de la población insular, concentraba el 53% de los parados de la isla.

Lo mismo sucede en el terreno de la inversión pública asignada al municipio en los últimos años, muy mermada en los fondos directamente aplicados por el Ayuntamiento, el Cabildo Insular, la Comunidad Autónoma o el Estado.

Así, los presupuestos del Ayuntamiento de Arrecife en 2011 fueron casi idénticos a los de 2007 (52 M €), aunque la inversión cayó un 50%. Por su parte, el Cabildo Insular también ha visto muy mermado su presupuesto por diferentes razones, pasando de 158 M € en 2007 a 103 M € en 2011, lo que significa una reducción del 35%.

Además el Plan Canarias, dotado por el Estado, ha visto reducidas sus partidas en las Islas, cayendo la inversión pública por habitante, mientras que la Comunidad Autónoma también ha visto reducidos sus presupuestos, decreciendo su inversión directa y sus transferencias de capital a los Cabildos y los Ayuntamientos a través del Fondo de Financiación Municipal.

c. El precio de la energía seguirá subiendo en los próximos años

La Agencia Internacional de la Energía de la OCDE advierte que el precio de la energía seguirá subiendo en los próximos años, y más aún cuando se vaya superando la crisis económica de los países centrales. Ello repercutirá en los territorios ultra dependientes de recursos externos no renovables, como es el caso de Lanzarote, y, muy especialmente, en los precios de un transporte aéreo muy afectado, además, por las repercusiones económicas de las medidas europeas de

control y reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero. Hoy, las compañías aéreas de bajo coste ya están siendo subvencionadas por los gobiernos regionales, y aunque en Canarias había sido anunciada su cancelación por la coyuntura turística, se ha prorrogado por un año las ayudas al transporte aéreo por parte del nuevo Gobierno español.

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

Por lo tanto, un PGO en los tiempos actuales debiera, en una ciudad como Arrecife:

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

Refuerza este enfoque una incontestable realidad, reconocida en el propio documento de Avance del PGOA:

Así, sintetizando la situación actual del modelo de ordenación vigente podemos afirmar que:

- *Solamente dos de los suelos urbanizables han sido aprobados definitivamente y sólo uno de ellos cuenta con la urbanización hecha y parte de la edificación.*
- *Sigue existiendo gran cantidad de suelo urbano sin ocupar.*
- *Gran cantidad de los Sistemas Generales que se previeron siguen sin ejecutarse.*

Y, por otro lado, en materia de metros cuadrados de superficie por habitante de espacios libres y dotaciones y equipamientos, la inmensa mayoría de los barrios son muy deficitarios.

3. Arrecife ante el reto de la sostenibilidad

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

a. Sostenibilidad urbana, un tema central

El concepto de sostenibilidad urbana relacionado con el metabolismo de las ciudades, en una situación de déficit ecológico global, se ha convertido, junto a la preservación del medio natural, en un tema central.

Así, surge la necesidad de considerar la Huella Ecológica, de Carbono e Hídrica urbanas y su relación con las biocapacidades locales. Nuestras ciudades han empezado a afrontar el compromiso de la paulatina reducción de esas huellas, y ese compromiso constituirá una de las bases de los planeamientos urbanos hacia el futuro. Así lo reconocen las recientes posiciones sobre el planeamiento urbano en Europa y en nuestro país (diversas estrategias, guías, libros blancos, etc.), las declaraciones del Consejo Español del Turismo (Plan Litoral Siglo XXI) o los recientes congresos sobre el tema (Declaración del Congreso de Victoria-Gasteiz 2011, 5º Conama local).

Arrecife, en cuanto capital y principal centro urbano de una isla con significativos déficit ecológicos y energéticos, no puede dejar de considerar estos aspectos y traducirlos en objetivos concretos en sus estrategias urbanas.

b. Cambio climático, igualmente un tema central

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

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

Ni la ciudad ni el Ayuntamiento ni el equipo redactor pueden desatender estos aspectos, aunque ello conlleve innovaciones en los trabajos de planeamiento urbano, porque es necesario garantizar que las propuestas planteadas, además de resolver las

necesidades socioeconómicas, de tráfico, etc. contribuyen a resolver positivamente estos retos a corto medio y largo plazo.

4. Arrecife y su contexto insular: el Avance del PIOL

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

En relación con el nuevo PIOL y Arrecife, la FCM manifestó que el Plan Insular aborda insuficientemente la relación de Arrecife con los municipios y núcleos vecinos (Tahíche, Costa Teguisse, Playa Honda, Aeropuerto, Teguisse y San Bartolomé), con los que forma un continuo urbanístico, residencial, económico y de movilidad. Muchas de las cuestiones clave en el futuro de Arrecife pasan por esta importante relación con dichos municipios, desde la ubicación de residencia y lugares de trabajo, a los ejes fundamentales de transporte y la complementariedad de actividades, pasando por la necesidad de un tratamiento coordinado de las áreas limítrofes... Resulta imprescindible que el nuevo PIOL aborde un análisis en profundidad de los efectos que se derivan de esta estrecha interdependencia y formule las acciones o reservas necesarias.

El Avance del PIOL elude pronunciarse sobre la ciudad, renunciando a reafirmarle su vocación de realidad capitalina. En Arrecife reside casi la mitad de la población insular, por lo que el nuevo PIOL debe otorgarle el rango de uno de los ejes centrales de la ordenación y el desarrollo insular, junto a su conurbación. En este sentido, es irrenunciable la formulación de un programa de rehabilitación integral de la capital de la isla.

El Avance del PIOL, en cambio, refuerza la centralidad del municipio Arrecife, en cuyo perímetro y entorno, desde Costa Teguisse al Aeropuerto, pretende concentrar la práctica totalidad de las nuevas implantaciones económicas de corte industrial y terciario, así como los grandes equipamientos. Quizá por ello, la superficie de Arrecife multiplica injustificadamente su actual extensión, con fines residenciales o comerciales.

Aunque el Avance del PIOL apuesta por el transporte colectivo y la reducción de la necesidad de viaje, sin embargo asume, en la práctica, el Plan de Mejora de la Red Viaria de Lanzarote, que contempla nuevas intervenciones en los tramos Yaiza-Arrecife y Guatiza-Órzola, así como la circunvalación de Arrecife, aunque propone algunos cambios. Estos cambios son una nueva circunvalación a Arrecife por encima de la actual (convirtiendo la actual, una vez desdoblada, en un bulvar), la prolongación de

LZ-40 hasta Puerto Calero y la circunvalación Mácher, contemplando, parece que tímidamente, la circunvalación de Tahíche.

Por ello, las propuestas del Avance del PIOL en el campo del transporte, y su relación con el urbanismo y la ordenación del territorio referidos a Arrecife y a la isla, pueden quedar en entredicho a la hora de revertir una dinámica de consumo de energía, emisión de gases de efecto invernadero, generación de costes externos y colaboración al bienestar de los ciudadanos, que sea acorde con los compromisos internacionales asumidos para el horizonte del 2020.

Asimismo, más allá de las propuestas recogidas en el Avance del PIOL, el Avance del PGOA carece de concreción sobre el cometido de Arrecife como primera ciudad de la isla, a pesar de las referencias que se hacen. Por ello, sería deseable que el nuevo PGOA se coordinase con el Avance del PIOL y, además, desarrollara detalladamente, al menos, algunas de las líneas de actuación derivadas de los objetivos que dice compartir de aquellos documentos, a saber:

1. Definir e impulsar el Plan de Capitalidad de Arrecife.
2. Integrar un esquema director de la conurbación de Arrecife y su entorno.
3. Rehabilitación integral de la Marina y el casco histórico de Arrecife.
4. Rehabilitar y recuperar la estructura urbana del ensanche de Arrecife.
5. Realizar un Plan de Calidad Urbana de los barrios.

5. Seis ideas fuerza para una valorización sostenible de la ciudad existente

5.1. Mejora integral de la ciudad existente

Por todo lo dicho hasta ahora, el nuevo PGOA debiera:

- Recuperar y mejorar la ciudad actual, antes de proponer la ciudad nueva.
- Apostar por una densificación razonable, en función de la proporción de calles y espacios públicos en los barrios existentes, frente a opciones marcadamente extensivas.
- Cualificar las áreas urbanas existentes (dotaciones, espacios de relación, arbolado...) aprovechando las nuevas operaciones urbanísticas vecinas.

Siguiendo con la línea argumental, el concepto de mejora integral de la ciudad existente se debería de convertir en el eje central del urbanismo en los próximos años en Arrecife, y en ese concepto debieran considerarse los siguientes aspectos:

a. La mejora integral de la trama urbana y de los barrios

Mediante la organización de macro manzanas con espacios internos multiuso con una visión de conjunto de la ciudad existente y de sus espacios clave (como las entradas, el frente litoral, el centro, los propios ejes³ propuestos en el documento de Avance, las plazas, el patrimonio histórico y cultural, etc.), resolviendo problemas puntuales e insertando todo ello en un modelo urbano compacto, limitado y bien conectado con la isla.

Dentro de esta visión, y acotando las expectativas de crecimiento al exterior, debe subrayarse que el propio Avance del PGOA reconoce que la demanda de vivienda y otros servicios puede verse satisfecha con los suelos pendientes de ejecutar. Si bien, en esta tesitura, se mantienen los suelos ya clasificados, como elementos de oportunidad para ubicar piezas singulares del modelo que apoyen las deficiencias de la trama actual.

En lo referente al patrimonio construido, el Avance del PGOA no hace ni propone ningún inventario completo, ni siquiera en lo referente a la vivienda. Es evidente que para gestionar dicho patrimonio es necesario conocer la dimensión y el estado de sus stocks completos, para conocer su grado de infratilización, como el parque de viviendas vacías.

b. Replantear la movilidad urbana

Conectado a lo anterior, es fundamental replantear la movilidad urbana basada en la proximidad de los servicios y la recuperación de la calidad y funcionalidad (el atractivo) de los desplazamientos peatonales, en bicicleta y en transporte público (ejes de reparto y amplias zonas de tráfico moderado). Junto a ello, es asimismo fundamental la reorganización de los tráficos de acceso y aparcamiento procedentes del exterior, tal y como propone el Avance presentado, con cambios modales en la Vía Medular, articulados (también económicamente) por sistemas de transporte público ligero de acceso al centro urbano.

La carretera de circunvalación actual, por su configuración y el tráfico que soporta (no sólo soporta el tráfico propio del municipio, sino que recoge el flujo de paso Norte-Sur de la isla), es una barrera que provoca una discontinuidad, aislando los barrios de Argana Alta, Argana Baja y Maneje del resto de la ciudad.

Funciona como cinturón de alta capacidad que aísla estos barrios, y por tanto, como vía interurbana y no como vía urbana. Y lo será más cuando culmine el proyecto de desdoblamiento/duplicación que se encuentra en fase de ejecución, a no ser que se introduzcan modificaciones en el proyecto.

Dada su trascendencia, este tema se desarrolla con más amplitud como un ANEXO a estas sugerencias.

³ El tratamiento de los ejes “dentro de la ciudad” tienen un interés especial, siempre que no deriven en operaciones costosas y poco adecuadas a los tiempos que corren.

c. Equipamientos públicos suficientes y de proximidad

De igual modo, es trascendental redotar a la ciudad de los equipamientos públicos (incluidos los de capitalidad) con criterios de suficiencia (no de excelencia académica) y proximidad, considerando que la oferta de zonas verdes puede quedar parcialmente compensada por una buena trama urbana de espacios de barrio, calles y plazas, seguros, arbolados y dotados de instalaciones adecuadas.

d. Resolver los problemas de borde urbano

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

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

5.2. Fortalecer decididamente los principales espacios de actividad económica

Complementariamente a la mejora integral de la trama urbana, habría que fortalecer de forma realista y concertada con los agentes económicos los espacios e instalaciones vinculados a la actividad económica y el empleo en Arrecife, muy especialmente el polo formado por las actividades portuarias e industriales, el centro comercial y turístico, los espacios relacionados con las actividades terciarias y, por qué no, la recuperación de las actividades agrícolas.

La actual estructura económica de la ciudad es muy débil y se fundamenta, sobre todo, en el comercio y los servicios. Siendo escasa su inserción en la industria turística local, los esfuerzos por diversificar la economía y crear empleo en Arrecife deberían orientarse en:

- Aprovechar las potencialidades del Puerto y sus actividades complementarias para convertirlo en un sector económico, en lugar de una mera puerta de entrada de mercancías.
- Convertir el Puerto de Arrecife en Puerto Base de cruceros turísticos, para incrementar el rendimiento de este segmento de la afluencia turística.

- Poner en valor los atractivos de la ciudad para el turismo, en especial los vinculados a su marina, el comercio y los servicios, y el centro histórico y los elementos patrimoniales.
- Utilizar los suelos urbanos industriales, en espacios humanizados, para desarrollar un sector agroalimentario altamente productivo y tecnificado.
- Utilizar los suelos urbanos industriales, en espacios humanizados, para desarrollar el sector de las energías renovables.

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

Las propuestas de Avance del PGOA contemplan el primer aspecto (medio natural) pero no los otros dos (sostenibilidad urbana y adaptación al cambio climático). A partir de un modelo urbano compacto, ello requeriría pensar en criterios realistas, tratando de hacer bien lo que se ha de hacer, y de cómo ir avanzando a corto, medio y largo plazo, hacia una ciudad y movilidad de menores huellas ecológicas, bajas en carbono y adaptadas al cambio climático.

Ello plantea apuntar desde ahora a la energía, especialmente, el agua y los residuos como temas centrales⁴ y avanzar hacia una rehabilitación urbana y edificatoria con criterios bioclimáticos y con alta adaptación a los cambios, una movilidad menos motorizada y dependiente de combustibles no renovables, unos servicios urbanos más sostenibles orientados hacia el ahorro de agua y la tendencia a “residuos 0”, etc. Todo ello en el marco de lo que viene llamándose una “ciudad inteligente”.

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

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

La crisis que se ha ido extendiendo a partir de 2008 presenta la oportunidad de reformular el futuro de la edificación desde otros parámetros, hacia una nueva

⁴ Desde hace años, la Estrategia Lanzarote en la Biosfera elaboró sendos avances de ordenanzas para tratar el tema de la energía y el agua sin que, hasta la fecha, nadie se haya interesado por las mismas.

economía que reduzca su huella ecológica y sus emisiones de carbono: es decir, la edificación globalmente entendida.

Para ello, es necesaria la reconversión de la edificación para hacer frente al reto de la sostenibilidad, llevándolo desde un sector establecido y organizado en la construcción nueva hacia un sector orientado hacia la gestión eficiente de la habitabilidad.

5.4. Tratar adecuadamente las reservas de crecimiento y territoriales

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

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

5.5. Revalorización del patrimonio histórico y cultural

Más allá de las medidas de preservación de elementos patrimoniales valiosos, sugerimos dos estrategias que las complementen. La primera consiste en confiar no tan sólo en los instrumentos que desde la legislación específica permiten proteger elementos e inmuebles individualmente.

Se trataría de que la normativa urbanística de sus entornos, o las propuestas de ordenación que puntualmente se establezcan, fueran especialmente atentas a aquellos valores patrimoniales, se acomodaran a los mismos, no crearan tensiones especulativas que acrecentaran la malsana tendencia a “caerse” de los bienes protegidos o sugirieran medidas compensatorias de las posibles obligaciones de conservación.

El Avance del PGOA no incorpora un listado de elementos de relevante interés patrimonial. Cuando se haga, la propuesta ha de completarse atendiendo no sólo al entorno de estas piezas singulares, sino basándose en ellas para construir la identidad urbana de Arrecife.

Por otro lado, la Fundación César Manrique considera que hay una oportunidad urbana por desarrollar en el aprovechamiento de la traza fundacional de Arrecife, proponiendo proyectos de puesta en valor del Charco de San Ginés y de los islotes, las “plazas mayores” y “monumentos” del primer núcleo.

5.6. Apoyo social y concertación con la inversión real privada

Resulta imprescindible que el Plan General de Ordenación que necesita Arrecife en este momento decisivo para su reconfiguración urbana y bienestar ciudadano, arranque y se apoye en una amplia concertación o consenso político, en particular, pero también social y empresarial, que garantice su viabilidad de futuro, de modo que, desde su comienzo, se convierta en el Plan de todos.

Por lo tanto, la gestión inicial del consenso y su consecución se convierte en una condición necesaria para someter un Plan General al Pleno municipal, en tanto que la fractura sociopolítica en torno a este documento se convierte en un obstáculo insalvable que pone en riesgo la gestión futura del Plan.

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

También es muy importante garantizar el principio de distribución equitativa de las cargas y beneficios de las estrategias urbanas que se propongan, eludiendo cualquier beneficio discrecional o especulativo y, por el contrario, tratar de concertar con inversores concretos actuaciones que pudieran mejorar la ciudad y generar actividad económica y empleo en Arrecife.

Por último, apuntar que recurrir al desarrollo de **experiencias piloto**, cuando no se dispone de grandes recursos, puede ser una buena manera de iniciar los procesos de transformación urbana con amplia participación social.

ANEXO

Transporte público, pacificación del tráfico y circunvalación de Arrecife

Ampliando lo expuesto en el apartado 5.1.b., Arrecife debe apostar decididamente por el transporte público, por primar al peatón frente al vehículo, por fomentar la pacificación del tráfico. Se tendría que evitar que la vía de circunvalación acabe convirtiéndose definitivamente en una barrera que corte la ciudad y segregue a los ciudadanos al norte de la misma.

El Avance del PGOA presta una atención primordial a la circulación rodada. Cualquier medida se plantea, por ello, desde una lógica supuestamente aplastante: la congestión de una vía determinada se debe corregir con su ensanchamiento, o con la previsión de otra vía alternativa. Pero, esta aparente lógica de ir supliendo o mejorando las vías que superan su capacidad de uso razonable, ya no es tan lógica. Hoy sabemos que la construcción de nuevas vías, o el ensanchamiento de las existentes, lo que fundamentalmente implica es una mayor incentivación del transporte privado.

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

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

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

norte y al sur de la misma. Esta situación debe ser corregida otorgándole un sentido urbano y programando su reconversión en una avenida urbana, recogiendo la oportunidad que ofrece para relacionar entre sí el conjunto de barrios que la actual LZ-3 divide.

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

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

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

Mención especial requiere además la problemática del aparcamiento en los barrios, que en buena medida deberá ser resuelta con alternativas más económicas; generalmente en superficie, en algunas vías, existentes o nuevas, más capaces; y, si fuera posible, buscando su compatibilidad con el diseño de espacios cívicos.

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

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

Hechas las anteriores consideraciones, se ruega se tengan en cuenta para mejorar el documento de Avance de la Revisión del Plan General de Arrecife para su adaptación a las Directrices de Ordenación General y del Turismo.

José Juan Ramírez Marrero, presidente de la Fundación César Manrique

En Taro de Tahíche, a 20 de enero de 2012