

CABILDO DE LANZAROTE

LANZAROTE EN LA BIOSFERA

**UNA ESTRATEGIA HACIA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA ISLA
APLICACIÓN DE LA AGENDA LOCAL 21 A LANZAROTE, RESERVA DE
LA BIOSFERA
PROGRAMA LIFE DE LA UNIÓN EUROPEA**

1. El Sistema Insular
(síntesis de la estrategia)
2. Población y Convivencia
3. Cultura y Patrimonio
4. La Economía Insular
- 5. El Sistema Urbanístico**
6. La Ecología Insular
7. Los Sectores Ambientales Clave:
(agua, energía, transportes y residuos)

DOCUMENTO DE TRABAJO

Realización: L. Díaz Fera. Arquitecto
Coordinación L+B: F. Prats y A. Miguélez. AUIA

Enero 1998

ÁREA TEMÁTICA CLAVE (A.T.C.): EL SISTEMA URBANÍSTICO INSULAR

INDICE

1. INTRODUCCIÓN Y CONCLUSIONES GENERALES

- 10. Presentación
 - 101. Lanzarote en la Biosfera (L+B). Una estrategia para la sostenibilidad de la isla
 - 102. Agenda Local 21: Un proyecto colectivo de futuro
- 11. Metodología general del trabajo
 - 111. Campos de referencia
 - 112. Escenario actual, escenario de riesgo y escenario alternativo L+B
- 12. ATC El sistema urbano: Arrecife y los núcleos de población
- 13. Campos de referencia seleccionados
- 14. Breve nota histórica
- 15. Conclusiones generales
 - 151. Síntesis general
 - 152. Comparación de escenarios
 - 153. Datos básicos del ATC en el Observatorio sobre el Desarrollo Insular (ODI)
 - 154. Programas

2. EL SISTEMA URBANÍSTICO INSULAR

- 21. Introducción
- 22. Escenario actual
- 23. Escenario de riesgo
- 24. Escenario alternativo L+B
- 25. Comparación de escenarios
- 26. Programas y actuaciones propuestas

3. LOS NÚCLEOS RURALES DE POBLACIÓN

- 31. Introducción
- 32. Escenario actual
- 33. Escenario de riesgo
- 34. Escenario alternativo L+B

- 35. Comparación de escenarios
- 36. Programas y actuaciones propuestas

4. LOS CENTROS MUNICIPALES

- 41. Introducción
- 42. Escenario actual
- 43. Escenario de riesgo
- 44. Escenario alternativo L+B
- 45. Comparación de escenarios
- 46. Programas y actuaciones propuestas

5. LOS CENTROS TURÍSTICOS

- 51. Introducción
- 52. Escenario actual
- 53. Escenario de riesgo
- 54. Escenario alternativo L+B
- 55. Comparación de escenarios
- 56. Programas y actuaciones propuestas

6. ARRECIFE Y ENTORNO

- 61. La Conurbación
 - 611. Introducción
 - 612. Escenario actual
 - 613. Escenario de riesgo
 - 614. Escenario alternativo L+B
 - 615. Comparación de escenarios
 - 616. Programas y actuaciones propuestas

- 62. Arrecife Ciudad
 - 621. Introducción
 - 622. Escenario actual
 - 623. Escenario de riesgo
 - 624. Escenario alternativo L+B
 - 625. Comparación de escenarios
 - 626. Programas y actuaciones propuestas

- 63. La Marina y el Centro Histórico
 - 631. Introducción
 - 632. Escenario actual
 - 633. Escenario de riesgo
 - 634. Escenario alternativo L+B
 - 635. Comparación de escenarios
 - 636. Programas y actuaciones propuestas

ANEXOS

Observatorio general del ATC. El sistema urbano: Arrecife y los núcleos de población

1. INTRODUCCIÓN Y CONCLUSIONES GENERALES

10. PRESENTACIÓN

Lanzarote es la isla más septentrional del Archipiélago canario, un conjunto de siete islas situado en la costa noroccidental del continente africano. Tiene una superficie de 846 km² con una longitud de costa de 303 km. En ella se encuentra uno de los diez Parques Nacionales españoles, Timanfaya, y la reserva marina de Los Islotes, la de mayor extensión de toda Europa, con una superficie de 70 hectáreas.

La población residente asciende a 77.000 personas cuya actividad económica fundamental gira en torno al turismo. La isla es visitada por 1,5 millones de turistas al año que se alojan en las 53.000 plazas existentes.

101. Lanzarote en la Biosfera (L+B). Una estrategia para la sostenibilidad de la isla

En 1993 la isla fue declarada Reserva de Biosfera por la Unesco, quedando constituido desde entonces un Consejo Insular de Reserva de Biosfera.

A lo largo del decenio de 1980, Lanzarote pasó por un proceso de expansión desbordante, alcanzando un nivel económico considerable y un éxito relativo como destino turístico y residencial. Sin embargo, los impactos generados por este proceso no fueron previstos ni encauzados a tiempo. Junto a los impactos directos producidos por el crecimiento de la oferta turística se hace preciso considerar, también, otros que actúan como multiplicadores del desbordamiento de la capacidad de carga del ecosistema insular: el constante crecimiento de la presión ambiental inducido por los actuales habitantes de la isla (incremento del consumo de agua, energía, residuos... por persona), y la mayor complejidad de la vertebración social que se deriva del progresivo crecimiento e interrelación entre las distintas poblaciones: autóctonos, inmigrantes y turistas.

Tras la relativa calma de los primeros años noventa, numerosos factores permiten intuir que Lanzarote está iniciando una nueva etapa expansiva en la que el reto colectivo se centra en saber medir y encauzar la presión del incremento de afluencia turística, así como en racionalizar los consumos y costumbres internos.

En este contexto se enmarca la iniciativa del Cabildo Insular de Lanzarote en orden a formar una estrategia para la sostenibilidad de la isla, a la que llamamos LANZAROTE EN LA BIOSFERA (L+B).

Coherentemente con tales premisas, el objetivo de la estrategia L+B es analizar los problemas actuales y las tendencias estructurales de la evolución insular para, a partir de estos análisis, proponer una serie de programas y actuaciones clave orientadas a conseguir una compatibilidad sostenible entre el desarrollo económico, la calidad de vida de la población y la preservación del patrimonio histórico y natural de la isla.

102. Agenda Local 21: Un proyecto colectivo de futuro

Los planteamientos de la estrategia L+B no sólo toman en consideración la experiencia de las Reservas de Biosfera, sino también incorporan las orientaciones establecidas sobre el desarrollo turístico y local por las principales organizaciones internacionales, y, muy especialmente, por Naciones Unidas en la Cumbre de Río (1992 y 1997) y la Agenda Local 21, el 5º Programa de Desarrollo Sostenible de la Unión Europea (1992 y 1996) y la Agenda 21 del Sector Turístico (1995) de la OMT.

La estrategia L+B se ha diseñado como un proceso abierto en el que la población de Lanzarote se exprese de manera directa, a través de encuestas, entrevistas y sugerencias, con un doble fin: explorar las previsiones de futuro desde la óptica correctora que supone la subjetividad de los residentes, y orientar los programas de actuación hacia el escenario común más favorable y consensuado.

11. METODOLOGÍA GENERAL DEL TRABAJO

El objetivo general de la estrategia L+B se desarrolla a través del análisis de una serie de Áreas Temáticas Clave (ATC) y la creación de un Observatorio sobre el Desarrollo Insular (ODI), los cuales, a su vez, contemplan la articulación de las tres funciones básicas descritas: conservación, desarrollo e investigación y seguimiento de la evolución de la isla.

El objetivo de análisis de cada uno de los seis ATC se centra en identificar los factores clave y la situación actual del área, evaluar su evolución a medio plazo, y proponer en consecuencia una serie de objetivos y programas.

111. Campos de referencia

La metodología utilizada, común para todas las ATC, parte de la definición y el análisis de unos *Campos de Referencia*, que se estudian apoyándose en una doble base de partida: por una parte, se apoya en la expresión directa de una muestra significativa de la sociedad lanzaroteña, acerca de los temas tratados en este ATC; y por otra parte, en la abundante documentación bibliográfica

y estadística disponible relacionada con el urbanismo, la Historia de Lanzarote, la población, las actividades económicas, el turismo, etc.

112. Escenario actual, escenario de riesgo y escenario alternativo L+B

El trabajo parte de establecer un *Escenario Actual*, mediante la lectura de una larga serie de *Valores de Referencia* (VR) que enuncian los aspectos más significativos de la realidad territorial de Lanzarote, a continuación, se asigna a cada VR un *Indicador* o unidad de medición de ese valor (por ejemplo, el VR110 Población, se mide mediante el indicador 'población de hecho' y no mediante la población de derecho o transeúnte o cualquier otra). El siguiente paso consiste en designar, de entre todos los VR analizados, aquellos que van a definirse como *Indicadores Testigo*, es decir, los indicadores de aquellos valores de referencia que nos permiten definir tanto un segundo *Escenario de Riesgo* como un tercer *Escenario Alternativo L+B*.

El *Escenario de Riesgo* supone un avance sobre cuál sería la situación de la isla a lo largo de los próximos 20 años, en caso de verificarse las actuales tendencias espontáneas de crecimiento sobre los *indicadores testigo* elegidos.

El *Escenario Alternativo L+B* visualiza la situación insular -en el plazo de 10 años y con los mismos *indicadores testigo*- en caso de aplicarse los programas que se definen como estratégicos y que, en definitiva, constituyen el objetivo final del trabajo '**Lanzarote en la Biosfera**'.

12. ATC EL SISTEMA URBANO: ARRECIFE Y LOS NÚCLEOS DE POBLACIÓN

El Área Temática Clave (ATC) titulada 'El sistema urbano: Arrecife y los núcleos de población' aborda el estudio y análisis de la organización territorial de Lanzarote desde la perspectiva de la interrelación entre el medio físico y la sociedad humana que lo habita. Desde este punto de vista, Lanzarote, como todos los territorios insulares, debe entenderse objetivamente como un ecosistema integrado y limitado, extraordinariamente frágil, y con fuertes intercambios con el exterior. Además, se proyectan sobre la organización territorial insular importantes rastros históricos que han ido contribuyendo a dar forma a la identidad subjetiva diferencial de Lanzarote. Esta doble consideración -objetiva y subjetiva- se desarrolla a lo largo del presente estudio como un proceso de aproximación a los equilibrios básicos que orienten el futuro de Lanzarote en términos de evolución compatible entre sus distintos componentes.

13. CAMPOS DE REFERENCIA SELECCIONADOS

En orden a facilitar el estudio urbanístico de la isla, la temática que desarrolla este ATC se estructura en cinco Campos de Referencia:

1. El Sistema Urbanístico Insular. Enfoca el estudio del territorio de la isla como una unidad básica de conjunto.

2. Los Núcleos Rurales de Población. Estudia el conjunto de núcleos en los que el modo histórico de ocupación y organización del territorio ha resultado mejor preservado.

3. Los Centros Municipales. Agrupa las poblaciones en las que la proyección administrativa ha ido depositando las funciones de foro urbano de la sociedad insular.

4. Los Centros Turísticos. Analiza el conjunto de los tres polos fundamentales de la reciente explosión turística de Lanzarote.

5. Arrecife y Entorno. Dado el importantísimo peso específico que desempeña Arrecife en la trama urbanística insular, este capítulo se desglosa, a su vez, en tres apartados:

51. La Conurbación. Aborda, en su conjunto, la incipiente formación de un cierto tipo de establecimiento urbano, que se extiende desde Costa Teguise hasta Puerto del Carmen, dando cabida a una densa actividad que despliegan, hoy día, cerca de 100 mil personas.

52. Arrecife Ciudad. Supone el análisis de la ciudad de Arrecife en sus límites administrativos convencionales.

53. La Marina y el Casco Histórico. Busca el rastro histórico y patrimonial más importante de la ciudad.

14. BREVE NOTA HISTÓRICA

La búsqueda de un origen que contribuya a explicar la organización actual del territorio de Lanzarote, nos sitúa en el hecho histórico de la conquista de la isla por parte de la Corona de Castilla a principios del siglo XV. La población aborígen que habitaba la isla con anterioridad a este momento resultó aniquilada o sometida por las sucesivas oleadas colonizadoras, y con la pérdida de su organización social y política desaparecieron los rastros de una organización territorial de la que apenas quedan vestigios en el campus arqueológico de Zonzamas.

En todo caso, la bibliografía de la Conquista relata la sustitución de una organización territorial basada en el reparto de la isla entre varios reinos aborígenes, con establecimientos de población agrupados en castros comunales de factura primitiva, por otra organización, típica del modo colonizador de la época, que pasaba a entender la isla como un conjunto territorial de producción al servicio de la metrópoli castellana.

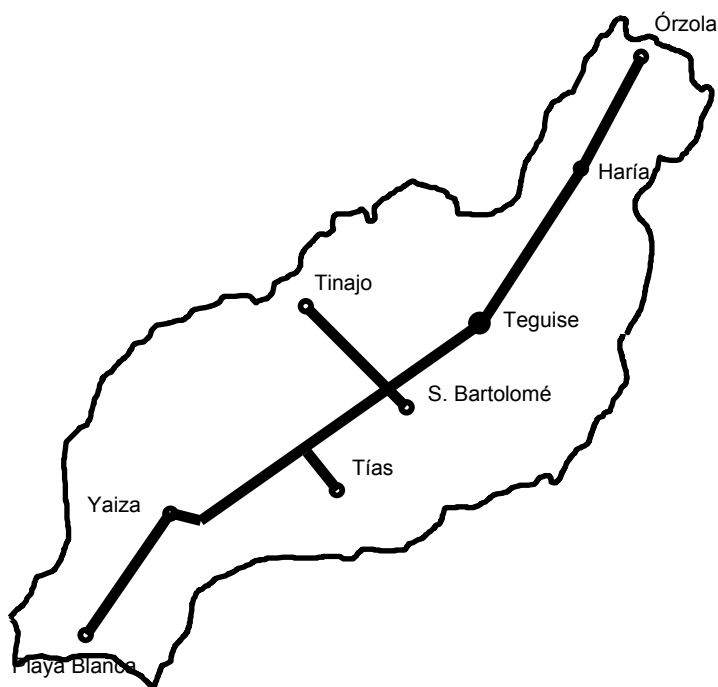
Desde el punto de vista de la planificación territorial, los últimos casi 600 años de la Historia de Lanzarote presentan tres épocas características:

A. La Colonización

Un primer periodo viene determinado por el modo de colonización que exportó Castilla a todos sus territorios de ultramar, y se extiende a lo largo de casi cuatro siglos, hasta principio del siglo XIX. Lanzarote hereda de esta época la organización territorial rural del interior de la isla, conformada por poblaciones relativamente pequeñas y muy dispersas que reflejan la necesidad de repartirse por unos campos secos y poco fértiles para obtener algún provecho del suelo que se dedica a la agricultura y la ganadería, que resulta de importancia básica como granero de la conquista de las demás Islas Canarias, en un primer momento, y como granero que estabiliza el poder del clero y la nobleza de Tenerife, más tarde. Esta dedicación funcional de la isla, unida al hecho de que, durante todo este periodo, el aparato militar acuartelado en la isla no consigue garantizar de manera permanente la defensa de las costas, contribuye a que no aparezcan poblaciones de litoral de importancia.

La decisión de establecer en Tegüise la capitalidad insular obedece a una lógica fundamentalmente defensiva frente a los continuos ataques de la piratería africana y europea, al ser un lugar relativamente inaccesible y escondido que cuenta con la única balsa natural para la recogida del agua de lluvia disponible en la isla, estando al propio tiempo cerca de los campos más fértiles y con mejor pluviometría.

La estructura urbanística básica de esta época tiene la forma de una línea que discurre paralelo a la cadena montañosa de la isla entre las poblaciones de Haría y Yaiza, pasando por Teguisse y San Bartolomé, con ramificaciones de segundo orden hacia el resto de los lugares agrícolas. En este arco se concentra el 70% de la población insular en el año 1800, que asciende a un total de 17.000 personas. Esta cifra de población se alcanza, partiendo de los 2.500 habitantes en 1600, mediante una sucesión de oleadas de inmigración y emigración provocadas generalmente por importaciones tecnológicas, las unas, y por resultados políticos y militares, las otras, teniendo un peso específico muy importante la presencia de extranjeros en la isla desde un primer momento, tanto como expertos en tecnología, de permanencia eventual, como en su calidad de colonos residentes.



Estructura territorial en la época de la colonización

La pequeña nobleza que administra la isla se establece en Teguisse, importando las maneras de diseño y construcción de Castilla, mientras que el campesinado agrícola y ganadero se dispersa por la totalidad del territorio insular interior en pequeños poblamientos cortijales, aprovechando hasta el último rincón pisable y hasta la última gota de agua de lluvia. Esta forma de apropiación del territorio, en la que todo recurso disponible era, al propio tiempo, recurso escaso, supone una herencia histórica diferencial en la formación de la identidad colectiva actual, y se traduce en una marcada corrección subjetiva a los valores urbanísticos medios generalmente aceptados para otros territorios de características similares.

La edificación campesina de esta época se expresa en la utilización del barro a pié de obra para la construcción de viviendas, graneros y establos, mientras que la ingeniería concentra sus esfuerzos en la obtención de recursos básicos a partir de la energía solar y eólica. Las salinas, las alcogidas de agua de lluvia y los molinos de grano son las muestras más significativas de esta tecnología de supervivencia.

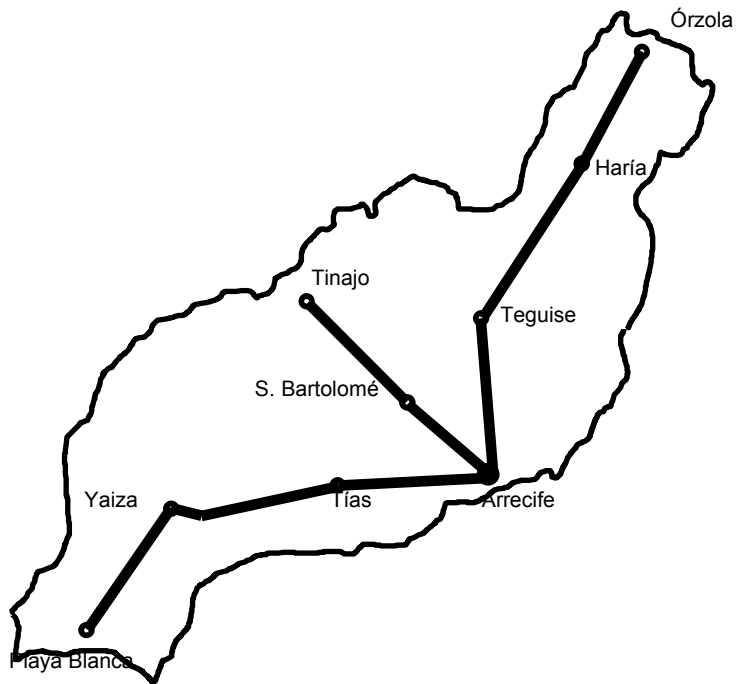
B. El Puerto

El segundo periodo histórico que distinguimos comienza a principios del siglo XIX y se extiende hasta mediados del siglo XX. La relativa seguridad de las rutas marítimas hacia el continente americano, que tienen en las Islas Canarias un punto casi obligado de tránsito y avituallamiento, posibilitan una tímida incorporación de Lanzarote a algunos circuitos comerciales europeos.

Arrecife, en su calidad de espléndido puerto natural, cobra progresivamente importancia en esta nueva lógica del comercio marítimo, llegando a protagonizar la actividad insular y sustituyendo a Teguiise como capital de Lanzarote. Se abre una etapa en la que la actividad económica se diversifica con la salida al mar -comercio y pesca- equiparándose el ámbito porteño en importancia al sector agrícola y ganadero tradicional.

Sin embargo, a lo largo de todo el siglo XIX, Lanzarote pasa por uno de los momentos más dramáticos de su historia. La falta de recursos energéticos impide una incorporación real al nuevo mundo industrializado, al tiempo que la función de Lanzarote como granero de las islas mayores entra en declive, lo que provoca una emigración masiva hacia Suramérica y hacia las islas capitalinas, hasta el punto de que en 1900 la población de la isla es la misma que un siglo antes.

La estructura territorial consecuencia de este periodo refleja la transformación de las actividades insulares. Aparece una estructura nueva, en forma de tela de araña, en la que el nudo es el Puerto de Arrecife y los radios son los tres caminos que unen la ciudad con las direcciones norte, centro y sur, permaneciendo la antigua estructura de arco del interior de la isla como una red secundaria transversal. El sistema de núcleos rurales se mantiene intacto, si bien la vida campesina tiene ahora un contraste relativo de modernización en la ciudad de Arrecife que acoge, en su escala y ya entrado el siglo XX, los modos de vida de la emergente burguesía urbana.



Estructura territorial de Lanzarote basada en el Puerto de Arrecife

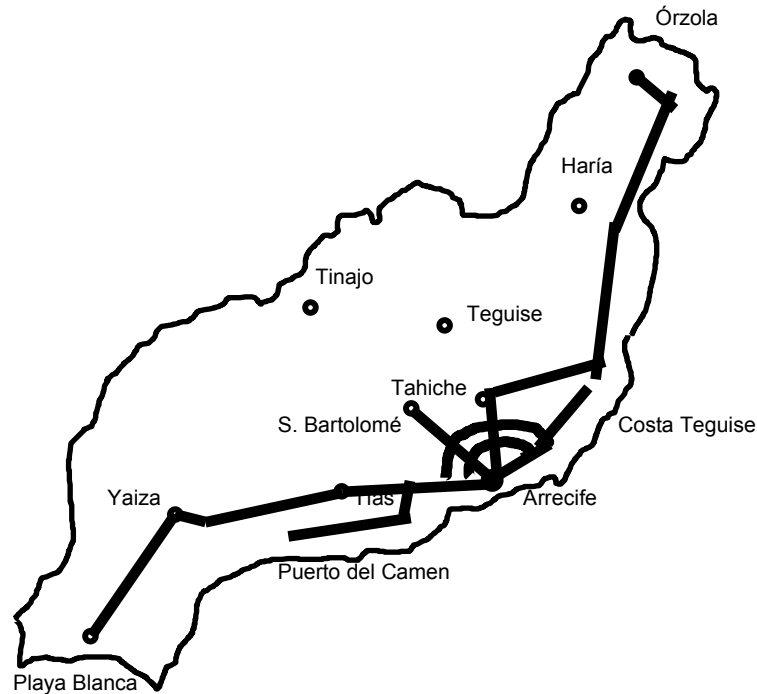
Las relaciones portuarias posibilitan la importación de cemento y materiales de construcción, además de mejorar la información cultural disponible en la isla. El nuevo entorno edificado presenta tipologías urbanas de casas terreras organizadas alrededor de un patio central, incorporando elementos de arquitectura culta y ornamentaciones basadas en los materiales de importación disponibles.

La ingeniería, sin embargo, continúa muy limitada por la escasez energética, por lo que salinas, alcogidas y molinos sobreviven también a este periodo.

C. El Turismo

A mediados del siglo XX sucede la 'revolución tecnológica' en Lanzarote. Se generaliza el uso de la electricidad -que se había implantado muy tardíamente en la isla- mientras que las plantas desalinizadoras de agua de mar proporcionan un caudal de agua inimaginable hasta entonces. El teléfono y los aviones terminan de romper el aislamiento secular de la isla, posibilitando el desarrollo espectacular del turismo que se ha vivido durante las últimas décadas.

Las instalaciones turísticas se focalizan en tres puntos de la costa: Playa Blanca, Puerto del Carmen y Costa Teguisse proyectándose la actividad insular, definitivamente, hacia esta franja de la costa sur.



Estructura territorial actual de Lanzarote.

La estructura territorial resultante de la ocupación intensiva de esa franja de costa se superpone, de nuevo, a la trama heredada. Tomando como centro el Casco Histórico de Arrecife, se forman dos nuevos arcos radiales constituidos por la Rambla Medular y la Circunvalación, alargándose la tangencia de este segundo arco tanto hacia el norte como hacia el sur, hasta Costa Teguisse y Puerto del Carmen respectivamente. Se forma, así, una conurbación plurimunicipal en la que interactúan hoy casi 100 mil personas de las 120 mil que constituyen la población insular de hecho, con modos de vida homologables a los de otras regiones de Europa occidental.

Al propio tiempo, Tías, San Bartolomé y Tahiche recogen una parte sustancial de la inmigración permanente, por lo que el peso del eje longitudinal de la isla se desplaza de su posición anterior Haría-Yaiza hacia el sur, y se alarga hasta Orzola y Playa Blanca como consecuencia de los usos turísticos.

Esta estructura urbana compleja sigue teniendo como foco fundamental la ciudad de Arrecife, en la que habita la mitad de la población residente, pero el ritmo veloz de crecimiento urbanístico,

unido a la necesidad de concentrar las inversiones en las áreas turísticas, han inducido una importante degradación territorial, producto del desajuste entre la planificación urbana y los incrementos de afluencia del turismo.

El entorno edificado se ha diversificado y modernizado durante este periodo mediante la importación masiva de materiales y energías, apareciendo nuevas tipologías arquitectónicas de carácter folclórico-turístico que responden a la demanda de simulaciones de lo exótico que conlleva la nueva industria.

La ingeniería también ha vuelto la espalda al uso tradicional de recursos energéticos renovables al disponer sin límite de energía fósil en forma de petróleo, perdiéndose en este proceso gran parte del patrimonio tradicional: salinas, etc.

15. CONCLUSIONES GENERALES

151. Síntesis general

Una primera lectura de carácter histórico acerca de la evolución del territorio insular pone de manifiesto el enorme peso que la actividad turística ha ejercido durante los últimos 25 años sobre el conjunto del sistema territorial de Lanzarote.

Lanzarote ha venido desarrollando un modelo tradicional de turismo masivo de playa y sol, basado en la buena climatología y en la oferta de un paisaje más o menos exótico y relativamente preservado, sin que se hayan cuestionado en profundidad ni la capacidad del propio territorio para soportar tanto las instalaciones turísticas como los desplazamientos que conlleva la oferta del paisaje volcánico como espectáculo, ni la capacidad de la sociedad insular para generar, desde su interioridad y a un ritmo adecuado, los recursos humanos y económicos necesarios para incorporarse a este intensísimo desarrollo.

Más bien las únicas estrategias correctoras a las indicaciones del mercado turístico han consistido en actuaciones de carácter cosmético apoyadas en la convicción implícita de que resultaba posible mantener las tasas de desarrollo alcanzadas si se decoraba adecuadamente la totalidad del territorio insular.

Una segunda lectura de los datos objetivos más significativos, tanto del escenario actual como del escenario de riesgo para los próximos 20 años, nos ofrece algunas claves sobre los puntos de desequilibrio y de tensión que ya hoy se proyectan sobre el territorio y sobre la sociedad de Lanzarote, polarizados alrededor de los conceptos de capacidad de carga y de equilibrio

poblacional, y que tienden a agravarse en la medida en que no se busquen políticas correctoras que definan metas concretas de reequilibrio a medio plazo.

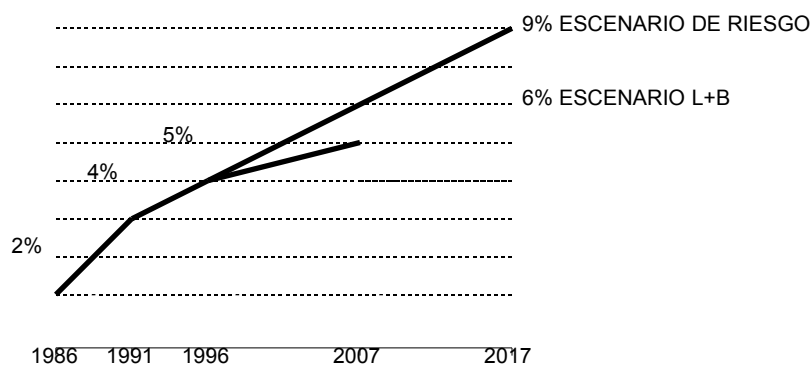
Y una tercera lectura de la expresión subjetiva y directa de la sociedad insular indica una preocupación generalizada por buscar caminos alternativos a las tendencias espontáneas de desarrollo que se conocen, en la línea de compatibilizar el nivel económico alcanzado con modelos de desarrollo que reequilibren las tensiones sociales existentes.

Sintetizando estas tres lecturas, encontramos que los vectores clave para organizar una evolución más equilibrada, que esquive la grave problemática que anuncia el escenario de riesgo, se puede resumir en tres conceptos básicos:

- A) Capacidad de carga de la isla.
- B) Ritmo de crecimiento.
- C) Articulación e identidad territorial.

A) Capacidad de carga de la isla

Respecto a este concepto -la capacidad de carga- se superponen, de nuevo, el análisis objetivo y la valoración subjetiva de la sociedad insular, y ambos de manera convergente. Por una parte, las mediciones de datos muestran un ritmo fortísimo en la utilización del recurso territorial para la implantación de infraestructuras turísticas, poniendo, paradójicamente, en entredicho la cualidad de espacio natural singular que resulta muy atractiva para el propio turismo.



Evolución de la Ocupación Territorial (sup. asentamientos/sup. isla)

Además, para la percepción subjetiva histórica de la sociedad lanzaroteña, el modelo disperso de ocupación del territorio que muestra la tendencia, provoca una sensación negativa de colmatación espacial que debe corregir a la baja el ritmo de ocupación de nuevas superficies libres, tanto con fines turísticos como residenciales.

Para la corrección de esta tendencia a una ocupación territorial excesiva se pueden utilizar los instrumentos de ordenación urbanística tradicionales, como el PIOT o los Planes Municipales, si bien hay que señalar que su eficacia resultará limitada en tanto el punto de origen de demanda de territorio no se regule. Es decir, el control en los incrementos de afluencia turística es indispensable si se quiere garantizar la viabilidad de los instrumentos convencionales de planeamiento.

Sumando todos los esfuerzos posibles, se trataría de corregir la tendencia de incremento de ocupación territorial (del 5% hoy al 9% en 20 años, según el escenario de riesgo) en orden a conseguir un ritmo que suponga una medida del 6% en el plazo de 10 años (escenario L+B), lo que implica un control en la fabricación de camas y una desprogramación de aquellos proyectos que supongan un uso extensivo del recurso territorio, sustituyéndolos por otros más imaginativos que enfatizan la idea de calidad y diversidad frente a la idea de cantidad, todo ello mediante una utilización más racional y más densa de los territorios ya ocupados.

B) Ritmo de crecimiento

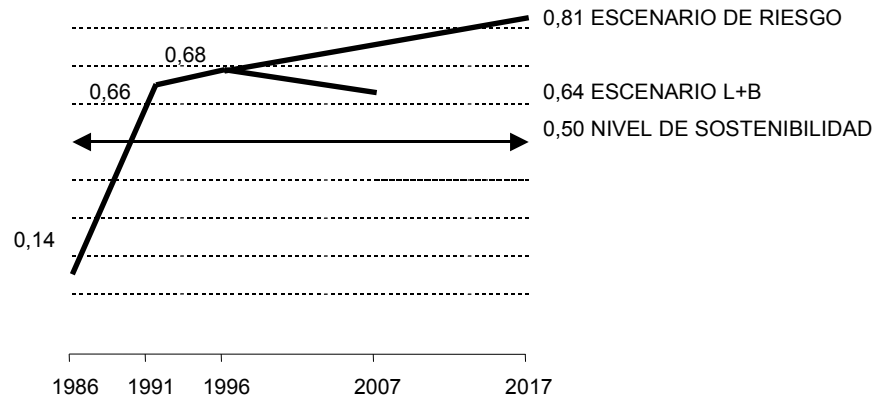
La industria turística de Lanzarote, como industria de sol y playa, sugiere dos enfoques antagónicos. Por una parte, para el operador de turismo el territorio es un recurso de carácter extractivo que, en principio, no requiere más control que el mantener limpio el entorno, de tal forma que la cantidad de recurso dispuesto para los fines de la industria no tendría otro límite que el marcado por la demanda de la población consumidora, básicamente centroeuropea.

En cambio, para la sociedad insular, el turismo es una suerte de cultivo, es decir, la disposición de unos territorios de los que, en virtud de la climatología, se obtiene un producto económico.

Ciertamente, existen actitudes extractivas entre el empresariado local, y no todos los operadores turísticos contemplan un futuro de extracción a tierra quemada, pero esta simplificación en dos puntos de vista opuestos permite visualizar cual es la tensión social que reclama un control en el ritmo de crecimiento.

Efectivamente, la sociedad lanzaroteña tiene todo el derecho -y el deber intergeneracional- de cultivar sólo el territorio que es capaz de atender por sí misma. Dado que la cama turística produce una demanda de servicios y suministros de todo tipo, y en primer lugar de territorio, es lógico pensar que para obtener una situación equilibrada se debe acompasar el ritmo de crecimiento de camas con el de la propia población residente.

De nuevo encontramos en el control de la afluencia turística una llave complementaria de viabilidad para conseguir este equilibrio. En todo caso, es importante señalar que la 'mochila turística' que soporta cada lanzaroteño supera hoy en 3,5 veces la media de Canarias (0,68 camas/habitante en Lanzarote frente a 0,20 camas/habitante en Canarias).



Evolución del Equilibrio Poblacional (camas turísticas/población de derecho)

El Escenario de Riesgo situaría esta mochila en un valor de 0,81 camas/habitante en el plazo de 20 años.

Se trata, por consiguiente, de programar ritmos de crecimiento de la afluencia turística y de la fabricación de camas turísticas que permitan situar el índice de Equilibrio Poblacional en un valor de 0,64 camas/habitante dentro de 10 años (escenario L+B), dejando la puerta abierta a futuras políticas que tiendan, a largo plazo, hacia el valor de 0,50 camas/habitante, cifra que se considera prudente para una actividad turística sostenible. En este sentido, el Aeropuerto, al ser la entrada casi exclusiva de la isla, resulta ser un punto de control eficaz de estos flujos.

C) Articulación e Identidad Territorial

Como se avanzaba en la introducción histórica, la estructura territorial de Lanzarote ha sufrido en los últimos años una profunda transformación por la que el eje longitudinal de la isla se desplazaba desde su posición histórica Haría-Yaiza hacia la costa sureste de la isla. Resultado de esta transformación en la forma de utilizar el territorio, encontramos unas estructuras urbanísticas nuevas que, sin embargo, no están plenamente articuladas ni soportan una identidad territorial razonable. El desarrollo insular presenta algunas lagunas de ordenación física.

Durante los años ochenta se formó una pequeña conurbación, que abarca desde Costa Teguise hasta Puerto del Carmen, en la que se producen el 90% de los intercambios urbanos de la isla, tanto de personas como de flujos energéticos o de tráfico.

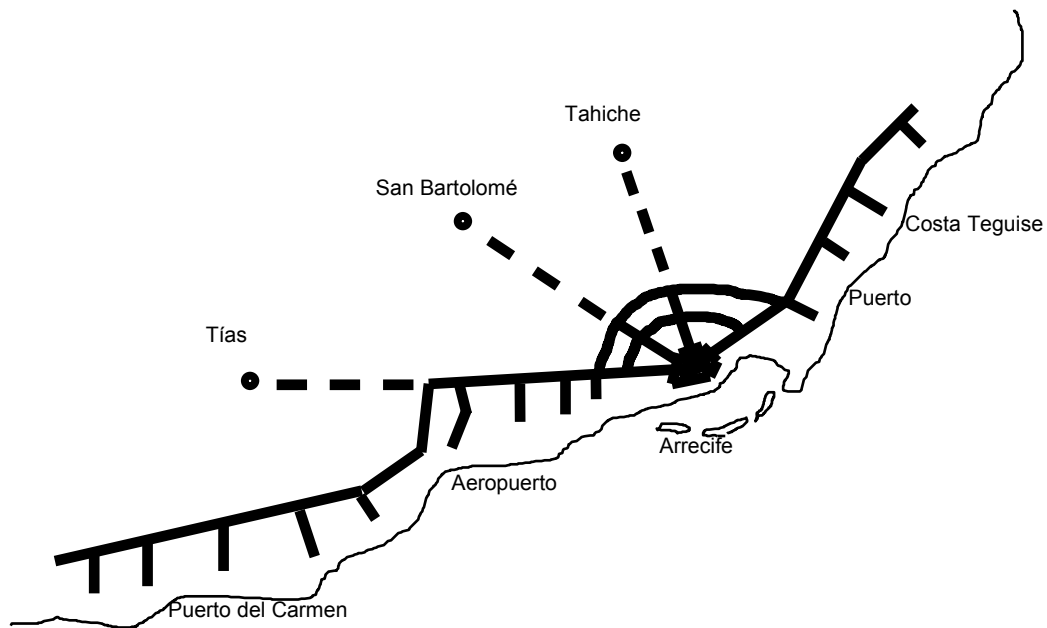
El centro estructural de esta nueva forma urbana sigue siendo el Casco Histórico de Arrecife, conservándose la estructura radial de la ciudad, que se ha prolongado hacia el norte y hacia el sur desde la posición de la carretera de circunvalación que enmarca la ciudad.

Esta prolongación del arco de circunvalación presenta una nueva configuración de carácter lineal (20 km de largo x 1 km de ancho), de la que derivan ejes pequeños y secundarios en forma de peine.

En términos generales, esta estructura es buena y tiene capacidad de recoger las tendencias de futuro, pero precisa de algunas operaciones de articulación que resuelvan todo aquello que supera el ámbito competencial de los cuatro municipios implicados.

Por otra parte, la conurbación precisa un tratamiento más detallado en la parte que sirve como acceso insular, esto es, en los tramos del Puerto y del Aeropuerto.

En este esquema territorial, Arrecife ciudad resulta de vital importancia tanto para la definición urbanística global como para el propio funcionamiento de la conurbación. La urgencia con que ha sucedido el fenómeno turístico (generador principal de la conurbación) no ha permitido dedicar a Arrecife ni la atención planificadora ni la atención inversora que demandaba, por lo que se ha inducido una degradación territorial que afecta hoy desde la pequeña escala de barrio, donde la calidad urbana media presenta un nivel de agravio comparativo enorme con cualquier otro entorno urbano de la isla, hasta la escala grande de la capitalidad.



Esquema de la conurbación de la costa sureste

La trama urbana del Arrecife Ciudad apenas es reconocible, a pesar de ser una trama relativamente clara, debido a un programa de tráfico caótico junto a la falta de operaciones de identificación urbana que precisa hoy cualquier ciudad.

Resulta, por consiguiente, importante dedicar un gran esfuerzo en identificar y articular la estructura de Arrecife en el lugar que la isla precisa, y ello en una triple escala.

En primer lugar, planificando la conurbación como un todo coherente en el que el análisis de los flujos tenga una presencia primordial, sobre todo en lo que respecta al transporte público de calidad y también resolviendo adecuadamente las dos entradas insulares. A este fin resulta importantísimo agrupar la zona industrial fundamental en el entorno del Puerto de Los Mármoles, delimitando este entorno, exclusivamente, como área portuaria, de tal forma que la estructura urbana de la conurbación tenga siempre un apoyo físico en el recorrido lineal de la costa.

En segundo lugar, la escala de Arrecife-Ciudad precisa de unos programas de capitalidad que doten a Lanzarote de un referente simbólico y funcional en este sentido. Para ello, tanto el Casco Histórico como la Rambla Medular serían los puntos clave donde agrupar y expresar una identidad capitalina de la que Lanzarote carece en este momento.

Dentro de esta misma escala de trabajo, sería preciso conseguir que la calidad urbana de los barrios que componen Arrecife se equipare con los estándares alcanzados para el resto de las

zonas urbanas de la isla, además de articularse entre sí con claridad y con una presencia significativa del transporte público de calidad.

Por último, la escala de La Marina y el Casco Histórico, como corazón de toda la estructura urbana, precisa de operaciones de mayor detalle encaminadas a potenciar la expresión del escaso legado patrimonial urbano con el que cuenta Lanzarote. En este sentido, resulta urgente delimitar la zona portuaria fuera del contexto urbano residencial, pues la ciudad histórica se apoya en una costa de gran belleza que los usos portuarios actuales degradan progresivamente.

Asimismo, se precisa recuperar la calidad residencial de toda la zona histórica mediante planes de tráfico-peatón, arbolado, tratamiento urbano de detalle, tratamiento patrimonial, planes de limpieza, etc., todo ello enmarcado en un programa de acción integrada.

152. Comparación de escenarios

Campo de Referencia	actual vs riesgo	actual vs L+B	riesgo vs L+B
Sistema insular	↘	↗	↗
Núcleos rurales	➤	↗	↗
Centros municipales	➤	↗	↗
Centros turísticos	➤	↗	↗
Arrecife y entorno	↘	↗	↗
	3 igual 2 peor	5 mejor	5 mejor

153. Datos básicos del ATC en el Observatorio sobre el Desarrollo Insular (ODI)

indicador testigo		actual	evaluación	riesgo	objetivo
			B M A		L+B
1. SISTEMA INSULAR					
VR112	Densidad de población	pob. de hecho / sup. isla (hbs/km²)	143	}	172
VR113	Ocupación territorial	sup. asentamientos / sup. isla (%)	5		6
VR115	Equilibrio poblacional	camas turísticas / pob. de derecho (%)	68		64
2. NUCLEOS RURALES					
VR211	Densidad de población	pob. de derecho / sup. núcleos (hbs/Ha)	40	}	45
VR213	Accesibilidad	calidad de transporte público (BMA)	MB		A
VR222	Infraestructuras básicas	dotación existente / dotación PIOT (%)	80		100
3. CENTROS MUNICIPALES					
VR311	Dotación de centro	dotación existente / dotación PIOT (%)	60	}	100
VR321	Densidad de población	pob. de hecho / sup. centros (hbs/Ha)	75		80
VR333	Nivel ecológico	resíduos aprovechados/resíduos SU (%)	0		60
4. CENTROS TURÍSTICOS					
VR421	Calidad alojamiento	calidad y mantenimiento edific. (BMA)	A	}	A
VR422	Ocio complementario	diversificación de actividades (BMA)	B		MA
VR433	Nivel ecológico	resíduos aprovechados/resíduos SU (%)	0		60
VR441	Opinión de los turistas	contestación encuestas sociales (BMA)	A		A
5. ARRECIFE Y ENTORNO					
51. CONURBACIÓN					
VR5113	Planificación coordinada	zona incorporada a PIOT (sí/no)	NO	}	SI
VR5121	Accesibilidad	calidad de transporte público (BMA)	B		A
VR5132	Infraestructuras básicas	dotación existente / dotación PIOT (%)	80		100
52. ARRECIFE CIUDAD					
VR5212	Capitalidad	calidad servicios capitalidad (BMA)	B	}	A
VR5213	Jerarquía	percepción estructura urbana (%)	40		80
VR5242	Infraestructuras básicas	dotación existente / dotación PGOU (%)	65		100
VR5243	Nivel ecológico	resíduos aprovechados/resíduos SU (%)	0		60
53. MARINA Y CASCO HISTÓRICO					
VR5311	Planificación	plan concreto de zona (sí/no)	NO	}	SI
VR5325	Espacio público	calidad espacio público (BMA)	MB		A
VR5331	Movilidad coche-peatón	plan tráfico-peatón actualizado (sí/no)	NO		SI

154. Programas y actuaciones propuestas

Se presentan a continuación los programas y actuaciones que se consideran estratégicos dentro de este ATC, aunque alguno de ellos pudiera estar incorporado a acciones más complejas que integren los análisis de otras ATCs.

PROGRAMA 1

Esquema director de ordenación de la conurbación de Arrecife y entorno.

OBJETIVO

Definir las líneas maestras para la organización territorial coordinada de la conurbación de Arrecife, desde Puerto del Carmen hasta Costa Teguisse.

BREVE DESCRIPCIÓN

Entendiendo la totalidad de esta franja costera como una incipiente conurbación, se trata de formar un esquema director que potencie y aclare la estructura urbanística ya definida, tomando en consideración la incorporación futura de los centros que recogen la inmigración estable (Tías, San Bartolomé y Tahiche), que organice la movilidad global y que asigne las dotaciones e infraestructuras de toda la zona, sin interferir la organización administrativa de los 4 municipios implicados, pero consiguiendo claves de coordinación para todos ellos. Arrecife ciudad, y su centro histórico deben recuperar su peso específico en este esquema.

AGENTES IMPLICADOS

Cabildo de Lanzarote, Ayuntamiento de Arrecife, Ayuntamiento de Teguisse, Ayuntamiento de San Bartolomé, Ayuntamiento de Tías, Inalsa, Unelco, Red de carreteras.

PROGRAMACIÓN		MAGNITUD ECONÓMICA	
Corto plazo < 5 años	:	Baja < 100 millones	:
Medio plazo < 10 años	<input type="checkbox"/>	Media 100 a 500 millones	<input type="checkbox"/>
Largo plazo > 10 años	<input type="checkbox"/>	Alta > 500 millones	<input type="checkbox"/>

ACCIONES URGENTES	MAGNITUD ECONÓMICA		
	B	M	A
Delimitación zona portuaria de Arrecife	X		
Proyecto 'Accesos Arrecife'	X		

PROGRAMA 2

Identificación de la estructura urbana del ensanche de Arrecife ciudad.

OBJETIVO

Jerarquizar la estructura urbana de la ciudad, mediante la identificación de sus elementos fundamentales.

BREVE DESCRIPCIÓN

La estructura urbana de la ciudad está definida por cuatro vías convergentes en el Casco Histórico (calles Pérez Galdós, León y Castillo, Fajardo y José Antonio) cruzadas por la Rambla Medular, en forma de arco, y delimitada en su mayor parte por la vía de circunvalación. Esta estructura es coherente con la constitución de la ciudad y resulta de una calidad razonable como estructura. Sin embargo, la falta de jerarquización y de tratamientos diferenciados hace que su lectura, tanto simbólica como funcional, resulte casi imposible. El programa consistiría en identificar esta estructura mediante proyectos de acceso, plan de tráfico, agrupación de actividades nucleizadas en las rotondas de la Rambla Medular y tratamiento urbano del conjunto y de las partes. Se trata de un programa esencial para articular los barrios entre sí y con el centro.

AGENTES IMPLICADOS

Cabildo de Lanzarote, Ayuntamiento de Arrecife.

PROGRAMACIÓN		MAGNITUD ECONÓMICA	
Corto plazo < 5 años	□	Baja < 100 millones	□
Medio plazo < 10 años	:	Media 100 a 500 millones	:
Largo plazo > 10 años	□	Alta > 500 millones	□

ACCIONES URGENTES	MAGNITUD ECONÓMICA		
	B	M	A
Delimitación zona portuaria de Arrecife	X		

PROGRAMA 3

Plan de calidad urbana de los barrios.

OBJETIVO

Dotar a los barrios de un nivel de calidad urbana contrastable con la media de los entornos

urbanos de Lanzarote.

BREVE DESCRIPCIÓN

Debido a la conjunción de múltiples factores, la calidad del entorno urbano de los barrios de Arrecife presenta una situación de agravio comparativo considerable en relación con los demás entornos urbanos de la isla. Se trata de definir una calidad urbana media, atendiendo a aspectos de infraestructura, pavimentación, movilidad y peatonalización, iluminación, arbolado, amueblamiento, dotaciones básicas, etc.

AGENTES IMPLICADOS

Cabildo de Lanzarote, Ayuntamiento de Arrecife.

PROGRAMACIÓN		MAGNITUD ECONÓMICA	
Corto plazo < 5 años	□	Baja < 100 millones	□
Medio plazo < 10 años	:	Media 100 a 500 millones	:
Largo plazo > 10 años	□	Alta > 500 millones	□

ACCIONES URGENTES	MAGNITUD ECONÓMICA		
	B	M	A
Muestra en el entorno de un barrio	X		

PROGRAMA 4

Plan de capitalidad de Arrecife.

OBJETIVO

Restablecer las condiciones de capitalidad en el contexto territorial insular.

BREVE DESCRIPCIÓN

Arrecife debe de prestar un buen servicio de capitalidad al conjunto territorial de Lanzarote, tanto en su vertiente simbólica como funcional. Se trata de definir aquellas dotaciones, servicios, etc., que por su carácter urbano deban concentrarse en Arrecife como expresión final de la capitalidad insular, es decir, conseguir la identificación completa del sistema urbanístico, cultural y social de Lanzarote.

AGENTES IMPLICADOS

Gobierno Autónomo, Cabildo de Lanzarote, Ayuntamiento de Arrecife, Agentes corporativos.

PROGRAMACIÓN		MAGNITUD ECONÓMICA	
Corto plazo < 5 años	<input type="checkbox"/>	Baja < 100 millones	<input type="checkbox"/>
Medio plazo < 10 años	:	Media 100 a 500 millones	:
Largo plazo > 10 años	<input type="checkbox"/>	Alta > 500 millones	<input type="checkbox"/>

ACCIONES URGENTES	MAGNITUD ECONÓMICA		
	B	M	A
Proyecto auditorio Islote del Francés			X

PROGRAMA 5

Rehabilitación integral de La Marina y el Casco Histórico.

OBJETIVO

Definir concretamente las acciones necesarias para la expresión residencial, comercial y patrimonial del borde marítimo y el centro histórico de la ciudad.

BREVE DESCRIPCIÓN

En coordinación con otros programas de carácter social, cultural, y dotacional, se trata de potenciar la cualidad de centro histórico que esta zona ejerce sobre el conjunto de la ordenación territorial de Lanzarote. La Marina constituye el legado fundacional de la ciudad, y constituye, además, un espacio continuo coherente, de gran belleza, que debe planificarse en relación con el Casco Histórico de la ciudad, trasladando los usos portuarios a la zona del Puerto de los Mármoles. El conjunto Marina-Casco Histórico necesita rescatar los edificios y espacios públicos más representativos para dotarlos de contenido, protegiendo sus valores patrimoniales.

Esta zona también debe de entenderse como un todo residencial y comercial que precisa de una actualización del medio urbano atendiendo aspectos como limpieza, ordenación de tráfico, peatonalización, arbolado, amueblamiento, iluminación, mejora del entorno comercial, creación de aparcamientos disuasorios, uniformación de pavimentos, etc.

AGENTES IMPLICADOS

Cabildo de Lanzarote, Ayuntamiento de Arrecife, Autoridad Portuaria, Demarcación de Costas.

PROGRAMACIÓN		MAGNITUD ECONÓMICA	
Corto plazo < 5 años	:	Baja < 100 millones	<input type="checkbox"/>
Medio plazo < 10 años	<input type="checkbox"/>	Media 100 a 500 millones	:
Largo plazo > 10 años	<input type="checkbox"/>	Alta > 500 millones	<input type="checkbox"/>

ACCIONES URGENTES	MAGNITUD ECONÓMICA		
	B	M	A
Muestras en el entorno Plazuela-C/Real		X	
Rescate concesiones privadas del litoral		X	

2. EL SISTEMA URBANÍSTICO INSULAR

21. INTRODUCCIÓN

Este campo de referencia supone una aproximación al conjunto territorial insular, entendido este como el *hinterland* básico de actividad de la sociedad insular, un ecosistema relativamente aislado pero con fuertes dependencias del entorno exterior a la isla. Para el análisis del sistema urbanístico se han empleado 17 valores de referencia, que se pueden examinar en el Anexo correspondiente.

22. ESCENARIO ACTUAL

El conjunto del sistema territorial actual de Lanzarote está hoy fuertemente marcado por el peso de la actividad turística, tanto por el efecto que la estancia de los visitantes ejerce sobre la organización territorial, como por el propio desarrollo de los servicios que demandan. En este sentido, la figura del turista resulta resbaladiza a la hora de programar una determinada organización territorial. Por una parte, el carácter eventual de su estancia impide una incorporación a las actividades que dan cuerpo a la intrincada red social y cultural, mientras que, en su calidad de consumidores, equivalen a una población mucho más numerosa que si se tratase de residentes estables.

Según los censos de 1996, la población de hecho de la isla asciende a un total de 121 mil personas, de las 77 mil son residentes y 44 mil son turistas, lo que arroja una densidad global de 143 hbs/km². Por otra parte, 100 mil de los 121 mil habitantes de hecho censados se concentran en una franja costera de 20 km de longitud y 1 km de profundidad, que abarca desde Puerto del Carmen hasta Costa Teguise. Esta concentración ha dado lugar a la aparición de una pequeña conurbación que supera la organización administrativa municipal existente, al verse involucradas las administraciones de Teguise, Arrecife, San Bartolomé y Tías en la gestión de un fenómeno urbano no planificado como tal.

La relativa concentración de esta conurbación ha permitido una preservación razonable del sistema histórico de núcleos rurales de población, así como de los paisajes heredados de las actividades campesinas tradicionales. Al propio tiempo, se han catalogado como espacios naturales protegidos -en mayor o menor grado- hasta un 62% de la superficie de la isla, circunstancia que ha tenido una importancia clave no sólo en la preservación de estos entornos, sino también en el enfoque del turismo que visita la isla.

Los puntos clave del equilibrio territorial insular se perciben mediante 3 valores de referencia, que consideramos indicadores testigo y que reflejan las fuertes tensiones a las que se ve sometido el ecosistema de Lanzarote, y que expresan de manera sintética la capacidad de carga global del territorio:

- Densidad de población. El índice actual es de 143 hbs/km². Este nivel de densidad es sentido entre la población residente como una sensación de ‘espacio colmatado’, como un nivel excesivo, en definitiva. Si bien el valor en sí mismo no parece que sea objetivamente alto, hay que tener en cuenta que casi la mitad de los habitantes de la isla -los turistas- están en permanente desplazamiento por toda la geografía insular, por lo que el efecto de ‘presencia’ que producen equivale a densidades considerablemente mayores.
- Ocupación territorial. La percepción histórica de la cultura lanzaroteña entiende el territorio no como el espacio donde se organizan recursos y población, sino como un recurso en sí mismo, un recurso tradicionalmente escaso. Por lo tanto, la ocupación territorial resulta un índice de gran importancia en la valoración de los equilibrios del ecosistema insular. El índice actual está en torno al 5% de suelo ocupado referido a la superficie total de la isla. Esta ocupación es percibida como muy alta por la sociedad insular, circunstancia en la que hay que tomar en consideración el hecho de que los entornos más apreciados están asignados a las infraestructuras turísticas, como es el caso de las playas.
- Equilibrio poblacional. Este indicador refleja la relación entre las camas turísticas y la población de derecho, es decir, en que medida se tiene la casa llena de visitantes. Su medición se ha disparado en los últimos 10 años, presentando hoy valores que objetivamente sobrepasan la capacidad de carga del ecosistema insular. El valor actual de este indicador es del 68% expresado en camas/habitantes de derecho, cifra que triplica holgadamente la media del territorio canario.

Isla	camas	población	indicador (%)
Hierro	450	8.338	5,4
Gomera	3.149	17.008	8,5
La Palma	3.456	81.507	4,2
Tenerife	115.456	665.611	17,4
Gran Canaria	133.602	713.768	18,7
Fuerteventura	18.082	42.938	42,1
Lanzarote	52.830	77.233	68,4
Canarias	327.439	1.606.549	20,4

Finalmente, un análisis cualitativo del conjunto insular debe centrar la atención en el creciente impacto negativo que producen las infraestructuras, sobre todo carreteras y tendidos eléctricos, así como en la progresiva degradación urbana de la ciudad de Arrecife. La importancia de la ciudad de Arrecife en la organización territorial insular justifica que se estudie pormenorizadamente más adelante.

Con la excepción de Arrecife, el conjunto del sistema urbano insular presenta una calidad media razonablemente alta, apoyada en gran medida en la buena preservación del sistema histórico de núcleos rurales.

El 72% del suelo asignado por el PIOT de Lanzarote a los asentamientos turísticos y no turísticos se encuentra sin edificar, lo que supone una reserva global de suelo más que prudente en orden a no inducir movimientos especulativos traumáticos similares a los acaecidos durante la explosión inmobiliaria de la década 1980-1990.

Sin embargo, es preocupante la ausencia de planeamiento actualizado en la mayoría de los municipios de la isla, así como el bajo nivel ecológico que se detecta en los servicios ambientales (residuos, energías, etc.).

El ecosistema insular de Lanzarote depende de fuertes intercambios con el exterior (visitantes, energía, materiales, información, etc.) por lo que la correcta planificación de accesos y movilidad resulta de vital importancia. En este sentido, la isla dispone de dos accesos físicos estratégicos: el aeropuerto de Guasimeta y el puerto de Los Mármoles, circunstancia que debe permitir una regulación de la afluencia turística, indispensable para conseguir los objetivos globales de sostenibilidad.

El aeropuerto de Guasimeta es la puerta de acceso para la práctica totalidad de los visitantes que recibe Lanzarote, así como la principal conexión exterior para la población residente. Por ello es uno de los puntos de mayor fragilidad en el sostenimiento de la isla en su conjunto, para el que resulta prioritario mantener su calidad operativa sin aproximarse a situaciones de congestión, en orden tanto a posibilitar una alternativa de turismo de calidad, que demanda viajes más cortos y frecuentes, como a garantizar fuertes puntas de tráfico en casos de emergencia civil. La dotación actual del nuevo aeropuerto, capaz para 4 millones de tráficos/año, parece prudente frente a los 1,8 millones de tráficos de 1996, como garantía de un servicio con suficiente calidad.

El puerto de Los Mármoles conduce la mayor parte de los intercambios de mercancía, con un movimiento de casi 900 mil toneladas en 1996, encontrándose en la actualidad próxima a la congestión. Presenta, además, problemas de separación de tráficos pesqueros y de mercancías y una situación medioambiental muy deteriorada con importantes vertidos incontrolados y contaminantes.

Tanto el aeropuerto como el puerto son hoy deficitarios en su condición de acceso principal de calidad a la isla.

Otro aspecto importante de las comunicaciones insulares lo constituyen los accesos remotos vía teléfono, televisión y redes telemáticas. En este sentido, cabe evaluar como buenas las comunicaciones telefónicas, aunque tanto la captación televisiva como el acceso telemático están quedando desfasados incluso respecto a otras islas del archipiélago.

Finalmente hay que llamar la atención sobre la ínfima calidad de la movilidad interior de la isla, a la vista del descuidado sistema de transportes públicos.

En definitiva, el sistema insular se puede calificar en un nivel medio en el esquema del observatorio insular.

23. ESCENARIO DE RIESGO

La tendencia para los próximos 20 años tiende a agravar seriamente las tensiones medibles mediante los tres indicadores testigo destacados en el escenario actual:

- La densidad de población tiende de 143 a 184 hbs/Ha.
- La ocupación territorial tiende del 5 al 7 % sobre el territorio total de la isla.
- El equilibrio poblacional tiende del 68 al 78 % camas/habitantes de derecho.

Básicamente, estas tendencias expresan un mantenimiento de la fuerte inmigración experimentada durante la última década, además de unos incrementos de la afluencia turística que agravan la situación actual, especialmente si sumamos al incremento previsible de camas el efecto producido por la tendencia a disminuir los tiempos de estancia de los turistas.

También se pone seriamente en peligro el sistema histórico de núcleos rurales en caso de persistir la fuerte demanda de establecimiento que se detecta, y que tiende a expandir ilimitadamente los bordes de estos núcleos, produciendo dispersiones como las de Mácher y La Asomada, en los que los límites identificatorios tradicionales han desaparecido, con la consiguiente destrucción de paisaje.

La tendencia al incremento de la ocupación territorial hay que cargarlo, también, a las crecientes demandas de equipamientos turísticos ligados a paisajes abiertos (ej. campos de golf), con la consiguiente sensación de usurpación territorial que producen para la población residente.

Asimismo, la degradación del entorno de Arrecife tiende a consolidarse como una bolsa de marginalidad oculta a los visitantes, constituyendo, sin duda, el punto más preocupante del conjunto de la isla.

El planeamiento municipal en curso de redacción podría contener la tendencia a la dispersión en el sistema de núcleos tradicionales, donde la actitud insular puede ser más vigilante, aunque resulta preocupante que el propio PIOT, que sirve de referencia a este planeamiento, autorice máximos de expansión excesivamente holgados.

Resulta también negativa la tendencia a la ocupación descoordinada de la conurbación de la costa sur, toda vez que no existe planeamiento que contemple este fenómeno en su conjunto.

Asimismo, se detecta que, aunque el éxito relativo del destino Lanzarote en el mercado turístico tiende a consolidar el bajo nivel ecológico del sistema urbano, la progresiva sensibilización ecológica tiende, en cambio, a mejorar estos baremos.

Las inversiones en curso en el aeropuerto y en el puerto hacen pensar en una mejoría de estas infraestructuras básicas, tanto en lo que se refiere a la calidad operativa como a la calidad intrínseca de los accesos insulares, si hacemos excepción del problema de los vertidos portuarios que no parecen estar en el horizonte de la sensibilidad insular.

Los accesos remotos también tienden a la mejoría en la medida en que Lanzarote se incorpora a los planes tecnológicos globales.

En el aspecto de la movilidad, la tendencia más negativa pudiera estar en los transportes públicos, al consolidarse el automóvil privado como sistema único de desplazamiento interior.

24. ESCENARIO ALTERNATIVO L+B

La corrección de los desequilibrios detectados en el sistema territorial de Lanzarote pasa necesariamente por acometer políticas que regulen el ritmo de crecimiento de la construcción de camas turísticas, así como el ritmo de incremento de entradas de visitantes. Sólo de esta forma se podrá dar acceso a la población insular a los servicios que genera la industria turística, garantizando que el equilibrio poblacional se mantenga dentro de unos límites razonables. El objetivo planteado en el escenario alternativo L+B sería alcanzar, en el plazo de 10 años, una corrección del indicador de equilibrio poblacional desde el valor actual de 0,68 camas/hab. hasta 0,64 camas/hab, iniciando una tendencia que permita vislumbrar a medio plazo un valor de 0,50 camas/hab., en lo que se estima un valor necesario para el equilibrio.

Al propio tiempo se debe planificar una organización un poco más densa del territorio ya ocupado, sea con fines turísticos como no turísticos, de tal forma que se rectifique la tendencia a la dispersión que se detecta que puede ser especialmente negativa en los núcleos rurales.

En cuanto a la programación concreta de instalaciones de ocio alternativo, estas deben ubicarse en las proximidades de los centros turísticos, con el fin de restar presión tanto a las vías de circulación rodada como a los paisajes más frágiles del territorio interior insular.

El esfuerzo más importante del escenario alternativo L+B se centra en el área de Arrecife y su entorno próximo, donde los desequilibrios son más significativos y peligrosos.

25. COMPARACIÓN DE ESCENARIOS

Se comparan a continuación los 3 escenarios entre sí, utilizando para ello los indicadores testigo seleccionados:

	actual vs riesgo	actual vs L+B	riesgo vs L+B
VR112 Densidad de población	↘	↘	↗
VR113 Ocupación territorial	↘	↘	↗
VR115 Equilibrio poblacional	↘	↗	↗
	0 mejor 0 igual 3 peor	1 mejor 0 igual 2 peor	3 mejor 0 igual 0 peor

26. PROGRAMAS Y ACTUACIONES

Tanto el PIOT como el planeamiento municipal, que se encuentran en este momento en vías de revisión o ejecución, son mecanismos eficientes para rectificar la mayor parte de los desequilibrios encontrados, conteniendo y redimensionando el crecimiento de la oferta turística, definiendo menores dispersiones, mayores densidades relativas, ubicando adecuadamente los nuevos desarrollos turísticos, etc.

Sin embargo se hace preciso dotar a la isla de un centro físico y simbólico en su organización general insular, por lo que se propone un Plan de Capitalidad para Arrecife que solucione esta carencia del sistema territorial, de forma integrada con aspectos culturales, sociales y económicos que le den sentido identificativo para la sociedad de Lanzarote.

3. LOS NÚCLEOS RURALES DE POBLACIÓN

31. INTRODUCCIÓN

Los núcleos rurales de población forman un conjunto coherente de pequeños asentamientos heredados del modo histórico de poblamiento de Lanzarote, de gran importancia tanto para la memoria de la sociedad lanzaroteña como para la comprensión espacial y paisajística que lleva a cabo el visitante eventual. Este conjunto de núcleos se ha estudiado mediante el análisis de once valores de referencia que se pueden consultar en el correspondiente anexo.

32. ESCENARIO ACTUAL

El desarrollo turístico de Lanzarote ha supuesto un cambio profundo en la función que los núcleos rurales desempeñan dentro del sistema urbanístico insular, pasando de constituir el apartado fundamental del engranaje económico-social a desempeñar un papel secundario en el peso de las actividades insulares.

Sin embargo, tanto los núcleos rurales como sus paisajes abiertos asociados son muy valorados por el turismo, circunstancia que ha sido clave para su preservación como entornos relativamente dispersos pero claramente identificados. En términos generales, se aprecia una calidad urbana bastante alta para estos núcleos, en los que habitan unos 15.000 residentes con un nivel de satisfacción bastante alto.

Asimismo, el nivel de dotaciones y de infraestructuras es razonable, excepto en lo que se refiere a la conexión entre los núcleos y el resto de la isla, debido a un servicio de transporte público casi inexistente.

33. ESCENARIO DE RIESGO

Quizá el mayor peligro para la supervivencia de los núcleos rurales tal y como han sido heredados, lo constituya la importante tendencia a la dispersión, que de seguir así, puede llegar a eliminar la forma que identifica este tipo de pequeños asentamientos, tal y como ha ocurrido, por ejemplo, en el conjunto Mácher-La Asomada.

Efectivamente la densidad de los núcleos rurales tiende a mantenerse en niveles muy bajos lo que se traduce por una continua expansión hacia el exterior de sus límites físicos, por muy borrosos que éstos fuesen.

Por otra parte, aunque el nivel de dotaciones y de infraestructuras resulta hoy correcto, se percibe algún riesgo de que no sea así en un futuro próximo, en tanto las demandas de servicios y de transporte tiendan a ser más exigentes.

34. ESCENARIO ALTERNATIVO L+B

Inciendo en estos aspectos mencionados como de mayor riesgo, se propone aumentar levemente la densidad de los núcleos al tiempo que se contiene la continua expansión de sus bordes.

Por otro lado, resulta imprescindible organizar un transporte público de alta calidad y frecuencia, así como completar la infraestructura básica con el objetivo de no perder calidad residencial, circunstancia esencial para la preservación de estos asentamientos.

35. COMPARACIÓN DE ESCENARIOS

	actual vs riesgo	actual vs L+B	riesgo vs L+B
VR211 Densidad de población	↘	↗	↗
VR213 Accesibilidad	→	↗	↗
VR222 Infraestructuras básicas	→	↗	↗
	0 mejor 2 igual 1 peor	3 mejor 0 igual 0 peor	3 mejor 0 igual 0 peor

36. PROGRAMAS Y ACTUACIONES PROPUESTAS

Los elementos de desequilibrio observados para este campo de referencia son fácilmente controlables mediante instrumentos como el PIOT y los Planes Municipales, por medio de revisiones de pequeño alcance.

Se debe incidir en una política rigurosa de contención de los bordes de los núcleos rurales, con el objetivo de preservar tanto su identidad de núcleos como los paisajes asociados que los definen. Al propio tiempo, un pequeño aumento de las densidades interiores facilitaría la implantación de las dotaciones básicas, en las que pudieran ser deficitarios en un futuro próximo.

4. LOS CENTROS MUNICIPALES

41. INTRODUCCIÓN

Los centros municipales constituyen un conjunto incorporado al sistema tradicional de núcleos rurales, aunque merecen un análisis diferenciado que valore su capacidad para sostener el protagonismo de centralidad relativa que hoy desempeñan en lo administrativo, dotacional, comercial y socio-cultural. Para ello, se han estudiado 14 valores de referencia.

42. ESCENARIO ACTUAL

En términos generales los centros municipales participan de los comentarios realizados para los núcleos rurales, aunque se detectan algunos problemas de preservación y de identificación en los dos núcleos que han soportado la parte más sustancial de la inmigración reciente, esto es, San Bartolomé y Tahiche.

También se detecta la falta de criterios ecológicos en relación a temas clave como el agua, la energía o los residuos, así como una problemática de áreas concretas en incipiente proceso de degradación, que son consecuencia de la falta de planeamiento municipal y de una policía urbanística excesivamente permisiva.

La competencia en servicios y en vida sociocultural que ejercen los modernos centros turísticos, ponen en cuestión la capacidad de estos centros tradicionales para mantener su condición de polo de referencia y de identidad.

43. ESCENARIO DE RIESGO

Los centros municipales también comparten con los núcleos rurales los riesgos de dispersión territorial y de aislamiento respecto a los puntos de mayor actividad de la isla, por lo que vale para el análisis de los centros lo dicho para los núcleos rurales, si bien en este caso, el bajo nivel ecológico en la prestación de servicios y suministros resulta inaceptable como estándar urbano de futuro.

Pero además de estos factores ya analizados, y debido a la falta de planificación municipal de carácter estratégico, el mayor reto quizá lo constituya la búsqueda de acciones concretas que garanticen el mantenimiento del peso específico de estas poblaciones en su condición de centro.

44. ESCENARIO L+B

Se propone, igual que para los núcleos rurales, un pequeño aumento de densidad que contenga la tendencia a nuevas ocupaciones de territorio, así como completar las infraestructuras básicas de todos los centros, que resultarán especialmente deficitarias en aquellos que reciban una inmigración más intensa (Tías, San Bartolomé y Tahiche).

El reto fundamental es programar adecuadamente las dotaciones de centro, en orden a mantener la identificación y el peso social de estos asentamientos.

45. COMPARACIÓN DE ESCENARIOS

	actual vs riesgo	actual vs L+B	riesgo vs L+B
VR311 Dotación de centro	>	7	7
VR321 Densidad de población	>	7	7
VR332 Infraestructuras básicas	>	7	7
	0 mejor 2 igual 1 peor	3 mejor 0 igual 0 peor	3 mejor 0 igual 0 peor

46. PROGRAMAS Y ACTUACIONES PROPUESTAS

Pequeñas revisiones del PIOT y completar los planes municipales atendiendo a los factores enunciados serían los caminos oportunos para enfocar los riesgos detectados, siempre en la línea de contener los límites físicos de estas poblaciones para evitar la tendencia negativa a la dispersión.

En el caso de los centros municipales, el aumento de densidad que se propone resulta más importante que para el resto de los núcleos rurales, toda vez que la implantación de los usos urbanos ligados a la centralidad depende, en gran medida, de contar con una suficiente intensidad de actividades urbanas que sucedan con cierta simultaneidad de espacios y de tiempos. Asimismo, las dotaciones de carácter central precisan, para su correcto desarrollo, de la existencia de la suficiente población residente en las proximidades.

5. LOS CENTROS TURÍSTICOS

51. INTRODUCCIÓN

Los Centros Turísticos son asentamientos de muy reciente creación que comparten entre sí la circunstancia fundamental de albergar la industria turística que sostiene económicamente a la isla. También comparten factores de riesgo en la medida en que dependen de las circunstancias que sobrevengan al propio mercado del turismo.

Para el estudio de este campo de referencia se han analizado 15 valores de referencia que se pueden consultar en el anexo correspondiente.

52. ESCENARIO ACTUAL

Los tres centros turísticos principales -Puerto del Carmen, Costa Teguise y Playa Blanca- son las estructuras urbanas más modernas de la isla, habiéndose desarrollado con un nivel de planificación, que, en todo caso, mejora notablemente el de las demás estructuras urbanas de densidad alta que encontramos en Lanzarote.

Además, cumplen la función de ser el espacio que acoge la estancia de los turistas, lo que ha supuesto, para estos centros, una disponibilidad económica fluida que ha posibilitado alcanzar una calidad para el medio urbano relativamente alta, con buenas dotaciones de infraestructuras y de servicios. Los centros turísticos se encuentran próximos a los entornos naturales más apreciados para el ocio, como son las playas. El conjunto de instalaciones y servicios turísticos que acogen estos centros obtienen una opinión bastante favorable de los turistas que visitan la isla.

Los puntos más deficitarios en este aspecto resultan ser la falta de un sistema de transporte público que los conecte con el resto del sistema urbano de la isla, la inexistencia del programas de gestión ambiental designados a temas básicos como el agua, la energía, residuos o el ruido, así como la falta de una instalaciones y programas de ocio complementario a las actividades típicas de sol y playa.

Puntualmente, se detectan zonas degradadas debido principalmente a la obsolescencia de algunas instalaciones turísticas y de algunos entornos urbanos que se localizan, sobre todo, en Puerto del Carmen y su entorno más próximo.

53. ESCENARIO DE RIESGO

De los factores analizados, sin duda el riesgo más importante que generan los centros turísticos es la falta de programas de ocio complementario al sol y playa, en la medida que se provoca con ello intensos desplazamientos por los paisajes más frágiles del interior de la isla, circunstancia que desencadena problemáticas más graves y de difícil contención, además de consumos energéticos por persona de un nivel desorbitado. Por otro lado, los servicios de ocio complementarios son valorados cada vez más en el cómputo global de la opinión de los turistas.

Por otro lado, se hace preciso atender a la corrección del bajo nivel ecológico con el que se prestan los servicios y suministros en el entorno de estos centros.

54. ESCENARIO L+B

Las propuestas se orientan en la dirección de asentar lo más posible a los turistas en su entorno, tanto por la vía de programar instalaciones de ocio ubicadas en los propios centros turísticos, como en incentivar aquellas actividades diversas a las de sol y playa, que contribuyan al mismo objetivo. No obstante, se debe cuidar que las instalaciones de ocio alternativo no resulten excesivamente consumidoras de territorio ni de recursos energéticos escasos.

55. COMPARACIÓN ESCENARIOS

	actual vs riesgo	actual vs L+B	riesgo vs L+B
VR412 Accesibilidad	➤	↯	↯
VR422 Ocio complementario	➤	↯	↯
VR441 Opinión turistas	↘	➤	↯
	0 mejor 2 igual 1 peor	2 mejor 1 igual 0 peor	3 mejor 0 igual 0 peor

56. PROGRAMAS Y ACTUACIONES PROPUESTAS

De nuevo el PIOT y los Planes Municipales son los instrumentos adecuados en todo lo referente a instalaciones y dotaciones de ocio complementario y de diversificación de actividades.

Además, resulta vital la incorporación del sector de la industria turística a esta estrategia, por la vía de formular sus propios planes sectoriales de mejora de calidad de instalaciones y servicios, de racionalización de consumos y de programación de actividades complementarias.

Al propio tiempo, es imprescindible atender a la rehabilitación de algunos focos incipientes de degradación urbana que se localizan en las instalaciones turísticas y en los entornos más gastados, sobre todo en el área de Puerto del Carmen.

6. ARRECIFE Y ENTORNO

Arrecife y su entorno de influencia constituyen el hábitat urbano de la mayoría de los residentes de Lanzarote concentrando, al propio tiempo, las problemáticas más urgentes y los riesgos más agudos de cara a la sostenibilidad del sistema insular global, tanto en lo urbanístico como en lo sociocultural.

En virtud del peso específico que la ciudad de Arrecife desempeña en el contexto insular, ha sido preciso realizar el análisis de este campo de referencia mediante la aplicación de 3 escalas de observación:

- La escala más amplia sería la Conurbación, una incipiente estructura urbana polifuncional y diversa generada por el desarrollo turístico y por el establecimiento de la inmigración asociada, que se extiende desde Puerto del Carmen hasta Costa Teguise, tomando como centro el puerto de Arrecife. Para su estudio se han empleado 13 valores de referencia.
- La siguiente aproximación de escala examina el conjunto del ensanche de Arrecife Ciudad, en su acepción administrativa usual, para lo que se han utilizado otros 19 valores de referencia.
- Finalmente, la observación de mayor detalle se realiza sobre el conjunto de La Marina y el Casco Histórico como depositarios de valores patrimoniales singulares que identifican el conjunto de la ciudad y de la isla. El análisis de esta zona se ha realizado a través de 17 valores de referencia adicionales.

61. LA CONURBACIÓN

611. INTRODUCCIÓN

En esta estructura urbana que denominamos Conurbación participan las administraciones municipales de Arrecife, Tías, San Bartolomé y Teguise, aportando iniciativas de diferente intensidad y de diferente carácter, en general, de manera descoordinada. La conurbación aloja al 87% de la población de hecho -residentes y turistas- de la isla y soporta la mayoría de los flujos de personas y de energías que se realizan a diario en Lanzarote.

La conurbación aloja también una interesante diversidad poblacional: turista eventual, turista semiestablecido, inmigrante ocasional, inmigrante establecido y residente autóctono; al propio tiempo que contiene los tres enclaves estratégicos de la intendencia insular: el aeropuerto, el

puerto y el conglomerado de abastos de Playa Honda. Se ubica en la franja costera de clima más benigno y con mayores posibilidades de relación mar-tierra de la isla.

Este conjunto de características debe invitar a considerar como un todo el territorio de la conurbación, examinando sus riesgos y sus oportunidades en conjunto.

612. ESCENARIO ACTUAL

La conurbación presenta una estructura física de alto interés y calidad -como estructura- a pesar de haber sido generada con total improvisación y a pesar de que hoy alberga los entornos urbanos de más baja calidad (fundamentalmente en el extrarradio de Arrecife) junto a los de más alta calidad (mejores zonas de los centros turísticos).

La problemática que se observa deriva fundamentalmente de la descoordinación entre las iniciativas que vierten en su conjunto las diferentes administraciones implicadas, tanto en lo que se refiere a la planificación urbanística como a otros servicios de carácter urbano (ej. transporte, infraestructuras, etc., ...).

En el entorno de la conurbación la densidad de población resulta razonable, razón por la que constituye el ámbito de las mejores oportunidades de futuro para una definición urbana equilibrada, aunque también el de los mayores riesgos.

613. ESCENARIO DE RIESGO

En la medida en que ni las administraciones municipales concurrentes en la conurbación, ni el propio Cabildo Insular tiendan a generar proyectos o iniciativas conjuntas y coordinadas para esta zona se corre el riesgo de una fragmentación en áreas inconexas con diferencias muy grandes entre sí, que pueden ser generadoras de importantes tensiones de todo tipo.

Desde el punto de vista funcional, la descoordinación en la gestión territorial de esta zona supone el mayor riesgo de colapso de diversos sistemas insulares, como pueden ser el transporte, la energía, el agua, etc., ...

614. ESCENARIO ALTERNATIVO L+B

Las acciones estratégicas pretenden organizar la conurbación como un todo mediante la formulación de un Esquema Director de Ordenación en el que se proyecte una visión conjunta a la hora de ubicar dotaciones escolares, de salud, sociales, etc., y que articule una solución de transporte público de calidad y que garantice unas infraestructuras básicas para toda la zona.

615. COMPARACIÓN DE ESCENARIOS

	actual vs riesgo	actual vs L+B	riesgo vs L+B
VR5113 Planificación Coordinada	↘	7	7
VR5121 Transporte	↘	7	7
VR5132 Infraestructuras Básicas	↗	7	7
	0 mejor 1 igual 2 peor	3 mejor 0 igual 0 peor	3 mejor 0 igual 0 peor

616. PROGRAMAS Y ACTUACIONES PROPUESTAS

Se propone la redacción de un **Esquema Director de Ordenación** de toda la conurbación que sirva de enlace entre el PIOT y los Planes Municipales y que constituya un marco claro para las estrategias de transporte, energía, vivienda, salud o enseñanza, teniendo como objetivo definir las líneas maestras para la organización territorial coordinada de la conurbación, desde Puerto del Carmen hasta Costa Tegui.

Se trata de formar un esquema director que potencie y aclare la estructura urbanística ya definida, tomando en consideración la incorporación futura de los centros que recogen la inmigración estable (Tías, San Bartolomé y Tahiche), que organice la movilidad global y que asigne las dotaciones e infraestructuras de toda la zona, sin interferir la organización administrativa de los 4 municipios implicados, pero consiguiendo claves de coordinación para todos ellos. Arrecife ciudad, y su centro histórico deben recuperar su peso específico en este esquema.

En la formulación de este Esquema Director son precisas las aportaciones de las administraciones afectadas, esto es, Cabildo de Lanzarote, Ayuntamiento de Arrecife, Ayuntamiento de Tegui, Ayuntamiento de San Bartolomé y Ayuntamiento de Tías, así como de las principales empresas de suministros, Inalsa y Unelco. La política de carreteras debe tomar en consideración, como punto de partida, la estructura definida en este programa.

62. ARRECIFE CIUDAD

621. INTRODUCCIÓN

Desde la relativamente temprana fecha de 1968, la ciudad de Arrecife cuenta con un Plan General de Ordenación Urbana que, básicamente, dio forma a la estructura urbanística que hoy

conocemos. Aquel Plan trazó los dos arcos de la Rambla Medular y de la Circunvalación, apoyándose en los radios históricos que convergen en el Muelle Comercial (calles Pérez Galdós, León y Castillo, Fajardo y José Antonio).

El Plan preveía ensanchar estos radios, que se constituirían en las calles principales de relación barrios-centro, mientras que la Rambla Medular formaba la relación transversal entre los barrios. También ubicaba estratégicamente una serie de dotaciones e instalaciones motoras de una condición moderna para la ciudad.

622. ESCENARIO ACTUAL

La lectura actual de la ciudad de Arrecife muestra el fracaso en la gestión de aquel Plan.

Por una parte, el desarrollo de las zonas turísticas se llevó a cabo a costa de descuidar los estándares de calidad urbana de la propia ciudad de Arrecife. Por otra parte, la ausencia de una planificación insular, tanto en lo estratégico-económico, como en lo urbanístico o lo ecológico, obvió la importancia que el desarrollo del componente capitalino de aquel Plan General tenía para el conjunto de la isla.

Así, la calidad del medio urbano de cualquier calle y de cualquier barrio de Arrecife, incluidas sus infraestructuras y dotaciones, se encuentra a una distancia enorme del resto del medio urbano insular, al propio tiempo que la estructura básica de la ciudad, a pesar de ser razonablemente clara y funcional, no es fácilmente percibida en el uso cotidiano.

623. ESCENARIO DE RIESGO

El riesgo fundamental que se desprende de la observación de las tendencias es que la ciudad de Arrecife se consolide como un punto de marginalidad “inevitable” dentro de un sistema que mira unidireccionalmente hacia el turismo, soportando, además un nivel ecológico extraordinariamente bajo.

Aspectos como la delincuencia, la suciedad, la infravivienda, etc.,..., ya son hoy perceptibles con intensidad suficiente como para poder anunciar la insostenibilidad del entramado social insular e incluso de la propia industria turística.

624. ESCENARIO ALTERNATIVO L+B

Los programas estratégicos hacen un énfasis muy especial en que Arrecife recupere el paso perdido en el desarrollo reciente de Lanzarote.

En primer lugar, dotando a los barrios de un nivel urbano con una calidad medioambiental, de infraestructuras y de dotaciones equiparable a los núcleos urbanos del resto de la isla.

En segundo lugar, acometiendo las actuaciones de identificación urbana necesarias para que la estructura básica de la ciudad resulte perceptible y cumpla su función armonizadora entre los barrios.

En tercer lugar, programando las estrategias de capitalidad que son vitales para el conjunto del sistema insular.

625. COMPARACIÓN DE ESCENARIOS

	actual vs riesgo	actual vs L+B	riesgo vs L+B
VR5212 Capitalidad	↘	↘	↘
VR5213 Jerarquía	➤	↘	↘
VR5242 Infraestructuras Básicas	➤	↘	↘
	0 mejor 2 igual 1 peor	3 mejor 0 igual 0 peor	3 mejor 0 igual 0 peor

626. PROGRAMAS Y ACTUACIONES PROPUESTAS

Se propone acometer tres programas fundamentales:

- Un Plan de Identificación de la estructura urbana de la ciudad que se ocupe de aspectos funcionales y simbólicos en la necesaria jerarquización de los ambientes urbanos de Arrecife.
- Un Plan de Calidad Urbana y Ambiental de los barrios integrado que nivele las infraestructuras actuales con las del resto de Lanzarote.
- Un Plan de Capitalidad que ubique nuevos puntos fuertes junto a los ya existentes dentro de una óptica tanto insular como de representación exterior

El **Plan de Identificación de la Estructura Urbana del Ensanche de Arrecife** tiene como objetivo jerarquizar la estructura urbana de la ciudad, mediante la identificación de sus elementos fundamentales.

La estructura urbana de la ciudad está definida por cuatro vías convergentes en el Casco Histórico (calles Pérez Galdós, León y Castillo, Fajardo y José Antonio) cruzadas por la Rambla Medular, en

forma de arco, y delimitada en su mayor parte por la vía de circunvalación. Esta estructura es coherente con la constitución de la ciudad y resulta de una calidad razonable como estructura. Sin embargo, la falta de jerarquización y de tratamientos diferenciados hace que su lectura, tanto simbólica como funcional, resulte casi imposible.

El programa consistiría en identificar esta estructura mediante proyectos de acceso, plan de tráfico, agrupación de actividades nucleizadas en las rotondas de la Rambla Medular y tratamiento urbano del conjunto y de las partes. Se trata de un programa esencial para articular los barrios entre sí y con el centro urbano.

El **Plan de Calidad Urbana de los Barrios** tiene como objetivo dotar a los barrios de un nivel de calidad urbana y ecológica contrastable con la media de los entornos urbanos de Lanzarote.

Debido a la conjunción de múltiples factores, la calidad del entorno urbano de los barrios de Arrecife presenta una situación de agravio comparativo considerable en relación con los demás entornos urbanos de la isla. Se trata de definir una calidad urbana media, atendiendo a aspectos de infraestructura, pavimentación, iluminación, arbolado, amueblamiento, dotaciones básicas, adecuadas o servicios ambientales con relación al agua, energía, residuos, ruido, etc.

El **Plan de Capitalidad** tiene como objetivo reestablecer las condiciones de capitalidad en el contexto territorial insular.

Arrecife debe de prestar un buen servicio de capitalidad al conjunto territorial de Lanzarote, tanto en su vertiente simbólica como funcional. Se trata de definir aquellas dotaciones, servicios, etc., que por su carácter urbano deban concentrarse en Arrecife como expresión final de la capitalidad insular, es decir, conseguir la identificación completa del sistema urbanístico, cultural y social de Lanzarote.

63. LA MARINA Y EL CASCO HISTÓRICO

631. INTRODUCCIÓN

La Marina y el Casco Histórico de Arrecife son depositarias del rastro histórico más significativo del Lanzarote de hoy. Sin embargo, y paradójicamente, es el punto del territorio insular que más riesgos ha asumido y asume en la transformación reciente de la isla.

La falta de programas de catalogación y reutilización del Patrimonio Histórico Urbano pone en entredicho la supervivencia del único entorno claramente identificado de la ciudad.

Por otro lado, una concepción exclusivamente portuaria del frente marino ha traído como consecuencia la degradación urbana y biológica de un paisaje bellissimo que contiene excelentes oportunidades de futuro.

632. ESCENARIO ACTUAL

Esta zona central de Arrecife presenta hoy un escenario caótico en el que se superponen diversas tensiones de carácter urbanístico y social, como consecuencia de las cuales se produce un progresivo desplazamiento de los residentes hacia otros lugares mejor ordenados y con más calidad urbana.

Las iniciativas privadas y públicas que se proyectan sobre la zona tienen un carácter fragmentario, sin contener una idea de ciudad y sin una mínima coordinación estratégica entre ellos.

Pero sobre todo, el enfoque exclusivamente portuario de La Marina evidencia una falta de comprensión de la espacialidad urbana histórica y funcional de Arrecife impidiendo acciones de carácter coordinado mar-tierra.

El medio urbano que resulta de estas situaciones de tensión dista mucho de reflejar la calidad que debe tener el centro histórico y social de cualquier ciudad.

633. ESCENARIO DE RIESGO

La tendencia anuncia una progresiva ocupación del frente marino con instalaciones portuarias de alto impacto, desconectadas de los usos urbanos de la ciudad y que complican cada vez más la articulación de esta zona.

Esta tendencia arrastra al conjunto de La Marina y el Casco Histórico hacia una progresiva difuminación como entidades urbanas de alta calidad, en la medida en que toda la zona sustenta su definición urbana en el correcto aprovechamiento del borde mar-tierra.

634. ESCENARIO ALTERNATIVO L+B

Las acciones y programas propuestos contemplan una gestión integrada de toda la zona, organizando los usos portuarios en su zona natural de uso del Puerto de los Mármoles, con lo que se rescatan espacios públicos suficientes que permiten organizar el conjunto del Casco Histórico con una calidad razonable y con un sentido urbano.

635. COMPARACIÓN DE ESCENARIOS

	actual vs riesgo	actual vs L+B	riesgo vs L+B
VR5311 Planificación	↘	7	7
VR5325 Espacio público	➤	7	7
VR5331 Vehículo-peatón	➤	7	7
	0 mejor 2 igual 1 peor	3 mejor 0 igual 0 peor	3 mejor 0 igual 0 peor

636. PROGRAMAS Y ACTUACIONES PROPUESTOS

Se propone un **Plan de Rehabilitación Integral de La Marina y el Casco Histórico** que aborde la zona en su conjunto atendiendo a sus particulares condiciones.

El objetivo de este programa es definir concretamente las acciones necesarias para la expresión residencial, comercial y patrimonial del borde marítimo y el centro histórico de la ciudad.

En coordinación con otros programas de carácter social, cultural, y dotacional, se trata de potenciar la cualidad de centro histórico que esta zona ejerce sobre el conjunto de la ordenación territorial de Lanzarote. La Marina constituye el legado fundacional de la ciudad, y constituye, además, un espacio continuo coherente, de gran belleza, que debe planificarse en relación con el Casco Histórico de la ciudad, trasladando los usos portuarios a la zona del Puerto de los Mármoles. El conjunto Marina-Casco Histórico necesita rescatar los edificios y espacios públicos más representativos para dotarlos de contenido, protegiendo sus valores patrimoniales.

Esta zona también debe de entenderse como un todo residencial y comercial que precisa de una actualización del medio urbano atendiendo aspectos como limpieza, adecuación de los servicios ambientales (agua, energía, residuos...), ordenación de tráfico, peatonalización, arbolado, amueblamiento, iluminación, mejora del entorno comercial, creación de aparcamientos disuasorios, uniformación de pavimentos, asignación de usos públicos, etc.

La ejecución de este programa precisa de una sincronía de actuaciones entre las diferentes administraciones implicadas, pero además, es preciso conseguir la participación del sector empresarial privado y de la propia ciudadanía para alcanzar su viabilidad. El empleo de modernas técnicas de gestión urbanística, y en particular, de la operación de recalificación controlada de suelo del entorno de Puerto Naos deben atender a una exquisita transparencia administrativa, sumada al necesario consenso ciudadano.