

EL PUERTO DE ARINAGA



ÍNDICE

<u>1. ACTIVIDAD INDUSTRIAL Y COMERCIAL:</u>	<u>PÁGS:</u>
-El puerto de Arinaga	1-4
-Proyectos de puerto de servicio del polígono de Arinaga	4-7
-Situación actual del puerto	7-9
-Informativo sobre el puerto	9-10
-Empleo y desarrollo destruyendo el medio natural	10-12
-Estudio de impacto ambiental del puerto comercial	12-15
-Parque público de “Punta de Salinas”	15-16
-No descartan nuevos cambios en el plan del muelle	16-18
-El muelle relanzará el sureste Grancanario, según asoc. ocio mar	18-19
-El nuevo puerto de Arinaga costará 3000 millones más	19-21
-El Cabildo encarga otro estudio del muelle para reducir costes.	21-22
-Informe demoledor sobre el puerto de Arinaga	22-23
-Los saladares de Arinaga dependen de Europa	23-24
-Madrid agilizará los trámites del puerto de Arinaga	25
-Política Territorial confirma al medio ambiente su visto bueno	25-26
-Reina confirma la instalación de nuevas empresas en Arinaga	26
-Las obras de Arinaga no dañarán las playas del sur	27-28
-La CCE exige el desbloqueo inmediato del Puerto	28-29
-Morales culpa a los diputados del retraso en Arinaga	29
-La declaración de impacto del muelle “es inminente” según el Cabildo	29-30
-Medio Ambiente bendice el proyecto de construcción del puerto	30-31
-Quince años de polémica por un muelle que aún no existe	31
-Tocino confirma que el inicio del puerto es inmediato	32
-José Macías irá a Madrid para destacar el Puerto	33
-El Ministerio de Medio Ambiente da luz verde al proyecto	33-35
-El Cabildo quiere que las obras del muelle comiencen este mes	35-36
-La Patronal de Arinaga prevé que la obra se reiniciará en 25 días	36
-La Declaración de impacto del muelle se publica en el BOE	36-37
-Los ecologistas protestan por el puerto basura en las escaleras de Cabildo	37-38
-Hernández afirma que se puede construir un puerto más barato que la luz	38
-El Cabildo cierra hoy el contrato para reanudar la obra	38-39
-El Cabildo y la Constructora esperan que Arin. tenga puerto en 30 meses	39-40
-José Macías ofrece un convenio a los pescadores para la explota- ción de las Salinas	40

-El Puerto supondrá una inversión de 314 m euros en 25 años ...	40-41
-La Autoridad Portuaria adjudica a FCC y Santana Cazorla el muelle.- Arinaga : ayer, hoy y mañana	41-43 44-47
-Imágenes de destrozos en Arinaga y BIBLIOGRAFÍA	48-50

“LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL Y COMERCIAL”

1. - El puerto de Arinaga.

La amplia y resguardada **bahía de Arinaga** fue, durante siglos, en ausencia de un sistema de carreteras, el punto de embarque natural de los productos de Los Llanos y del resto del sur insular, ya que incluso desde lugares tan al interior como Santa Lucía y San Bartolomé de Tirajana, era más barato hasta Las Palmas por vía marítima: múltiples son los testimonios en relación con el tráfico de sal, cal, cereales y pesca. Sin embargo, “ni un almacén, ni una casa, ni una choza siquiera” existían en la bahía de Arinaga ya rebasada la mitad del pasado siglo, a pesar de ser numerosas las familias que acudían a tomar baños de mar durante los veranos.

Es entonces cuando surge la idea de **hacer un muelle o puerto por el que se podría dar salida a los productos agrícolas**, “no sólo en los que en gran cantidad se cosechan en todos los predios de aprovechamiento común de Sardina” (esto es: de las tierras del Vecindario), sino también el resto de la producción del sur de la isla, formada por granos, aceitunas y frutas secas. El muelle había de ser origen de un “pequeño pueblo”, y el conjunto necesitaría la construcción de vías de comunicación terrestres, entonces inexistentes.

De acuerdo con todo ello, el Ayuntamiento de Agüimes decide solicitar, a la Junta Superior de Gobierno, la concesión de 10 Ha. de terrenos públicos (de los Baldías del Jable de Arinaga) para ceder parcelas a los particulares que quisieran edificar, de manera que se pudiera formar “un caserío constantemente habitado, con algún movimiento comercial”. La concesión hubo de ser lograda poco después, puesto que, ya en 1879, consta que el Ayuntamiento otorga al vecino de Agüimes Matías Melián permiso para una casa-almacén en las inmediaciones del Puerto de Arinaga, con objeto de depositar fruta para conducirla al mercado de Las Palmas.

Pero el muelle sufre un mayor retraso: cuando, a fines de siglo, se inician los trabajos de edificación de un faro de cuarto orden en la Punta de Arinaga, todavía no existe, y se hace preciso construirlo para desembarcar los materiales de construcción necesarios, pero, a fin de que quede lo más cerca posible de la obra, el dique, de 57 x 6 metros, se construye en lugar alejado de la bahía, y poco adecuado, por la falta de resguardo, para un uso permanente.

El proyecto vuelve a ser recordado por el Ayuntamiento en 1906, e incluso se libran fondos para su estudio durante el siguiente año, sin resultados concretos.

La sequía, y el hambre consiguiente, motivan que se reitere la petición de la obra por parte del Ayuntamiento en 1912.

También desde la vecina Santa Lucía se solicita el muelle. En Enero de 1910, debido a la pobreza y a las malas cosechas continuadas que se vienen padeciendo, los vecinos del pago de Sardina se dirigen a su Ayuntamiento, y este, a su vez, acuerda hacerlo al Ministro de Fomento por medio del Gobierno Civil, solicitando “ la construcción de un muelle en aquellas playas, que, junto a la de embalses de agua y la carretera de Ingenio a Maspalomas, transformarían en “rica vega los terrenos hasta el presente improductivos”.

Una afortunada circunstancia viene a impulsar el desarrollo de esta y otras obras públicas de la comarca. En octubre de 1916, Juan Alvarado y Saz, natural de Agüimes, es nombrado Ministro de Gracia y Justicia: el proyecto se confecciona poco después, pero su ejecución se retrasa. En 1917, la crisis producida por la Guerra Mundial lleva al Ayuntamiento de Agüimes a reclamarla con insistencia para tratar de paliar el paro y las miserables condiciones de vida de los jornaleros.

Las obras se inician, y, bien pronto, su utilidad queda demostrada. En plena eclosión de los cultivos tomateros en Los Llanos, se solicita una prolongación del dique, en 1927, que, aunque aprobada, no llegará a realizarse, a pesar de que vuelve a ser recomendada en el Plan de Ordenación de 1950. Pero, en esta época, las comunicaciones por carretera han hecho desaparecer la necesidad del tráfico tomatero, de cal y de sal, y el puerto languidece a pesar de nuevas y tardías peticiones de ampliación por parte del Ayuntamiento: la descarga de 150 Tm./año de langosta y de algo de pescado fresco no podía ser argumento suficiente para acometer la obra.

2. - Los proyectos de puerto de servicio del Polígono de Arinaga.

Desechada la ampliación del antiguo muelle, el proyecto de Polígono Industrial en Arinaga retoma la idea, pero a una escala tal que, haciendo inviable el aprovechamiento de lo existente, exige una obra y una ubicación nueva: el muelle contemplado en el Plan Parcial de Orientación del Polígono, señalado tan sólo sobre los planos, pero sin memorias ni estudios presenta características de grandiosidad acordes con la primera concepción de la Zona Industrial; aunque no se plasmaron en los documentos definitivos, el Arqto. D. Vicente Sánchez de León nos confirma que se

MAPAS DEL PROYECTO DEL PUERTO DE ARINAGA

FIG.1

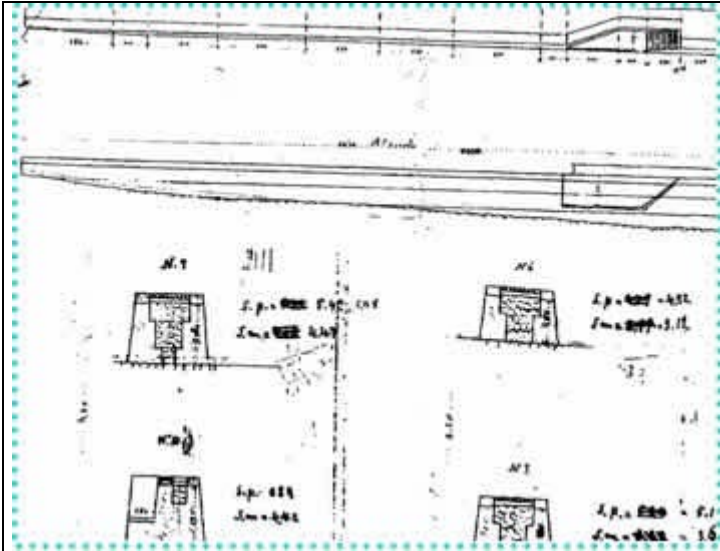


FIG.3

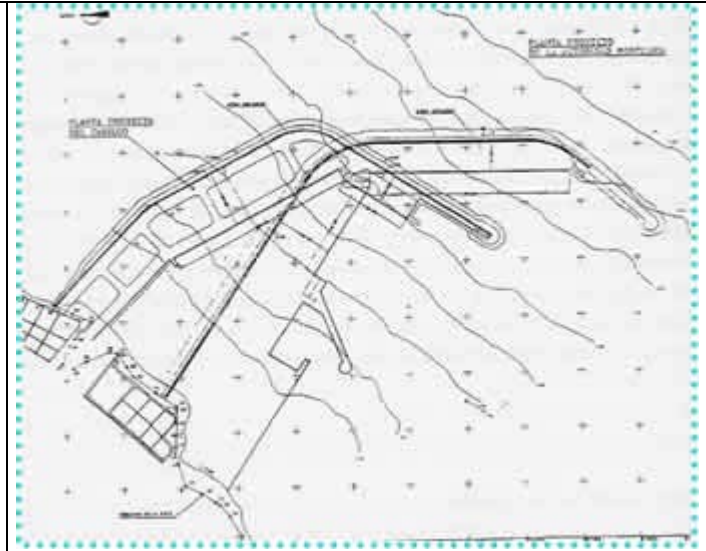


FIG.2

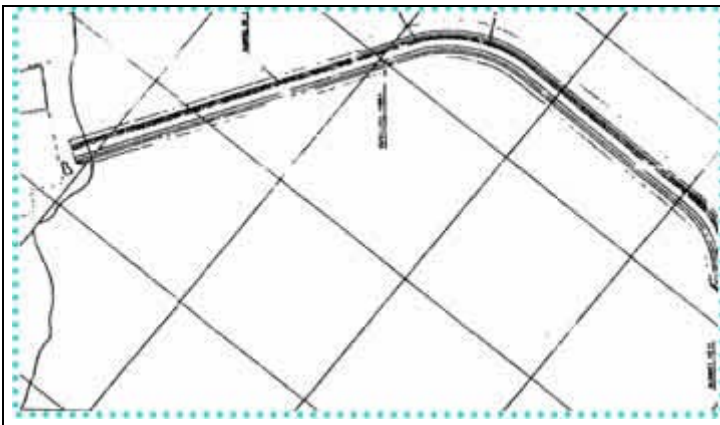


FIG.4

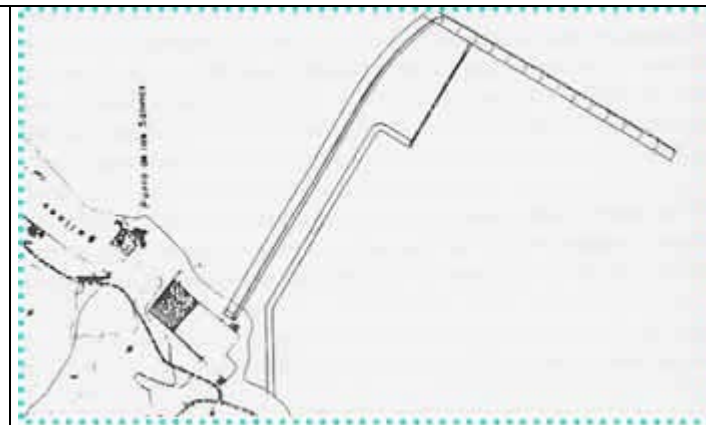


FIG.1 (Ar.) Proyecto de planta, alzado y Secciones del muelle de Arinaga

FIG.2(Ab.) Proyecto del puerto de Arinaga Modificado del Cabildo sobre el de la Autoridad Portuaria 1993.

FIG.3 (Ar.) Proyecto del puerto de Arinaga Superposición de los del Cabildo, 1983 y de La Autoridad portuaria, 1993.

FIG.4 (Ab.) Modificación del Cabildo, 1994.

realizaron estudios de la batimetría, las corrientes, etc., con miras a la realización de un puerto de grandes dimensiones. A partir del faro de Arinaga y hacia el sur, se ganaría al mar un terreno, sensiblemente cuadrado, de unos 300.000m² (bajo el que desaparecía el Roque de Arinaga), de cuyo extremo partiría, en dirección norte-sur, un dique de unos 2500 metros lineales; en el interior de la dársena, quedarían el núcleo urbano y la plaza de Arinaga, limitados al norte y al sur por reservas para industrias portuarias (incluidos astilleros en el fondo de la dársena); en el extremo sur, hasta el límite con el municipio de Santa Lucía, partirían, desde la línea de costa, varios espigones secundarios.

De todo ello, resultaría un macro puerto de dimensiones sensiblemente parecidas a las que en ese momento tenía el Puerto de La Luz y de Las Palmas, uno de los mayores de España, al que descongestionaría, resolviendo el acceso de materias primas y la salida de manufacturas de la mitad sur de la isla.

El trazado del conjunto es prácticamente idéntico al más esquemático de los documentos del Plan Insular de Orientación de 1972, y se vuelve a repetir en las Normas de Planeamiento de Agüimes de 1977.

Cuando, en la misma década, se redacta el Plan del Litoral, la posibilidad del puerto es completamente ignorada. Más aún: toda la línea costera entre Bahía de Formas y el Faro que, playas incluidas, podría quedar absolutamente trastocadas por las instalaciones portuarias, es objeto de recomendaciones de conservación y mejora.

No se redacta un proyecto completo hasta estar ya realizadas las obras de la 1º fase del Polígono Industrial de Arinaga: siendo notorio el escaso éxito conseguido hasta el momento en cuanto a atracción de industrias, se considera la influencia que, sobre su reactivación, podría tener el contar con un puerto industrial que permitiera mejorar la utilización del litoral, aumentando, de esa manera, la atracción sobre determinadas industrias que pudieran necesitar una cómoda disponibilidad de materias primas, o bien precisasen utilizar agua de mar.

Aunque se consideran ciertos aspectos negativos, entre los que sobresalen la imposible predicción de futuro sobre la evolución de transporte marítimo y la cercanía del Puerto de La Luz y de Las Palmas, perfectamente equipado para todo tipo de actividad dos factores positivos, a saber, la falta de espacio en el Puerto de La Luz para el establecimiento de industrias (estando situado el escaso existente tan cerca de la ciudad y, por añadidura, en tan mala situación con respecto a los vientos dominantes que las instalaciones industriales podrían dañar la salubridad del ambiente residencial) y la conveniencia de contar con un elemento revulsivo para la promoción y proyección del Polígono van a convertirse en determinantes a

favor de la construcción de un puerto en Arinaga, de carácter industrial, y complementario, como tal, del de La Luz.

Con estas consideraciones, los empresarios ya instalados en el Polígono solicitan a la Gerencia de este, y esta, a su vez, al Cabildo Insular de Gran Canaria, la redacción de un Proyecto que, el 11 de marzo de 1983, se encarga al Director del Polígono. Con una rapidez que hace pensar que, ya se había comenzado a preparar con autoridad, el Proyecto de “puerto de servicio” queda finalizado el mes de abril inmediato.

En él, siguiendo las recomendaciones del Plan Director, se va diseñar un puerto auxiliar, para un tráfico específico, y con posibilidad de recibir tan sólo buques de 6000 T.P.M. a media marea y hasta un total de unas 600.000 Tm. Mercancía/años.

Se proyecta, para ello, un dique de 810 m., con tres alineaciones y 560 m. de línea de atraque, de los cuales los primeros 100 m. (muelle de carga general), permite obtener zonas de almacenamientos. La capacidad anual se establece en:

Pesca	20.000 Tm.
Mercancía general	305.900 Tm.
Graneles	273.000 Tm.
TOTAL	598.903 Tm.

El arranque del dique queda situado en la Punta de las Salinas, al sur de la Playa de Arinaga, que, al igual que el núcleo urbano, quedan liberados de la presión de la anterior concepción.

No obstante, el dique adolece de un grave defecto: la zona contigua utilizable para almacenes, trabajos e industria portuaria es exigua (de ahí que el proyecto haya previsto obtener más espacio dándole una anchura inusual al dique) y todavía lo será más cuando la ejecución y venta de la fase IV del Polígono (extremo sur de este) condicione la utilización de un buen número de parcelas. Una de ellas, en la que se ha ubicado la depuradora de aguas de la comarca, prácticamente cierra la cabecera del muelle hacia el oeste. Por el norte, en acuerdo con el **Plan de Orientación del Litoral de Agüimes**, se reserva una parcela de unas 30 Ha. para la regeneración de la salina contigua a la canalización del Barranco de Balos, junto con la reserva a de una amplia zona interior a ella para recuperación de la vegetación de saladar y estación de pasos de aves migratorias.

Entre estas dos parcelas, la superficie disponible en esta cabecera del muelle apenas alcanza las 25 Ha. Debido a ello, los nuevos documentos del Plan Insular (1992) consideran la necesidad de anular la previsión de un asentamiento residencial en Bahía de Formas, en la vecina Santa Lucía de Tirajana, para poder ampliar polígono y puertos sobre esos terrenos. Con esta actuación, se conseguiría <<unas reservas de suelos tal que permitiría construir una cabecera del puerto para usos afines a su actividad>>.

Paralizado durante años, el proyecto se reactiva en 1900, actualizando el presupuesto y aumentando su capacidad: se proporcionan dos metros más de calado y otros 150 metros de línea de atraque. Pero la aprobación de la Ley de Puertos del Estado en 1992 anula los trámites precedentes y, en junio del mismo año, se llega a un convenio entre el Cabildo, la Junta de Puertos del Estado en Las Palmas y la Asociación Mixta por el cual, una vez terminadas las obras, la Junta se haría cargo de la explotación; a continuación, la Autoridad Portuaria de Las Palmas se encarga de redactar un nuevo proyecto (1993): el arranque del muelle se sitúa unos 200 m. más al sur con objetivo de salvar unas de las salinas; su longitud total es de 1.150 metros, con anchuras de 30 y 28 m., que se reducen a 14 en los 150 m. finales. Sus tres alineaciones, unidas por tramos curvos, se adentran más en el mar que las anteriores variantes, formando una dársena que, aunque más abierta, resulta de más sencillo acceso; sobre este proyecto todavía realizará el Cabildo un modificado en el que la diferencia básica es la reducción de la anchura del dique, a fin de abaratar costos. Mientras tanto, entre proyecto y proyecto, se ha procedido a una muy curiosa y muy comentada subasta de las obras, de la que, por motivos <<técnicos>>, queda eliminada alguna de las más experimentadas empresas constructoras a nivel mundial siendo adjudicada a un consorcio local.

Pero el elevado coste (7.200 millones de ptas) inclina al Cabildo a estudiar un modificado que, cumpliendo con exigencias técnicas, se adapte a las necesidades presupuestarias: queda elaborado en 1994, y en él se trata de dimensionar las obras de acuerdo con las necesidades actuales, aplicando un procedimiento constructivo que permita su ampliación en fases futuras.

Se trata de un dique con dos alineaciones perpendiculares: la primera, con 720 m. de longitud y 70 de anchura (excepto los últimos 200 m., en los que esta se duplica); la segunda, de 500 x 21 m., cierra la dársena en dirección sur. Tiene una capacidad de atraque simultáneo de tres barcos de 5.000-6.000 Tm., lo cual supone una notoria mejora con respecto al proyecto de 1983, que sólo preveía espacio para dos barcos, y su mayor anchura mejora la del proyecto de 1993, proporcionando una amplia zona de maniobra. En cuanto al espacio disponible para la cabecera del muelle, 30 Ha., apenas se registra variación, subsistiendo, por tanto, la indefinición sobre sus

posibilidades de ampliación, en conflicto con el suelo urbano de Bahía de Formas.

Sin embargo, el problema futuro podría ser más bien el de infrautilización de las instalaciones: la multiplicidad de documentos, autores y opiniones del Plan Insular acoge también una seria advertencia sobre la utilidad del puerto e instalaciones de Arinaga, que <<podrían provocar un exceso de oferta improductivo y de costos muy elevados de explotación >>

Similar opinión es asumida por Ayuntamiento de Santa Lucía, que, en sus alegaciones al Plan, presenta un modificado en el que se mantienen la zona urbana en Bahía de Formas, a la vez que pasa a considerar el muelle, no de carácter industrial, sino como <<deportivo y refugio pesquero>>.

De las entrevistas que hemos realizado con los industriales del Polígono, se deduce que, aunque hay un interés generalizado por el puerto, este se fundamenta más en la expectativa de posibles beneficios indirectos que se deriven de su actividad, que en la específica necesidad de cada empresa: sólo para algunas de ellas –aceitera, fábrica de yesos, central térmica...-, la utilización del puerto sería factor decisivo en el desarrollo de sus actividades.

Otro frente de oposiciones al muelle, importante por la repercusión periodística que se le da, es el formado por los practicantes e interesados en el deporte del windsurfing, que temen las negativas influencias de la estructura del muelle sobre el oleaje de la playa de Pozo Izquierdo, y mezclan estas alegaciones con otras de carácter conservacionista. Sin embargo, parecen desconocer las nefastas consecuencias ecológicas que al parecer supone su actividad: el Estudio Emmerson recomienda la prohibición de la práctica del windsurfing en todo el litoral de Pozo Izquierdo

La opinión pública de los habitantes de Los Llanos parece claramente contraria a la construcción aunque para ellos se aducen motivos de protección medioambiental sobre los que da la población conoce más propaganda de todo signo que información fidedigna.

**“PUEBLO Y POLÍGONO DE ARINAGA DESDE
DIFERENTES VISTAS AÉREAS”**



VISTA AÉREA DESDE LA MONTAÑA DE SAN FRANCISCO CON
ORIENTACIÓN HACIA EL SUR.



VISTAS AÉREAS DESDE LA MONTAÑA DE SAN FRANCISCO CON ORIENTACIÓN HACIA EN SURESTE.

3. - Situación actual del puerto.

En la actualidad, el puerto de Arinaga prosigue su penosa andadura entre frecuentes y contradictorias declaraciones por parte de los múltiples implicados en él, siendo notorio que, que con excepción de la Guerra Civil, es el acontecimiento que más espacio ha ocupado en la presa de esta provincia.

La más reciente fase de esta guerra de comunicados comienza en febrero de 1993: el subdirector general de Costas declara que “el proyecto del puerto es infumable”, y no descarta que se trate de una maniobra especulativa para revalorizar las parcelas del polígono industrial. Por su parte, el presidente del puerto de La Luz y de Las Palmas indica que “en que una economía de escala, el puerto de Arinaga no tiene sentido por la existencia del puerto de La Luz”. Ya en 1994, el alcalde de Agüimes manifiesta que las obras se reanudarán en dos semanas, y es a continuación desmentido por el Cabildo Insular.

A comienzos de 1996, el Cabildo se enfrenta a la Autoridad Portuaria, responsabilizándola del retraso de la obra, y siendo culpado, a su vez, por esta de haber cambiado el proyecto inicial incrementándolo en 2.000 millones de ptas.; en la coyuntura, los industriales del polígono amenazan con recurrir a los tribunales del puerto.

En marzo, son los industriales los que consideran que la situación es un “escándalo político” y acusan al Cabildo de que “siguen peloteando un proyecto inconcluso y obstruye otro (de la Autoridad Portuaria) de mayor calidad”.

Ya en 1997, surge el enfrentamiento con la administración central, concretamente con el Ministro de Medio Ambiente, a quien se le exige por parte del Consejo Político de Coalición Canaria que sea “diligente” en la tramitación del proyecto, mientras que este ministerio emplaza a las demás partes para que lleguen a dar el visto bueno a los estudios técnicos.

La realidad es que, a lo largo de tantos años y proyectos, ha tardado en ver la luz un estudio científico y serio que justifique su necesidad, ya que, aunque su título parezca indicar otra cosa, el <<Informe económico>> encargado por Asociación Mixta en 1991 no es más que una simple

declaración de intenciones y deseo, salpicada de párrafos tan grandilocuentes como incomprensible:

<<La realización del Proyecto permitiría la reducción de ineficiencias del sistema productivo. Así puede afirmarse que no existirían deseconomías generadas por el mismo, aunque determinados agentes tendrían que ajustarse a las condiciones de la nueva situación>>.

En 1996, estimábamos que este non nato estudio debería contemplar, al menos, las siguientes cuestiones:

- Relación de las empresas que puedan y se comprometan a realizar su tráfico comercial con el puerto.
- Volumen y/o tonelaje de las mercancías a importar y exportar.
- Su agrupación por origen, destino, periodicidad y tipo de barco necesario.
- Consideración sobre los casos en que el barco sólo habría de hacer esta escala en Gran Canaria o bien debería también arribar al Puerto de La Luz.
- En función de todo lo anterior: costos, desglosados por tipo de mercancía.
- Comparación con los costos actuales en el Puerto de la Luz, y entre los de transporte por carretera correspondientes en ambos casos.

Mientras no existía respuesta para estos temas, la larga controversia sobre el Puerto de Arinaga no seguiría conduciendo a otra cosa más que a la dilapidación de los caudales públicos, demasiado escasos hoy en día para dedicarlos a tal juego.

Posteriormente, el estudio económico ha sido por fin realizado por el Departamento de Economía Aplicada de la ULPGC, en 1996. El él, se han considerado tres escenarios de futuro posible: que el puerto se dedicase exclusivamente al tráfico de mercancías del Polígono, que cubriera además la exportación hortofrutícola insular y que a estas dos actividades viniera a añadirse el 15% del total de la mercancía general manejada por el Puerto de La Luz. Aun en este tercer caso, el más optimista para las perspectivas del Puerto de Arinaga, los resultados del Estudio son concluyentes: “incluso en el caso de recibir una subvención exterior a fondo perdido para la construcción de la infraestructura seguiría siendo preferible no acometer el proyecto. Al no cubrir los beneficios sociales ni los costes variables, sería socialmente rentable cerrar y demostrar el Puerto al día siguiente de ser construido”.

Sin haber resultado ni dudas ni contradicciones, las obras se iniciaron finalmente en agosto de 1997, encontrándose en el 2000 a la espera del inicio de una nueva fase.

4. - Informativo sobre el puerto de Arinaga.

- Las razones de nuestro sí al puerto:

A lo largo de toda su historia, Arinaga ha contado con un puerto que nos ha servido como un signo de identificación singular. Primero el muelle viejo y luego el muelle actual desde donde se cargaban y descargaban todos los útiles necesarios para una incipiente agricultura que poco a poco, se fue afianzando en nuestra tierra. A nadie se le oyó nunca cuestionar la construcción de estos dos puertos marítimos. Eran algo necesario para el desarrollo de nuestro pueblo.

Lo que planteamos equivale a lo mismo que hicieron nuestros antepasados: hacer todo lo posible para que, sin perjudicar a Arinaga, se mejoren las condiciones de vida de nuestros vecinos.

Podrán comprobar las razones que esgrimimos para la construcción de este nuevo puerto. Dos cosas lo justifican por encima de todo:

- 1.ª Al estar construido al sur de la Casa de los Cuatro Picos no se producirá ni variación ni contaminación alguna en Arinaga.
- 2.ª El desarrollo comercial del municipio y la creación de muchos puestos de trabajo para todos los vecinos.

El Ayuntamiento ha dado muestras, en los últimos, de nuestro respecto por la conservación de la naturaleza: Planes Especiales de Guayadeque, Temisas, Casco Histórico, Litoral de Arinaga, freno a las extracciones ilegales, Ordenanzas Medioambientales, recuperación de nuestro Patrimonio, etc. Nunca haríamos nada que dañara a nuestra naturaleza. Queremos y respetamos a Arinaga por encima de todo. A su paisaje y a su gente. Por eso decimos sí a la construcción del Puerto que va a realizar el Cabildo.

- Las razones de nuestro no al puerto:

Queremos que sea de dominio público, que no somos ni apoyamos a ningún partido político y tampoco percibimos nada por esto. Deseamos que sepa que no nos agrada algunos de los métodos que estamos empleando en esta protesta. Por esto pedimos perdón públicamente y nos justificamos

diciendo que nos hemos visto obligados a seguir este camino como último recurso al haber agotado ya todos los demás.

Intentamos que nuestros políticos recapaciten y decidan dar a tanto dinero, un destino más beneficioso y con una mayor rentabilidad social.

Aunque no somos profesionales, seguiremos luchando contra lo que consideramos un disparate y un insulto a la inteligencia, además de un atentado en perjuicio de lo que es patrimonio de la HUMANIDAD, NUESTRA NATURALEZA.

Más del 80% de la población canaria activa, viva del turismo, razón mas que suficiente para mimar nuestro entorno y que tomen conciencia los políticos, que, realmente conviene explotar los recursos naturales, sin agredirlos ni extinguirlos innecesariamente.

“DEBEMOS CUIDAR NUESTRA IMAGEN”

También quisiéramos destacar que lo que hicieron nuestros antepasados no equivale, ni remotamente, a lo que se pretende actualmente. Nosotros llamaríamos a lo que se hizo en el pasado en Arinaga MUELLES, y no puertos, dadas las diferencias abismales de tamaño entre lo que hoy tenemos y lo proyectado. Otra gran diferencia entre este y aquellos, es que, estos últimos eran necesarios, y el gran muro de hormigón que quieren poner frente a nuestras ventanas con mas de 1200 metros, es absolutamente innecesario, ya que tenemos uno de los principales puertos a nivel Nacional, en Las Palmas, y está actualmente en crisis, o lo que es lo mismo, casi parado por la competencia de Marruecos.

FOLLETOS MUNICIPALES SOBRE EL PUERTO DE ARINAGA

5. - Empleo temporal y desarrollo destruyendo el medio natural.

- *Inversión total:*

Según el Ayto. de Agüimes, unos 2.000 millones que vienen de Europa, se perderían, de no destinarse a la construcción del puerto.

Este proyecto, en el año 1993, al carecer de diferentes estudios y permisos, fue rechazado por la comisión regional de C.E.E., destinado este dinero a carreteras. Por tanto, SI SE PUEDE DAR OTRA FINALIDAD A ESTE DINERO.

- Duración de la obra:

“La duración prevista es de 30 meses, aunque lo más probable es que finalice antes”, (boletín informativo del Ayto.), y la verdad, es que no nos extraña, ya que se comenzaron dichas obras en tierras antes de terminarse un proyecto actualizado y sin existir otros estudios ni permisos, infringiendo además, infinidad de leyes. Seguimos a la espera de que el proyecto y toda la documentación salga a la información pública.

- Mano de obra para la construcción:

UN HOSPITAL EN ESTA COMARCA necesitaría más mano de obra que la que se dice, hará falta para la construcción del puerto, aparte de generar más empleo fijo. Muchas vidas no se perderían en el trayecto hacia Las Palmas, si esto se materializa.

- Desarrollo del Polígono Industrial de Arinaga:

Este puerto es una promesa del Cabildo, desde el inicio del polígono a sus industriales honrado, y como no, a los especuladores que consideran que es una buena inversión comprar barato y vender caro una vez construido el puerto. (Si no, como se explica que esté casi todo el polígono vendido y con tan pocas empresas). Otros polígonos están al máximo de ocupación y nunca se les ha ocurrido pedir ningún puerto.

- Creación de muchos puestos de trabajo:

La mayoría de las empresas traerán sus propios empleados, porque lo único que hacen es trasladar su industria a este polígono. No estamos contra el desarrollo de la comarca, pero, no admitimos que se CONFUNDA a la población, haciéndonos creer que la única solución para generar empleo, sea la construcción de un puerto. Tampoco tenemos ninguna garantía de que las empresas ya existentes contraten nuevo personal. De hecho hay un buen número de ellas que actualmente están cerradas.

- Arinaga puerto comercial:

¿Cómo sabrá el Ayto de Agüimes, que los tripulantes de los buques no pernoctarán en Arinaga? La dinámica sociocultural cambiaría con un desarrollo industrial del polígono sin límite ni freno. No sabemos cuántas empresas multinacionales se instalarán y menos los trabajadores y gentes que traerán.

- *Muelle deportivo:*

“Se podría hacer un muelle deportivo”, pero... ¿se hará?. Además, ¿A que gente le apetecerá practicar algún deporte en aguas contaminadas?, ¡pensamos en la playa de las Alcaravaneras!

- *Zona Franca para Arinaga o Z.E.C.*

En el nuevo R.E.F. (régimen económico y facial), se prevé una zona de libre comercio (zona franca). En el puerto de Las Palmas, ya ha sido aprobada una de estas zonas. Transcribimos parte de lo que publicó el periódico “The wall street journal” el día 06-10-1994, referente a la zona franca o Z.E.F. (zona especial canaria): . “El objetivo de los nuevos incentivos fiscales es atraer inversión extranjera”, - señala -, “pero no será fácil para empezar: . La unión Europea ya ha cuestionado el principal aspecto del R.E.F., (o sea la Z.E.C.), la discriminación de los inversores canarios y españoles a la hora de acoger a los beneficios de la nueva Z.E.C.”, - continúa el texto -. Y además se teme que se pueda convertir en un paraíso para la evasión facial y de capital.

Esto quiere decir que podría presentarse a cualquier tipo de encubrimiento de dinero ganado ilícitamente. ¿Quién sabe si las empresas que se instalen, serán lo que digan ser?, o por el contrario algunas sean tapaderas de algún tipo de tráfico ilegal, (drogas, armas, etc.etc.etc.....).

- *No modificará la playa de Arinaga:*

De ser así, sería el Ayto de Agüimes el primero en el mundo, en solucionar el problema del alquitrán, enemigo de tantas playas cercas del puerto, ¡Enhorabuena!, aunque esto todavía no lo sabemos, porque como han dado tantas largas a nuestra petición por escrito de los estudios de impacto ambiental, pensamos que será una sorpresa hacia nuestra comarca.

- *Las Salinas:*

Las Salinas fueron propuesta para ser regeneradas, acogándose a una subvención de la C.E.E., pero les fue denegada por el Cabildo, puesto que esta zona portuaria por parte de este y terminarán por necesitar también este terreno.

- *Aves Migratoria:*

¡Que original!, hacer compatible una zona industrial, con una zona protegida. Esto solo lo pueden hacer ellos. Otra vez ¡Enhorabuena!.

- *Olas del Pozo Izquierdo:*

Cualquier incursión del hombre en la naturaleza altera el equilibrio natural del ecosistema, aunque a nosotros, como simples bañistas, nos falte el ojo experto para apreciar tales cambios. En el mejor de los casos, sólo cambiará el color y la densidad de las olas. Pero los vecinos de POZO, ya están acostumbrados a la polución, (aguas desde hace varios años).

Marzo de 1992

EXTRACCIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL DE AGÜIMES

6. - Estudio de Impacto Ambiental del Puerto Comercial de Arinaga.

- *Alternativas y medidas correctoras:*

Inicialmente se planteó la posibilidad de colocar el muelle en otro punto de la costa, pero siempre dispuesto de tal forma que tuviese una buena conexión con el polígono, ya que este fue diseñado como equipamiento del mismo.

Estudiadas sus características técnicas, se observó que era difícil desplazarlo a otros puntos dadas las necesidades de calado, ya que en lugares como en el que está situado el actual pequeño dique de abrigo, el impacto hubiera sido más significativo al afectar a zonas marinas con mayor diversidad faunística, así como al barrio de Arinaga. También se situaría más próximo a la futura Reserva Marina, por lo que dicho emplazamiento se descartó por considerarse más agresivo.

En otros sectores del litoral, entre la Playa de Arinaga y Bahía de Formas, los efectos producidos son similares a los previstos para este proyecto, dado que seguiría afectando al paso de aves migratorias; y en aquellos puntos separados de las salinas y más próximos a Bahía de Formas, el escaso calado originaría que se tuviera que aumentar la longitud del mismo, por lo que se han desestimado estas alternativas, limitándonos a proponer una serie de medidas correctoras con el fin de que la obra afecte lo menos posible al entorno e intentado que ésta sea en lo posible compatible con las características ambientales de la zona, así como que dichas medidas sirvan incluso para revitalizar y aumentar la calidad natural del sector, el cual en la actualidad se encuentra en una clara regresión debido al abandono y la presión antrópica a que esta sometido.

Las medidas sometidas correctoras estarán enfocadas principalmente hacia el medio terrestre y concretamente hacia el sector de las salinas, ya que este enclave será el que se vea más afectado.

Con respecto al medio marino solo cabe destacar la posibilidad que para el núcleo del dique se utilicen en vez de “todo uno”, otros materiales de relleno seleccionado, a los cuales se les haya eliminado la tierra y el polvo, que será el causante del impacto más agresivo para el medio marino.

El arranque del muelle y la carretera de acceso al mismo, deben materializarse de tal forma que afecten lo menos posible a las salinas, debiéndose respetar preferentemente la salina más oriental al ser la que aún mantiene una cierta producción.

La carretera debería ir pavimentada con asfalto poroso, evitándose de esta forma gran parte del impacto sónico producido por el tráfico, así como el que se circule a poca velocidad, lo que contribuiría a reducir aún más el impacto sónico.

Los márgenes de la carretera deben ir ajardinados con una vegetación de matorral que alcance una determinada altura y posea bastante densidad, pudiendo de este forma actuar de pantalla sónica. Para este ajardinamiento aconsejamos *Tamarix canariensis* especie que reúne las condiciones mencionadas y propias de estos ambientales.

Si fuera posible, sería de gran ayuda para disminuir el impacto sónico, situar la planta de hormigonado en terrenos distantes a las zonas de fabricar los bloques en otro parque exterior tal y como se contempla en la memoria del proyecto.

Una vez acabada la obra, las salinas deben ser restaurada, restableciéndose todos aquellos elementos que hayan sido dañados, (cocedero, cristalizadores o edificaciones anexas), pudiéndose prever la construcción de algún nuevo elemento antes de comenzar el proyecto, para que sirva de sustitución a los antiguos que vayan a ser destruidos y permitir que sigan funcionando; no obstante, con posterioridad las salinas deben ser restauradas correctamente para que no desaparezcan definitivamente.

Los terrenos que se disponen entre las salinas y el polígono industrial, a ambos lados de la carretera deben ser reacondicionados como zona húmeda, para lo cual puede ser aprovechada el agua tratada de la depuradora con el fin de crear charcas o pequeñas lagunas, que a su vez pueden ser también alimentadas en una determinada proporción con agua de mar para que se comporte como lagunas salobres. El conjunto a su vez

puede ser plantado con matorrales halófilos y tarajales que darán una buena cobertura a las aves que visiten la zona a su paso, aislándola de los sectores antropizados que lo rodearán.

Al salir la carretera sobrelavada a su paso por las salinas debe dejarse conexión entre ambos márgenes por medio de obras de fábrica en arco lo suficientemente amplias para que permitan el paso de la fauna, en especial las aves limícolas de un lado a otro, así como que exista una cierta conexión entre las zonas húmedas que se recomienden crear, evitándose de esta manera, la barrera que constituiría la carretera y pantallas vegetales de sus márgenes.

La restauración de las salinas, especialmente la más oriental, así como la creación de una zona verde, aspectos que se encuentran recogidos en el Plan Especial de Ordenación del Litoral de Agüimes, son de suma importancia, y compensaría en parte los efectos negativos del muelle sobre la avifauna del sector aumentando dicho conjunto la calidad de este litoral, sirviendo de desahogo al propio barrio de Arinaga, así minimizando el grado de antropización que actualmente posee la zona.

Las obras de acondicionamiento de terreno para la carretera y arranque del muelle debería efectuarse preferentemente durante los meses veraniegos, época en que la afluencia de aves es menos importante ya que las migratorias han acabado y ha pasado la época de puesta del chorlito patinegro.

La ejecución de determinadas medidas protectoras y de restauración de la zona, deben realizarse al menos en parte antes de la ejecución de la obra, sobre todo en lo que respecta a las pantallas sónicas, por lo que podrían crearse unas pantallas provisionales de construcción entre la nueva vía de acceso y las áreas de nidificación, hasta que las definitivas, formadas por vegetación, estén totalmente desarrolladas. Con ello se protegería en gran parte la avifauna que frecuenta la zona. Consecuentemente, las plantaciones de tarajal u otra especie elegida para la formación de dichas pantallas, deben realizarse con tiempo suficiente antes del inicio de la obra.

Por último solo cabe mencionar el vertido actual de aguas residuales, que si bien no tiene relación directa con el proyecto, su presencia afecta notoriamente a la zona, por lo que se recomienda la reparación del mismo, así como su consideración del muelle con el fin de no romperlo o inutilizarlo (caso de que estuviera reparado), ya que el vertido en el interior de la dársena afectaría notoriamente a las condiciones ambientales de la zona. También debe preverse el que su longitud sea la suficiente para que el vertido evacúe fuera de la zona, ya que en caso contrario los efectos también serían bastante negativos.

- *Valor de la zona una vez aplicadas las medidas correctoras:*

Los impactos supuestos para todo el sector, puede verse bastante disminuido en el caso de que se apliquen las medidas correctoras. La calidad de la zona, no disminuirá tanto si se restaurase y acondicionase el sector de las salinas ya que como comentamos en capítulos anteriores, el mayor impacto se producirá en este enclave litoral.

En relación a la calidad natural terrestre, la creación de una zona húmeda y la restauración del ambiente de las salinas, servirá para continuar dando soporte tanto a las diferentes aves de paso como a las nidificantes, así como para mantener las distintas especies vegetales que pueblan esta costa. Las condiciones ambientales podrían mantenerse, por lo que los valores de diversidad y abundancia de vegetación y fauna, prácticamente se mantendrían iguales, pudiendo incluso aumentar la capacidad de regeneración del sector.

Respecto a la calidad marina, las medidas correctoras influirán poco, por lo que los valores anteriores seguirán manteniéndose según lo previsto.

La calidad natural para el hombre también se verá menos afectada con estas medidas, incluso aumentando el valor como el patrimonio y el paisaje se verán altamente beneficiados.

Si consideramos la eliminación del vertido por la reparación del emisario, también los valores para el parámetro contaminación aumentarán, tanto en la calidad para el hombre como en el medio marina, viéndose también revalorizada la zona en este aspecto.

Los nuevos valores de los parámetros y los diferentes cálculos de Calidad, Índice de Calidad y Tasa de Pérdidas de Calidad, se expone a continuación junto con los calculados con anterioridad, pudiendo de esta manera comparar de forma global los efectos del impacto con y sin medidas correctoras, el cálculo de los distintos valores, se realiza con la metodología explicada en capítulos anteriores.

Los encabezamientos de las Tablas, de forma generalizada, corresponden a lo siguiente:

C y Q: Valores iniciales ante la intervención.

C' y Q': Valores de la zona después de la intervención sin medidas correctoras.

C'' y Q'': Valores de la zona después de la intervención con medidas correctoras.

tpc': Tasa de pérdidas de calidad de la zona con medidas correctoras con respecto al valor inicial.

tpc'': Tasa de pérdida de calidad de la zona con medidas correctoras con respecto al valor inicial.

7. - Parque Público de "Punta de las Salinas".

- *Descripción y objetivos:*

Como resultado de las gestiones realizadas con los representantes del Polígono de Industrial de Arinaga se ha conseguido preservar la salina situada mas al norte de las dos que hay en esta zona, con sus construcciones anexas, además se ha obtenido la cesión de toda la manzana que incluye a estas salinas.

De esta forma es posible proyectar un conjunto destinado a parque público.

El carácter general de este conjunto se concibe como inicio del Paseo de Arinaga, con un componente de carácter cultural como es el tema de las salinas concebidas como elemento etnográfico, que a su vez ha de tener una función turística por su singularidad (hay que tener en cuenta que estas salinas, junto en la isla por su dimensión y buen estado de conservación); éste parque por su superficie, 82.000 metros cuadrados, será el mayor equipamiento del núcleo urbano de Arinaga

El proyecto de éste parque responderá a las siguientes características:

- Rehabilitación de las salinas y sus construcciones anexas, manteniéndolas en uso, como elemento etnográfico, cultural y turístico.

- Conexión con el Paseo de Arinaga a través de un puente sobre el barranco canalizado.

- Zona de parque concebida como una fuerte presencia vegetal, incorporación de flora de la zona y masa arbórea que consiga una ambientación próxima a un oasis en este lugar, palmerales con distintas especies, arboleda de pino marítima, flora de saladar, cactus, etc,

- Utilización del agua de mar para crear zonas de charcas con el agua en circulación que pueda ser un elemento de atracción para las aves de la zona y de estas aves.

- Como idea general se trata de la creación de una amplia zona verde que recupere elemento de la naturaleza de la zona en etapas anteriores al actual proceso urbanizador.

- Ejecución de la obra:

La obra será ejecutada por el M. I. Ayuntamiento de Agüimes en la colaboración con la Consejería de Política Territorial del Gobierno Autónomo.

- Plazo de ejecución:

La obra será realizada durante los años tercero a octavo del Plan Especial.

- Presupuesto:

El presupuesto de las obras asciende a la cantidad de 300.000.000. - pts (TRESCIENTOS MILLONES DE PESETAS).

18 de Enero de 1994

CANARIAS 7

8. - No descartan nuevos cambios en el Plan del muelle de Arinaga.

La Comisión de Urbanismo del Cabildo Insular de Gran Canaria barajó la posibilidad de cambiar el diseño técnico del proyecto del Plan Portuario para construir el muelle de Arinaga, en el municipio de Agüimes. El principal argumento que se planteó fue el aumento de 3.000 millones de presupuesto inicial, y con el que se debe financiar la reelaboración del Plan diseñado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria, que sitúa el coste total de 5.400 millones.

No obstante, y según el presidente de la Comisión de Obras Públicas y Urbanismo del Cabildo insular grancanario, Alejandro Castro, <<la comisión estableció de ante mano que esta Institución hará lo posible para que, en el plazo de mes, se busque una solución técnico- financiera con la que dar carpetazo de la culminación del proyecto>>. Del mismo modo, añadió que las obras del muelle de Arinaga, << cuenten con un presupuesto que cuenten, serán adjudicadas en su primera y segunda fase, durante el presente año>>.

Aun así, Castro a señalado que el Cabildo se encuentra en estos momentos realizando las gestiones necesarias para buscar todas las fuentes más viables a las que solicitar la financiación necesaria, recurriendo bien a fondos comunitarios, estatales o europeos.

Una vez culminada esta fase, el proyecto será remitido al ente público de los Puertos del Estados, y al Ministro de Obras Públicas para que redacte la declaración de impacto ambiental, con lo que, finalmente, podrían adjudicar las obras.

- *“Traslado” del recinto portuario:*

En lo referente a las variaciones con respecto al primer proyecto, los técnicos de Institución Insular, señalan que el traslado del portuario, <<tras la cesión del Polígono Industrial de una parcela de 300.000 metros cuadrados, no afectará negativamente a la Zona de Especial Protección de las Aves (Zepa)>>. De igual modo, especifican que, el proyecto de reelaboración para la ubicación del recinto portuario, indican que no invaden los terrenos donde se encuentran ubicadas las centenarias salinas de Arinaga, a ala sazón, enmarcadas dentro del proyecto de rehabilitación establecido por el programa Regis de la Comunidad Europea. Se da la circunstancia que en el momento de comenzar las primeras obras del recinto portuario, el proyecto invadía el terreno donde se encuentra el saladar. Ahora, y según testimonio de los propios técnicos del Cabildo, el proyecto actual <<no va a entorpecer la futura explotación del saladar>>.

Siempre, según el testimonio del equipo técnico encargado de la confección del proyecto, <<el de Arinaga, ha sido uno de los planes más pormenorizados que ha realizado el equipo de arquitectos del Cabildo>>; con ello especifica que el informe de impacto ambiental ha sido una de los más detallados que ha confeccionado esta Corporación>>.

- *Impacto:*

A pesar de que aun se pueden reconsiderar y cambiar algunos de los apartados detallados en el Plan, argumentan que la construcción del muelle, <<incluso puede mejorar algunas de las zonas costeras del litoral agüimense, con es el caso de la playa de Las Salinas o la bahía de Arinaga, que pueden verse favorecidas por la acumulación de arena>>.

Señalan igualmente que <<el impacto del muelle en nada va a repercutir en la intensidad del oleaje de Pozo Izquierdo>>. Con estas aseveraciones intentan despejar las reacciones de colectivos de deportistas y la Asociación de Defensa del Surf, que han argumentados en reiteradas ocasiones las virulentas reacciones negativas medioambientales y deportivas, que pueden ocasionar la construcción de un muelle industrial a escasa distancia de la bahía de Pozo Izquierdo, playa que anualmente celebra los campeonatos mundiales de Windsurf.

- *Las obras, este año:*

La financiación global que precisa el anual proyecto asciende a unos 5.400 millones de pesetas, cifra que se ha aumentado en unos 3.900 millones más

de lo que se especuló cuando fue adjudicada la primera fase de las obras, que se estimó en 1.500 millones. Posteriormente y tras la elaboración de otro proyecto, se especuló que la construcción del muelle de Arinaga podría construirse con 2.100 millones, cifra que ha vuelto a verse incrementada con 3.300 millones más tras la reelaboración del proyecto por parte de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria.

El presidente de la comisión de Obras Públicas y consejero del Cabildo grancanario, Alejandro Castro, que no obvia las dificultades que acarrea la obtención de la cifra millonaria, adelantó que el proyecto podría ser susceptible de una modificación técnica, en base a buscar una solución rápida para que se lleve a cabo el proyecto portuario ubicado en el municipio de Agüimes.

CANARIAS 7

9. - El muelle de Arinaga relanzará el Sureste de Gran Canaria, según la Asociación de Ocio Marítimo.

La Asociación de Empresarios de Ocio Marítimo (Aeromar), integrada en la Federación de Canaria de Ocio (Fecao), ha mostrado su apoyo “pleno y sin reservas” a la construcción del muelle de Servicios de Arinaga, que contemplan una zona destinada, exclusivamente, a embarcaciones deportivas y de recreo, según afirmó el presidente regional, Eligio Jiménez.

En su opinión, los puertos deportivos suponen “un importante aliciente para la atracción de inversiones turísticas, así como de oportunidades de ocio para los ciudadanos que habitan en su zona de influencia”

Para Eligio Jiménez, la construcción de este muelle surge de la necesidad de potenciar un polígono industrial “tan modélico” como el de Arinaga y de desarrollar comercialmente el Sureste de Gran Canaria, “cuyos municipios cuentan con un potencial muy fuerte” añadió.

El presidente de Aeromar se muestra convencido de que el nacimiento de nuevas industrias y comercio en la zona relacionados con los deportes del mar, como la pesca, la vela y el submarinismo en sus distintas variedades.

Jiménez subrayó, por otro lado, que el uso deportivo del muelle de Arinaga es perfectamente compatible con el profesional, tanto desde su vertiente comercial como pesquera. “Y además” añadió, “sus instalaciones pueden servir de refugio, en periodo de mal tiempo, y de salvamento, en el caso de que se produzca algún accidente en el mar”

- Compatible con el windsurf:

A su juicio, el muelle es compatible también con otros deportes del mar como el windsurf, muy practicado en la playa de Pozo Izquierdo, en Santa Lucía de Tirajana.

Ante los que opinan que el oleaje de la citada playa podría verse afectado por el muelle, el presidente de los empresarios de ocio marítimo asegura estar convencido de que eso no ser los argumentos – basados en los estudios serios- de los técnicos, unos profesionales que, por lo demás, “han comprendido las posibilidades y la necesidad de relanzar comercialmente esta parte de la isla”, agregó.

En cualquier caso, Jiménez se mostró partidario de abrir mesas de diálogo entre los que están a favor y en contra del proyecto, con el fin de alcanzara cuerdos y que éstos sean vinculantes.

- 480 metros para pantalanes:

El proyecto del muelle de Arinaga prevé destinar una zona abrigada, de unos 480 metros lineales, para albergar a barcos deportivos y de recreo de distinta manga y eslora. Según explicó el ingeniero-coordinador del proyecto, José Luis Díaz, en ese espacio reservado a uso deportivo se podrán instalar pantalanes fijos o móviles, con una capacidad similar a la que hoy tiene el muelle deportivo de la playa de Las Alcaravanas. Al respecto, los pantalanes y su distribución será competencia de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Por otra parte, Díaz aseguró que el proyecto del muelle de Arinaga ha recibido numerosas sugerencias de impacto ambiental por parte de entidades públicas y privadas y que en estos momentos están siendo factor para su posible incorporación. El coordinados del proyecto estima que en el próximo mes de junio la Autoridad Portuaria abrirá el período de información pública para, a continuación, trasladarlo al Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, organismo responsable de la preceptiva concesión administrativa.

CANARIAS 7.

10. - El nuevo Puerto de Arinaga costará tres mil millones más.

El nuevo proyecto diseñado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria se sale del presupuesto inicial unos tres mil millones de pesetas e relación a la previsiones iniciales.

Así es como se presentó en el Cabildo Insular de Gran Canaria el citado proyecto que asciende a un total de 5.400 millones de pesetas.

Al acto acudieron por parte de la Autoridad Portuaria, José Manuel Hernández, como presidente de la citada institución, el presidente de la corporación grancanaria, Pedro Lezcano, el consejero insular de Obras Públicas, Alejandro Castro, el consejero insular de Cooperación Institucional y alcalde de Agüimes, Antonio Morales, así como representantes de servicios técnicos de la Autoridad Portuaria y del Cabildo grancanario quienes fueron los encargados de explicar el proyecto.

- Más de ochocientos metros:

El proyecto que la Autoridad Portuaria presentó al Cabildo contempla un dique de abrigo con 876 metros de longitud con tres alineaciones. La primera medirá 446 metros, la segunda 260 metros y la tercera parte 170 metros.

Asimismo, según explicó el servicio técnico del Cabildo Insular de Gran Canaria el citado dique está compuesto por dos muelles de atraque. El primero de ellos tiene una longitud de atraque de 350 metros, un calado de 10 metros, y una explanada de 17.850 metros.

El segundo de estos muelles es más pequeño, con 150 metros de longitud, el calado también es menor, de 7 metros, y la anchura es de 100 metros. La explanada también será más pequeña, exactamente de 15.000 metros cuadrados.

Ambos muelles contarán cada uno con una rampa cuya anchura será, en el primero, de 27 metros y en el segundo, de 26 metros.

De igual forma, el calado de estas rampas será, el muelle más grande, de 10 metros y en el más pequeño, de 7 metros.

Además, el proyecto contempla la posibilidad de que estas dos rampas puedan ser maniobrables al mismo tiempo.

- Dársena auxiliar:

Otros de los aspectos a destacar es la construcción de una dársena auxiliar para abrigo de las pequeñas embarcaciones del Servicio del Puerto, en previsión de que aparezca un temporal del sur. El calado aquí es de 2 metros.

Por todo ellos, tanto el Cabildo Insular de Gran Canaria como la Autoridad Portuaria aseguraron que el puerto de Arinaga, tal y como esta diseñado en este nuevo proyecto, <<es más que suficiente para cubrir las necesidades que plantea ahora mismo aquella zona>>.

En cuanto a las modificaciones que se han introducido en este nuevo proyecto, al servicio técnico del Cabildo Insular de Gran Canaria explicó que consiste en cambiar la orientación en distintas alineaciones con el fin de conseguir un puerto más abrigado y mayor maniobrabilidad. También se ha trabajado sobre los distintos paseos y volúmenes de las escolleras de cualquier clase y dar las suficientes anchuras para que sea lo más manejable posible en los distintos muelles.

El cambio en el proyecto redactado por el Cabildo Insular se debe al cumplimiento de los requisitos que impone la Dirección General de Puertos, necesarios, por otra parte, para dar la aprobación técnica al citado proyecto y conceder la autorización administrativa correspondiente para poder empezar así a ejecutar las obras. <<El propósito era cumplir con todas las exigencias que la nueva normativa establece sobre la redacción de Puertos mediante las recomendaciones de obra marítima>>, según explicó en servicio técnico insular.

- Repercusiones:

Asimismo, se han estudiado las repercusiones que esta obra pudiera ocasionar en su entorno, incluido el litoral. Al respecto, el servicio técnico del Cabildo grancanario aseguró que en lo que respecta a Pozo Izquierdo, una de las mayores preocupaciones que se manifestaron en su día, <<no afectará de una manera significativa al oleaje, como mucho podría cambiar la orientación de alguna ola>>, citó.

En la relación a las playas, <<el aporte de sólidos aguas abajo se verá disminuido pero se incrementará aguas arriba, de tal manera que se pueda crear un aumento en la propia playa de Arinaga>>, explicaron. <<El perfil

de la costa sí puede verse afectado aunque no de una manera muy sensible>>, advirtieron

Viernes, 25 de Marzo de 1994

CANARIAS 7

11. - El Cabildo encarga otro estudio del muelle para reducir costes.

El proyecto redactado por la Autoridad Portuaria para la construcción del muelle industrial en el Polígono de Arinaga, será remitido en breve plazo al catedrático Miguel Angel Losada <<con el propósito de intentar modificar algunos de sus aspectos técnicos, y así reducir los costes de financiación de la obra, que se ha visto incrementado en 3.000 millones más del presupuesto inicial>>. Según el consejero de Vías y Obras del Cabildo Insular, Alejandro Castro, la Comisión de área de Vías y Obras celebrada ayer en la institución insular, aprobó la petición del grupo socialista, instalado a que Miguel Angel Losada confeccione también un estudio del plan de viabilidad relacionado con las dimensiones del muelle y la expansión del Polígono Industrial de Arinaga.

Por su parte, fuentes del Cabildo han considerado que el equipo técnico de la institución ha considerado que el proyecto debe someterse al dictámen de un técnico de índole superior <<como es el ingeniero catedrático de Caminos Canales y Puertos, Miguel Angel Losada, al representar la máxima autoridad de todo el territorio español en lo concerniente a infraestructura portuaria>>. Al respecto ha esbozado que <<se deduce que hay que retocar las condiciones técnicas del proyecto, se sometería a un ensayo de modelo reducido, para verificar a escala el boceto final>>. El coste al que asciende este último proyecto, asciende a unos 4 millones>>.

Marín ha barajado algunas de las razones, por las cuales, la viabilidad del muelle de Arinaga es necesario, emitiendo entre otras cuestiones <<la riqueza que generará, la alternativa a las instalaciones capitalinas así como la canalización de productos tóxicos o peligrosos, que se desviarían al de Arinaga>> para evitar repercusiones negativas en la población civil.

Por su parte, Luis Hipólito, portavoz del grupo socialista en el cabildo insular, apostillo que <<hemos requerido la confección de un informe sobre el Plan de Viabilidad de la instalación portuaria, en función de su volumen y la cantidad de suelo urbanizable que existe en el Polígono Industrial>>.

Está previsto que los técnicos locales se desplacen el próximo 11 de abril a Santander para contrastar el asunto junto al catedrático Miguel Angel

Losada, hasta finales de mes, fecha en la que presumiblemente quedará culminada la fase técnica del plan.

Marzo de 1995

DIARIO DE LAS PALMAS

12. - Informe demoleedor sobre el Puerto de Arinaga.

- *El Misterio de Obras Públicas asegura que peligran las playas y casas:*

El pasado día 2 de Febrero el Diario de Las Palmas publicaba en portada y en el color que nos tiene acostumbrado una noticia relacionada con la construcción del Puerto de Arinaga. Ésta hacía referencia a un estudio realizado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en el que se advierte del peligro que supone la construcción del mencionado Puerto para todo el litoral de la zona Sur de Gran Canaria. Lo cierto es que el artículo en cuestión no tiene desperdicio y parece que lo más apropiado es hacértelo llegar de forma íntegra. Su autor es Jorge Alberto Liria.

La Autoridad Portuaria del Puerto de la Luz y Las Palmas solicitó al Centro de Estudios y Experimentos de Obras Públicas (CEDEX), perteneciente al Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, un informe sobre la influencia del Puerto de Arinaga en las playas del entorno. El documento fue remitido por Madrid el 9 de Diciembre de 1993, y hasta ahora no ha salido a la luz pública su contenido real, ni parece que se haya tenido en cuenta; al igual que tampoco se ha iniciado el estudio de viabilidad económica.

Los técnicos de Madrid realizaron una maqueta a escala y reprodujeron en ella los efectos e influencias de las corrientes en el futuro muelle sobre el litoral Sur. Así se parte de la situación actual, para terminar en las posibles consecuencias:

“ La principal característica de la dinámica del litoral es la fuerte preponderancia de los oleajes del Nordeste lo cual lleva implícito que el transporte sólido del litoral es en general de dirección Nordeste - Suroeste”, este hecho viene a decir que al Sur de donde se construirá el muelle el mar produce un depósito importante de arenas y sedimentos.

- *Incidencia sobre el entorno más cercano:*

El estudio asegura que el muelle “ modificará el oleaje que incide sobre su entorno más cercano”. Las Playas de la Bahía de Formas, situadas al Sur,

son las que sufrirán las variaciones más significativas. En otro caso, los técnicos, merced al estudio de laboratorio advierte que la playa de Pozo Izquierdo “sufrirá un déficit sedimentario”, o lo que es lo mismo, que perderá en el espacio de tres o cuatro años la arena que tiene. Este hecho afectará a la zona denominada como El Arenal, donde se celebran los campeonatos mundiales de Windsurf. Las olas en esta zona son amortiguadas por los sedimentos.

Por otra parte, los proyectos de recuperación del espacio iniciado por el Ayuntamiento de Santa Lucía de Tirajana serían nulos. Al mismo tiempo las viviendas situadas en toda la costa de Pozo Izquierdo correrán el riesgo de derrumbarse, pues el mar arremeterá contra ellas.

Todo ello está motivado por la interrupción del transporte de arenas en el litoral, pues el muelle servirá de obstáculo a toda la costa Sur. “ Presumiblemente es total dada la profundidad a la que llega el morro proyectado”, indica el estudio.

Lo que parece más preocupante es que “la onda erosiva – que irá quitando la arena del litoral- de trasladará lentamente hacia el Sur, produciendo la erosión en las playas del Sur”. La velocidad será entre 0.5 a 0.8 Km. por año, lo que implica que en el espacio de tres o cuatro años, el efecto habrá llegado a Pozo Izquierdo.

El jefe del Sector de Costas del CEDEX, Antonio Lechuga Alvaro, considera que “en general la interrupción del transporte –oleaje- es mucho más visible cuando el material sedimentario es arena y las playas son completamente rectilíneas –característica de Pozo Izquierdo- pero aún en este caso la morfología de la costa establece claras indicaciones del transporte en la dirección y sentido apuntados”.

LA PROVINCIA

13. - Los saladares de Arinaga dependen de Europa.

El Cabildo Insular de Gran Canaria ha presentado al programa europeo Life, la mitad de la financiación a proyectos de desarrollo sostenible en zonas litorales, un plan de recuperación de los antiguos saladares de Arinaga, el cuerpo de una idea implícita ya en el estudio de impacto ambiental del Puerto de Arinaga para compatibilizar la zona industrial con un espacio natural de paso de aves y cuya ejecución reclaman colectivos ecologistas y el Ayuntamiento de Agüimes.

El proyecto plantea una actuación sobre un ámbito de gran riqueza biológica y de interés etnográfico muy deteriorado, que se sitúa justo al lado de donde va a ubicarse el Puerto de Arinaga.

Abarca el espacio lógico de asentamiento de los servicios del Puerto, pero su calidad ambiental excluye este uso. Su ejecución cumpliría, a la vez, tres objetivos. El primero de ellos es la rehabilitación de la zona.

El segundo: el aprovechamiento didáctico y científico, con el acondicionamiento de una parte como parque, donde habrá un centro de interpretación y también tendrá cabida una industria biotecnológica que producirá algas para tratamientos terciarios y piensos de animales,

El tercero de los objetivos es la consecución del desarrollo sostenible del área, al armonizar una infraestructura de progreso, con la conservación del medio natural.

El inminente comienzo de las obras del Puerto y la construcción de su área de servicios se presentan como el momento oportuno para la realización de lo esbozado ya en 1992 por los autores del estudio de impacto ambiental de la infraestructura portuaria que complementa al Polígono Industrial de Arinaga, quienes se ha ocupado de la parte biológica de este proyecto.

La diferencia procedencia de los técnicos determinada, una colaboración entre el Instituto Canario de Ciencias Marinas del Gobierno canario, y las consejerías de Medio Ambiente y Cooperación Institucional del Cabildo.

La rehabilitación de los saladares de Arinaga parte de la existencia de un ecosistema del que forman parte las salinas abandonadas y una serie de encharcamiento de agua dulce y salada que se producen en el delta del barranco y alrededor de las salinas. El agua salada procede de las mareas, que en la subida inundan el delta de desembocadura del barranco. El agua dulce venía en el pasado del caudal del barranco y, tienen su origen en la depuradora de la mancomunidad del Sureste.

Ese ecosistema desarrolla una determinada flora autóctona que puede vivir de agua salada, constituye una reserva ornitológica.

La actuación que el Cabildo pretende realizar en este ecosistema deteriorado implica dotarlo de más agua. Los biólogos han previsto tres fuentes de procedencia del agua: el propio mar, la depuradora, y dos pozos que bombeen agua salada a partir de la aplicación de sendos ejemplares de un antiguo artilugio de ingeniería que utiliza una energía blanda para moverse, el molino de viento.

La zona del delta, en el margen derecho de la futura vía de acceso al muelle, estará reservada al uso científico una vez rehabilitada, a base de una limpieza de las charcas y una apertura de canales para que les entre más agua del mar. El espacio de las salinas es donde se habilitará el parque de interés natural y etnográfico que se abrirá al público. Contará con el mencionado centro de interpretación y hives o casetas para la observación de las aves. Una parte de las salinas también acogerá los cultivos de microalgas para la reproducción de piensos. Las algas se emplearán, para mejorar la calidad del agua, es decir, utilizándolas como tratamiento terciario del líquido depurado.

Ambas zonas delimitadas y separadas visualmente por las carreteras, pertenecen, en realidad, unidas, ya que el proyecto contempla que la vía se eleve 1.70 metros sobre el nivel del suelo para que el agua pueda discurrir libremente por debajo de ellas y no se produzca una ruptura del ecosistema.

Todo el proyecto de rehabilitación de los saladares se contempla con la revegetación de la zona, lo cual incluye la colocación de una pantalla verde entre los humedales y la carretera.

El presupuesto calculado al proyecto es de unos 350 millones de pesetas aproximadamente. Según los biólogos, no es muy costoso, porque la mayor parte de la labor de recuperación de los humedales consiste en los movimientos de tierra. La actuación en el espacio donde se hallan las salinas será la parte que más dinero se llevará, ya que habrá que restaurar los estanques de producción de sal y varios edificios del entorno. Además de la financiación europea, los saladares de Arinaga contarán con dinero de los fondos que obligatoriamente se han de destinar a sufragar las medidas correctoras del impacto del Puerto.

Viernes, 8 de Noviembre de
1996

CANARIAS 7

14. - Madrid agilizará los trámites del Puerto de Arinaga.

El subdirector general de Evaluación Ambiental y Actuaciones Sectoriales del Ministerio de Medio Ambiente. José Trigueros Rodrigo, aseguró el lunes al presidente grancanario, José Macías, que acelerará lo máximo posible el análisis del estudio de impacto Medioambiental pueda obtenerse cuanto antes y, acto seguido, Puertos esté en disposición de autorizar el inicio de las obras de construcción. Estas fueron las noticias que Macías transmitió al presidente de la patronal de Arinaga, Agustín Reina, y al

alcalde de Agüimes, Antonio Morales, con quienes se reunió para solucionar los problemas que sufre este proyecto.

De acuerdo con los datos facilitados por el presidente del Cabildo, las tres partes decidieron esperar un par de días más para hablar de nuevo con el Ministerio, con el fin de que se les dé una fecha fija para el inicio de las obras. Macías dijo que tiene previsto hacer un viaje a Madrid los días 11 y 12, al que Morales y Reina podrían acompañarle.

Por su parte, el líder de la patronal, y el primer edil de Agüimes se mostraron dispuestos a realizar ese viaje, para conseguir una respuesta definitiva a sus reclamaciones. Además, Morales reiteró que, si en Madrid tampoco les dan una solución, pondrán en marcha las movilizaciones.

Viernes, 22 de Noviembre de
1996

CANARIAS 7

15. - Política Territorial confirma al Medio Ambiente su visto bueno al Puerto de Arinaga:

La consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias, María Eugenia Márquez, cumplió el compromiso que había asumido ante el subdirector general de Evaluación Ambiental y Actuaciones Sectoriales del Ministerio de Medio Ambiente, José Trigueros, al enviarle un informe sobre el proyecto del Puerto de Arinaga, en el que confirma el <<pleno apoyo>> de su departamento a la iniciativa. Con este escrito se viene a rectificar el primer estudio remitido por la consejería a Madrid hace un mes, cuyas conclusiones eran negativas y opuestas a la realización de las obras.

En concreto, la mayor parte de este segundo documento se centra en rebatir la tesis que se defendía el mes pasado sobre la necesidad de que todo el expediente se paralizará y se repetirá el trámite de información pública, al considerar que la Ley 11/1990 de 13 de Julio de Prevención del Impacto Ecológico es de ampliación a este proyecto y establece que <<el anuncio de información pública se insertará en el Boletín Oficial de Canarias y como edicto en el tablón de anuncios de la entidades locales afectadas>>, cosa que no se hizo.

Sin embargo, ahora, la misma consejería reconoce como órgano ambiental ordinario al del Estado que venga previsto como tal en su propia legislación y que esta claramente diferenciado de los órganos de la Comunidad Autónoma. Así, concluye que <<no existe ninguna duda sobre la

competencia de ese Ministerio en cuanto a la tramitación y resolución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto de construcción del Puerto Industrial de Arinaga>>.

Además, afirma que esas obras se ajustaran al planeamiento municipal de aplicación y está contemplado por el Plan Insular de Orientación del territorio de Gran Canaria, dentro de la operación estratégica de regeneración y estructuración de la ciudad polinuclear de los Llanos de Arinaga.

Por lo demás, no hace ninguna consideración sobre el posible impacto ambiental de las obras ni a los numerosos aspectos negativos que señalaban el primer informe técnico en este sentido, y se limita a terminar diciendo que <<debemos mostrar nuestro pleno apoyo a tal iniciativa, en cuanto constituye una actuación de evidente interés para el desarrollo económico-social de esta Isla, que debe compatibilizarse con el nivel adecuado de protección y conservación de nuestro medio ambiente>>.

- *Más plazos:*

Por otro lado, cabe señalar que el estudio que solicitó José Trigueros a la Autoridad Portuaria de Las Palmas, sobre las consecuencias que tendría en el entorno una construcción de este tipo en la zona de Salinetas, no estará listo hasta dentro de quince días, como mínimo según aseguraron fuentes del organismo provincial.

Como se recordará, en la ya citada reunión el subdirector general de Evaluación Ambiental pidió expresamente al titular portuario, Luis Hernández, que remitiera al Ministerio un estudio relativo a las repercusiones que tendría ñas obras de Salinetas en la zona de Pozo Izquierdo y en las playas del sur. Pero, ese documento se hará esperar más de 15 días, con lo que, presumiblemente, la declaración de impacto, que no se dará hasta que Trigueros estudie toda la documentación que ha pedido, se demorará hasta enero del año próximo.

CANARIAS 7

16. - Reina confirma la instalación de nuevas empresas en Arinaga:

El presidente de la Asociación de Propietarios y Empresarios del Polígono Industrial de Arinaga, Agustín Reina, ha confirmado la instalación de más empresas en la zona, entre las que destacan Mármoles Acosta, Racsa y Haricana, además de otras tantas que ha comprado suelo. <<En estos momentos, de los cinco millones de metros cuadrados de que dispone el polígono, descontando el millón y medio que ocupan los viajes y zonas

verdes, el 90% del restante está vendido, quedando aproximadamente unos 70.000 metros cuadrados disponibles, más la reserva que se ha hecho para la ZEC, que supone unos 350.000 metros>>, comentó Reina.

Agregó << que puede haber algún empresariado en Tenerife que pueda estar tirando un poco para no potenciar este polígono y sí el de Granadilla>>, resaltó Agustín Reina, quien por otro lado se mostró extrañado <<porque algún grupo ecologista ya no se preocupa tanto de los temas de impacto medioambiental, y por el contrario sí por los aspectos económicos, metiéndose ahora con la vitalidad del Polígono de Arinaga>>.

Miércoles, 4 de Diciembre de
1996

CANARIAS 7

17. - Las obras de Arinaga no dañarán las playas del Sur, según Puertos.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas envió el lunes al Ministerio de Medio Ambiente el informe elaborado por la Universidad de Santander sobre la incidencia de las obras del Puerto de Arinaga en las playas del entorno, que afirman que los trabajos no afectarán ni al núcleo del Pozo Izquierdo ni a las playas del Sur.

Este estudio fue solicitado por el director general de Evaluación Ambiental, José Trigueros, cuando visitó la Isla para reunirse con los implicados en el proyecto, antes de emitir la Declaración de Impacto.

Entre otras cuestiones, Trigueros pidió un estudio sobre la incidencia que tendrán las obras en Pozo Izquierdo y en las playas sureñas, dado que las alegaciones presentadas incidían en el daño que pueden sufrir esas zonas, según un informe del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, y Medio Ambiente de 1993. Ese estudio indica que las obras modificarían el oleaje e interrumpirían el transporte sólido del litoral, creando un déficit de arena y erosionando las playas.

Por el contrario, el informe de Raúl Medina Santamaría, miembro del Departamento de Ciencias Técnicas del Aguas y Medio Ambiente de la Universidad de Santander, concluye que <<las obras no influyen sobre las rompientes del oleaje ni sobre el viento en el núcleo de Pozo Izquierdo y, por lo tanto, tampoco en la práctica del windsurf en dicha zona... y no afectan a la estabilidad de las playas turísticas del Sur>>.

- Formas y Arinaga:

Por otro lado, el mismo documento asegura que la zona de influencia del futuro puerto se extendería de la Punta de la Gaviota a la Punta del Negro y abarcaría la Bahía de Formas y la de Arinaga.

Así, en la primera, podría reducir el ratio de erosión de la costa, crear un leve rigidización del perfil de la playa de bolos y un aumento del material fino en la playa y una erosión de arena, bajo condiciones de temporal del primer cuadrante.

- Desbloquear el proyecto:

Por su parte, la Junta Directiva de la Confederación Canaria de Empresarios (CCE) insistió ayer, mediante una nota d prensa, en la <<necesidad de proceder al desbloqueo definitivo de cuantas posibles incógnitas puedan seguir existiendo>> en torno a la construcción del Puerto de Arinaga, dado que esta parte del Sur grancanario <<no puede permitirse perder el tren de los aspectos positivos que, para los industriales de la zona, significaría quedar bajo el paraguas de protección de la Zona Especial Canaria>>

A juicio de la patronal, es inconcebible que el crecimiento de la economía de la Isla dependa de las soluciones de flecos de tipo económico o fiscal, ya que <<no deberían existir nuevas justificaciones que llevarán al retraso de las obras>>

- Solares por ceder:

Mientras tanto, visitaron los terrenos de Arinaga el presidente de la Autoridad Portuaria, Luis Hernández; el alcalde de Agüimes, Antonio Morales; el consejero de Transporte del Cabildo, Rafael Pedrero; el gerente de la Asociación Mixta del Polígono de Arinaga, Francisco Morales; y representantes de Aduanas, para estudiar la situación de los solares que aún quedan por ceder a Puertos, de acuerdo con el convenio del 92.

Según indicaron fuentes del Cabildo, en esos terrenos se ubicará la zona completamente del muelle (oficinas, naves, etc,...) y, aunque la demora en su cesión no supone más retrasos para el inicio de las obras, desde la Comisión de Gobierno se ha instalado al traspaso de los solares, para dar mayor agilidad a todo el proyecto.

LA PROVINCIA

18. - La CCE exige el desbloqueo inmediato del puerto de Arinaga.

- *La patronal rechaza que “criterios políticos” puedan retrasar otra vez la obra:*

La junta directiva de la federación Canaria de Empresarios (CCE), patronal que agrupa a las sectoriales de Las Palmas, exigió ayer que se desbloquee el proyecto para la construcción del puerto de servicios del Polígono de Arinaga. La patronal que preside Alberto Cabré de León defiende, en una nota hecha pública ayer, la importancia del proyecto portuario de ese polígono industrial, que ha sido declarado recientemente zona ZEC a efectos de instalación, de industrias transformadoras. La CCE recuerda que este núcleo industrial está incluido en la Zona Especial Canaria y “no puede permitirse perder el tren de los aspectos positivos” que ello significa para los industriales de la zona y del sur de la Isla.

La confederación indica que desde que el Cabildo Insular de Gran Canaria aprobó por unanimidad en el año 1984 la construcción del puerto y propuso que se hiciera con cargo de Compensación Interterritorial (FCI), en aquel momento, “ha transcurrido tiempo de sobra” para finalizar las obras.

- *Criterios políticos:*

La confederación de empresarios de Las Palmas señala que los diferentes retrasos de esas obras se han debido a criterios políticos que en muchas ocasiones han tenido difícil explicación”. La patronal espera que la Consejería regional de Política Territorial del Gobierno de Canarias “encuentre por fin la vía para dar el visto bueno final al proyecto” y contribuya a que durante el próximo año quede completamente desbloqueado el expediente del puerto.

Esta obra, señala la confederación, “puede suponer el despegue económico del Polígono Industrial de Arinaga y un buen empujón para el crecimiento de la isla”.

La patronal apunta la contradicción existente en que “ cuando se hace en llamamiento constante a la necesidad de culminar el proceso de desarrollo reglamentario de la que será la Zona Especial de Canarias, no puede permitirse “perder el tren” de los aspectos positivos que para los industriales de la zona significaría quedar bajo el paraguas de protección de la Zona Especial”.

La CCE califica de “inconcebible” que el crecimiento global de la economía canaria “ depende constantemente de la solución a flecos de carácter económico y/o fiscal”. La patronal señala que “cuando ya se han pronunciado en multitud de ocasiones los más diversos representantes públicos y privados, integrantes de la clase política y de diferentes ámbitos empresariales, acerca de la necesidad de esta zona portuaria, no deberían existir nuevas justificaciones que llevaran al retraso de las obras”. La CCE asegura que el retraso de las obras ha provocado desde 1978 “ un gran desánimo en el sector empresarial”.

Jueves, 23 de Enero de
1997

CANARIAS 7

19. - Morales culpa a los diputados del retraso en Arinaga.

El alcalde de Agüimes, Antonio Morales Méndez, culpa a los parlamentos grancanarios que desarrollan su tarea en Madrid, de haberse despreocupado totalmente de desbloquear el proyecto del Puerto de Arinaga. <<No hago distinción de partidos, tanto el PSOE como el CC o PP. Todos han dado la llamada por respuestas a nuestros requerimientos>>, aseguró.

Esta prevista una reunión entre la Asociación de Empresarios del Polígono de Arinaga y representantes municipales para estudiar y concretar las medidas a adoptar en los próximos días, que, según Morales, pasan por acudir a la sede del Cabildo a presionar.

La ministra de Medio Ambiente, Isabel Tocino, había anunciado que, antes de fin de mes, se publicaría el informe medioambiental favorable en el BOE, trámite que falta para el comienzo de las obras. Sin embargo, tanto el alcalde de Agüimes como el presidente del Cabildo grancanario, José Macías, no tenían constancia de que dicho informe se hubiera publicado.

Por otro lado, el presidente de industriales de Arinaga, Agustín Reina, insistió en su amenaza de provocar un encierro indefinido en las dependencias del Cabildo.

CANARIAS 7

20. - La declaración de impacto del muelle de Arinaga <<es inminente>>, según el Cabildo.

El muelle de Cooperación Institucional del Cabildo Insular de Gran Canaria, Víctor Jordán, aseguró que, según las noticias que ha recibido a lo

largo de estos últimos días, la declaración de impacto ambiental del proyecto del Puerto de Arinaga que elabora el Ministerio de Medio Ambiente está ya casi terminada y su culminación << es inminente>>.

Jordán señaló que desde la Cooperación insular se mantienen contactos continuos con Madrid para intentar acelerar el estudio y que el equipo de técnicos del Ministerio dictamine lo antes posible. <<Hay que tener en cuenta que, normalmente, estos informes suelen tardar entre seis meses y un año, pero al proyecto del Puerto de Arinaga le han dado prioridad y tenemos entendido que la declaración está muy próxima a salir>>. No obstante, no se atrevió a dar fechas fijas, aunque sí dijo que <<tanto puede ser esta semana como la siguiente pero, como mucho, creemos que podría tardar un mes>>.

En cuanto al signo de la declaración, el consejero admitió que <<lo más probable es que incluya alguna matización al proyecto, porque suele ser lo más habitual. Pero esos detalles no implican la resolución sea desfavorable>>.

Por su parte, fuentes del Ministerio de Medio Ambiente consultadas también ayer se limitarán a decir que todavía no se puede decir en qué fecha estará lista la declaración de impacto, ni tampoco se puede hablar de retrasos ni nada parecido. <<Nuestro equipo trabaja con todos los informes que ha recibido, el último de ellos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, y lo único que podemos decir por el momento es que la hay ninguna fecha de terminación>>.

Viernes, 28 de Febrero de 1997

CANARIAS 7

21. - Medio Ambiente bendice el proyecto de construcción del Puerto de Arinaga.

El Ministerio de Medio Ambiente ha dado su bendición al proyecto de construcción del Puerto de Arinaga, al menos, en el primer borrador de la declaración de impacto ambiental que ha realizado el equipo de técnicos de la Dirección General de Evaluación Ambiental y Actuaciones Sectoriales y que, ayer, todavía estaba pendiente de la firma de su titular.

De acuerdo a todas las fuentes consultadas, la declaración de impacto ambiental, que se esperaba en las distintas instituciones canarias aplicadas en este tema desde hace varias semanas, es favorable a la construcción del muelle de servicios, aunque establece tres condiciones que, según las mismas fuentes, no suponen ningún impedimento ni revisten dificultad añadida alguna para que el proyecto pueda desarrollarse.

Entre esos condicionantes, aparece la obligación de que se proteja la zona de las salinas que se encuentra en la zona afectada por las obras y, en general, que se elabore un plan de actuación global para preservar todo el entorno en el que se ubicará el nuevo recinto.

De cualquier modo, todo está una pendiente de la última firma y, según testimonios de destacados miembros del Partido Popular, dos de sus diputados nacionales, Bernarda Barrios y José Jiménez, están haciendo gestiones al más alto nivel en el Ministerio de Medio Ambiente para que esa rúbrica se efectúe con la mayor rapidez posible, de cara a que la declaración de impacto pueda remitirse a Puertos del Estados y éste, a su vez, condene el previso para que las obras den comienzo en breve.

Pero, en caso de que la firma no se consiga antes de la visita que realizará a Tenerife la ministra del ramo, Isabel Tocino, se le pedirá que agilice el tema.

- Razones ecologistas:

Mientras tanto, la Asociación para la Defensa del Sur (Ades), uno de los colectivos que ha presentado alegaciones desde que se hizo público este proyecto, insiste en su idea de que la construcción del muelle de Arinaga <<ni ha sido todavía justificada con un estudio económico serio (con datos que se ajusten a la realidad), del análisis costes-beneficios que se prevé invertir para este proyecto>>.

22. - Quince años de polémica por un muelle que aún no existe.

El proyecto para construir el Puerto de Arinaga, que sin que aún hayan dado comienzo las obras ya tienen más de quince años de historia y de retraso, soportado numerosas controversias y cruces de acusaciones entre quienes defienden sus intereses económicos y quienes buscan preservar el entorno, y hasta ha vivido el sorprendente cambio de postura de alguna autoridad (portuaria en este caso).

Por este tema han pasado las situaciones más variopintas. Desde los más que airados gritos de los empresarios del Polígono Industrial de Arinaga que piden un día sí y otro también al Cabildo cumpla su palabra, cada vez que se les escapa una posibilidad de vender terrenos a aquellos que les habían ofrecido un solar con muelle anexo; hasta un presidente de Puertos de Las Palmas, Luis Hernández, que se ha vuelto un defensor acérrimo de

los beneficios del futuro recinto (al que le piensan ceder el tráfico de cemento, por ejemplo), después de que su antecesor (otro Hernández, pero José Manuel) dijera que no movería un dedo para que este proyecto fuera una realidad.

Todo ello regado con la auténtica riada de datos económicos que manejó el equipo Análisis Económico Aplicado de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, con Ginés de Rus a la cabeza quien, sin un solo pelo en la lengua, sentenció que ese puerto <<es un disparate>> económico; y con las alegaciones presentadas por los incansables grupos ecologistas, que no se frenan ante nada ni ante nadie y buscan la protección del entorno de los tribunales, en los ministerios y en donde haya oportunidad para ello.

Pero la guinda del pastel la puso la consejería canaria del Medio Ambiente y un rapidísimo volantazo en menos de 24 horas, para pasar de un primer informe de impacto demoledor (atribuido a un funcionario que iba *por libre*) a un segundo documento totalmente opuesto y que salvaguardaba y casi aseguraba que el proyecto iba a terminar en buen puerto.

Al final del culebrón, todo parece indicar que Arinaga tendrá su muelle. La cosa depende de una firma pero, después de tanto trajín, seguro que eso tampoco será ningún obstáculo.

Martes, 4 de Marzo de
1997

CANARIAS 7

23. - Tocino confirma que el inicio del Puerto de Arinaga es inmediato.

El presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, José Macías, aseguró ayer que a lo largo de esta semana se conocerá la fecha de inicio de las obras de construcción del Muelle de Servicio de Arinaga dado que la Declaración de Impacto Ambiental se firmará estos días, según se lo anunció el pasado fin de semana la ministra de Medio Ambiente, Isabel Tocino, durante la visita que realizó a Santa Cruz de Tenerife.

De acuerdo con las manifestaciones de Macías, Isabel Tocino le confirmó que no existe ningún informe desfavorable de ninguna institución (ni de la Dirección General de Costas, como han señalado algunos empresarios de Arinaga y el alcalde de Agüimes, Antonio Morales) que suponga un obstáculo para la tramitación del expediente. Por ello, únicamente se espera a que la directora general de Calidad y Evaluación Ambiental, Dolores Carrillo, regrese de su viaje a Bruselas y firme la Declaración de Impacto Ambiental, que se terminó de elaborar hace poco más de una semana y cuyas conclusiones son favorables para la construcción del nuevo recinto.

Posteriormente, este documento se remitirá a Puertos del Estado donde, según fuentes portuarias, no habrá ningún problema para que se conceda de inmediato el permiso par iniciar las obras.

- *Condiciones:*

Por otro lado, también ayer trascendieron dos de las tres condiciones que establece la Declaración de Impacto Ambiental y que, según fuentes del Cabildo grancanario, no supone ningún problema para el desarrollo del proyecto ni para el inicio definitivo de las obras de construcción.

Así, la primera de ellas se refiere a la necesidad de que se elabore un plan de acción cuyo propósito será garantizar la protección del entorno afectados por los trabajos.

A este respecto y según recalcan las mismas fuentes, todas esas condiciones ya están contempladas en el plan de El *Saladar* que elaboró el Cabildo con el fin de presentarlo al programa europeo *Life* y que, posteriormente, se remitió a Puertos del Estado. En este documento se proponen, entre otras acciones, la restauración de las salinas, el aprovechamiento de esas mismas salinas para la experimentación con algas, el tratamiento terciario de algas con agua depurada y la regeneración de los humedales y de las charcas. Y es que, a decir de los expertos, <<ese proyecto viene a recoger todas las normas correctoras que incluye la Declaración de Impacto Ambiental, a las que se ha dado forma>>.

Por último, la segunda condición se refiere al estudio de viabilidad económica del futuro del Puerto de Arinaga, sobre el que Medio Ambiente señala que no se conoce la existencia de ninguno. De cualquier modo, las mismas fuentes indican que el ministerio no entra a valorar ese hecho, dado que no es una cuestión de su competencia, y únicamente se limita a dejar constancia de ello.

Miércoles, 2 Abril de
1997

CANARIAS 7

24. - José Macías irá a Madrid para “destacar” el Puerto de Arinaga.

El presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, José Macías, aseguró, tras realizar numerosas gestiones telefónicas con el Ministerio de Medio Ambiente, que se desplazará a Madrid el próximo viernes e intentará solucionar personalmente el problema del Puerto de Arinaga, <<cuyo

informe de impacto ambiental sigue pendiente de una firma>>, si no se soluciona el asunto, según expresó el propio José Macías.

<<La directora general (Dolores Carrillo, de Evaluación Ambiental), con la que he intentado contactar, ha estado fuera todo el día. Pero, al margen de estas gestiones, estoy muy, muy molesto por la lentitud de la Administración. Está claro que nadie tiene más interés que yo porque este asunto camine. Madrid ha asegurado que este tema va a salir y, de hecho, el informe es favorable. Espero que en los próximos días se resuelva este tema>>, añadió Macías.

Por su parte, el consejero insular de Cooperación Institucional, Víctor Jordán, aseguró, ante el anuncio de movilizaciones empresariales para que comiencen las obras del Puerto, que <<si después de quince años de tramitación, han decidido encerrarse en el Cabildo cuando el acuerdo sobre el Puerto ya está hecho, pues a mí me suena a demagogia>>.

Asimismo, la Federación Empresarial Canaria de Ocio y Servicio (Fecao) ha manifestado su total apoyo a la Asociación de Empresarios del Polígono Industrial de Arinaga por, según aseguran en un comunicado, <<la justa reivindicación de la puesta en marcha definitiva de las obras>>.

Además, la Fecao ha manifestado su <<más energética repulsa por la actitud confusa y dilatoria del Ministro de Medio Ambiente, que prometió que las obras se iniciarían durante el primer trimestre y ahora nos encontramos con que, bajo el pretexto del traslado al Ministro de Fomento, por cortesía interministerial y, pensando mal, por la desgracia consigna del señor Marín y su famosa opción cero, que, sin duda, paraliza no sólo el proyecto del Puerto de Arinaga sino muchísimos otros que potenciarían los recursos turísticos de nuestras islas, queremos dejar constancia de que nuestra Federación y cada una de sus asociaciones no durarán en manifestarse, de la forma necesaria, sino se atienden de inmediato las peticiones de puesta en marcha del mencionado Puerto>>.

Viernes, 4 de Abril de
1997

CANARIAS 7

25. - El Ministerio de Medio Ambiente da luz verde al Puerto de Arinaga.

El presidente insular, José Macías, advirtió que va a permitir nuevos retrasos relacionados con el Puerto de Arinaga. El Cabildo, como órgano contratante de esta obra, va a velar por que se cumplan todos los plazos y este muelle sea una realidad en el menor plazo posible, aseguró.

<<Desde la Corporación insular se ha realizado un seguimiento constante para que este documento fuera firmado y aseguro que lo que ha sucedido, esta lentitud de la Administración, no se va repetir en las siguientes fases de este proyecto, que son, primero, la publicación en el BOE, de la que se encarga el propio Ministerio y, segundo, el reinicio de las obras. Vamos a recuperar el tiempo perdido en estos dos meses>>, advirtió Macías.

En este sentido, el presidente del Cabildo grancanario expresó su intención de acudir al servicio de publicaciones del BOE para interesarse personalmente por dar prioridad a la declaración de impacto ambiental que habilita el reinicio de las obras del Puerto de Arinaga.

Por su parte, el vicepresidente segundo, el consejero de Vías y Obras y el de Cooperación Institucional del Cabildo, Carmelo Ramírez, Alejandro Castro y Víctor Jordán, respectivamente, también informaron de que el trámite a seguir a partir de ahora iba a ser bastante ágil, ya que no era necesario adjudicar los trabajos, puesto que ya están adjudicados a la Unión Temporal de Empresas (UTE) formada por Santana Cazorla y Perez Moreno.

<<Simplemente bastará con levantar la suspensión que pesa sobre las obras mediante decreto una vez que se publique la declaración de impacto en el BOE>>, aseguró Alejandro Castro, plazo estimado en los quince días.

Con respecto al periodo transcurrido para que la directora general de Calidad y Evaluación Ambiental, Dolores Carrillo, estampara su firma en la preceptiva declaración de impacto ambiental, Macías aseguro que <<la lentitud burocrática no es atribuible a ninguna intencionalidad, sino a los propios retrasos de la Administración>>.

Asimismo, en referencia a la actitud mantenida por la Asociación de Empresarios del Polígono de Arinaga, que amenazaron en días pasados con encerrarse en la cede del Cabildo grancanario si no se conseguía la declaración medioambiental debidamente firmada, y del Ayuntamiento de Agüimes, que apoyó las reivindicaciones empresariales, el presidente insular expresó que <<está previsto que nos reunamos con ellos, sólo que ahora no vendrán para encerrarse, con los brazos en alza>>.

- Requisitos:

Los trabajos deberán cumplir determinados requisitos establecidos por el estudio de impacto, entre los que destaca la aplicación de medidas para la protección de comunidades biológicas, la prevención de la contaminación

de las aguas, la protección de la erosión costera y de las salinas anexas y la elaboración de un plan de seguridad.

El estudio recoge que <<la justificación de la necesidad del proyecto no queda establecida por un relato de las ventajas derivadas de su ejecución, en el que no están suficientemente detalladas las condiciones de explotación presentes y futuras del Puerto de Las Palmas, con y sin la ejecución del Puerto de Arinaga>>.

La fase actual de los trabajos fue presupuestada por un montante de 2.233 millones de pesetas y adjudicada por 1.549 millones, habiéndose gastado hasta el momento de la paralización entre 400 y 500. Cuando concluyo ya la primera fase, cuyo tiempo de duración se ha estimado en unos 16 meses, es decir, hasta mediados de 1998, comenzará una segunda fase que se ha presupuestado en 2.562 millones de pesetas y que aún no ha salido a concursar para adjudicarse.

Martes, 8 de Abril de
1997

LA PROVINCIA

26. - El Cabildo quiere que las obras del muelle de Arinaga comiencen este mes.

Al final de este mes es casi seguro que se pueda reanudar las obras del puerto de servicios del Polígono Industrial de Arinaga, según se dijo en la reunión mantenida en la sede del Cabildo Insular entre el titular de la corporación, José Macías, con la directiva de empresarios del citado polígono encabezada por Agustín Reina y el alcalde de Agüimes, Antonio Morales, y varios concejales. En dicho encuentro, el presidente del Cabildo entregó a los reunidos el documento sobre la resolución de impacto ambiental que fue suscrito el pasado día 2 por la directora general de Calidad y Evaluación del Impacto Ambiental, Dolores Carrillo.

Aunque se había dado por el Ministro de Medio Ambiente un plazo de quince días para publicarlo en el BOE, al desear que el Ministerio de Fomento y el propio Cabildo, así como Puertos del Estado, tuvieran conocimiento del mismo por si había algún detalle que corregir, lo cierto es que se trata de reducir el citado plazo para empezar cuanto antes.

Este propósito lo adelanto José Macías a los empresarios de Arinaga y el Ayuntamiento de Agüimes, ya que al no haber objeciones se iba ha pedir que Puertos del Estado diera de inmediato su conformidad a Medio

Ambiente para publicar la resolución esta misma semana principios de la entrante.

Además, el presidente del Cabildo dijo a los reunidos que tenían el propósito de encerrarse en la casa palacio insular por la demora de Madrid en firmar el citado documento, “que estaba muy disgustado y descontento” por la falta de una respuesta inmediata de Madrid que le obligó a movilizarse a principios de la pasada semana para que la citada resolución se firmara de una vez. A la vista de la reunión, empresarios y Ayuntamiento de Agüimes salieron satisfechos del encuentro con Macías y esperanzados que se acorte el plazo para llevar el informe del impacto ambiental del Puerto de Arinaga al BOE.

- *Ganar el tiempo perdido:*

Una prueba de la celeridad que desea darle al Cabildo Insular al puerto de servicios en el Polígono Industrial de Arinaga, su presidente citó en su despacho a los representantes de la UTE formadas por las empresas constructoras Santana Cazorla y Matías Marrero, a las que se les adjudicó la primera fase por 1.549 millones de pesetas con el fin de estudiarse la inmediata reanudación de las obras, que fueron ininterrumpidas hace dos años, cuando se llevaban intervenidos unos 500 millones de pesetas. Según adelantó Macías en la reunión con los empresarios y Ayuntamiento de Agüimes, las diferencias de precios que pueda haber por la demora “no serán obstáculo” para que las obras se pongan en marcha de inmediato. También ratificó “que habrá un puntual seguimiento de las mismas”, primero para que se cumpla escrupulosamente la resolución de impacto ambiental y segundo para que no haya demora por las empresas adjudicatarias de la obra en su ejecución. En este sentido se estima que esta primera fase de los trabajos marítimos se podrá ejecutar en el plazo de un año y que de inmediato se tratará de sacar a concurso la segunda fase con un presupuesto de unos 3.000 millones que comprenderá el muelle de operaciones.

CANARIAS 7

27. - La patronal de Arinaga prevé que la obra del puerto se reiniciará en 25 días.

- *No más ultimatoss:*

Tras la reunión informativa que celebró Macías con la patronal de Arinaga y los representantes del Ayuntamiento de Agüimes, tanto Reina como el alcalde sureño, Antonio Morales, mostraron su satisfacción ante la solución alcanzada y coincidieron en que no darán más ultimatoss al Cabildo para

que comiencen las obras, <<porque creemos que ya ha cumplido su promesa>>.

Así, Agustín Reina, recordó que sólo faltan por vender unos 60.000 metros cuadrados de los 5 millones del polígono, que ya se ha edificado en más del 60%. <<Muchas empresas pesadas (Racsa, Mármoles Acosta, Haricana) sólo esperan a que el muelle sea una realidad para trasladarse>>.

Mientras, Antonio Morales recalcó que este paso es fundamental para toda la isla, <porque el Polígono Industrial de Arinaga es uno de los más importantes del Estado, tiene infinitas posibilidades y el muelle supone un atractivo primordial para captar inversiones en Gran Canaria>>.

De todos modos, no obvió la posibilidad de que los colectivos contrarios al Puerto intenten volver a paralizarlo. <<Su actitud es legítima. Otra cosa es que algunos grupos tengan otros intereses ocultos que se apoyan en el ecologismo o en un deporte. Pero eso también es respetable>>.

18 de Abril de
1997

CANARIAS 7

28. - La declaración de impacto del Muelle de Arinaga se publica en el BOE.

El informe de Impacto Ambiental favorable al proyecto de construcción del Muelle de Servicios de Arinaga se publica en el Boletín Oficial del Estado (BOE), con lo que se da un paso fundamental en la tramitación administrativa que ha venido realizando desde hace varios meses, y cuya lentitud y demora en la resolución a originado el malestar de las autoridades y de la mayor parte de la patronal de Las Palmas.

Según informó e l Cabildo de Gran Canaria, la Subdirección General de Acuerdos y Disposiciones del Ministro de la Presidencia confirmó al presidente de la corporación insular, José Macías, que el BOE publica este informe. Así, el único escalón que falta por subir para que el proyecto cuente con luz verde definitiva es la autorización de Puertos del Estados.

De hecho, el presidente de Puertos de Las Palmas, Luis Hernández, confirmó en su día que Madrid ha asumido el compromiso de dar ese permiso en cuanto el informe publicara en el BOE, con lo que todo hace presumir que ese documento no se demorará demasiado.

Después, sólo será cuestión de día que el Cabildo grancanario levante la suspensión que pesa sobre las obras y éstas puedan reiniciarse de inmediato.

- ¡Ya era hora! :

Por su parte, el presidente de la Comisión Mixta del Polígono Industrial de Arinaga, Rafael Pedrero, mostró su alegría al conocer la noticia, ante la que se limitó a exclamar: <<¡Ya era hora!>>.

Y es que no hay que olvidar que el proyecto original de este muelle de servicios data de 1982, y ha sido necesario que pasen 15 años para que su tramitación vaya por buen camino, después de que los empresarios de la zona se hayan cansado de esperar, protestar y luchar para no perder las importantes inversiones que han realizado en Arinaga y que aún están pendientes de una decisión de Madrid.

14 de Mayo de
1997

CANARIAS 7

29. - Los ecologistas protestan por el <<Puerto basura de Arinaga>> en las escaleras de Cabildo.

El Colectivo Ecologista de Vecindario (CEVE) celebró una concentración frente al Cabildo grancanario en protesta por la construcción del Puerto de Arinaga, que contó con el apoyo de otros tres grupos: Ades, Turcón y Patinegro, y que logró reunir a unas 40 personas que permanecieron una hora en la puerta del ente.

Uno de sus miembros, Arturo Pastor, señaló que <<se va a ser un puerto basura>>, y recordó unas declaraciones de Manuel Hermoso sobre las descargas de materias peligrosas por este recinto, como el gas para central de Juan Grande. Además, insistió en los graves perjuicios ecológicos que supondrán, <<porque las salinas ocupan el espacio lógico de asentamiento de los servicios que requiere el puerto y, aunque las preserven, las aves migratorias que encuentran alimento en sus aguas se verán afectadas>>.

También citó el deterioro de la Bahía de Formas, <<hasta donde llegará toda la basura del puerto>> y, por último, calificó de <<argumento contundente>> el informe económico elaborado por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, contrario al proyecto.

Por su parte, Juana Vega (Patinegro) citó las irregularidades en la tramitación del expediente; Víctor Santana (Turcón) catalogó la actuación del Cabildo de <<terrorismo de Estados>>, y para Mario Hernández (Ades) <<es una vergüenza que no completen la alternativas del Puerto de Salinetas>>.

El consejero de Cooperación Institucional, Víctor Jordán, salió del edificio y charló con los portavoces, pero éstos anunciaron que continuarán con las movilizaciones.

Martes, 27 de Mayo de
1997

LA PROVINCIA

30. - Hernández afirma que en Arinaga se puede construir un puerto más barato que ampliar La Luz.

Si no pudiera contarse con la cantera de La Isleta, Puerto de Las Palmas tiene preparados los proyectos para intervenir el dinero en otros puertos de la Autoridad, “bien sea en Arinaga, Arrecife o Puerto del Rosario, antes de que el dinero se vaya a otros puertos de la Península”; según adelantó Luis Hernández en una rueda que ofreció en la sede de CCN con la presencia de su presidente insular, Francisco Rodríguez Batllori. Además, añadió que según los trabajos que están realizando los técnicos para intervenir el dinero en Arinaga si fuera necesario “resulta un puerto muy barato e interesante, al tener calados entre 16 y 17 metros y tener cerca la cantera”.

- *La base da 8.000 millones:*

Sobre esta última manifestó el presidente de Puertos de Las Palmas que hubo acuerdo unánime “para que siga siempre en Gran Canaria” y que de momento seguirá donde está, mientras se le puedan buscar alternativas “bien para ubicarlas en otra zona del puerto de La Luz o en el sur de la isla”. Además, puntualizó que la actual base genera un negocio de 8.000 millones al año. En cuanto a la apertura de la cantera de La Isleta, ya que hay obras que llevan paradas dos años por falta de piedra Hernández informó de se envió a Defensa un nuevo escrito el pasado día 22 para sentarse a negociar; que lo único que se desea es que se pueda contar de inmediato con la misma “y que el puerto asumiría todos los riesgos”. Añadió que lo que se quiere es sentarse a negociar, “cosa que no se ha hecho hasta ahora”, y que esperaba que la sociedad grancanaria los apoyara.

LA PROVINCIA

31. - El Cabildo cierra hoy el contrato para reanudar la obra del muelle de Arinaga.

El presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, José Macías, tiene previsto en la jornada de hoy preceder a la firma de acuerdo definitivo con la UTE formada por las empresas Hermanos Santana Cazorla y Pérez Moreno, en relación con el sobrecosto por demora que ha tenido la obra del Puerto de Servicios en el Polígono Industrial de Arinaga, que se estima en unos 800 millones más. Como se recordará, esta obra en su primera fase fue adjudicada por el Cabildo a las citadas empresas en 1991, por un importe de 1.549 millones de pesetas, suponiendo este precio una baja del 30,63%, pero al producirse por espacio de dos años una paralización de la misma, ahora se reclama una revisión de precios, según recoge el pliego de cláusulas administrativas particulares, que se valora en unos 800 millones más de pesetas, que el Cabildo debe aceptar con el fin de reanudar estas obras.

Se estima que tras este acuerdo, la citada UTE está en disposición de reanudar las obras en el espacio de quince días, por lo que se considera que en los primeros días de julio ya se iniciarán los trabajos previos para el vertido de escolleras. Hay que recordar que esta obra inicialmente tenía un presupuesto de 2.233 millones de pesetas, que luego se quedó en 1.549 millones ante la rebaja adoptada por la citada agrupación temporal de empresas.

Dicha obra en su totalidad comprende la construcción de un dique de abrigo con una primera alineación perpendicular a la costa de 635 metros de longitud, formada por un dique en talud y con una segunda alineación formada por un dique-muelle vertical de 502 metros de longitud, paralelo a la costa. En la primera alineación de 635 metros, los primeros 320 metros correspondientes al arranque del mismo tiene un ancho total de 78 metros entre el paramento del espaldón y el talud interior de escollera.

Viernes, 27 de Junio de
1997

CANARIAS 7

32. - Cabildo y constructora esperan que Arinaga tenga puerto en 30 meses.

La primera fase de la construcción deberá durar 16 meses, de acuerdo con los cálculos de los técnicos del Cabildo, con lo que terminaría en diciembre de 1998, y se pretende que la segunda fase, de otros 12 meses, esté adjudicada en junio del mismo año, con los que los trabajos se

desarrollarán sin solución de continuidad hasta diciembre del '99, como máximo.

En este sentido, el titular del Cabildo pidió en el acto al jefe técnico del proyecto, José Luis Díaz, y a los responsables de la UTE que intenten agilizar lo máximo posible las obras, <<porque ya no podemos recuperar todos los años perdidos, pero sí hacer un esfuerzo para acabar, si se puede, en 28 meses antes que en 30>>.

Por lo pronto, José Luis Díaz aseguró que, en un mes, se alcanzará la cota cero de la obra, puesto que los próximos 30 o 60 días serán vertidos 15.000 metros cúbicos de relleno en la costa, y eso, a pesar de que confesó que existe algún problema con la materia prima, aunque dijo que es un obstáculo fácilmente superable y no supondrá ningún nuevo retraso.

- Segunda fase reajustada:

En cuanto al presupuesto, José Luis Díaz detalló que la primera fase mantendrá su coste inicial, que era de 2.233 millones y se adjudicó en 1.549, que es una cantidad que ha asumido la UTE finalmente.

Sin embargo, el retraso que ha sufrido el reinicio del proyecto supone un incremento de costes sobre el que constructora y Cabildo llegaron a un acuerdo, pero ese lógico aumento se cargará de la segunda fase, que era de 2.800 millones de pesetas y, tras el reajuste, se ha quedado en unos 3.200.

A este respecto, los responsables de la corporación insular recordaron que sigue abierta la negociación con Autoridad Portuaria de Las Palmas, para cofinanciar esa segunda parte. Puertos del Estado dijo que ni iba a aportar nada, pero Puertos de Las Palmas tiene una solución: pagarán con fondos europeos.

CANARIAS 7

33. - José Macías ofrece a los pescadores un convenio para la explotación de las salinas.

La zona en la que se vuelve a construir el Puerto de Arinaga está actualmente ocupada por varios chamizos y dos casetas que utiliza, desde hace 50 años, una familia formada por siete miembros.

Precisamente, su reubicación ha sido uno de los temas que ha retrasado casi 45 días el reinicio de las obras. Sin embargo, el alcalde de Agüimes, Antonio Morales, llegó a un acuerdo con ellos y se han avenido a cambiar de sitio sus artes.

Pero, lo que sí pidieron al presidente del Cabildo que les permitieran seguir trabajando en las salinas de la zona, dado que ellos ya se han ocupado de recuperar una parte de las mismas. Macías se comprometió a recibirles para estudiar la posible firma de un convenio por el que esa familia se haría cargo de su explotación.

De cualquier modo, cabe recordar que en el propio Cabildo ya cuentan con un proyecto para regenerar esas salinas y ha restaurar los humedales que existen en la zona limítrofe del puerto, con el fin de recuperar y mejorar su fauna y su flora.

Pero, de momento, los siete pescadores y sus familias podrán mudarse a sus nuevos chamizos en septiembre, según aseguró el jefe técnico del proyecto, en donde podrán seguir trabajando hasta que el muelle este construido y pase a manos de la Autoridad Portuaria, que les dará ubicación definitiva.

20 de
Marzo de 2002

CANARIAS 7

34. - El puerto de Arinaga supondrá una inversión de 314 millones de euros en 25 años.

kilómetros de línea de atraque. La obra estaría terminada dentro de unos 25 años, según apuntaron Luis Hernández y José Miguel Pintado en la rueda de prensa en la que explicaron los detalles del proyecto.

El Consejo trató también otros puntos importantes como la actualización de las tarifas de los servicios de remolque, amarre y practicaaje, que subirán e IPC (2,7%) en amarre y practicaaje y un 2,1%, por debajo del IPC, en el caso del servicio de remolque. También se aprobó pasar de 11 a 8 el número de reuniones que cada año celebra el consejo, justificando esta decisión en tener más tiempo para prepararlo, de manera que en lugar de cada mes (menos agosto) se verán cada 6 semanas.

El proyecto propuesto para el puerto de Arinaga contempla un total de fases, siendo la primera de ellas adjudicada el próximo mes de marzo, fase que ya cuenta con los informes positivos de impacto medioambiental. El resto de las obras podrían tardar unos 18 meses en conseguirlo atendiendo La presidencia y la dirección de la Autoridad Portuaria presentaron a Consejo de Administración del ente el proyecto del futuro Puerto de Arinaga, que supondrá una inversión total de 52.200 millones de pesetas

(314 m euros) para conseguir más de tres los plazos necesarios para resolver las alegaciones.

- *Pozo Izquierdo:*

El presidente de la Autoridad Portuaria, Luis Hernández, aseguró que los informes elaborados sobre el impacto que el nuevo puerto tendrá en el grancanario, “la playa de Pozo Izquierdo, queda fuera de todos los cálculos realizados. Así que los efectos del puerto sobre las olas o el viento en Pozo Izquierdo es cero”.

El director de la Autoridad Portuaria explicó a los consejeros a través de diversas proyecciones, los cálculos realizados por los técnicos, en donde aún analizando el área máxima de influencia, Pozo Izquierdo quedaría fuera.

La primera de las fases, que ya está casi terminada, denominada IA, es la creación de un muelle de 500 metros que supone ganar al mar un total de 8,5 hectáreas. Su coste será de 3500 millones de pesetas, de los que 3000 han sido aportados por el Cabildo Insular de Gran Canaria.

La fase IB, con un presupuesto de 7200 millones de pesetas (43 m euros), aumentará la longitud de atraque hasta los 788 metros y ganará 28,7 hectáreas al mar, creando la primera área de dársena que tendrá una superficie de 10,8 hectáreas.

Las fases IIA y IIB aportarán hasta 1700 metros primeros y hasta 2040 metros después, para atraque. Las áreas de dársenas crecerán hasta las 19,8 hectáreas primero y hasta las 80,9 hectáreas en la última de las fases del muelle de Agüimes, nombre que recibirá la primera parte del Puerto, ya que la segunda será nominada muelle de Santa Lucía.

Será precisamente el muelle de Santa Lucía quien complete el puerto de Arinaga con dos inversiones importantes, una de 7900 millones de pesetas (47 meuros) y otra de 12.500 millones de pesetas (75 meuros), dando a puerto un total de 137,5 hectáreas de dársena y 3.240 metros de atraque, habiéndole para entonces ganado al mar 128,8 hectáreas.

LA PROVINCIA

35. - La Autoridad Portuaria adjudica a FCC y Santana Cazorla el muelle de Arinaga.

El Consejo de Administración de Puerto de Las Palmas adjudicó a la UTE formada por las empresas FCC y Santa Cazorla, la primera fase del muelle

de Agüimes en el puerto industrial de Arinaga por un presupuesto de 17,85 m euros (unos 3.000 millones de ptas), obra a ejecutar en un plazo de 1 mes y medio. Según informo Luis Hernández, presidente de Puerto de Las Palmas, en unión del director, José Miguel Pintado, al término de Consejo de Administración celebrado el 19 de marzo, la obra comprende la prolongación en unos 200 metros más del actual espigón ejecutado por el Cabildo que tiene actualmente 600 metros de largo y la construcción de un muelle paralelo a la costa en dirección sur de 450 metros de longitud.

Este se ejecutará con un total de ocho cajones de hormigón, que tendrá una eslora o largo de 43,35 metros por 23 metros de manga o ancho y 1 metro de puntal o altura.

El dique para construir los citados cajones llegará en el mes de mayo, toda vez que ahora está en Vigo, siendo una unidad de nueva realización ya que acaba de salir de los astilleros en Cartagena, donde ha sido votado.

Los citados cajones, con una altura similar a la de un edificio de siete plantas, serán contruidos en el puerto de La Luz y remolcados hasta Arinaga, estimándose que en el mes de octubre, por la tranquilidad de las aguas, es el más adecuado para colocarlos. Este dique también se encargará de construir los cajones para la ampliación del puerto de Arrecife, que también se llevarán remolcados desde el puerto de La Luz. El próximo lunes será entregado por el Cabildo a la Autoridad Portuaria el puerto de Arinaga, donde ha invertido la Corporación insular 16,52 meuros (2.751 millones de pesetas).

El Consejo de Administración también aprobó una modificación de los proyectos del muelle de Cambulloneros y del correspondiente a la termina del León y Castillo, por el lado naciente de este muelle, para unir ambas obras, lo cual supone pasar de una alineación de un kilómetro de longitud a otra de 1.500 metros, con aumento del 50%, utilizando la revisión de precios. Esto supone un alza de 3,2 millones de euros sobre un presupuesto de 46,6 meuros.

También el Consejo aprobó la adjudicación a la empresa Montaña del Fuego de la construcción de dos naves por 600.000 euros (100 millones de pesetas) en la zona Franca, para alquilarlas para el ensamblaje de módulos potabilizadores a la empresa Lyngagua y accedió a ampliar el plazo para las obras de la terminal de contenedores en el muelle Virgen del Pino.

Viernes, 10 de Mayo de
2002

LA PROVINCIA

36. - La Autoridad Portuaria prevé intervenir 314 meuros en el puerto de Arinaga.

- El futuro recinto, que tendrá 8 kilómetros de muelles, fue presentado a los empresarios del polígono industrial:

La futura zona portuaria del Polígono Industrial de Arinaga, con una inversión de 314 m euros (52.200 millones de pesetas), con 8 kilómetros de línea de atraque y cuatro millones de metros cuadrados de superficie, conformada por los muelles de Agüimes y Santa Lucía, fue presentada por la Autoridad Portuaria a la Asociación de Empresas y Propietarios del Polígono (Aenaga).

La exposición corrió a cargo del presidente de Puertos de Las Palmas, Luis Hernández, en compañía del director, José Miguel Pintado, quienes expusieron las líneas principales del segundo gran puerto de Gran Canaria que podrá estar concluido dentro de unos 25 años.

Como se ha venido informado esta obra abarcará un total de 5 kilómetros de litoral, de ellos 1.500 metros en el municipio de Agüimes y los 3.500 metros restantes en el de Santa Lucía.

En la actualidad el muelle que se está ejecutando es el de Agüimes, cuya primera fase realizó el Cabildo, lo cual ha supuesto la construcción de un espigón perpendicular a la costa de unos 700 metros de longitud en dirección sureste. Ahora corresponde a la Autoridad Portuaria realizar el resto de la obra, para lo cual acaba de adjudicar a la UTE formada por FCC y Hermanos Santana Cazorla la primera fase, que correrá a cargo de sus fondos.

- El día 28, primera piedra:

Para poner en marcha la primera obra adjudicada por la Autoridad Portuaria está previsto que el día 28 de mayo, a la una de la tarde, se coloque la primera piedra del muelle de Agüimes con un presupuesto de 19 m euros, el cual tiene un plazo de ejecución de 18 meses. Esta fase comprende prolongar en 150 metros más el actual espigón para llevarlo a una longitud de 8520 metros y construir luego un muelle de cajones de hormigón paralelo a la costa de 450 metros de longitud.

Para el resto del proyecto habrá que esperar a la aprobación de la declaración de impacto ambiental que tramita el Ministerio de Medio Ambiente y que estará concluida en el segundo semestre del próximo año.

Precisamente la memoria resumen del mismo ya fue remitida el pasado mes de abril por el Ministerio a los organismos de la región, caso del Gobierno canario, Cabildo, ayuntamiento y organizaciones ecologistas, para oír las correspondientes alegaciones con el fin de corregir aquellos detalles que deben ser modificados.

También se comentó que el actual espigón ya construido pueden ser utilizado como muelle pero no está abrigado.

“IMAGEN AÉREA DE “EL PUERTO DE ARINAGA”



ARINAGA : AYER, HOY Y MAÑANA





FOTO AÉREA DE NUESTRA PLAYA DE ARINAGA ACTUAL

En los últimos años **ARINAGA** ha pasado de tener 2.561 habitantes en 1992 a casi 5.000 en 1999. En apenas diez años **ARINAGA** se ha convertido en uno de los rincones más **atractivos para miles de ciudadanos**. Los vecinos que se han incorporado recientemente a nuestra Playa de Arinaga, hoy comparten con los que aquí han vivido siempre un alto nivel de infraestructuras públicas. Pero ellos quizás no hayan oído hablar de que hasta hace poco, no había agua corriente y que en definitiva, no contábamos con ningún tipo de infraestructuras.

Sin embargo actualmente por suerte la situación es bien distinta. El equipamiento con que ya cuenta Arinaga, el que se está construyendo y el proyectando a corto plazo, hacen que este populoso núcleo de **población agüimense goce de una excelente calidad de vida**.

ARINAGA, AYER...

PESCADORES DIALOGANDO

ZONA DEL MUELLE VIEJO



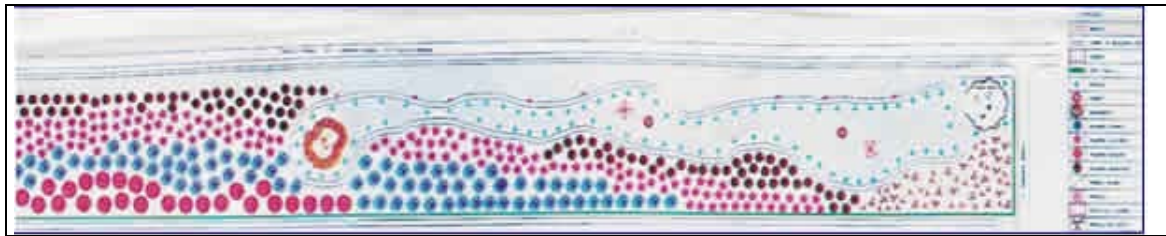


VISTA MARÍTIMA DE LA PLAYA DE ARINAGA DEL AYER

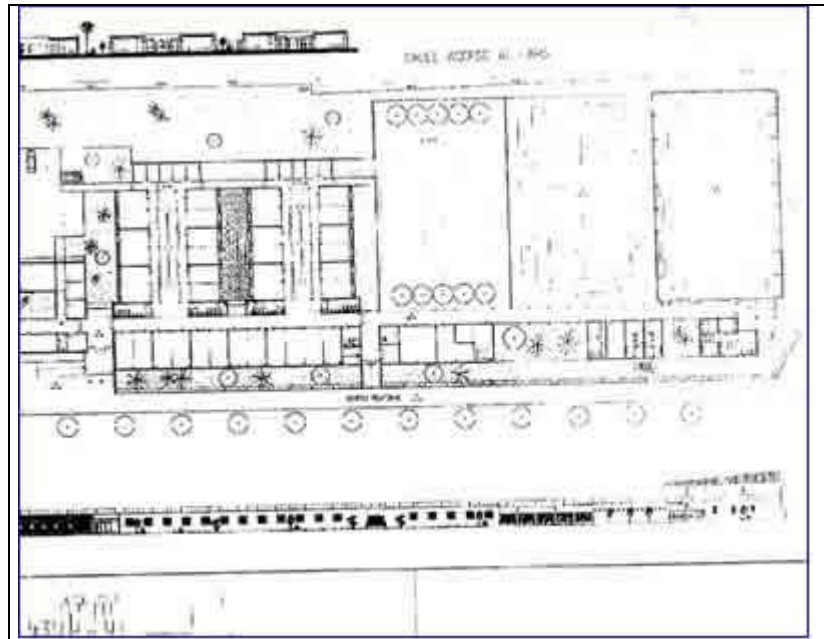
ARINAGA, HOY...



ARINAGA, MAÑANA...



GRAN PARQUE URBANO A LA ENTRADA DE ARINAGA, DESDE LA ROTONDA DEL POLÍGONO HASTA LA ROTONDA DEL PESCADOR. UNA GRAN ZONA VERDE CON CARRIL BICI, FUENTES, ÁREAS INFANTILES, ETC...



PROYECTO NUEVO INSTITUTO DE ENSEÑANZA SECUNDARIA A CONSTRUIR JUNTO AL PABELLÓN CUBIERTO Y CAMPO DE LUCHAS



REHABILITACIÓN MEDIOAMBIENTAL Y DOTACIÓN
PARA DEPORTE SUBMARINO EN PUNTA DE LA SAL

DESTROZOS EN ARINAGA, DURANTE LAS ÚLTIMAS LLUVIAS



DESASTRE EN LAS SALINAS



BASURA EN LA ORILLA DE LA PLAYA DE ARINAGA,
PROVOCADA POR LOS DESTROZOS DE LA LLUVIA.

