

HACIA LA REMODELACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO
DE ARRECIFE

ANA MARÍA QUESADA ACOSTA
CARMEN MILAGROS GONZÁLEZ CHÁVEZ

Con esta ponencia pretendemos dar a conocer los diferentes proyectos presentados en los últimos años para renovar el litoral de la ciudad de Arrecife. Como ocurre en otras capitales insulares (Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria), se persigue abrir la ciudad al mar, ennoblecerla y modernizarla con edificios monumentales (Arrecife Gran Hotel, proyecto de un auditorio, iniciativa de un palacio de Congresos...), con la dotación de espacios de ocio (parque Islas Canarias, parque del Reducto...) y con la remodelación y rehabilitación de edificios históricos (castillo de San Gabriel y castillo de San José...).

La ciudad de Arrecife tiene una línea de costa aproximadamente de 8 Km de longitud, desde la zona occidental de la Playa de la Concha hasta Puerto Naos. En esta franja costera destacamos el Islote de Fermina o Islote del Amor, Islote del Castillo, Islote del Francés, la playa del Reducto, el Charco de San Ginés... Estos sustratos rocosos y arenosos alternados con numerosos charcos han sido la causa de que el litoral de Arrecife estuviese casi impracticable hasta finales del siglo XVIII, prefiriéndose otros puertos de la geografía insular para realizar las labores de carga y descarga¹. Sin embargo, tras la erupción volcánica de 1730-36 que sepultó once pueblos, fue necesario utilizar como enclave marítimo comercial el pequeño y pobre puerto de Arrecife, que hasta el momento sólo disponía de algunos almacenes. A partir de esta fecha y como ocurrió en Santa Cruz de Tenerife, tras la destrucción del puerto de Garachico, Arrecife comenzó a crecer al amparo de una función portuaria y comercial. En el progreso de la ciudad y del puerto también desempeñó un papel decisivo la pérdida de la capitanía de la Real Villa de Teguiise, en 1847, a favor de Arrecife, con el consiguiente trasvase de poderes político-administra-

1. Sobre el puerto de Arrecife, véase a ESCRIBANO COBO, G. y MEDEROS MARTIN, A.: "Evolución histórica de puertos y ensenadas de Lanzarote y Fuerteventura". En *Actas de las VIII Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, Arrecife, 1999, tomo 2, pp. 459-478; MONTELONGO FRANQUIZ, A. y FALERO LEMES, M.: *El Puerto del Arrecife*. Lanzarote, 2000.

tivos, sociales y económicos². El pequeño caserío comenzó a poblarse de habitantes, tanto del interior como de otras islas, atraídos por el ligero auge económico que experimentaba el puerto. En el siglo XIX, la ermita de San Ginés se había convertido en iglesia de tres naves y destacada torre; de ella partían las principales calles, espaciosas y anchas, donde se ubicaban viviendas de dos plantas: una noble en su piso superior y otra parte baja dedicada a patio y zaguán, con bodegas, almacenes y lonjas. El puerto de Naos, como es lógico, fue creciendo en importancia y en torno a él se establecieron las principales empresas conejeras.

En estas centurias y hasta mediados del siglo pasado, la ciudad de Arrecife vivió frente al mar, atendiendo fundamentalmente a razones derivadas de la actividad pesquera, pero a partir de los años sesenta, con la llegada del turismo y el desguace de la mayor parte de la flota atunera y sardinera, esa función comienza a decaer, reduciéndose el número de pescadores activos y consiguientemente las huellas de su actividad. El puerto sigue creciendo, pero sobre todo como receptor y exportador de mercancías, con la aparición de nuevos muelles de contenedores que constituyen una auténtica barrera para la contemplación del mar.

Esta situación ha hecho que en las últimas décadas las instituciones públicas, colectivos y particulares, traten de recuperar el litoral con la dotación de nuevas infraestructuras culturales, de ocio y deportivas, a las que debemos sumar la rehabilitación de zonas emblemáticas, como el charco de San Ginés, la recuperación del Gran Hotel y la proyección de un muelle deportivo y de cruceros entre otros proyectos.

Sin embargo, en la remodelación de la fachada costera, Arrecife se ha encontrado con varios problemas. En primer lugar, la existencia de chabolas y construcciones insalubres, que resultan antiestéticas para estar ubicadas en el vestíbulo de la ciudad, como las barracas próximas al polígono de Disa y las que estaban emplazadas entre las urbanizaciones Ciudad Jardín y la Concha.

En segundo lugar, señalamos los problemas con la Autoridad Portuaria, al reclamar el Consistorio la franja costera capitalina como espacio bajo su control. Las dificultades comenzaron cuando la Autoridad Portuaria aprobaba el Plan de Utilización del Puerto de Arrecife (PUPA), a principios del 2000. Tras este acuerdo, se declaraba que el litoral de la población continuaba siendo propiedad de Puertos, aunque el Ayuntamiento pasaría a ser el encargado de decidir qué actuaciones se desarrollarían en esta zona en el futuro. Pero el PUPA contó con numerosas alegaciones, fue suspendido y paralizado hasta que el Ministerio de Fo-

2. Las vicisitudes sobre estas cuestiones han sido tratadas por CLAR FERNÁNDEZ, J. M.: en *Arrecife capital de Lanzarote*, Cabildo de Lanzarote, 1999.

mento lo aprobó definitivamente en 2004³. Las dificultades parecen subsanarse a partir de la aprobación del Plan Especial del Puerto de Arrecife (PEPA), proyecto que aborda exclusivamente las zonas de servicio del puerto que fueron establecidas por el Plan de Utilización y que deja para la ciudad la franja de litoral que va desde el Islote del Francés hasta el Reducto. El nuevo PEPA⁴, aprobado inicialmente a principios de 2005, sometido actualmente a alegación pública, incluye la ampliación del dique de los Mármoles, la especialización pesquera en el muelle de Naos, combinada con actividades náuticas deportivas, el muelle de cruceros adosado al dique de Naos, y la creación de un área de equipamientos, comercios y ocio⁵. El proyecto está fundamentado en tres razones principales: el crecimiento de la demanda de instalaciones de atraque y servicios de la flota turística deportiva local en la isla, el incremento del número de barcos visitantes tanto del resto del Archipiélago como de la Península y de otros países europeos, y el embellecimiento de la zona marítimo-terrestre del puerto.

El puerto dispone de tres dársenas: la del antiguo puerto comercial, conocida como el Puerto de Arrecife; la de Naos, dedicada fundamentalmente a las embarcaciones pesqueras y la dársena del Puerto de los Mármoles, construida en los últimos años para el tráfico comercial. El PEPA contemplaba, en principio, la creación de un puerto deportivo en la bahía, frente al Gran Hotel y los jardines del parque Islas Canarias. Con este emplazamiento el resultado de transformación de la fachada de la ciudad se asemejaría al que ha aprobado la Autoridad Portuaria para la ciudad de Santa Cruz de Tenerife; nos referimos a la propuesta de Herzog & Meuron basada en la creación de una gran explanada abierta a modo de balconada al mar donde se ubicaría un puerto deportivo. Pero en Arrecife la presión de la oposición política en el Ayuntamiento, grupos ecologistas como “El Guincho”, y asociaciones de vecinos como la denominada “Puente de las Bolas”, se opusieron a tal ubicación, alegando las siguientes razones: “atenta

3. El Ayuntamiento de Arrecife paralizó la aprobación del PUPA al solicitar la desafectación de la zona y la reversión gratuita del litoral al municipio. El presidente de la Autoridad Portuaria señalaba que tal exigencia era imposible. Si se desafectaba la zona pasaría a Costas, nunca al Ayuntamiento porque esto no lo permitía la Constitución española ni las leyes de Costas y Puertos. Si dependiera de Costas, muchos de los proyectos se verían truncados, como el permitir un aparcamiento en una zona de dominio público. Al año siguiente se alcanzó un acuerdo entre el Ayuntamiento de Arrecife y la Actividad Portuaria de Las Palmas que consistió en la concesión administrativa del litoral que hacía este organismo a favor de la Corporación capitalina. Esta solución se había adoptado para gestionar el solar ocupado por el parque Islas Canarias.

4. A mediados de los noventa se elaboró el primer PEPA, pero fue rechazado por la ciudadanía, retirado y nunca aprobado.

5. “El nuevo PEPA atraca en el puerto de Arrecife”. En *Lancelot*, nº 1.139, del 20 al 26 de mayo de 2005.

contra la limpieza y ecología de la zona, restringe al uso público la zona de la marina dejando sólo acceso a las clases pudientes y evita la comunicación de las aguas con la playa del Reducto impidiendo su natural depuración”. Todos coincidían en señalar a Puerto Naos como zona idónea para el puerto deportivo, previsto para 1.000 embarcaciones, obra financiada con capital público (Cabildo, Ayuntamiento, Actividad Portuaria) y capital privado. El diseño correspondió al ingeniero Miguel Pull⁶.

A la iniciativa mencionada se añade la de muelle de cruceros en el puerto de los Mármoles, y aunque esta actividad beneficia a la ciudad, no entramos en su estudio porque no es objeto de esta charla la evolución del puerto de Arrecife.

Pero antes de que los nuevos documentos urbanísticos plantearan soluciones para adecuar el litoral de la ciudad, nos encontramos con otras propuestas aisladas que de un modo u otro podemos considerar como tímidos intentos de mejora para la fisonomía de dicha zona. Significativas al respecto fueron las soluciones propuestas en su día por un artista de la talla de César Manrique, que pretendía ennoblecer la fachada costera del núcleo capitalino con la construcción de los edificios del Cabildo y del Ayuntamiento, haciendo hincapié en considerarlos, desde el punto de vista constructivo, como edificios representativos abiertos a modo de balconadas al mar⁷, o con el proyecto del mismo autor, basado en la construcción de un faro rematado en lo alto por un restaurante giratorio desde el que se vería la bahía gracias a su elevada altura⁸.

Desde un plano teórico, destacamos las conferencias impartidas en 1996, dentro del marco de la primera edición de los Cursos de Verano de Canarias, por Juan Jesús Trapero, catedrático de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad Politécnica de Madrid y coautor, por otra parte, del Gran Hotel Arrecife. En sus intervenciones disertó sobre los paseos marítimos, exponiendo los resultados de una investigación basada en unos doscientos cincuenta modelos existentes a lo largo de la costa española. A pesar de haber declarado que, en línea general, la conservación del litoral era bastante acertada en la isla de Lanzarote, no dudó en calificar el caso concreto de Arrecife como *acera*, restándole toda categoría de paseo. Como ejemplos a imitar propone la nueva remodelación y ampliación de la Avenida de Las Canteras y la que bordea Playa Jardín en el Puerto de La Cruz en Tenerife. En este último caso valora especialmente el hecho de que se tratara como un verdadero parque, al borde de una playa prácti-

6. RIVERA ARENCIBIA, D.: “El muelle deportivo de Arrecife va a ser uno de los más bonitos de Canarias”. En *La Voz de Lanzarote*, Lanzarote, (extra, 2-3-2004).

7. HERNÁNDEZ, S.: “Un proyecto ambicioso de Manrique y Andino. Nueva imagen para Arrecife”. En *Lancelot*. Lanzarote, 10-1-1086, p. 64.

8. NIETO LACUNZA, J.: “César Manrique concibe un faro con un restaurante en lo alto, en la Bahía de Arrecife”. En *La Voz de Lanzarote*, Lanzarote, 28-7-1989.

camente nueva. En su opinión, dada la carencia de avenidas que presenta Arrecife, el litoral debería trazarse como un paseo acorde con el resto de la ciudad, que además, facilitase un acceso cómodo a la playa y que no alterase el perfil natural de la misma⁹.

En idéntica línea, también merece destacarse la iniciativa de la Fundación César Manrique, que en 1998 colaboró en la celebración del bicentenario de la constitución del municipio de Arrecife con el *Proyecto Marina Arrecife*, jornadas de reflexión y debate sobre cómo abordar la reconfiguración del perfil marítimo de la ciudad. Se presentaron tres propuestas pertenecientes a tres arquitectos prestigiosos: Carlos Jiménez, Enric Miralles y Juan Navarro-Baldewerg.

Carlos Jiménez, natural de Costa Rica, titulado en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Houston, llega avalado por un amplio currículum de obras en el que figuraba entre otras, el museo de Bellas Artes de Houston. Su proyecto *Arrecife: tres enlaces con el mar*, intenta recuperar el frente marítimo de la ciudad, proponiendo un cinturón vegetal que una las diferentes áreas costeras, dotando de usos específicos a cada zona. En el Islote de Fermina se proyecta un acuario al aire libre y un parque público delimitado por árboles locales y plantas litorales. En el Islote del Quemado persigue transformar el castillo en un museo y crear junto a él un gran jardín público con una plataforma elevada que sirviera de mirador. Junto a éste se diseña un café con mesas al aire libre escondidas en la espesura de un denso bosque de palmeras y plantas abigarradas, y por último, un faro como contrapunto vertical al paisaje predominantemente horizontal. Este faro se concibe como un depósito de agua con iluminación nocturna; durante el día brilla por los reflejos cambiantes del agua y por la noche proyecta un haz de luz plateada. En el Islote del Francés, los edificios y naves industriales existentes se alteran y remodelan para usos culturales, entre los cuales el más significativo es la creación de un museo de historia de las salinas. Se propone un centro cultural, un paseo litoral y una playa abierta con vistas panorámicas.

Enric Miralles, formado en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona y autor del Parque Cementerio de Igualada en Barcelona y del Pabellón de Deportes de Huesca, presenta una propuesta que lleva por título *Islas Flotantes*. Proyecta la capital de la isla como una ciudad lineal con una organización interna a partir de módulos espaciales y temporales. Llega incluso a plantear la posibilidad de unir el Islote de Fermina con el aeropuerto mediante un tren.

Juan Navarro Baldeweg, doctor en Arquitectura por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, autor de la ordenación de San Francisco el

9. MINONDO, A.: "El Gran hotel como hito y por su utilidad es perfectamente aprovechable". En *La Voz de Lanzarote*, 19-7-1996.

Grande de la misma ciudad, ofrece un proyecto titulado *Arrecife como tapiz*. Prolonga el paseo marítimo de la urbe y reordena la actual zona portuaria pesquera y comercial. Con su propuesta reforma el espigón del puerto de Naos, abriendo sus dos extremos y remodelándolo con dragados y rellenos. A este espigón se accede por su parte central, concretamente por la explanada que divide la actividad de los puertos. En el interior del muelle deportivo queda emplazado parte del antiguo muelle descubierto que pasaría a servir a pequeñas embarcaciones y que adentra la presencia del mar en la ciudad. Este puerto venía a ser como una plaza de agua parecida en su función urbana al Charco de San Ginés. En el Islote del Francés se proyecta la ubicación de un auditorio y palacio de congresos, concebido como *una proa de la ciudad en la bocana del puerto deportivo apoyado en el pedestal natural de la isla*. El auditorio blanco corona, como un estrato de forma estrellada, la roca oscura del rompiente que nace del agua. Desde la lejanía se vería flanqueado a distancia por los castillos de San Gabriel y San José.

Este proyecto nos hace pensar que el arquitecto pudiera tener la intención de confrontar el *waterfront* de Arrecife con aspectos puntuales que presentan las dos capitales insulares, pues tanto Las Palmas de Gran Canaria con el Auditorio Alfredo Kraus del arquitecto Óscar Tusquet, como Santa Cruz de Tenerife con el auditorio de Santiago Calatrava, han emplazado sus edificios en la franja litoral. También el uso de formas orgánicas para entrar en simbiosis con el paisaje es común a los tres edificios.

Enfrentado al auditorio, Juan Navarro diseña el museo del mar, que ampara bajo un gran umbráculo los antiguos barcos flotando en las tranquilas aguas. Las antiguas salinas serían rodeadas de parque con vegetación autóctona. La proposición se completa con un centro comercial, con cafeterías, restaurantes, y con el traslado de las naves industriales hacia el puerto pesquero dispuesto en la ensenada de los Mármoles y en forma paralela al puerto comercial¹⁰.

Analizando las propuestas presentadas a las *Jornadas Proyecto Marina Arrecife*, podemos deducir que Arrecife persigue, al menos teóricamente, colocarse a la altura de otras ciudades, tanto insulares —Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife— como peninsulares —Valencia, Barcelona— al intentar que arquitectos de gran prestigio y proyección internacional como los mencionados anteriormente, reflexionaran sobre la posibilidad de regenerar su franja costera, dotándola de una infraestructura, equipamiento y de una arquitectura emblemática y espectacular con la que se conseguiría abrir la ciudad al mar.

A pesar de que hemos enumerado distintas iniciativas tendentes a dignificar el frente marítimo de la ciudad, muchas de ellas actualmente en debate, también

10. V.V.A.A.: *Proyecto Marina de Arrecife. 3 propuestas para pensar la ciudad*. Fundación César Manrique. Lanzarote, pp. 59-131.

vamos a reconocer una serie de hitos que desde las últimas décadas del siglo pasado han cristalizado a favor de este fin, tales como la rehabilitación de edificios históricos y zonas de ocio.

EDIFICIOS HISTÓRICOS

La rehabilitación de edificios históricos inmediatos al *waterfront* de Arrecife quizá sea una de las primeras intervenciones político-culturales que ha favorecido la revitalización de éste, si bien las razones que motivaron los respectivos proyectos no parecen estar en consonancia con esta idea. Nos referimos, lógicamente, a las transformaciones no sólo arquitectónicas, sino también de uso, que sufrieron los dos castillos que antaño defendieron las costas del lugar: el de San Gabriel y el de San José. En efecto, ambos inmuebles llevan implícita una función originaria común, la defensiva, desempeñando también actualmente los dos una actividad cultural de idéntico significado, la museográfica. Con estas iniciativas, la isla de Lanzarote se convierte en pionera dentro del archipiélago, al inaugurar una tendencia basada en la rehabilitación de edificios históricos, dotándolos de un uso totalmente diferente al original, uso, por otra parte, que ha favorecido su conservación.

El primero en edificarse fue el baluarte de San Gabriel, fechado en el siglo XVI, si bien sus cimientos primigenios, desde el punto de vista cronológico, siguen siendo hoy en día objeto de debate entre los historiadores¹¹. Lo que sí parece obvio es que el lugar designado para su ubicación respondió a razones de índole estratégica, eligiéndose un punto de la bahía que está rodeado por un largo cinturón de arrecifes, isletas y bajas de arena que constituían de algún modo una defensa natural para navegantes poco adiestrados en la zona. Por otra parte, el brazo de mar extendido entre esos elementos naturales y tierra firme ofrece unas condiciones climatológicas inmejorables, pues supone un refugio en el que las inclemencias meteorológicas apenas tienen incidencia, favoreciendo el atraque y la estabilidad de los barcos.

La necesidad de frenar las continuas invasiones de piratas berberiscos, turcos y argelinos motivó su construcción. Así, durante el señorío de Agustín de Herrera y tras el ataque del pirata Dogali, apodado el “turquillo”, la Real Audiencia de Canarias envía a la isla a don Gaspar de Salcedo, a la sazón capitán del Primer Presidio, con el fin de que proyectara una sencilla fortaleza, cuyas obras fueron dirigidas por el maestro de obras Sancho de Selenín. Sin embargo, los materiales

11. BRITO GONZÁLEZ, Alexis D.: “Apuntes sobre las fortificaciones en Lanzarote en el siglo XVII”. En *Actas de las VIII Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura (1997)*, Cabildo Insular de Lanzarote, (Arrecife), 1999, tomo 2, p. 215.

que se utilizaron, básicamente madera, demostraron su ineficacia ante el asalto efectuado en 1586 por el pirata argelino Morato Arráez, quien lo convierte en ceniza; desde ese momento, el islote sobre el que se asienta pasa a ser conocido como “El Quemado”. Como es ya conocido, Felipe II, preocupado por la inseguridad de las islas, hace venir a Leonardo Torriani, ingeniero cremonés para que mitigara en lo posible el problema. A él se debe en gran medida, la configuración actual de esta fortificación, de planta cuadrangular cuyo lienzo defensivo recorre los límites del islote ¹². Cuenta en sus ángulos con cuatro baluartes en punta de diamante, posteriormente unidos con un muro corrido para ampliar la plaza de armas. Todo su perímetro se encontraba terraplenado a excepción del frente de tierra, donde disfrutaba de un espacioso alojamiento para la guarnición, almacenes y depósitos. En el siglo XVIII queda unido a tierra mediante un puente que en su mitad es levadizo, con otros dos de medio punto, construidos en cantería; está rematado con dos bolas de estilo herreriano, que le han dado el popular nombre con el que es conocido.

Contaba entonces con distintos accesorios defensivos que fueron desapareciendo paulatinamente, tras ser declarado militarmente inútil por una Real Ordenanza del 27 de febrero de 1895. En 1959 el ejército lo cede al Ayuntamiento de Arrecife, que termina adquiriéndolo mediante contrato de venta, ocho años después. Para entonces, ya se contemplaba la posibilidad de albergar entre sus muros un museo, iniciativa ésta alentada por la que se denominó “Junta Insular de Amigos de los Castillos” en cuyo seno surge también la Asociación pro-museo. La tentativa cristaliza satisfactoriamente en 1972, año en el que abre sus puertas al público con una exposición permanente que recoge los restos arqueológicos de un pasado ya extinguido y las muestras etnográficas que configuran la esencia de la cultura insular actual. En efecto, las paredes del castillo divididas en distintas salas expositivas, custodian, hoy en día, abundante material aborigen procedente tanto de excavaciones arqueológicas programadas, como de hallazgos fortuitos: petroglifos, líticos, restos humanos, ánforas, fósiles, ídolos y exvotos, entre otras curiosidades. La colección museística se completa con una interesante muestra de cultura popular posterior a la conquista, destacando las piezas de cerámica recreadas por el artista lanzaroteño Juan Brito ¹³.

No cabe duda de que esta obra, desvinculada ya de su primitiva razón de ser, sigue prestando un gran servicio a la isla y constituye uno de los hitos arquitectónicos más atractivos del litoral capitalino. Sus pétreos muros, recortados sobre

12. La cuestión de las fortificaciones ha sido muy bien estudiada por RUMEU DE ARMAS, A.: *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*. Madrid, 1991.

13. FRAGOSO, N.: “El Castillo de San Gabriel, la historia desenterrada”. En *La voz de Lanzarote*. Lanzarote, 21-2-1997, pp. 12-13.

el mar, evocan el pasado militar de las islas y desde ellos se puede admirar una de las vistas más llamativas de la ciudad.

Lo mismo ocurre con el antiguo Castillo de San José, localizado en el litoral noroeste del municipio de Arrecife, entre el puerto comercial y el pesquero. Ocupa una superficie aproximada de 700 metros cuadrados, sobre un acantilado de 70 metros de altura, desde el que se contempla la entrada principal de Puerto Naos. Sus orígenes se remontan al siglo XVIII, pues fue durante el reinado de Carlos III y bajo su mandato, cuando se inicia la edificación con el fin de hacer frente a dos necesidades básicas. Una consistía en reforzar la defensa del comercio exterior frente a los continuos ataques piráticos y otra paliar la hambruna y miseria que sufrió Lanzarote entre 1770 y 1780, motivo este último que originó el sobrenombre popular con el que es conocido: “Fortaleza del Hambre”.

Respecto a la autoría de su diseño, los historiadores aún no se han puesto de acuerdo, barajándose distintas hipótesis, entre las que destacan la que atribuye las trazas al coronel Amat de Tortosa y la que ve en ellas la recuperación de un viejo plano dibujado por Alejandro de los Ángeles, para un baluarte a ubicar en el punto conocido como “Cueva de Inés”, que, ideado en fechas previas, finalmente no se llevó a cabo. La historiografía tampoco descarta la posibilidad de la participación de Alfonso Ochando y de Claudio de Lisle. En lo que sí parecen coincidir es en la amplitud que ofrecen sus dimensiones, con una planta de tendencia cuadrangular que presenta una ligera curvatura en el costado orientado hacia el mar. Se accede al recinto, de espectacular fachada, a través de un puente levadizo que de forma directa conduce a una amplia nave, denominada “cuartel alto”, en cuya parte inferior se localiza otra dependencia que recibe el nombre de “cuartel bajo”. Estos dos espacios se cerraban con bóvedas de medio cañón, apoyadas en arcos de medio punto trabajados en sillería. La fortificación contaba con los elementos inherentes al fin que desempeñaba: foso, mazmorra, almacén, depósito de pólvora, cañoneras y cuartos de oficiales¹⁴.

La reconversión de este inmueble en lo que pasó a ser el primer Museo Internacional de Arte Contemporáneo de Canarias, se debió a la iniciativa de César Manrique, quien con ello pretendió, según sus propias palabras, “abrir una ventana al mundo y cubrir las carencias culturales que había en Lanzarote”¹⁵. Con tal propósito y apoyado por el entonces presidente del Cabildo, José Ramírez, el artista comienza en 1975 su trabajo, dirigiendo personalmente las obras de remodelación del edificio, que por entonces se encontraba en total estado de abandono. Su inauguración como sede museística acontece el ocho de diciembre de

14. RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*

15. FRAGOSO, N.: “El MIAC, una ventana al mundo”. En *La voz de Lanzarote*. Lanzarote, 16-1-1997, pp. 12 y 14.

1976, en medio de una ardua polémica relacionada con las ayudas económicas que el diseñador había recibido para financiar la obra, pues parte de esas subvenciones procedió de la Delegación Nacional de Cultura del Movimiento, hecho que disgustó considerablemente a muchos artistas, quienes terminan declinando la invitación a participar con alguna de sus producciones. Aun así, el éxito de la primera exposición fue incuestionable, contándose con trabajos de Tápies, Canogar, Rivera, Gastón Orellana, Zóbel, Le Parc, Pancho Lasso, Óscar Domínguez y Cristino de Vera, entre otros¹⁶. Las obras expuestas fueron en su mayoría cedidas o donadas, incrementándose la colección con distintas adquisiciones efectuadas con el paso de los años.

La transformación de la vieja fortaleza en museo no trajo consigo grandes intervenciones en la estructura interna, respetándose el diseño original y el material constructivo basado en la utilización alternativa de mampostería y sillería. No ocurrió lo mismo con los alrededores del viejo baluarte, donde Manrique da rienda suelta a su peculiar imaginación, originando un entorno en el que se observan muchos de sus criterios artísticos. Tras despejar el pedregoso terreno, traza una explanada decorada con piedra volcánica que da énfasis a la fachada. Al pie de los cimientos construye un restaurante cerrado en su frontis con una imponente cristalera orientada hacia la bahía, elemento interno a la vez que externo que pone en conexión directa al visitante con el mar. La impronta de Manrique se manifiesta, asimismo, en el intento de armonizar el inmueble con el entorno natural lanzaroteño mediante el empleo de piedras volcánicas y vegetación autóctona¹⁷. En definitiva se trataba de un proyecto sencillo, con escasos aditamentos, que nos recuerda a los que dicho artífice proyectara para otras ciudades, como el destinado a Sevilla, cuyo boceto se custodia en la Fundación César Manrique.

A medio camino entre los recintos históricos y las zonas de esparcimiento, nos encontramos con uno de los rincones más pintorescos de Arrecife; nos referimos al Charco de San Ginés, esa lengua de mar que se introduce en el centro de la ciudad próxima a la iglesia de San Ginés, rodeado por pequeñas casas de pescadores. El estado de suciedad en el que se encontraba hace unas décadas —era un auténtico vertedero, pues todas las casas de la zona tenían su colector de agua fecales en dirección al Charco, e incluso era aprovechado para arrojar hacia él todo tipo de desperdicios— ha obligado a una limpieza general del mismo, a dragarlo y a la construcción de los muros para limitarlo. En los años ochenta de la centuria pasada, César Manrique elaboró un proyecto de remodelación del Charco que contemplaba la creación de una cascada artificial en el llamado Mo-

16. De esta inauguración da buena cuenta TOPHAN, G.: “Arte Mundial en Lanzarote”. En *La Provincia*. Las Palmas de Gran Canaria, 9-XII-1976.

17. SANTANA, L.: *César Manrique: un arte para la vida*. Barcelona, 1993, pp. 117-119.

ro de la Elvira, un puente peatonal y un pequeño kiosco de música en uno de los laterales del Charco¹⁸. En el año 2000 se procede a ensanchar el puente de entrada al Charco a fin de que pueda albergar, conservando los ojos y la estructura, el paseo marítimo de Arrecife hasta el inicio del Islote del Francés y se recubrió con piedra toda la pared del Charco¹⁹.

ZONAS VERDES DE OCIO

Hasta mediados del siglo xx, la ciudad de Arrecife carecía de espacios verdes. Tan sólo tenía un arbolito sobre el Muelle Chico y fue talado en 1945, hecho que trascendió a la prensa, que vertió chorros de tinta sobre la conveniencia o no de esta acción²⁰. De finales de los años cincuenta databa el primer parque municipal, en la línea costera, anexo al Parador, con parterres de plantas autóctonas y con dos monolitos de lava a modo de esculturas, fuentes, parque infantil, un bar-balneario, pista de patinaje y pequeño estanque. Contó con la colaboración de Manuel Vidal Iglesias, jardinero mayor de la Junta de Obras del Puerto de Las Palmas y con César Manrique, y Manuel de la Peña, que diseñó la caseta de artesanía. El parque, denominado José Ramírez Cerdá, aunque ha perdido parte de los elementos originales, conserva prácticamente igual su trazado.

Como alternativa a este viejo recinto el interés se centrará en el parque Islas Canarias, cuyo diseño en un principio se contemplaba dentro de un proyecto de urbanización del Islote del Amor. En efecto, en julio de 2000, la Consejería de Turismo del Gobierno de Canarias convoca un concurso internacional de anteproyectos a tal fin, entregándosele a los arquitectos la documentación en la que se especificaban las peculiaridades de la zona, los valores del litoral y las características artísticas de las estructuras de César Manrique que aún perviven en ese espacio. Según la convocatoria los concursantes tendrían libertad para realizar las propuestas que considerasen adecuadas, tanto en los usos como en las soluciones estéticas y funcionales. De los treinta y cinco estudios de arquitectos que en principio presentaron su inscripción en el concurso, diecisiete fueron rechazados por diferentes razones, por lo que fueron dieciocho los que finalmente pudieron optar. Como curiosidad cabe destacar que la mayor parte de los estudios

18. RIVERA ARENCIBIA, D.: "Un Charco sin santo". En *La voz de Lanzarote*, 1-2-1991.

19. "El Charco de San Ginés reestrena su imagen manriqueña tras las obras del PIT". En *La Voz de Lanzarote*, 14 -7-2000.

20. PERERA BETANCORT, F.: "El parador y el primer parque municipal de Arrecife". En *IX Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote (1999)*, Cabildo de Fuerteventura, 2000, tomo 2, pp. 135-141.

que se presentaron fueron canarios, sobre todo de la provincia de Las Palmas; además, nueve eran de Madrid, uno de Navarra y dos de Barcelona²¹.

Los ganadores del concurso fueron los arquitectos Carlos Morales Quintana y Luis Ribas, artífices del proyecto *Marea*. Su preocupación radica en revitalizar esta pieza desconexa de la ciudad, de modo que utilizando la estructura original del edificio ideado por César Manrique pretenden crear un acuario donde el ciudadano y el visitante puedan observar y conocer la fauna marina y apreciar el movimiento de las mareas en un cilindro especialmente diseñado para tal fin. Incorporan también un centro náutico necesario para la práctica de la vela latina, la pesca o el buceo. A lo largo de la escollera dispersan rocas varadas que dejan entrever retazos del mar con el fin de que quede integrado en el paisaje a través de su volumetría. Pretenden también que distintos barcos visiten la marina utilizando el pequeño espigón con el objeto de que el visitante recorra cómodamente el litoral, particularmente los castillos. Sin embargo, distintos inconvenientes, entre ellos la falta de consenso por razones económicas, entre el Ayuntamiento y los propietarios del islote en cuestión, han paralizado la iniciativa²² aunque en estos momentos distintos políticos intentan que vuelva a cobrar fuerza.

Centrándonos en el nuevo parque Islas Canarias, cabe señalar que, desvinculada ya la intención de proyectarlo conjuntamente con el islote referido, tuvo su origen en la concesión administrativa que la Autoridad Portuaria de Las Palmas hace a favor de la municipalidad, de una franja del litoral en julio de 2000, concesión que expirará en el año 2030. A partir de este momento, el Ayuntamiento decide crear dicho recinto como lugar de esparcimiento de la población y anexo al mismo un aparcamiento subterráneo²³. El nuevo parque fue proyectado por los arquitectos Javier Mena y Rafael Chesa. Contemplaba pequeñas zonas para parque infantil dotadas de equipamiento lúdico, así como zonas de paseo y descanso, restaurantes, quiosco de bebidas, de prensa, y una zona de auditorio al aire libre. Se planeaban zonas pavimentadas con diferentes materiales que van desde madera a tierra batida pasando por piedra y adoquín. Tenía parterres con plantas e incluso árboles de gran escala, árboles de copa, plantas de flor y arbustos cuya distribución sorteaba una serie de fuentes. La vegetación era esencial, con árboles que no quitaban la vista al mar,

21. BORREGO, A.: “El proyecto «Marea» rehabilitará, por unanimidad, el Islote del Amor”. En *La Voz de Lanzarote*, 13-3-2001, p. 3.

22. *Ibidem*.

23. “El suelo del parque Islas Canarias está ya en manos del Ayuntamiento hasta el 2030”. En *La voz de Lanzarote*, 26-7-2000. Si el proyecto de parque fue aceptado por la ciudadanía, no así el aparcamiento, pues al ser adjudicado a una empresa mixta, “Aparcamientos Parque Islas Canarias”, en la que participa el Ayuntamiento con un bajo capital, surgieron las protestas, alegando que el litoral es una zona de dominio público y no debe ser privatizado.

entre los que predominaban las palmeras que marcaban el límite del recinto. Por otra parte, la explanada se diseñaba de tal manera que contaba con pequeños pantanales colocados a lo largo de todo el litoral para que fuera más fácil el acceso al mar para pescar o embarcar (...) *un parque que en suma lo que pretende es resolver un punto neurálgico de la ciudad y un problema de límite de mar de forma que este parque litoral no sea sólo un punto desde donde ver el mar sino con acceso a él*²⁴. Chesa y Mena fueron también los responsables de las obras de remodelación del Arrecife Gran Hotel, una pieza clave y singular que se levanta en primera línea de costa con fachadas acristaladas para dignificar el pórtico de la ciudad y cuyas instalaciones se concibieron como complemento del citado parque.

A finales de los noventa, la nómina de espacios destinados a la tipología que nos ocupa estuvo a punto de ampliarse con el proyecto de un parque temático que estaría ubicado a la entrada de Arrecife. Este proyecto, en cuyo diseño trabajó el artista Juan Gopar, se basaba en el trazado de diferentes plazas unidas por distintos pasillos; cada una de ellas se identificaría con un icono representativo de la isla de Lanzarote. En el centro del parque se abría una plaza de mayor diámetro con kiosco de música. Al plan no le faltaban una zona de juegos, una pista de patinaje y un carril de bicicleta²⁵.

Completamos este repaso por las zonas de esparcimiento mencionando el Parque Marítimo del Reducto en el extremo de la costa del mismo nombre. Esta es una playa natural, protegida por un arrecife que se hace visible cuando la marea está baja. Desde los años ochenta viene experimentando una notable mejoría gracias a la nueva arena que conforma su base y a la amplia avenida que la bordea, sin pasar por alto la iluminación que ha recibido en los últimos años. A finales de los noventa su entorno se ve enriquecido con el trazado del parque mencionado que cuenta con múltiples instalaciones y servicios, tales como parque infantil, minigolf y fuentes. Gran parte de la superficie la ocupan jardines, estando dividido su espacio central en tres plazas. Aparte de los árboles, rompen la horizontalidad del conjunto una escultura y una carpa de lona tensada por mástiles, elemento este último muy usado en el urbanismo contemporáneo que contribuye a crear un ambiente diáfano en plena consonancia con el jardín y el horizonte. Bajo ella se sitúan los baños y un kiosco-bar, por lo que también dicha lona se convierte en un elemento indicativo de los hábitáculos que contiene. Todo el recinto cuenta con parque infantil, minigolf, y fuentes.

24. "La vegetación, protagonista indiscutible del proyecto de Chesa & Mena para el Parque Islas Canarias". En *La voz de Lanzarote*, 28-2-2002.

25. BORREGO, A.: "Arrecife contará con un parque temático el próximo mes de abril". En *La Voz de Lanzarote*, 27-2-1997.

Las zonas de ocio y esparcimiento comentadas, algunas ya hechas realidad, contribuyen a dinamizar el borde marítimo de la ciudad, como sucedió, por ejemplo, con el Parque Marítimo de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife. Con este tipo de intervenciones no sólo se satisfacen las necesidades de ocio y deportivas de la población, sino también se embellece el núcleo urbano y se revalorizan los terrenos inmediatos, reservándose los solares en primera línea de mar para edificaciones tan representativas como serán los futuros edificios del auditorio, del museo del mar o del palacio de congresos.

INFRAESTRUCTURAS TURÍSTICAS

Desde el punto de vista de infraestructuras turísticas, y dejando al margen el Parador de Lanzarote, cuya edificación se aleja cronológicamente del marco de nuestro estudio²⁶, debemos señalar dentro de la arquitectura del ocio dirigida al turismo, el edificio denominado como Arrecife Gran Hotel, originariamente conocido como Hotel Mancomunidad. Su edificación debemos contemplarla dentro del fenómeno que se ha dado en llamar turismo de masas, fenómeno que viene afectando a las zonas turísticas de Canarias desde los años sesenta de la pasada centuria, siendo su mejor exponente arquitectónico una larga serie de inmuebles que formalmente se acogen a las pautas del estilo internacional.

Se erigió en la década de los setenta en las inmediaciones de la Playa del Reducto, ocupando una extensión de terreno ganado al mar. Fue impulsado por una promotora constituida a base de acciones compradas por algunos vecinos y avalada por la Caja Insular de Ahorros. Su pretensión no era otra que fomentar un turismo de calidad en la capital y crear un factor económico que dinamizara la localidad; de hecho, en sus accesos se trazó la Avenida Mancomunidad, arteria cuyo trazado respondió a los principios básicos de las vías marítimas de otras ciudades canarias.

El proyecto se debió a los arquitectos Juan Jesús Trapero y Enrique Espínola, quienes sobre una exigua superficie diseñaron una construcción inscrita en una planta cuadrada, observándose en el edificio dos esquemas. El primero viene dado por la planta baja, en la que tienen cabida los servicios administrativos y de atención al público. El segundo lo constituye un bloque ocupado en su ma-

26. PERERA BETANCOR, F.: *Op. cit.*, p.138. El Parador de Turismo de Arrecife fue construido según proyecto de Enrique Marrero Regalado de 1946. El edificio se integraba en el borde marítimo abriendo habitaciones y amplias terrazas al mar y disponiendo de una piscina natural. Cerrado en los setenta al no cumplir con los criterios de modernización y mejoras de los establecimientos hoteleros, hoy es un edificio poco valorado en la ciudad que alberga usos múltiples.

yor parte por las habitaciones. Con esta composición, los proyectistas pretendieron, en palabras del doctor Hernández Gutiérrez: *organizar volados ya que por su amplitud —5 metros—, de no estar en perfecto equilibrio, compensados entre sí, se pondría en peligro la estabilidad de toda la obra. Así deciden adosar al esquema de circulación vertical los cubos que forman las habitaciones de huéspedes, con lo que se identifica el proceso constructivo, perceptible tanto desde el interior como del exterior de la fábrica*²⁷.

Este singular diseño en altura, poco acorde con la arquitectura de su entorno, quedó justificado por sus autores aduciendo en primer lugar la reducida superficie del solar. Pero también es verdad que esgrimieron otros argumentos que a la postre no se sostuvieron, habida cuenta que la concreción del proyecto vendría a contradecirlos. Uno de ellos explicaba la necesidad de proyectar verticalmente el conjunto para no privar a los vecinos del lugar de la visión directa del mar. Sin embargo, no cabe duda de que su volumetría, aparte de proyectar sombra buena parte del día sobre la playa contigua, lo convierte en un elemento discordante, que sobresale de forma impactante en el marco geográfico en el que se ubica. Tampoco se dieron por válidas otras explicaciones con las que Espínola y Trapero intentaron convencer a los sectores más críticos sobre la idoneidad del lenguaje estético empleado, una dicción que en su opinión recreaba paramentos blancos, utilizaba formas cúbicas y recurría a la madera con el único fin de acercarse a la tipología doméstica de la isla²⁸.

Pero lo que se pensó como paradigma de la arquitectura turística de Arrecife, con el paso de los años fue demostrando su escasa rentabilidad dentro del sector, hecho que se verá agravado en noviembre de 1994, cuando sufre un gran incendio que motivó la ruina total del edificio. A partir de ese momento, y por espacio de más de seis años, el esqueleto quemado del inmueble se convirtió en un vergonzoso escollo para Arrecife, máxime si tenemos en cuenta que sus arquitectos lo diseñaron siguiendo sus propias palabras como símbolo de la isla y como referencia visual que ayudase a los ciudadanos y a los visitantes a orientarse en la ciudad, razón por la que era perfectamente visible desde distintos puntos del espacio urbano capitalino²⁹.

La prensa local lanzaroteña, e incluso la canaria, se ocuparon del tema en diversas ocasiones, ofreciendo al lector las distintas alternativas que se iban proponiendo. Dado que el edificio desde sus orígenes se consideró un atentado al paisaje, no es de extrañar que una de las primeras soluciones planteadas consis-

27. HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S.: *Arquitectura y Urbanismo del turismo de masas en las islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, 1987, p. 106.

28. *Ibídem*, p. 106.

29. MINONDO, A.: "El Gran Hotel como hito y por su utilidad es perfectamente aprovechable". En *La voz de Lanzarote*. Lanzarote, 19-7-1996, p. 12.

tiera en derribarlo para recuperar el solar y destinarlo a zonas verdes³⁰, o al menos utilizarlo en beneficio de la recuperación del área costera, no descartándose tampoco la posibilidad de utilizar la zona pública de los alrededores, —cuya concesión administrativa se encontraba próxima a expirar— para ampliación del contiguo parque Islas Canarias³¹. Sin embargo, el elevado coste que suponía tal operación, dada la sólida estructura del mismo, motivó que permaneciera en pie, convirtiéndose en el cobijo idóneo para los indigentes, que se hicieron con sus ruinas durante muchos años. Este hecho se ve agravado por la manifiesta intención de sus propietarios de rehabilitar el edificio para oficinas y viviendas. En 1997, la idea de derruir el inmueble vuelve a cobrar fuerza de mano del concejal de urbanismo José María Espino, quien propuso que en su lugar se construyese un parking subterráneo. Con esta solución se pretendía aliviar el tráfico en el interior de Arrecife, toda vez que, ideado a manera de intercambiador, sería utilizado por los vehículos que llegaban de fuera, sin tener la necesidad de internarse en el entramado vial, al que se podría acceder recurriendo a los servicios públicos. Por otra parte, de llevarse a cabo esta iniciativa, se intentaría poner en marcha la peatonalización de buena parte de las vías del casco antiguo. Una tercera ventaja, a juicio de su promotor, ofrecía esta tentativa, ventaja que no era otra que recuperar la visión directa del horizonte, dado que la parte superior del subterráneo se podía utilizar como prolongación del parque Islas Canarias³².

Pese a estas ideas, la demolición del edificio no llega producirse y en el año 2000 se trabajaba ya en un proyecto de remodelación con el fin de abrirlo como oferta alojativa. Desde el primer momento se indica que las obras recuperarían la estructura del edificio, pero añadirían algunas edificaciones de una o dos plantas para espacios comunes, como cafetería, cocina o restaurantes. Pero la gran novedad respecto al inmueble original sería la aplicación de materiales transparentes o traslúcidos con el fin de mitigar la barrera que impedía la visión de la marina de Arrecife. Y con tal fin, eligen a los arquitectos Javier Mena y Ramón Chesa, quienes eran autores, también, del edificio ubicado en la Avenida Marítima de Las Palmas de Gran Canaria, que sirve de sede a la Comisaría Superior de Policía, un amplio inmueble en el que el cristal se convierte en un elemento arquitectónico destacado y que fue concebido a manera de balsa para implicarlo con el entorno. No menos singular sería también el deseo expreso de intentar que éste quedase visualmente unido, desde un punto de vista estético, al

30. M. J. L.: “El Hotel de los mil y un incendios”. En *La voz de Lanzarote*. Lanzarote, 14-X-1995, p.5.

31. FERNÁNDEZ, A.: “Los grupos políticos y asociaciones se inclinan por la recuperación de la zona adyacente al Gran Hotel”. En *La Voz de Lanzarote*. 29-XI-1996, p. 10.

32. “Elizabeth de León, alcaldesa de Arrecife”. En *La Voz de Lanzarote*, 17-3-1998, p. 6.

parque contiguo³³. Se pretendía asimismo aprovechar los bajos del establecimiento hotelero para crear un boulevard con sus terrazas, cafeterías, restaurantes y servicios para el ciudadano, creando un ambiente agradable en un paseo que se convertiría en un punto de encuentro del ciudadano. Además, su reconstrucción debía permitir que se pudiera circular por toda la orilla del mar, ya que incluso la piscina iría por dentro³⁴.

A modo de conclusión, señalamos que la ciudad de Arrecife se ha preocupado por renovar su frente marítimo, con intervenciones urbanísticas y modelos arquitectónicos como ha ocurrido en otras ciudades costeras (Barcelona, Valencia, Bilbao y, por supuesto, las dos capitales canarias). Estas actuaciones se han desarrollado en el último tercio del siglo xx, si bien en estas últimas décadas las instituciones políticas y la iniciativa privada se han esforzado por regenerar su imagen dotándolas con una infraestructura y un equipamiento que persiguen abrir la ciudad al mar. Dentro de ellas predominan claramente las tipologías destinadas al ocio.

Sin embargo, a nuestro modo de ver, en estas intenciones apreciamos un defecto también común en las intervenciones que se han venido desarrollando en las ciudades citadas anteriormente. Hasta ahora, lo que se ha realizado son intervenciones de carácter puntual, notándose la carencia de un planteamiento que aborde de forma conjunta el litoral.

Una buena solución parece ser el concurso arquitectónico Arrecife Puerto-Ciudad en el que se desarrollan distintas ideas que mediante maquetas serán expuestas al público.

33. GARCÍA, A.: "La propiedad del Gran Hotel ya puede presentar el proyecto de recuperación". En *La Voz de Lanzarote*, 16-2-2001, p. 3.

34. BORREGO, A.: "La moratoria regional marcará el proyecto definitivo del "Arrecife Gran Hotel". En *La Voz de Lanzarote*. 17-8-2001, p. 9