

El desarrollo urbano y portuario reciente de Arrecife¹

D. Gerardo Delgado Aguiar

*Profesor Titular de Análisis Geográfico Regional
Departamento de Arte, Ciudad y Territorio
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*

Introducción

Cuando el Cabildo de Lanzarote me propuso participar en este Seminario para disertar sobre la ciudad y el puerto de Arrecife, quise acotar el ámbito temporal de la ponencia para así poder expresar con mayor precisión científica la geografía de este territorio, no exento de complejidades y tampoco de avatares y circunstancias sociales y políticas que le confieren una singularidad que merecía un tratamiento concienzudo. Sin embargo, los procesos, formas y elementos que dibujan a este espacio deben buscarse en las raíces mismas de su origen y, por consiguiente, buscar e indagar en la historia sería también parte de nuestro objetivo.

¹ Deseo agradecer al Cabildo de Lanzarote la invitación para participar en el Seminario; a D. Félix Hormiga y a Dña. Eva de León por la inestimable colaboración y disposición; y finalmente, a dos ciudadanos de Arrecife que me han situado convenientemente en el conocimiento de lo cotidiano —pasado y presente— de la ciudad y el puerto, D. Romualdo Pérez Fernández y D. Rafael Concepción.

Asumido el reto, y puestos en el empeño de escribir sobre el tema, propuse en mi disertación un subtítulo que daba un rango especial, más que merecido, que nos habla de la realidad inmediata del espacio que atrae nuestra atención. Así, podríamos convenir en titularlo "Arrecife: una ciudad portuaria en el Atlántico". Dos conceptos pueden ya situarnos en la antesala de nuestro trabajo. De una parte, el binomio 'ciudad-puerto' que califica a este territorio con todos los componentes inherentes a este tipo de espacio, sea cual sea su envergadura. Un territorio donde se producen encuentros y rupturas entre las actividades que genera el puerto y las propias de cualquier ciudad dinámica y muy terciarizada. De otra, el Atlántico como océano de encuentro de culturas y de desarrollo comercial marítimo de primera magnitud en el mundo. Precisamente un hijo de Arrecife como lo fue Agustín de la Hoz en su libro "Lanzarote"² acentúa con palabras llenas de plasticidad casi onírica, como una acuarela, la reflexión anterior:

"De la belleza litoral de Arrecife poco se ha dicho, siendo, como es, vigorosa acuarela de pura y clásica plasticidad. Su cielo anda siempre sin brumas, con luces sólidas, con reflejos estables en su mar, que antoja un puñado de medallas sembradas a voleo sobre la orilla. ¡Y allá el Atlántico tenebroso, veces negro, otras infinitamente azul!" (p. 28).

"Nació, pues, Arrecife, puerto primero, y después ciudad" (p. 29).

Aquí se ubica Arrecife, participando de este mundo atlántico y tiñéndose de todas las vicisitudes históricas que en el mismo se han generado, fundamentalmente desde el siglo XVIII. Así nos explica Agustín Álvarez Rixo (1982, p. 58) en su "Historia del Puerto del Arrecife" el momento en que la ciudad y puerto de Arrecife comienzan a manifestarse:

"El año de 1792, hallándose en Lanzarote en visita pastoral el Ilustrísimo D. Antonio Tavira y Almazán, obispo de estas Islas

² En la edición de 1994, del Cabildo de Lanzarote.

Canarias, como se hubiesen aumentado los vecindarios de los pueblos de Tinajo, Tías, San Bartolomé y Arrecife, todos le suplicaron erigiese parroquia en cada uno de ellos, por quedar sus lugares muy distantes de los socorros espirituales. Su Ilustrísima satisfecho por vista propia de la verdad y justicia de la solicitud, la hizo presente al rey Carlos IV, quien desde luego mandó se llevase a efecto; y fueron erigidos en curatos los tres primeros el año 1796. Pero el Arrecife tardó en serlo, hasta el 25 de Junio de 1798, a causa que D. Francisco Acosta Espinosa su primero y actual párroco estaba ya colocado sirviendo en la nueva parroquia de San Bartolomé, lugar de su nacimiento, y se le hacía pesado bajar a la del Puerto de Arrecife. Finalmente a ruego de sus vecinos que sólo eran cincuenta y cinco, bajó a ser su pastor; y ha tenido la complacencia de ver aumentarse su rebaño prodigiosamente, cuyo celo y buena conducta jamás olvidarán sus parroquianos."

Finalmente, debemos advertir que para una mejor comprensión de la formación y evolución de Arrecife se recomienda la lectura de las figuras —esquemas, diagramas, cuadros— que acompañan al texto.

Apuntes teóricos y metodológicos para el análisis geográfico de las ciudades portuarias

Las infraestructuras portuarias poseen un valor inmenso en cuanto a las funciones que tienen encomendadas por las actividades que desarrolla una formación social concreta, que originan transformaciones continuas en el paisaje natural y urbano. Las hue-llas o marcas, que no son sino las formas externas que adquieren los procesos productivos y de intercambio serán diversas y complejas. Todas nos muestran para su análisis, gestión y ordenación territorial, a modo de constantes fotogramas, los fenómenos, hechos sociales y económicos que están insitos en el tiempo. Espacio y tiempo se concretan con formas y contenidos propios, definibles, con escalas y ámbitos de acción diferenciados.

El discurso que deseamos está dirigido a encontrar las interacciones entre el puerto y la ciudad. Para ello sería conveniente valorar el concepto de interfaz puerto-ciudad que nos conduciría a una interpretación adecuada de la realidad reciente de Arrecife. En este sentido, Brian S. Hoyle (1989) afirma:

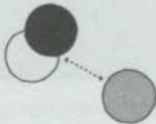
"Discussion of interactions between ports and cities centres upon the concept of the port-city interface. In this context, an interface may be thought of as a geographical line of demarcation between port-owned land urban zones, or an area of transition between port land uses and urban land uses. Equally, an interface may be conceptualised as an interactive economic system, especially in terms of employment structures; or as an area of integration in transport terms or of conflict in policy formulation and implementation."

El modelo teórico 'Fases de la evolución de la interfaz puerto-ciudad' desarrollado por Hoyle en 1988 permite alumbrar una explicación, desde la perspectiva geográfica, del entorno que es objeto de análisis. De ello resulta el siguiente cuadro interpretativo que sintetiza la evolución espacio-temporal del esquema puerto-ciudad de Arrecife (figura 1). De su lectura constatamos el retraso en el



Imagen cartográfica de Arrecife en el S.XIX

Fig. 1. Evolución urbana y portuaria de Arrecife

Etapas	Grafos de relación	Periodo	Características
I. Primigenia		Colonización a 1798	• Asociación funcional entre el puerto, Arrecife —Bahía sur y muelle de Las Ceballas—, y la ciudad, Tegui
II. En formación		de 1798 a 1908	• Rápido crecimiento comercial asociado a las exportaciones foráneas de barrilla y cochinilla. Desplazamiento de la ciudad antigua y consolidación del núcleo urbano-portuario arrecifeño, dominante
III. En expansión		de 1910 a 1975	• Cambios en la dinámica portuaria: expansión del puerto pesquero. Intrincada asociación entre la ciudad y el puerto
IV. Moderna		de 1975 a fines s. XX	• Las nuevas formas tecnológicas en el transporte marítimo (portacontenedores, ro-ro y bulks...) genera áreas semi-industriales segregadas de la ciudad y el abandono de otras



Vista aérea de Arrecife en la década de los noventa del siglo actual

desarrollo portuario, que no alcanza a completar las etapas que Hoy le propone para otros puertos del mundo, pues está ausente la última correspondiente a la reestructuración de los espacios portuarios obsoletos como consecuencia de la pérdida de identidad de las áreas industriales en éstos presentes. Es obvia la ausencia de este tipo de áreas en el puerto de Arrecife, como corresponde a una economía dependiente y altamente terciarizada y con muy bajos niveles de industrialización —con exclusividad las conserveras—, al menos contemporáneamente.

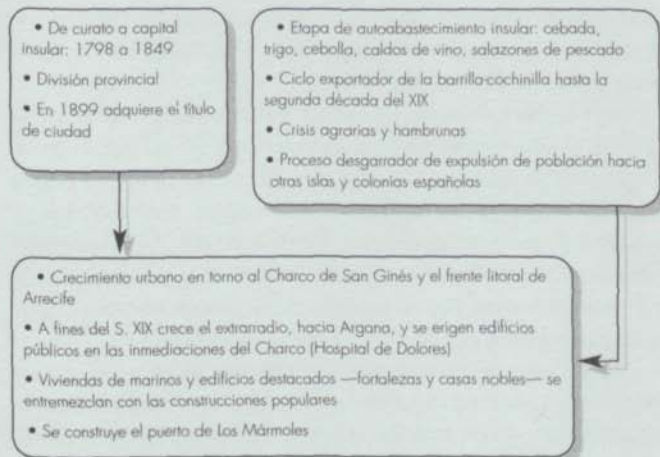
El espacio arrecifeño: dos siglos de evolución urbana y portuaria

El territorio sobre el que asienta el entramado urbano portuario tiene una singularidad que soslaya la particularidad del mismo, en tanto que entorno natural ejemplar constituido por un arrecife de origen volcánico que crea bahías y bocanas de acceso natural; pero que, también, representa una dificultad añadida para el arribo de

los navios, de manera más acentuada en el pasado cuando la tecnología de los buques y de las infraestructuras portuarias no permitían maniobras menos arriesgadas que en el presente donde, incluso, ya casi toda la infraestructura portuaria se dibuja fuera del litoral arrecifeño propiamente dicho. Este litoral representa un rico patrimonio natural sobre el que se han trazado estructuras urbanas y portuarias a lo largo de la historia, dejándonos elementos que nos hablan de la sociedad y la economía del momento, y por supuesto de la tecnología existente.

Primeramente fue el puerto y prontamente la ciudad, que surge y crece al abrigo del comercio marítimo que propicia la existencia de primigenias infraestructuras portuarias. Los altibajos en la historia social y económica, como en la de cualquier formación social del mundo, nos permiten observar avances, estancamientos y retrocesos, incluso, del proyecto urbano-portuario de Arrecife que comenzó a gestarse en el último decenio del siglo XVIII (figura 2). La

Fig. 2. La formación de la ciudad-puerto de Arrecife: 1798 a 1908





El Reducto en primer plano y el Hotel al fondo

expansión económica sustentada en las exportaciones agrícolas del siglo XIX, especialmente de cochinilla, barrilla, cebolla y vino, propicia un empuje necesario al puerto arrecifeño, que se iba a consolidar como el principal lugar de arribo de los buques a la isla. Tal es así que en 1812 se crea el denominado Puerto de Arrecife y la ciudad se derrama, al abrigo de las actividades marítimas, hacia las inmediaciones del Charco de San Ginés, el Hospital de los Dolores y la primera fachada marítima representada por el muelle de Las Cebollas y el Puente de Las Bolas.

Esta primera etapa decimonónica aparece muy convulsa, como dijimos, pues a momentos de auge exportador le suceden otros de crisis, con pérdida de población, disminución de la productividad agraria y lo peor, las hambrunas. Todo ello castigó y mermó las posibilidades expansionistas del puerto, limitándose a funciones estrictamente de arribo, salida y estadía, articulando los momentos de autoabastecimiento y cierta autarquía con otros de bonanza exportadora e importadora.

La división provincial de 1852 y el inicio de las obras del puerto de La Luz en 1882 marcan el entorno en el que se desenvolvería el futuro del puerto de Arrecife. El primero porque el puerto parecía

así perder las trabas que se imponían desde Tenerife a su libertad comercial y, el segundo, porque toda la historia contemporánea del puerto arrecifeño se ligaría definitivamente al puerto grancanario, quien articularía sus funciones en el diseño regional de las comunicaciones y del transporte marítimo. En efecto, desde inicios de la presente centuria la dinámica de la red regional del tráfico marítimo condicionaría y relegaría a un segundo plano al puerto de Arrecife, que se limitaría a operar en el marco de su *hinterland* específico, la isla de Lanzarote. Incluso elementos externos como la guerra con Inglaterra y la presencia napoleónica en España no tuvieron incidencia aquí.



La Calle Real desde el puente del Castillo

También la pérdida de la capitalidad de Tegui se a favor de Arrecife, en 1849, supone el reconocimiento de este espacio dinámico como dominante en el ámbito insular y reconociendo, así, el papel de las actividades marítimas como motoras del desarrollo social y económico de Arrecife. Al abrigo de esta tendencia, algunas instituciones administrativas y judiciales se trasladan definitivamente a la nueva urbe.

Ya desde sus inicios, la actividad pesquera daría un especial protagonismo al puerto y a la ciudad, pero, incluso así, su ámbito de acción estaba restringido a la provincia y a lo que determinaría el desarrollo del comercio marítimo en el puerto de La Luz. Se produce una situación de centralidad absoluta en las funciones portuarias y administrativas a escala provincial que genera una dinámica de centro-periferia muy marcada, donde Lanzarote aportaría determinados recursos, sobre todo humanos, para la expansión de la ciudad y puerto de La Luz y Las Palmas.



El Charco de San Ginés

El esplendor pesquero de 1908 a 1975 marca una etapa de crecimiento urbano y expansión de las infraestructuras portuarias y de industrias asociadas (figura 3). Un periodo amplio que se corresponde, asimismo, con cambios tecnológicos en el proceso productivo de la pesca, arriesgándonos a establecer dos fases diferenciadas. Una que iría hasta los años cuarenta con la profusión de salinas y conserveras y otra hasta 1975 caracterizada por la aparición de las industrias del frío en sustitución de las salineras, que desaparecen. Las salinas constituyeron, junto con los barrios costeros y los puertos de Los Mármol y Pesquero, un conjunto paisajístico de gran valor social, económico, patrimonial y aventurándonos a afirmar

Fig. 3. La expansión de la ciudad-puerto de Arrecife: 1910 a 1975

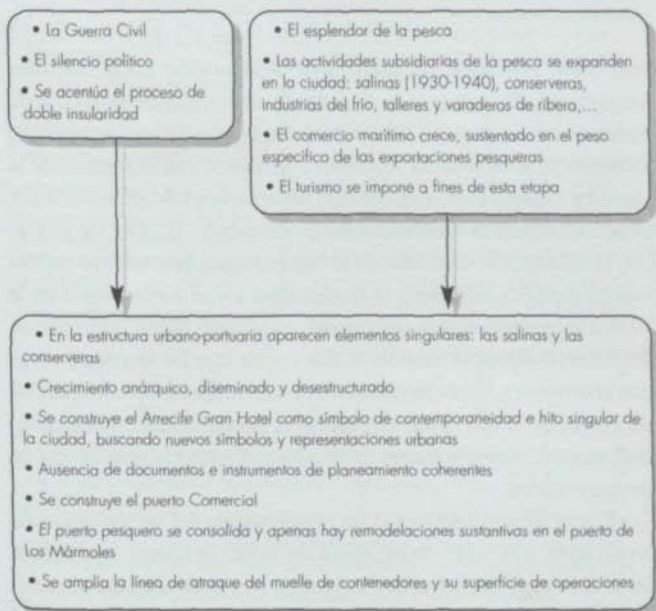




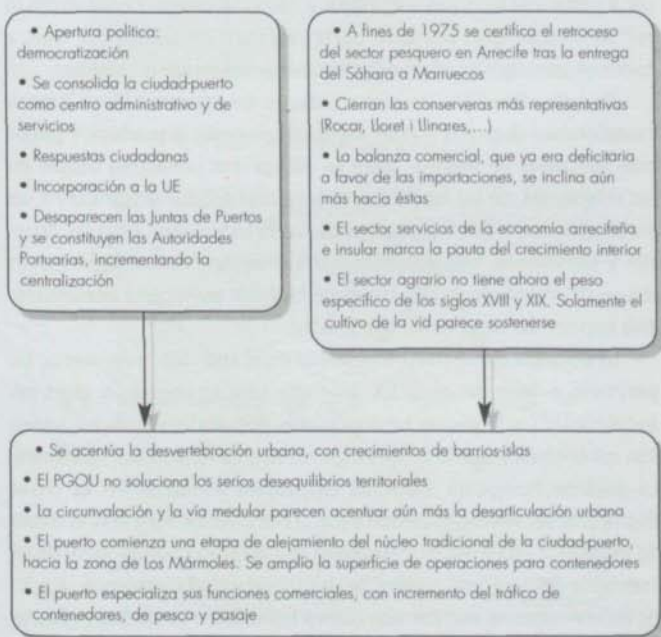
Imagen panorámica de la playa de La Arena, las salinas abandonadas y las instalaciones portuarias

que hasta ecológico. Su progresiva desaparición hacia los años sesenta dejaría entrever la llegada de una etapa de crisis por la reducción de la masa de trabajadores de la sal y de las conserveras. Durante los años sesenta comienza a perfilarse una expansión de la ciudad y algunos símbolos, como el Arrecife Gran Hotel, trazarian el nuevo rumbo de la economía insular, dirigida hacia el sector terciario, el turismo y el subsector de la construcción. Este edificio emblemático expresa, asimismo, la modernidad social y económica de la ciudad arrecifeña, que levanta sobre su fachada litoral un frente de edificios de estructura moderna que rompe con los diseños de etapas anteriores y, fundamentalmente, en contraposición a los barrios de gentes de la mar. Estas dos ciudades perviven aún en la actualidad, mostrándonos la ausencia de planeamiento y la negligencia de las autoridades.

El año de 1975 certifica el fin momentáneo del sector pesquero en Arrecife, tras la cesión española del banco pesquero sahariano a las autoridades del Reino de Marruecos. La inseguridad creada ante el cambio político que se avecinaba tras la muerte del General

Franco abrió casi un decenio de incertidumbres en la ciudad y el puerto de Arrecife (figura 4). Ya en los dos últimos decenios el puerto despegue nuevamente sobre la base de la especialización pesquera y comercial —contenedores y pasaje—. Ahora se detecta claramente el abandono de las áreas próximas a la ciudad sobre las que están previstas actuaciones de transformación sustancial. Sin embargo, dos problemas perviven aún: a) la ruptura entre los barrios interiores en la ciudad marítima, a la que contribuye la vía medular y la carretera de circunvalación y b) en ésta no es posible percibir cambios que aventuren la recuperación de la marina como zona de especial privilegio y de identidad de la ciudad.

Fig. 4 . La moderna ciudad-puerto de Arrecife: 1975 a fines del siglo XX



Para concluir, y utilizando el modelo explicativo-territorial de J. Rimmer (1977, en Hoyle) aplicado a los puertos del mundo, podemos diferenciar dos etapas bien distintas, pero sucesivas en el tiempo, que indudablemente nos refieren, asimismo, a procesos sociales y económicos bien diferentes (figura 5).

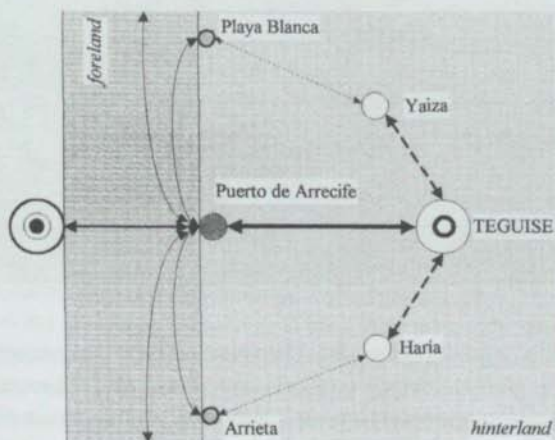
La primera corresponde a una etapa primigenia del puerto y de la actividad marítima, donde el puerto hasta el siglo XVIII tiene una gran dependencia de la capital insular radicada en la Villa de Tegui. No hay infraestructuras relevantes y el 'puerto de Arrecife' apenas es un embarcadero por el que entran y salen los productos agrarios del área de influencia del nodo principal de Tegui. En realidad, la costa fue percibida como lugar peligroso para las acciones de piratería y razzias de la época. El *hinterland* insular es muy simple y junto a la Villa tan sólo Haría y Yaiza ('el campo') comparten la red de nudos; que, por otra parte, estaban enlazados por vías y caminos pedregosos adecuados al transporte mular o camellar.

En este esquema, los embarcaderos de Arrieta y Playa Blanca completaban esta red y eran los complementos a pueblos y pagos muy distantes de Tegui. Aquí se dibuja una linealidad simple en las relaciones, de tal modo que el *foreland* estaba restringido a las comunicaciones con los puertos de Garachico, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, que adoptaron una posición dominante respecto del resto archipelágico en razón de la doble estructura administrativa imperante, uniprovincial e insular.

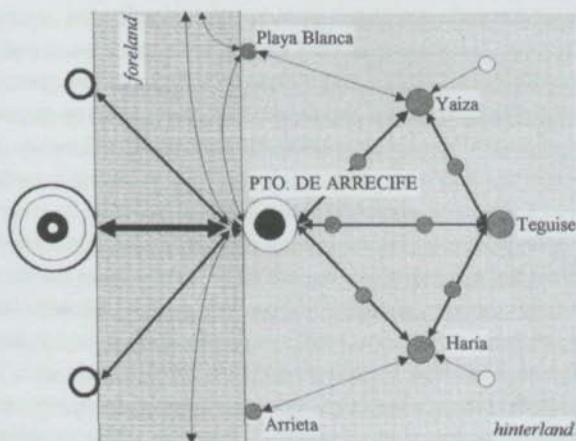
La segunda comenzaría a gestarse en el siglo XIX y apenas se ha perfilado a fines del siglo XX. La estructura es compleja, pues las funciones y los espacios protagonistas del modelo anterior ya no son los mismos o por lo menos algunos han cambiado sus funciones. La pujante burguesía marítima extranjera asentada en la costa frente a la decadente sociedad agraria del interior marcaría el inicio de una etapa moderna de desarrollo que arranca cuando Arrecife se convierte en la capital insular. No hay posibilidad de retorno. A partir de entonces se escribe una nueva historia en la ciudad y puerto

Fig. 5. Modelos de desarrollo urbano y portuario de Arrecife y de Lanzarote

I. ETAPA ANTIGUA, hasta el siglo XVIII



II. ETAPA MODERNA, siglos XIX y XX





El puerto comercial actual

arrecifeño. Su protagonismo le hará convertirse en el eje conductor del nuevo modelo urbano y portuario, articulando desde la costa el *hinterland* lanzaroteño, en donde la mejora en las comunicaciones, el crecimiento demográfico y la terciarización de su economía perfilan un nuevo marco de relaciones entre los núcleos del interior y Arrecife y de éste con el exterior.

Sin embargo, la linealidad sigue permaneciendo, con algunas bifurcaciones. El puerto de La Luz y Las Palmas incrementa su poder de atracción y centralidad y casi todos los flujos desde Arrecife pasan obligatoriamente por aquel, dadas las limitaciones operativas de las propias infraestructuras portuarias arrecifeñas. El tráfico de contenedores, aunque tardíamente respecto a otros puertos, comienza a tener una presencia activa y con perspectiva de crecer, lo que hará concentrar las inversiones de la Autoridad Portuaria de Las Palmas hacia la creación y mejora de infraestructuras nuevas o casi obsoletas, permitiendo así bifurcar más aún su tráfico. El tráfico de pasajeros en cruceros turísticos ha permitido abrir una brecha en esta linealidad y, tal vez, sería un buen acicate para la expansión del puerto y la ciudad. Un antiguo embarcadero, convertido en los años ochenta en un puerto de pasajeros y base de opera-

ciones de una cofradía de pescadores, Playa Blanca, recupera su papel y aparece como segundo puerto principal en esta etapa.

La estructura urbana y marítima a fines del siglo XX. Las transformaciones recientes

1. Los espacios singulares

Primeramente vamos a indicar los espacios que pueden considerarse especiales por razones de su valor natural, histórico-artístico, social y paisajístico en general. Todos ellos son áreas muy cotidianas en el entorno geográfico de Arrecife y, por tanto, ampliamente conocidos, y muy probablemente aparecen en el mapa cognitivo del ciudadano arrecifeño; si bien, cada generación tiene unas referencias propias y cada espacio posee un contenido y hasta un valor muy particular. Por ello no debe causar extrañeza la diversidad de opiniones y de sugerencias cuando se hacen referencias y comentarios sobre estos ambientes en la sociedad arrecifeña. Son espacios altamente antropizados, en los que se alternan unidades naturales —islotes, arrecifes, coladas, playas y otras— que suavizan la dureza del paisaje urbano y semi-industrial. En ellos cabe efectuar acciones de planificación y ordenación que posibiliten una armonización entre las diferentes partes del territorio litoral de la ciudad, dándole continuidad y mejorando su fisonomía auténticamente marinera; tal vez como lo fue en el pasado, sobresaliendo de otras ciudades isleñas. Éstos son:

- De la playa de El Reducto al muelle de Las Cebollas
- Del puente de Las Bolas al Muelle Comercial e islotes
- Desde la calle Real al castillo de San Gabriel e islotes
- El Charco de San Ginés
- Desde Puerto Naos e islotes a la playa de La Arena
- Del puerto de Los Mármoles a la rada de DISA

2. Los problemas espaciales

En ellos es posible detectar una serie de anomalías que deben tratarse globalmente para dar un sentido de homogeneidad al tratamiento del litoral, principal preocupación en el momento presente. No obstante, es obligado aludir a otros espacios interiores, pues los problemas se extienden al resto del territorio, y puesto que el uso y disfrute de 'la marina arrecifeña' corresponde al total de los vecinos, el grado de accesibilidad y conectividad entre los núcleos urbanos debe ser el máximo posible, creando integración y nunca disociación. Indicamos algunas apreciaciones como resultado de la observación directa y de la lectura cartográfica.

Dada la 'juventud' del binomio ciudad-puerto, no existe un *waterfront* claramente definido que nos permita delimitar el área de interacción entre ambos entornos y resaltar sus relaciones, pues éstas son bastante flácidas. El esquema interpretativo de Hoyle sirve para respaldar con fundamentos teóricos el análisis que se ha hecho del territorio (fig. 6). Sin embargo, este esquema parece ajustarse más a las realidades urbano-portuarias de la costa noroeste de Europa y del Mediterráneo Occidental europeo.

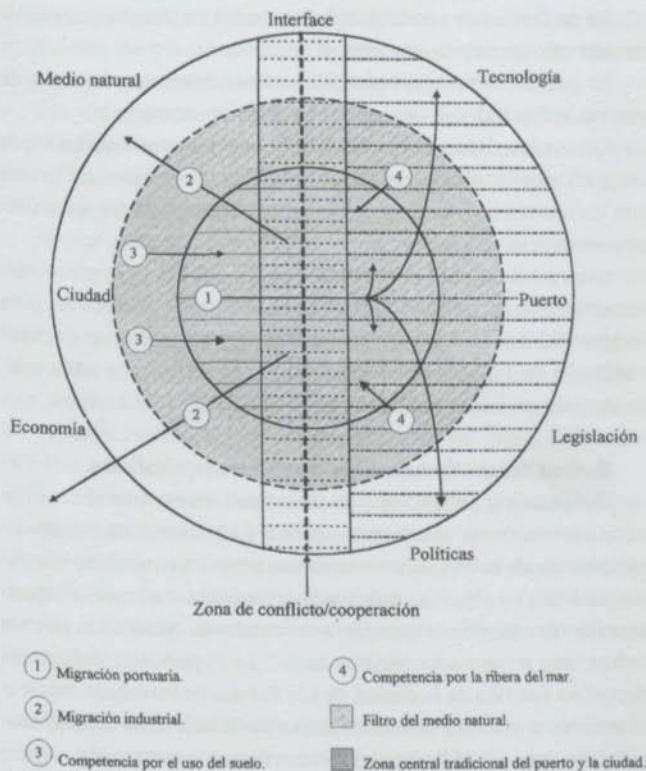
La malla urbana es poco cohesionada, con la formación de barrios *inland*.

La desconexión entre las unidades urbanas y los espacios marítimos y portuarios es evidente y traduce una creciente segregación territorial.

La discontinuidad urbana del borde marítimo (por ejemplo: el Casino Club Náutico, el Hotel) impide configurar un conjunto integrado, pues aparecen en el frente marítimo unidades urbanas que perturban una percepción amplia.

El medio natural y el patrimonio de la historia marítima de la ciudad, tanto público como privado, que formaron una síntesis en el pasado, no se integran en el actual paisaje urbano. Un ejemplo evidente son los castillos de San José y de San Gabriel, cuyas perspectivas varían notablemente si se contemplan desde la ciudad o desde cualquier punto desde el mar. Todo ello conjuga con un destino poco apropiado para los mismos y su entorno.

Fig. 6. Esquema interpretativo de las relaciones puerto-ciudad, según B. S. Hoyle (1988)



El mar se esconde tras los muros que conforma la edificación frente a éste; no hay una apertura hacia el litoral, que aparece ahogado. Desde las calles que desembocan en la Avenida Fred Olsen o en la Avenida Generalísimo Franco no se tiene la certeza de hallarse en un ambiente marítimo.

La profusión de residuos contaminantes en los rincones de la marina arrecifeña y de vertidos en las bahías.

El puerto se refugia hacia el extremo norte, en un área de reserva industrial, con limitaciones a su expansión futura.

Las escasas áreas portuarias obsoletas están segmentadas como antiguos muelles, diques, almacenes y salinas. A veces se confunden con las nuevas de emergencia portuaria, como así ocurre en la dársena comercial y de pesca.

Las vías de acceso constriñen y aíslan las diversas partes del conjunto urbano-portuario, con dificultades más que notorias para la accesibilidad y la movilidad interior. No olvidemos la peculiar condición de las vías arrecifeñas, de brazo estrecho y poco adecuado para un tránsito fluido.

3. Las iniciativas y los proyectos públicos

Los planes y proyectos que se indican conforman un cuerpo poco asimétrico, pese a la coincidencia en las áreas de acción. La inexistencia de coordinación entre ellos pone en entredicho el interés público y en algunos casos como la propuesta del muelle deportivo-náutico parece responder a necesidades generadas por un sector muy minoritario de la sociedad. La experiencia del muelle deportivo-náutico de la ciudad de Las Palmas nos conduce indefectiblemente a una reflexión dura acerca de la viabilidad de este proyecto en Arrecife. Ello parece evidente por cuanto cada órgano público actúa separadamente tratando de tener un protagonismo que únicamente le corresponde al ciudadano, que deberá pronunciarse respecto del Arrecife que desea.

a) El "Plan de Infraestructuras Turísticas", del Gobierno de Canarias y el Ayuntamiento de Arrecife. En este plan las zonas en las que se propone actuar son: el Paseo de la Avenida Marítima; desde el Reducto a la playa del Cable; el Charco de San Ginés; el área histórico-comercial y la Avenida Fred Olsen. Las obras previstas son las siguientes: acondicionamiento del mobiliario urbano y ajardinado; ampliación de espacios libres; la conversión de algunas vías en espacios peatonales (Calle Real a Cuatro Esquinas).

Los objetivos se centran en: la mejora del paisaje urbano; la cohesión de los espacios del borde litoral; la ampliación del paseo litoral hacia el sur; la creación de espacios verdes y zonas de aparcamiento y la restricción del automóvil en la ciudad.

b) El proyecto "Lanzarote, Reserva de la Biosfera: Actuaciones en Arrecife", redactado por el Cabildo de Lanzarote. Las zonas de actuación son: el paseo marítimo Arrecife-Costa de Tías; el Charco de San Ginés (siguiendo una idea de César Manrique); el Islote del Amor (también según César Manrique); la restauración del conjunto histórico del castillo de San Gabriel-Puente de Las Bolas; la adecuación de las instalaciones del muelle comercial; el paseo marítimo de Arrecife-Playa Honda y la creación de un Centro Marino de Canarias.

c) El "Plan Especial del Puerto de Arrecife", de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Las áreas y las actuaciones preferentes son: la creación de un muelle náutico-deportivo en el Puerto de Naos; el traslado del puerto pesquero a la rada norte, junto a DISA y la conversión de la bahía de Arrecife en espacio lúdico-cultural mediante la creación de escenarios urbanos apropiados.

4. Las alternativas ciudadanas

De una manera específica, y para contrastar lo comentado anteriormente, he recogido opiniones que fueron realizadas para el periódico 'La Provincia —edición de Lanzarote—' entre los días 18 y 23 de agosto de 1998. También en los Cuadernos del Guincho (nº 1, 1997) aparecen opiniones e informes acerca de las transformaciones

que se operan en el entorno del litoral arrecifeño, con propuestas muy sugerentes. En líneas generales el discurso tiene los siguientes ejes:

- La ciudad está poco cohesionada y cerrada al mar.
- Las vías actúan de frontera.
- Los árboles son para la ciudad, deben estar en las calles y no reclusos en el parque.
- El patrimonio artístico y arquitectónico merece ser salvado y rescatado.
- La implicación ciudadana es pobre y hay que incentivar el asociacionismo vecinal.
- La marina hay que recuperarla con acciones en el Charco y en el muelle de Las Cebollas.
- La mejora de las fachadas y de la limpieza urbana.
- El color debe volver a la ciudad.
- La ciudad tiene que acercarse al mar.
- El incremento y diversificación de la oferta hotelera.
- El puerto carece de una estación de pasajeros para buques del tráfico interinsular y para cruceros.
- La eliminación de las barreras arquitectónicas y de infraestructuras.
- La definición de los usos más adecuados de cada tramo del litoral desde una visión de conjunto.

La tabla resume, con opiniones y propuestas escogidas, las entrevistas:

Persona o colectivo:	Opinión:	Propuesta:
Martín Martín (arquitecto; presidente de la Demarcación Insular del Colegio de Arquitectos)	<i>"Arrecife ha perdido la relación con el territorio, con el mar"</i> <i>"La vía medular es la obra más interesante hecha últimamente..."</i>	Salvar el "Parque Viejo"
Ildefonso Aguilar (pintor)	<i>"La ciudad parece una especie de enemigo"</i> <i>"No hay que complicarse tanto con grandes proyectos"</i>	Recuperar el muelle de Las Cebollas
Gerardo Fontes (presidente de la Federación de Empresarios Turísticos de Lanzarote)	<i>"Arrecife necesita otro hotel de ciudad, pero no de estancias largas"</i>	Recuperar las salinas y el paisaje de la zona
Colectivo ciudadano (Ramón Pérez Niz, Luis Díaz Fería y Manuel Perdomo)	<i>..., llevamos veinticinco años improvisando el desarrollo de la ciudad y no podemos seguir así toda la vida"</i> <i>"Se puede decir que está mal todo"</i> <i>"Para que la gente salga a la calle primero tiene que haber calle"</i>	Una apuesta por los árboles
José María Barreto (fotógrafo de etnografía y cultura)	<i>"La capitalidad representa un valor añadido que debería suponer más rentabilidad"</i> <i>"Arrecife es una ciudad muy dura. Muy dura a nivel estético y visual"</i>	Restablecer la imagen de las fachadas
Félix Hormiga (escritor)	<i>"La ciudad es una construcción colectiva"</i> <i>"..., la vía medular ha supuesto una nueva frontera"</i>	Un museo para la historia pesquera de la ciudad

BIBLIOGRAFÍA

- ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES & PORTS (1993): *Le port cadre de ville*, Ed. L'Harmattan, Paris.
- ÁLVAREZ RIXO, Agustín (1982): *Historia del Puerto del Arrecife*, Ed. Aula de Cultura del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.
- CASTEJÓN ARQUED, Rosa (1991): *La incidencia de las relaciones puerto-ciudad en la organización del espacio urbano*, en *XII Congreso Nacional de Geografía*. AGE, Valencia. Pp. 431 a 435.
- DE LA HOZ, Agustín (1994): *Obra escogida*. Lanzarote, Ed. Servicio de Publicaciones del Cabildo de Lanzarote, Arrecife.
- GUIMERÁ, A. y ROMERO, D. —editores— (1996): *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, Ed. Cedex, Cehopu, Csic, Ministerio de Fomento y Puertos del Estado, Madrid.
- HOYLE, B.S. (1989): *The port-city interface: trends, problems and examples*, *Geoforum*, vol. 20, nº 4, Ed. Pergamon Press, Londres, pp. 429 a 435.
- HOYLE, B.S.; PINDER, D.A. & HUSAIN, M.S. (1994): *Aree portuali e trasformazioni urbane*, Ed. Mursia, Milán.
- MILLARES CANTERO, Agustín (1972): *Arrecife, el puerto de la barrilla*, UNED, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 67 a 159.
- W.AA. (1986): *Territorio, puerto y ciudad*. Junta de Andalucía. Sevilla. 182 pp.