

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 (Desde lugares tan al interior como Santa Lucía y San Bartolomé de Tirajana, era más barato hacer el transporte 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 los que en gran cantidad se cosechan en todos los predios de aprovechamiento común de Sardina”(Se está haciendo referencia a las “Tierras del Vecindario”, que no serán subastadas hasta unos años más tarde.) 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 baldíos de 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 Matías Melían 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 4º 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, 57 x 6 metros, se construye en lugar alejado de la bahía, 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, 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, transformaría 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 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 (1952 y 1967) 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.

Los proyectos de puerto de servicio del Polígono de Arinaga.

Desechada la ampliación del antiguo muelle, el proyecto de Polígono Industrial de Arinaga retoma la idea, pero a una escala tal que, haciendo inviable el aprovechamiento de lo existente, exige una obra y una ubicación nuevas: el muelle contemplado en el Plan Parcial de Ordenación 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. A partir del faro de Arinaga y hacia el sur, se ganaría al mar un terreno, sensiblemente cuadrado, de unos 300.000 m² (bajo el que desaparecería el Roque de Arinaga), de cuyo extremo partiría, en dirección norte – sur, un dique de unos 2.500 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 artilleros en el fondo de la dársena); en el extremo sur, hasta el límite con el municipio de Santa Lucía, partirían, desde línea de costa, varios espigones secundarios.

De todo ello, resultaría un macropuerto 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 Ordenación de 1972, y se vuelve a repetir en las Normas de Planeamiento de Agüimes en 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 trastocada 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 1ª Fase del Polígono Industrial de Arinaga: siendo notorio el escaso éxito conseguido hasta el momento en cuanto a atracción de industrias, se considera influencia que, 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 del mar.

Aunque se consideran ciertos aspectos negativos, entre los que sobresalen la imposible predicción de futuro sobre la evolución del 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 anterioridad, el Proyecto de “puerto de servicio” queda finalizado el mes de abril inmediato.

En él, siguiendo las recomendaciones del Plan Director, se va a diseñar un puerto auxiliar, para un tráfico específico, y con la posibilidad de recibir tan sólo buques de 6.000 T.P.M a media marea y hasta un total de unas 600.000 Tm. De mercancía/año.

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., por su bajo calado (2,10 m. A 3,90 m.) sólo son utilizables por barcos de pesca; la anchura, variable entre los 50 m. (muelle de graneles) y 100 m. (muelle de carga general), permite obtener zonas de almacenamiento. La capacidad anual 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 IV fase del Polígono (extremo sur del 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 (El argumento de falta de espacio en el Puerto de La Luz cae, pues, por su propio peso. Está hecho (1994) anuncio de una ampliación de 50 Ha. de superficie de servicio, doble de toda la prevista en Arinaga). Por el norte, en acuerdo con el Plan de Ordenación 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 de una amplia zona interior a ella para recuperación de la vegetación de saladar y estación de paso de aves migratorias.

Entre estas dos parcelas, la superficie disponible en la 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 den Bahía de Formas, en la vecina Santa Lucía de Tirajana, para poder ampliar el polígono y puerto sobre esos terrenos. Con esta actuación, se conseguiría “una reserva de suelos tal que permitiría constituir una cabecera del puerto para usos afines a su actividad”.

Paralizado durante años, el proyecto se reactiva en 1990, 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 a unos 200 metros más al sur con objeto de salvar una 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 dársela 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 las exigencias técnicas, se adapte a las necesidades presupuestarias: queda elaborado en 1994, y en él se trata de dimensionar la 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 dársela 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 el Ayuntamiento de Santa Lucía, que, en sus alegaciones al Plan, presenta un modificado en el que se mantiene al 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 oposición al muelle, importante 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 conservacionistas. Sin embargo, parecen desconocer las nefastas consecuencias ecológicas que supone su actividad: el Estudio Emmerson recomienda la prohibición de la práctica del windsurfing en todo el litoral del Pozo Izquierdo (El motivo sería el deterioro provocado por el continuo acarreo y tablas sobre el litoral.).

La opinión pública de los habitantes de Los Llanos parece claramente contraria a la construcción, aunque para ellos se aducen motivos de protección ambiental sobre los que la población conoce más propaganda de todo signo que información fidedigna (Lorenzo León, Venancio et al. 1995: las encuestas realizadas para esta obra, dan los siguientes porcentajes de aceptación: muy de acuerdo, 2%; de acuerdo, 18%; no sabe, 20%; desacuerdo, 29%; muy desacuerdo, 31%).

Situación Actual del Puerto de Arinaga.

En la actualidad, el puerto de Arinaga prosigue su penosa andadura entre frecuentes y contradictorias declaraciones por parte de múltiples implicados en él, siendo notorio que, con excepción de la Guerra Civil, es el acontecimiento que más espacio ha ocupado en la prensa 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 una economía de escala, el puerto de Arinaga no tiene sentido por la existencia del puerto de La Luz (La Provincia 12 y 13-02-1993). 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 (La Provincia, 26 y 27-10-1994).

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 de defensa del puerto.

En Marzo, son los industriales los que consideran que la situación es un “escándalo público” y acusan al Cabildo de que “sigue 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 Ministerio de Medio Ambiente, a quién 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 la 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 la Asociación Mixta en 1991 no es más que una simple declaración de intenciones y deseos, salpicada de párrafos tan grandilocuentes como incomprensibles:

“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 o 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 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 correspondiente a ambos casos.

Mientras no exista respuesta para estos temas, la larga controversia sobre el Puerto de Arinaga no seguirá 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. En él se han considerado tres escenarios de futuro posibles: 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 en el Puerto de La Luz. Aún 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 desmontar el Puerto al día siguiente de ser construido" (Rus, Ginés de et al. 1996 99-102 y 221-222)