

El Puerto de Arinaga

ÁNGEL VÍCTOR GONZÁLEZ RODRÍGUEZ

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 insular¹: 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»² 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 Sardinna»³, 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 inexistentes⁴.

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 del Jable de Arinaga) para ceder parcelas a los particulares

¹ 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.

A.C.C. Libro de Actas Capitulares núm. 61. Acta del 17-3-1800.

² *El Omnibus*, 11-12-1867.

³ *Ibid.* Se está haciendo referencia a las «Tierras del Vecindario», que no serán subastadas hasta unos años más tarde.

⁴ *El Omnibus*, 14-12-1867.

que quisieran edificar, en forma que se pudiera formar «un caserío constantemente habitado, con algún movimiento comercial»⁵. La concesión hubo de ser lograda poco después, puesto que, ya en 1879, consta que el Ayuntamiento otorga al vecino de Agüimes Matías Melián permiso para una casa-almacén⁶ 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 4.º orden en la Punta de Arinaga⁷, todavía no existe, y se hace preciso construirlo para desembarcar los materiales de construcción necesarios, pero, a fin de que quede lo más cerca posible de la obra, el dique, de 57 × 6 metros, se construye en lugar alejado de la bahía, y poco adecuado, por la falta de resguardo, para un uso permanente.

El proyecto vuelve a ser recordado por el Ayuntamiento en 1906⁸, e incluso se libran fondos para su estudio durante el siguiente año⁹, sin resultados concretos.

La sequía, y el hambre consiguiente, motivan que se reitere la petición de la obra por parte del Ayuntamiento en 1912¹⁰.

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 Civil¹¹, 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 Justicia¹²: 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

⁵ A.A.A. Libro de actas de 1868-1880. Acta del 27-10-1868.

⁶ Agüimes. Libro de Actas del Ayuntamiento. 1868-1880. Acta del 13-5-1879. Tras la concesión del permiso, se nombra una comisión para que examine los artículos de la Ley de Aguas que tratan sobre la materia.

⁷ Previsto por R.O. del 3-9-1881. Memoria del Proyecto de Faro en Arinaga.

⁸ A.A.A. Acta del 1-7-1906. Carta del Ayuntamiento al Obispo.

⁹ *Diario de Las Palmas*, 7-6-1907.

¹⁰ A.A.A. Libro de actas 1901-1913. Acta del 9-2-1912.

¹¹ A.A.SL. Libro de Actas de Sesiones de 1909. Acta del 16-1-1909.

¹² A.A.A. Libro de actas 1915-1919. Acta del 15-10-1916. Fol. 104 v. Su pariente, también de Agüimes, Julián Melián Alvarado, Delegado Regio de Enseñanza, incidirá en esta labor de «protección» de sus paisanos. *Ibid.* Acta del 29-12-1918, p. 251.

reclamarla con insistencia para tratar de paliar el paro y las miserables condiciones de vida de los jornaleros¹³.

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 1927¹⁴, que, aunque aprobada, no llegará a realizarse, a pesar de que vuelve a ser recomendada en el Plan de Ordenación de 1950¹⁵. 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 obra¹⁶.

EL PROYECTO DE PUERTO DE SERVICIO DEL POLÍGONO DE ARINAGA

Desechada la ampliación del antiguo muelle, el proyecto de Polígono Industrial en Arinaga retoma la idea¹⁷, 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 estudios¹⁸, 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 nor-

¹³ La obra del desembarcadero de Arinaga «daría trabajo a los jornaleros que por las circunstancias creadas por la guerra europea llevan una vida casi imposible por la carestía de los artículos y la falta de trabajos dónde ganarlo».

A.A.A. Libro de actas 1915-1919. Acta del 21-1-1917, fol. 120 v.

¹⁴ [...] «por reclamarlo el notable desarrollo del tráfico en dicho puerto, que ya resulta insuficiente para los servicios que presta [...] exportación de los frutos de la creciente riqueza agrícola de las costas y la importación de abonos y materiales de empaquetado necesarios para la agricultura y el comercio en el Sur».

A.A.A. Libro de actas 1924-1927. Acta del 31-1-1927. Instancia al Cabildo para elevar al Ministerio de la Gobernación, sobre prolongación del muelle de Arinaga.

¹⁵ Plan de Ordenación Económico Social. Provincia de Las Palmas. Cabildo Insular de Gran Canaria. 1950, pp. 436-437.

¹⁶ A.A.A. Libro de actas de la C.M.P. 1949-58. Acta del 22-9-1952.

A.A.A. Libro de actas 1963-1968. Acta del 3-7-1967. Fol. 135 v.

A.A.A. Carpeta de obras municipales. Carta al M.O.P.U. 9-9-1967.

¹⁷ «Las necesidades de un puerto para un polígono industrial de este tipo son obvias».

Junta Económica Interprovincial de Canarias. Estudio sobre industrialización de la Región Canaria, 1974, p. 154.

¹⁸ Aunque no se plasmaron en los documentos definitivos, el Arqto. D. Vicente Sánchez de León nos confirma que se realizaron estudios de la batimetría, las corrientes, etc., con miras a la realización de un puerto de grandes dimensiones.

te-sur, un dique de unos 2.500 ml; en el interior de la dársena, quedarían el núcleo urbano y la plaza de Arinaga, limitados al norte y al sur por reservas para industrias portuarias (incluidos astilleros en el fondo de la dársena); en el extremo sur, hasta el límite con el municipio de Santa Lucía, partirían, desde la línea de costa, varios espigones secundarios¹⁹.

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 isla²⁰.

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 de 1977²¹.

Cuando, en la misma década, se redacta el Plan del Litoral²², 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 mejora²³.

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 la influencia que, sobre su reactivación, podría tener el contar con un puerto industrial²⁴ 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 necesitasen utilizar agua de 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 industrias²⁵ (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 industria-

¹⁹ Plan Parcial de Ordenación del Polígono de Arinaga. 1974.

²⁰ Plan Insular de Ordenación 1972. Vol. F, p. 59.

²¹ Estudio de normativa de planeamiento del término municipal de Agüimes. Departamento de Urbanística de la E.T.S.A. de Las Palmas. 1977.

²² Plan Indicativo de usos del dominio público litoral. MOPU. 1979.

²³ *Ibid.*, p. 31.

International Council for Bird Preservation ICBP e International Waterfowl and Wetlands Research Bureau IWRB declaran la franja costera de Agüimes como área de importancia para las aves de Europa según lo estipulado en la Directiva 79/409/CEE del 2-4-1979.

²⁴ A.A.A. Libro de actas 1983-1984. Acta del 16-11-1983, fol. 1 v.

²⁵ A.A.A. Libro de actas 1987-1988. Acta del 22-4-1988, fol. 178 r.

les 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 en 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 éste, y ésta, 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 Polígono²⁶. Con una rapidez que hace pensar que ya se había comenzado a preparar con anterioridad, el Proyecto²⁷ queda finalizado el mes de abril inmediato²⁸.

En él, siguiendo las recomendaciones del Plan Director²⁹, se va a diseñar un puerto auxiliar, para un tráfico específico, y con 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 ml, con tres alineaciones y 560 ml. de línea de atraque, de los cuales los primeros 100 ml, 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 se establece en:

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

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

No obstante, el dique adolece de un grave defecto: la zona contigua utilizable para almacenes, trabajos e industria portuaria es exigua (de ahí que el proyecto haya previsto obtener más espacio dándole una anchura inusual al dique) y todavía lo será más cuando la ejecución y venta de la fase IV del Polígono (extremo sur de este) condicione la utilización de un buen número de

²⁶ Acta de la Comisión de Gobierno del Cabildo Insular de Gran Canaria del 4-3-1983.

²⁷ Fdo. Bergasa Perdomo y Agustín Roso Pascual, Ingenieros de Caminos. *Proyecto de Puerto de Servicio en el Polígono Industrial de Arinaga*. 1983.

²⁸ Visado 002271 del 27 de abril de 1983 por la Delegación de Las Palmas del Colegio Oficial de Ingenieros de C.C. y P.

²⁹ Plan Director para un Puerto de Servicio en el Polígono de Arinaga. INTECSA, 1978.

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 oeste³⁰. Por el norte, en acuerdo con el Plan de Ordenación del Litoral de Agüimes³¹, 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)³² consideran la necesidad de anular la previsión de un asentamiento residencial en Bahía de Formas, en la vecina Santa Lucía de Tirajana, para poder ampliar polígono y 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 anula los trámites precedentes y, en junio de 1992, 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)³³: el arranque del muelle se sitúa unos 200 m. 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 dársena que, aunque más abierta, resulta de más sencillo acceso. 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 local³⁴.

³⁰ El argumento de falta de espacio en el Puerto de La Luz cae, pues, por su propio peso. Dicho puerto ha hecho (1994) anuncio de una ampliación de 50 Ha. de superficie de servicio.

³¹ Plan Especial de Ordenación del Litoral de Agüimes. Arqto. Carmelo Suárez Cabrera. 1991, pp. 370-381.

³² Plan Insular. 1992. Ficha CPLA. Regeneración y estructuración de la ciudad polinuclear de los Llanos de Arinaga, pp. 109-110.

³³ Modificado del Proyecto Puerto de Servicio en el Polígono Industrial de Arinaga. Autoridad Portuaria de Las Palmas. 1993.

También se encarga un informe técnico a la Universidad de Santander, al que no hemos podido tener acceso, al calificarlo como «privado» un eficiente funcionario del Cabildo.

³⁴ El Consejero de Vías y Obras del Cabildo, Alejandro Castro, llegará a asegurar que «la adjudicación de las obras a estas dos empresas canarias demuestra la voluntad de su Consejería de potenciar las empresas canarias antes que las peninsulares». *La Provincia*, 27-10-1994.

Pero el elevado coste (7.200 millones de pesetas) inclina al Cabildo a estudiar un modificado que, cumpliendo con las exigencias técnicas, se adapte a las necesidades presupuestarias: queda elaborado en 1994³⁵, y en él se trata de dimensionar las obras de acuerdo con las necesidades actuales, aplicando un procedimiento constructivo que permita su ampliación en fases futuras.

Se trata de un dique con dos alineaciones perpendiculares: la primera, con 720 m. de longitud y 70 de anchura (excepto los últimos 200 m, en los que esta se duplica); la segunda, de 400 × 21 m, cierra la dársena en dirección sur. Tiene una capacidad de atraque simultáneo de tres barcos de 5.000-6.000 Tm, lo cual supone una notoria mejora con respecto al proyecto de 1983, que sólo preveía espacio para dos barcos, y su mayor anchura mejora la del proyecto de 1993, proporcionando una amplia zona de maniobra. En cuanto al espacio disponible para la cabecera del muelle, 30 Ha, apenas se registra variación, subsistiendo, por tanto, la indefinición sobre sus posibilidades de ampliación, en conflicto con el suelo urbano de Bahía de Formas.

Sin embargo, el problema futuro podría ser más bien el de infrautilización de las instalaciones: la multiplicidad de documentos, autores y opiniones del Plan Insular acoge también una seria advertencia sobre la utilidad del puerto e instalaciones de Arinaga, que «podrían provocar un exceso de oferta improductivo y de costos muy elevados de explotación»³⁶.

Similar opinión es asumida por el Ayuntamiento de Santa Lucía, que, en sus alegaciones al Plan, presenta un modificado en el que se mantiene la zona urbana en Bahía de Formas, a la vez que pasa a considerar el muelle, no de carácter industrial, sino como «deportivo y refugio pesquero»³⁷.

De la encuesta que hemos realizado entre 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 por la repercusión periódica que se le da, es el formado por los practicantes e interesados en el 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 ecológico. Sin embargo, parecen desconocer las nefastas consecuencias ecológicas que supone su actividad: el Estudio Emmerson re-

³⁵ Proyecto modificado del Puerto de Servicio en el Polígono Industrial de Arinaga. Ing. José Luis Díaz. 1994.

³⁶ Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria. Memoria. Cabildo Insular. Diciembre 1991, pp. 104-105.

³⁷ A.A.S.L. Alegaciones al Plan Insular. 1993.

comienda la prohibición de la práctica del *windsurfing* en todo el litoral de Pozo Izquierdo³⁸.

La opinión pública de los habitantes de Los Llanos parece claramente contraria a la construcción, aunque para ello se aducen motivos de protección medioambiental sobre los que la población conoce más propaganda de todo signo que información fidedigna³⁹.

En la actualidad, el puerto de Arinaga prosigue su penosa andadura entre frecuentes y contradictorias declaraciones de prensa por parte de los múltiples implicados en él.

La triste realidad es que, a lo largo de tantos años y proyectos, está por ver la luz un estudio científico y serio que justifique su necesidad, ya que, aunque su título parezca indicar otra cosa, el «Informe económico»⁴⁰ encargado por la Asociación Mixta en 1991 no es más que una simple declaración de intenciones y deseos, salpicada de párrafos tan grandilocuentes como incomprendibles:

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.

Estimamos que este non nato estudio debería contemplar, al menos, las siguientes cuestiones:

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

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.

³⁸ Emmerson, K.W. *Estudio para la catalogación y valoración ecológica de las principales áreas del litoral canario para un futuro programa de conservación*. 1988, p. 357.

³⁹ 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 en desacuerdo, 31%.

⁴⁰ Informe económico sobre el Proyecto del Puerto de Servicio del Polígono Industrial de Arinaga. Price Watterhouse, 1991.