

Grado en Periodismo
Curso 2018/2019



La Marina de Arrecife; un proyecto rentable mal desarrollado



Estado de la Avenida Marítima durante las obras que comenzaron en agosto de 2015
(Sergio Betancort)

Trabajo realizado por: Luis Manuel Rosales Rodríguez
Dirigido por: Juan Pablo Del Río Disdier

Índice

1. Introducción.....	3-12
1.1 Antecedentes.....	6
1.2 Infraestructuras existentes en la Avenida Marítima...	8
1.3 Nivel de vida previo a la ejecución de la obra.....	11
2. Desarrollo.....	13-29
2.1 Comienzo de la obra – Primera y única fase.....	13
2.2 Problemas iniciales.....	15
2.3 Aumento de la tensión.....	19
2.4 Finalización contrato a Ingemont y adjudicación a Tragsa.....	22
2.5 Fin de la primera fase.....	25
2.6 Redistribución del tráfico.....	27
3. Conclusiones.....	30-33
4. Anexo.....	33-35
4.1 Fuentes entrevistadas.....	33
4.2 Lista de referencias.....	34

Introducción

La capital conejera se ha convertido en uno de los mayores atractivos turísticos de Canarias. Durante la última década, el clima veraniego, las playas de la isla, su fauna y su flora endémica han hecho que se produzca un gran aumento del número de visitantes que han decidido Lanzarote como destino vacacional. Hace no mucho tiempo era muy poco frecuente encontrar viajeros en algunos puntos de la isla. Actualmente ya es algo habitual en cualquier localidad. Esto ha provocado que las instituciones incrementen sus inversiones sobre todo en aquellos focos donde se concentran el mayor número de turistas.

Esto ha generado un gran impacto económico en la ínsula. De hecho, si echamos la vista atrás hacia el año 2008, Lanzarote carecía de muchas infraestructuras que a día de hoy son una realidad, Empresas de gran relevancia en su sector como Mercadona, Decathlon o Primark ya se han instalado o están a punto de hacerlo. Si bien es cierto que todavía se encuentra lejos de las dos islas capitalinas, la población conejera ya son conscientes del proceso de transformación que están viviendo. “Esto ha cambiado bastante. A veces, las personas íbamos a otras islas para hacer algunas compras y ahora se ha construido mucho y no es necesario movernos de aquí para ello”, declaró Saro Morales, vecina de un barrio llamado Los Geranios desde hace más de medio siglo.

Además, la economía arrecifeña ha tenido que sobreponerse a una de las crisis económicas más graves que se han visto. Esto mermó mucho el poder adquisitivo de los ciudadanos lanzaroteños, por lo que buena parte de los ingresos que generaban las distintas actividades empresariales eran, en mayor parte, gracias a los más de tres millones de turistas que registraba la isla en ese entonces. Pese a todo, la urbe ha logrado recuperarse en unos años y unos meses antes del comienzo de la obra, los ingresos que generaban los comerciantes empezaban a subir considerablemente.

El acceso a la Avenida Marítima era cómodo tanto para residentes como para los extranjeros. Cierto es que los visitantes no conocen el acceso por el centro, donde se encuentran calles estrechas, que conocen muy bien los habitantes de Lanzarote. Los turistas podían acceder por el Charco de San Ginés o llegar por la otra dirección ubicada en la zona del Cabildo tras salir de la Circunvalación.

En ese contexto llegó una de las obras más polémicas de la historia de Lanzarote. Fue la generada en el año 2015 en la Avenida Marítima, uno de los lugares más transitados de Arrecife y con mayor peso en la urbe. Fue impulsada por los gobiernos de Coalición Canaria en el cabildo, la Dirección General de Comercio y el Partido Socialista Obrero Español en el consistorio capitalino en el año 2015 y finalizó catorce meses después y a día de hoy tan sólo se ha realizado la primera fase de las tres que constaba la obra. El proyecto se denominó “La Marina de Arrecife”, con el objetivo de mejorar el pequeño comercio y explotar el litoral arrecifeño. La obra tuvo un coste total de 1.494.224,43. Esta cantidad solo corresponde a los pagos que afrontaron las instituciones con las dos empresas que participaron en la ejecución del proyecto sin sumar las penalizaciones

impuestas por la Unión Europea por la demora en los trabajos. Las compañías fueron Ingemont y Tragsa.

El transcurso estuvo lleno de alteraciones que provocaron numerosos daños económicos y personales hacia algunos de los comerciantes y residentes de la zona. El objetivo era explotar el pequeño comercio del centro de Arrecife así como su litoral. Con ello se pretendió peatonalizar la calle y hacerla más accesible a las personas desplazadas a pie, pero una creciente demora en la finalización de la misma fue el detonante de una gran confrontación. Además, la obra se dividió en tres fases: de 2015-2016. Las otras dos no han comenzado ni hay fecha prevista para que puedan hacerlo.

En un primer momento la empresa encargada de ejecutar la construcción fue Ingemont, con su sede principal en Sevilla cuya función es el desarrollo de infraestructuras utilizando las últimas tecnologías. En ese momento, el Ayuntamiento de Arrecife creyó que era la compañía ideal para ejecutar la obra invirtiendo más de un millón de euros. Finalmente liquidaron la vinculación con la sociedad andaluza tras las continuas demoras en los trabajos durante su desarrollo.

Además, también tuvieron problemas con otras instituciones como el consistorio de Tías, con el cual acordaron ejecutar una obra que también sufrió retrasos. El ayuntamiento de Arrecife decidió sacar a concurso el contrato y eligieron a la empresa pública Tragsa para que rematara los trabajos en un plazo de dos meses, los cuales tampoco llegaron a cumplirse. Hay que tener en cuenta que la fase inicial de la obra tenía una duración aproximada de seis meses y tras las alteraciones sufridas a lo largo del tiempo se llegó a prolongar durante más de dos años.

Es verdad que a muchos les vino bien la obra y aumentaron considerablemente su calidad de vida, como por ejemplo los habitantes de la zona con la disminución del ruido. No obstante, el acceso a individuos con problemas de movilidad se ha vuelto un calvario al igual que para los pequeños negocios.

La población mostró su disconformidad con la forma en la que se estaban realizando y gestionando los trabajos en una de las zonas más transitadas de la isla. Pese a llevar a cabo alguna manifestación y enviar escritos y quejas hacia la alcaldesa no obtuvieron respuestas salvo pequeñas reuniones de los representantes del colectivo con la que era alcaldesa en ese momento, la socialista Eva de Anta. Dichas reuniones nunca solucionaron los problemas entre el consistorio y los comerciantes. Finalmente, muchos de estos individuos afirman no transitar apenas por la Avenida porque su acceso se había convertido en un gran problema para las personas que accedían con su vehículo propio.

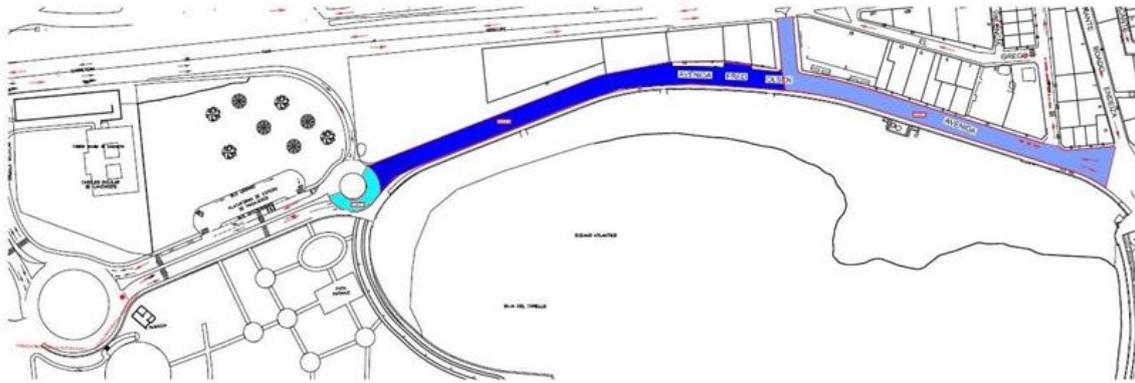
Los comerciantes fueron los más perjudicados. Algunos negocios con varias décadas de historia se vieron obligados a echar el cierre a lo que habían dedicado gran parte de sus vidas. Las continuas pérdidas se hicieron insostenibles para muchos y los que han logrado resistir a este revés lo hacen con unas ganancias que en nada se parecen a las de hace pocos años. Tampoco se sintieron respaldados por los organismos públicos. Todos se unieron para librar una batalla contra las instituciones y exigirles una compensación por los daños sufridos en el periodo en que se desarrolló la obra. Pequeñas empresas arruinadas que nunca más volverán a estar en pie.

El alcance es aún mayor. El Centro Comercial La Marina necesitó varios millones de euros de inversión. Los problemas no solo alcanzaron a los minoristas, sino también a las grandes infraestructuras. Los inconvenientes de acceso y la escasa promoción de sus infraestructuras han hecho que gran parte de la población deje de realizar allí sus compras. Poco a poco, este proyecto, con altas expectativas, está reduciendo sus ingresos cada año y hay posibilidades que cierre en su totalidad o al menos, una gran parte de sus instalaciones en un futuro no muy lejano.

El Centro Comercial La Marina, inaugurado el año anterior, tenía una previsión muy alta de crecimiento con el desarrollo del proyecto, pero los continuos problemas y la limitación para llegar allí han hecho que esté viviendo los peores momentos desde su inauguración. Muchas personas accedían a él a través de la vía principal. Una vez se cerró al tráfico, estos habitantes se vieron obligados a rodear la ciudad aumentando el gasto en gasolina y en tiempo y decidieron dejar de frecuentarlo comenzando un declive que a día de hoy sigue latente y del que no ha podido recuperarse del todo. Algunos negocios funcionan, pero otros se resignan a pagar sus altas cuotas de alquiler sin conseguir la rentabilidad necesaria para sumir el coste.

Sin embargo, el desenlace del proyecto iba a desconcertar más aún a los conejeros. Tras las elecciones municipales producidas meses atrás, se consensuó un cambio de gobierno. El Partido Socialista Obrero Español, quienes apoyaron la obra impulsada por Coalición Canaria, perdieron la alcaldía y se vieron obligados a pactar con el Partido Popular, quienes estaban en contra de cerrar la avenida al tráfico. La nueva alcaldesa de Arrecife, Astrid Pérez, defendió siempre la reapertura del tráfico en el centro de la ciudad en un solo sentido, ya que el cierre perjudicaría la circulación y la economía en la urbe y de hecho, tras poco más de tres meses en el cargo, ya tiene preparado un plan de movilidad específico para solucionar el problema de la redistribución del tráfico presente en la capital lanzaroteña.

Y en medio de toda esta polémica, los medios de comunicación jugaron un papel fundamental en la opinión pública. Por un lado, La Voz de Lanzarote se encargó de informar dando espacio y cobertura a los comerciantes, el colectivo más perjudicado durante estos casi cinco años realizando un exhaustivo seguimiento de la obra. Se podría decir incluso que han ofrecido una mayor cobertura a este caso que el resto de medios. El tratamiento periodístico de Biosfera TV no varió con respecto a La Voz. Sin embargo, algunas empresas informativas como Lancelot TV si expresaron su malestar y las críticas hacia el anterior gobierno. Un ejemplo de ello fue el vídeo emitido el 16 de agosto de 2016 en su página web, donde se preguntaba a los vecinos, que lanzaron críticas hacia el proyecto que se llevó a cabo en la Avenida Marítima. Tampoco se metieron de lleno en el asunto y sus críticas se centraron en la gestión del Partido Socialista Obrero Español, con Eva de Anta a la cabeza.



Plano afectado por las obras en la Avenida Marítima de Arrecife (Lancelot Digital)

Antecedentes

Para tratar de averiguar las grandes diferencias que se aprecian actualmente en la Avenida Marítima, en el corazón de la isla, hay que explicar cómo era la vida hace unos años y que factores la caracterizaban. Este lugar es uno de los más importantes de la isla puesto que posee la mayoría de instituciones que cualquier ciudadano necesita visitar para realizar sus trámites burocráticos.

Esta larga calle consta de un kilómetro de longitud con multitud de tiendas, restaurantes y algunos hoteles. En general, estos pequeños negocios funcionaban muy bien y hasta que se acentuaron los problemas sobre la Avenida, todos estaban de acuerdo en mejorar su espacio para generar más visitas y por lo tanto mayor beneficio para los comerciantes generando un mayor desarrollo de sus negocios. El gran objetivo del proyecto era la explotación del comercio en Arrecife así como su litoral “Cuando nos explicaron el proyecto, todos estábamos de acuerdo porque era una iniciativa que nos beneficiaba a todos. Está claro que después sentimos que nos habían tomado el pelo, pero reconocemos que si todo hubiera salido según lo previsto, el capital económico de la ciudad se hubiera elevado mucho”, expresó Sam Ramchad, comerciante de una pequeña tienda electrónica y de tabaco.

Por otro lado, el interior de la zona esconde uno de los patrimonios culturales que caracterizan a Lanzarote. Si te adentras en el interior de los callejones se pueden observar casas con más de un siglo de historia pintadas de blanco, salvo los marcos de las ventanas que son verdes. Un gran número de ellas se conservan en perfecto estado preservando una de las grandes insignias del archipiélago. Allí vivieron las primeras familias arrecifeñas pasando por diferentes generaciones. A pesar de ser unas de las

grandes características de la capital, esta es tradicional y visible durante toda la superficie territorial de la isla.

Los caminos dan hasta la iglesia de San Ginés, a escasos 150 metros de la calle principal, y es una de las más antiguas y uno de los lugares más elegidos para la celebración de bodas, bautizos o comuniones. Tal y como se puede apreciar, los alrededores de la calle principal desprenden un gran aroma cultural que se ha visto perjudicado por el desarrollo de los trabajos. Los conejeros transmiten un gran valor a la Avenida Marítima por su gran riqueza patrimonial, que durante estos años se ha visto empañada por los continuos contratiempos generados por la obra.

Además, un año antes de dar el pistoletazo de salida a este nuevo diseño de la ciudad conejera, se inauguró otro de los grandes proyectos con expectativas muy altas y con una realidad muy distinta de la esperada. El Centro Comercial La Marina se encuentra en el litoral arrecifeño y cuenta con un paseo marítimo que conecta por el norte de la Avenida. Con 10.000 metros cuadrados surgió para que los habitantes se sintieran más conectados con el mar mientras disfrutaban en familia o amigos realizando distintas compras. “Espero que tras esto, los jóvenes se animen a invertir y se conviertan en pioneros de proyectos como este”, destacó José Juan Calero, responsable de Calero Marinas en el acto de inauguración y en la noticia recogida por el Diario de Lanzarote el 18 de octubre del año 2014.

En un principio su rentabilidad fue bastante alta. Los habitantes acudían a él para visitarlo, conocer sus instalaciones y pasar el día en familia realizando compras o comiendo en alguno de sus restaurantes, por lo que se convirtió en novedad y un atractivo para los ciudadanos durante los primeros meses. Sin embargo, nadie pudo imaginar que el proyecto que promovió Pedro San Ginés iba a provocar una caída en picado en los beneficios generados por el centro comercial, ya que las personas comenzaron a frecuentarlo menos o incluso dejaron de ir

Las carreteras de acceso a la capital, más en concreto a la Avenida Marítima eran limitadas. Al centro de Arrecife se podía acceder desde la entrada hacia el Cabildo una vez finaliza la Circunvalación de Arrecife por la zona sur. La otra entrada a la vía se encuentra al otro lado de la ciudad junto al Charco San Ginés y la entrada al Centro Comercial La Marina. La distancia entre ambos es lo bastante significativa para los lanzaroteños que manifestaron su descontento cuando se pusieron en marcha los trabajos sin una ruta alternativa y cuando se decidió abrir la Avenida en una única dirección.

En los años anteriores al 2015, la ruta para llegar a la Avenida Marítima era cómoda en cuanto a la accesibilidad para los turistas como para los habitantes de la isla. Como hemos expresado en el párrafo anterior, el centro comercial La Marina se benefició mucho en sus inicios de estas dos rutas. Independientemente de la zona de la isla en la que residiera cada habitante, siempre podían acceder por cualquiera de las dos entradas sin molestia alguna. Esto cambió con la redistribución del tráfico y durante los años de ejecución de la primera fase de la obra, muchos habitantes se vieron obligados a rodear la ciudad para poder llegar al centro capitalino.

Esta situación se agravó aún más para los turistas extranjeros y toda clase de visitantes a los que en ningún momento se informó de la situación de Arrecife, por lo que los problemas de acceso para ellos era aún mayor. No conocer la zona hace que las opciones de entrar para cualquier persona que no resida en la isla sean más limitadas.

El expresidente del Cabildo pensó que peatonalizar la vía ayudaría para aumentar las visitas al nuevo centro comercial. Finalmente no lo consiguió y lo que surgió para mejorar los volúmenes de negocio y la calidad de vida en la ciudad, se había convertido en un problema, que se prolongaría mucho más de lo esperado y deseado.

Pedro San Ginés nunca ofreció a los lanzaroteños ni a los visitantes una alternativa de acceso a la capital. La idea de peatonalizar la ciudad se corresponde a los últimos modelos de algunas urbes que están apostando por cerrar los accesos a los vehículos para mejorar la calidad del aire y fomentar el transporte público. No obstante, hay que tener en cuenta que las ciudades que han apostado por peatonalizar la ciudad siempre han previsto un plan de movilidad para redistribuir el tráfico tratando de perjudicar lo menos posible a estas personas. Este nuevo modelo está en auge y son muchas las urbes que han optado por fomentar el transporte público y apostar por el peatón.

Infraestructuras existentes en la Avenida Marítima

En primer lugar, una vez superas el Charco de San Ginés y comienzas el recorrido por la calle, el primero de los edificios, y uno de los más importantes, que cualquier persona se va a encontrar es la Delegación de Hacienda siempre y cuando accedamos por la entrada norte. Es uno de los más concurridos puesto que se encarga de tramitar numerosas gestiones administrativas.

Con algo más de 40 años de historia sigue siendo una de las construcciones más modernas con mucha influencia. Cada persona debe acudir varias veces al año para por ejemplo la declaración de la renta, pagar tributos o para arreglar sus situaciones fiscales. Incluso todo ese gran porcentaje de individuos descontentos con el proyecto deben presentarse alguna vez. “Es incómodo para mí sino cojo un taxi porque tengo un problema en mi pierna y antes por lo menos podía llegar con el coche y no tenía que forzar tanto”, expresó Rodolfo Gutiérrez, vecino de la zona afectada.

María Luisa Rodríguez ha trabajado durante casi dos décadas en la Delegación de Hacienda. Durante su periodo destacó que “cada día podía observar a miles de personas caminando por la calle. Cuando empezaron las obras, el descenso en el volumen de transeúntes se notó desde el primer día. De miles de personas que paseaban por la Avenida cada jornada he notado un descenso de casi la mitad y muchas lo hacen por obligación, ya que tienen que venir a solucionar trámites burocráticos”, recalcó.

Sin embargo, estos datos no preocuparon inicialmente al gobierno del Partido Socialista Obrero Español y Coalición Canaria. En aquel entonces, ya se tenía previsto aumentar el turismo y la riqueza en la capital lanzaroteña generando una considerable subida en los ingresos una vez se ejecuten las tres fases proyecto.

Justo al lado, se encuentran unos bloques que durante el siglo XX sirvieron de juzgados. Actualmente, los últimos gobiernos han intentado reformarlo para convertirlo en la comisaría de la Policía Local, aunque aún no se han firmado los decretos correspondientes por lo que ahora mismo no está operativo. Eso sí, desde hace varios años se ha trasladado la justicia hacia la Calle Medular, donde se encuentra ahora con unas instalaciones mucho más modernas y acordes a lo que necesita dicha institución.

A su derecha, desde hace más de 20 años, está localizada la oficina de los sindicatos, que se encargan de velar por los derechos de los trabajadores. Su papel durante toda esta polémica ha sido intrascendente.

Si se continúa la marcha aparece el cuartel de la Policía Local. Desde que se fundó este cuerpo de policía, sus oficinas siempre se han localizado en la Avenida Marítima. Durante las obras se han visto obligados a intervenir en alguna ocasión por las continuas protestas de los pequeños empresarios, aunque sin altercados mayores. “Por suerte la situación nunca se salió fuera de control y a pesar de haber disputas siempre se han resuelto de un modo pacífico”, expresó el inspector Laso, jefe de la Policía Local

A unos 300 metros de distancia desde el inicio de la calle se encuentra uno de los establecimientos más antiguos, la pescadería municipal. Su nivel de comercialización hace varias décadas era bastante alto. Los pescadores salían muy pronto al mar para buscar este alimento que posteriormente se vendía en este establecimiento. Sin embargo, incluso antes del comienzo de los trabajos, su actividad era mínima y de los siete puestos de venta, tan sólo está ocupado uno de ellos. No han sido los más desfavorecidos por la situación, pero tampoco les ha ayudado a levantar un negocio que, a día de hoy, está cada vez más al borde de su desaparición.

Posteriormente se encuentra uno de los callejones que dan a la iglesia de San Ginés. Sin desviarse del trayecto original se localiza el centro de operaciones de la capital conejera. El Ayuntamiento de Arrecife se sitúa casi en el centro de la Avenida Marítima y ha sido uno de los apoyos fundamentales para el desarrollo de este proyecto teniendo en cuenta que la anterior alcaldesa, Eva de Anta apoyó la iniciativa propuesta por el expresidente del cabildo, Pedro San Ginés.

El consistorio conejero es otro de los edificios clásicos puesto que desde que se construyó siempre ha estado operando desde el mismo punto y ha sido el epicentro junto al Cabildo de este gran “terremoto” generado en el centro de la capital. Justo enfrente se puede observar el castillo de San Gabriel. Este es un gran atractivo turístico situado en el punto medio de la vía. Se llega caminando a través de un puente. Sus cañones y su estructura de piedra hacen que sus visitantes viajen hacia la época en la que los aborígenes debían defender su fortaleza ante la llegada de barcos piratas.

A su derecha se llega a los primeros pequeños negocios, en algunos casos con más de un siglo de antigüedad y, entre dos callejones se accede a una de las rúas más importantes por su actividad comercial, la Calle Real. Este lugar ha ido incrementando el volumen de negocios durante los últimos años. Sus tiendas y cafeterías son un punto de ocio para muchos de los habitantes de la isla. Además, las tiendas con más prestigio en el mercado y con mayor aceptación del público se encuentran en esta vía.

Llama la atención que a escasos metros los autónomos con una amplia experiencia y trayectoria en el sector están viendo como se ven obligados a cerrar sus tiendas, mientras que muy cerca de ellos, otros están aumentando sus ganancias. La reforma no afectó en exceso a esta calle, puesto que desde su existencia siempre ha sido peatonal e incluye gran parte de la actividad económica de la urbe.

Tampoco podía faltar en la vía la Oficina de Turismo. A diario, son muchos los turistas llegados desde distintas partes del ámbito geográfico español y extranjero las que acuden para informarse acerca de los destinos más atractivos a los que poder visitar. Incluso los propios lanzaroteños acuden a él para informarse y actualizar los cambios que se vayan produciendo en algunos de los sitios más atractivos de la urbe.

Otro de los edificios que hacen atractiva la zona es la Casa de la Cultura. De vez en cuando se realizan numerosos eventos culturales relacionados con el arte, el baile o el teatro. Su presencia es un valor añadido, pues muchas de las personas que frecuentan la zona pasan por allí o asisten a los acontecimientos que allí se desarrollan. Incluso es la institución elegida por muchas parejas para la realización de bodas.

Sin ir más lejos, el 26 de julio se celebró allí la primera edición del Festival de Arte de Lanzarote. Este evento reunió a miles de personas interesadas en visualizar las más de 300 obras de arte procedentes de 150 artistas, que representaron a 50 países diferentes. Además, expertos en el ámbito organizaron conferencias con las que compartían opiniones con el público logrando una experiencia increíble para todos, que esperan repetir pronto. “Fue muy bonito poder ver el Festival. Aprendí muchísimo y espero volver a vivir una experiencia así. La Casa de la Cultura favorece mucho a la Avenida Marítima y este tipo de actos atraerá a mucha más gente en el futuro”, señaló Daniel Díaz, uno de los ciudadanos que asistió al evento.

Ya superando el ecuador de la vía se aglutinan los minoristas. Todos con sus humildes comercios que conocieron ambas caras de la moneda. Pasaron de vivir en una situación con mucho margen de beneficio a soportar pérdidas cuantiosas e irreversibles. En total, 200 metros continuados de establecimientos entre los que se destacan servicios de restauración, tiendas electrónicas, perfumerías, zapaterías etc...

Justo antes de una de las grandes infraestructuras de la isla se localiza, desde el siglo XIX el Real Club Náutico de Arrecife. Antiguamente se fundó como un casino, pero con el paso de los años se ha ido remodelando hasta convertirse en lo que es hoy en día. Se encarga de realizar competiciones sobre las aguas, desde embarcaciones de vela hasta windsurf varias veces al año, por lo que también es importante a la hora de congregarse a multitudes de personas. Además, cada año logra unos ingresos muy prósperos y estables gracias a las contribuciones no solo de los asistentes a los actos sino de los propios socios de la institución. A su lado se construyó un restaurante de lujo, elegido por muchos para celebrar actos importantes o reunirse.

Ya en el final de la Avenida Marítima está localizado un gran edificio donde se alojan con frecuencia algunas de las personalidades de la isla junto con los turistas de las clases acomodadas. El Gran Hotel es una gran referencia en la hostelería no solo a nivel autonómico sino insular. Sufrió graves daños en un incendio hace más de 30 años, pero logró levantarse y ser un gran foco de atención para los visitantes.

El Gran Hotel no sólo tiene de particular sus habitaciones lujosas, su gran restaurante o su tienda con productos únicos. A su derecha se observa la Playa del Reducto, el lugar más cercano al que pueden acudir los habitantes del centro para refrescarse. Esto suma un valor añadido al hotel, que la promociona para captar una mayor atención por parte de los y clientes potenciales.

Nivel de vida previo a la ejecución de la obra

Justo antes de iniciarse los trabajos en el año 2015, la economía de la capital conejera estaba tratando de recuperarse de una de las crisis económicas más agudas que había sacudido el país, aunque la situación no era del todo mala para el comercio local. La gran mayoría del recorrido del paseo se había reformado y se habían instalado paneles, esculturas y retratos en los que se podía visualizar algunas peculiaridades relacionadas con la cultura de la isla, en muchos casos con la figura de Cesar Manrique, considerado por muchos, el artista más influyente de la historia de Lanzarote.

Los parques que se localizan en la calle se reformaron para conservar el mejor estado posible. Se aumentaron el número de papeleras para tratar de contaminar y ensuciar lo menos posible el lugar y se había mejorado el alumbrado de toda la Avenida Marítima. Este tipo de medidas si fueron bien recibidas por la población conejera, conscientes del necesario cambio que necesitaba la capital conejera.

La población, en general, se encontraba satisfecha con la situación, aunque en varias ocasiones mostraron su malestar por el estado de algunos barrios con bastantes desperfectos o la escasa atención a las zonas donde no transitaban visitantes. Podían acceder de forma cómoda a la Avenida. Pese a que no existía un aparcamiento dentro de la propia vía, las personas dejaban su automóvil en doble fila unos minutos mientras hacían sus recados. “Yo tengo problemas de movilidad y no puedo caminar mucho, pero es verdad que me llevaban en coche y podían parar justo en el lugar al que tenía que ir y era bastante cómodo para muchas personas como yo”, señaló María Luisa Rodríguez, vecina de Arrecife.

Los turistas, que en la gran mayoría de ocasiones residían en hoteles de Costa Tegui, Puerto del Carmen o Playa Blanca, comenzaban a hacerlo en la capital de la isla. Arrecife, y más en concreto, la Avenida Marítima era una de las mayores causas de atracción de estos visitantes. Hace algo más de una década, en el año 2008, era algo casi inédito encontrar algún viajero por la zona, ya que estos eligen Lanzarote por su clima y sus playas, y su ciudad más importante no estaba bien promocionada a pesar de contar con numerosos incentivos para llamar su atención.

Por ello decidieron llevar cabo una reforma con el único objetivo de explotar la zona comercial de Arrecife aprovechada por el aumento de cruceros llegados al puerto lanzaroteño repletos de turistas. El actual concejal de Turismo del Ayuntamiento de Arrecife, Armando Santana, afirmó que este proyecto no nació con la finalidad exclusiva de aumentar el turismo. “Es cierto que una mejora del comercio implica una subida de los visitantes y por lo tanto del turismo, pero estos trabajos se realizaron con el objetivo de convertir en peatonal el centro de la ciudad y seguir el modelo de varias

ciudades europeas en las que se ha restringido el acceso a vehículos por las urbes. Con ello se pretendía explotar el pequeño comercio de la zona y aprovechar la zona costera” subrayó.

No obstante contaba con muchos apoyos por parte de otros grupos además de los que formaban parte del grupo de gobierno. SOMOS siempre se mostró partidista de remodelar el centro urbano y mostrar el compromiso de la ciudad con los problemas actuales en la sociedad. “Siempre hemos defendido el modelo de semipeatonalización porque deben ser las personas quienes disfruten del espacio público en nuestra ciudad. El problema es que la labor pedagógica no fue buena y la gente no estaba preparada”, declaró Borja Rubio, secretario de organización de SOMOS en Lanzarote y portavoz del grupo en el consistorio en el año 2015.

El sector más beneficiado sin ninguna duda en los años previos a la ejecución de las obras eran los comercios, que tras superar un periodo de crisis empezaron a recuperarse. Los pequeños empresarios gozaban de meses muy buenos con una gran clientela casi a diario. Teniendo en cuenta que la Avenida Marítima era accesible en ambos sentidos para todo tipo de vehículos y por lo tanto era bastante sencillo y cómodo avanzar hacia los establecimientos.

Para entender la situación, cada negocio facturaba una media de 2.000 a 7.000 euros dependiendo del servicio y actividad que desempeñaran en aquel entonces y según los propios minoristas. “Antes del año 2015, tener una tienda en este lugar era una ganancia segura. Cada día entraban muchas personas en mi establecimiento y la verdad, casi todos vivíamos muy bien”, aseveró Sam Ramchad, comerciante de una pequeña tienda de tabaco y electrónica en la avenida.

La seguridad ciudadana en la Avenida Marítima también era un tema primordial, ya que una mejora en este aspecto ayudaría a las personas a transitar más la zona. Este efecto fue uno de los pocos positivos que ha dejado el desarrollo de este proyecto. “Es cierto que hace una década, los delitos por la zona eran frecuentes y gracias a las obras y a la restricción del tráfico hemos podido controlar mejor la situación y ahora mismo la Avenida Marítima es un lugar mucho más seguro”. Declaró Laso, inspector jefe de la Policía Local de Arrecife desde hace más de dos décadas.

A pesar de que la economía en la capital de la isla iba en aumento, el que era presidente del Cabildo, Pedro San Ginés, y la exalcaldesa, Eva de Anta, junto con la Dirección General de Comercio acordaron realizar unas obras en la Avenida Marítima para tratar de mejorar la imagen y economía en la calle central de Arrecife y aumentar de esta forma sus ingresos económicos. Lo que un principio iban a ser unos trabajos mínimos se convirtió en una pesadilla para algunos de los colectivos, que durante algo más de cuatro años minaron las esperanzas de muchos con unas consecuencias que se podrían categorizar de terribles: Se aumentó el paro, se redujeron el número de comercios, se aumentó la deuda por parte de los comerciantes, que en algunos casos tuvieron que cerrar sus negocios y acabó costando un cambio en el poder tanto en el consistorio como en el cabildo insular.

Desarrollo

Comienzo de la obra- Primera y única Fase

Para averiguar cómo comenzó todo este proceso hay que echar la vista atrás hasta el año 2015, concretamente hasta el 10 de agosto, fecha en la que se puso en marcha el proyecto. En ese momento tanto el Cabildo, presidido por Pedro San Ginés, junto con la Dirección General de Comercio encabezada por Gustavo Matos, en coordinación con el ayuntamiento de Arrecife y el Gobierno de Canarias, decidieron impulsar un nuevo plan, dividido en tres partes, que transformaría la capital lanzaroteña.

Este proyecto se denominó la 'La Marina de Arrecife'. En su día formó parte del sistema de 'Adaptación al Programa Sectorial para la Potenciación de Zonas Comerciales Abiertas de Canarias' promovido por las instituciones mencionadas en el párrafo anterior. Según las declaraciones de Pedro San Ginés publicadas por la Voz de Lanzarote el 4 de agosto de 2015, este proyecto surgió para "iniciar una profunda transformación que vivirá Arrecife durante los próximos años, aseguró. Además, esto permitiría "cambiar la fisonomía urbanística de dicha parte, potenciando el centro y el litoral como un espacio abierto dándole un mayor valor al patrimonio histórico de Arrecife.

La presentación de este nuevo plan se hizo por todo lo alto. Pedro San Ginés decidió dar a conocer su modelo en la propia Avenida Marítima junto a su amigo y empresario Rafael Juan González, con quien mantiene una larga amistad que le llevó a ocupar un cargo en el Consejo de Gobierno del Cabildo Insular, donde se instalaron una serie de pantallas para que los asistentes pudiesen visualizar el futuro resultado una vez concluyeran los trabajos. Acompañado por Gustavo Matos trataron de ensalzar los beneficios que generaría en la capital, a la que se consideraría un ejemplo para muchas ciudades..



Acto de presentación del proyecto La Marina de Arrecife (Sergio Betancort)

El coste de la obra corrió a cargo del Cabildo Insular. En torno a 1.200.000 euros destinó la corporación para la ejecución de la primera parte. Los beneficios que

generarían posteriormente este proyecto hicieron que las instituciones tomaran el riesgo de financiarlo y llevarlo a cabo. “El proyecto original contaba con un presupuesto de 1.330.716,84, aunque el coste acabo siendo ligeramente superior”, declaró Ariagiona González, exconsejera de obras del Cabildo Insular.

Las obras estaban previstas que comenzaran a la altura de la rotonda Doctor Ruperto González Negrín situada a la altura del Real Club Náutico de Arrecife. Desde ese punto se extendieron por la calle Blas Cabrera Felipe y la avenida La Marina hasta llegar a la confluencia con la vía León y Castillo. La duración de los trabajos de esta primera fase se estimó que duraría seis meses.

En un principio, tanto el Ayuntamiento capitalino como el Cabildo daban por hecho que esta fase estaría finalizada en el plazo que ambos acordaron con la empresa que se iba a encargar de ejecutarla, aunque finalmente no fue así. Tampoco se cumplieron los plazos al cambiar de empresa adjudicataria. Tan optimistas fueron en los inicios que llegaron a pensar que podrían tenerla acabada justo antes de comenzar la campaña navideña para no perjudicar al comercio, que considera estas fiestas como fundamentales en cuanto a la economía de su negocio.

Tal y como hemos mencionado anteriormente, para llevar a cabo el plan, el consistorio de Arrecife debía estar de acuerdo y dar su consentimiento para ejecutar el proyecto. En aquel entonces, la exalcaldesa del Partido Socialista Obrero Español, Eva de Anta, estuvo de acuerdo con la propuesta de Coalición Canaria.

La exedil aceptó porque creyó que la ciudad conejera necesitaba un cambio, ya que tenía un gran potencial que no estaba siendo explotado ni aprovechado. “Justo antes de que llegara a este puesto y comenzara todo, mi visión sobre la urbe era la que compartía un gran sector de la sociedad. A todos nos gustaba, pero a raíz de la peatonalización de la avenida, todos hemos visto Arrecife con otros ojos. Muchas infraestructuras estaban mal cuidadas y este plan ha servido para dar una imagen más sana”, destacó justo después de finalizar la primera fase.

Eva de Anta soñaba con convertir la capital conejera en una ciudad moderna, con apenas ruido por el tráfico y en la que los ciudadanos y turistas pudieran recorrerla y disfrutar más de ella sin preocuparse por los vehículos. “Si observamos ciudades como Pontevedra u otras de la Unión Europea, sus modelos son los que nos gustaría llevar aquí. Se ha reducido mucho la contaminación gracias a que se han peatonalizado los centros de las urbes. Se disminuye el impacto acústico y los actos delictivos. Queríamos que Arrecife fuese una ciudad más segura y un ejemplo para el resto del mundo”, resaltó la exalcaldesa.

El que fuese concejal de Urbanismo en el año 2015, Samuel Martín, reconoció en los micrófonos de Radio Lanzarote/Onda Cero, que se trataba de un plan “bastante complejo”, ya que podría acarrear alguna molestia tanto de acceso como de impacto acústico, tanto para comerciantes como para los residentes de la zona.

No obstante, esto ya ocurrió en otras modificaciones sufridas años atrás. Cuando se reformaron las inmediaciones del parque Ramírez Cerdá de Arrecife, pudo sustituirse por vegetación nueva sin que se notasen diferencias. Sin embargo, no ocurrió lo mismo

en esta calle porque según justificaron los propios técnicos del consistorio, la gran parte de la flora “no se podría salvar”.

Desde el primer día de este largo proceso comenzaron a llegar quejas por parte de las personas que ostentaban negocios en la zona. En un principio se les informó que estos inconvenientes no se prolongarían más allá de los cuatro meses. Este no era el problema de las primeras reclamaciones. Este sector estaba molesto porque se había decidido comenzar en esa fecha sin haberles dado oportunidad de opinar y formular alegaciones.

Si se iniciaban en agosto se extenderían hasta más allá de la campaña navideña, fecha en la que los comerciantes aumentan considerablemente sus ingresos, por lo que apelaban a que se pospusieran hasta después de estas fiestas. Dicha propuesta quedó en vano y no tuvieron más remedio que aceptar las enormes pérdidas que sufrieron sus negocios al no poder realizar una buena acción comercial en uno de los momentos más destacados del año para su sector..

Para la ejecución del nuevo plan denominado “La Marina de Arrecife”, el Cabildo debía elegir minuciosamente que empresa se iba a encargar de llevar a cabo, dentro de los plazos establecidos previamente, los trabajos que iban a transformar una de las vías más trascendentales de la ciudad.

Finalmente, el contrato se le adjudicó a Proyectos y Montajes Ingemont S.A. En un principio, las instituciones conejeras decidieron decantarse por la compañía andaluza, que percibió algo más de un millón de euros. En total la cantidad rondó los 1.186.333. Las fuerzas políticas que conformaban la oposición mostraron su desacuerdo al gobierno ante la elección de la compañía andaluza. “Creo que las ofertas podían haberse estudiado más y no elegir solo por el coste porque lo barato sale caro”, recalcó Armando Santana, actual concejal de Turismo en el Ayuntamiento de Arrecife y coordinador de Nueva Canarias a nivel insular en el año 2015.

Para esta primera fase, las instituciones destinaron 1.186.334,06 euros a Ingemont para ejecutar la obra, los cuales solo cobraron 774.587,39 ya que no llegaron a culminar los trabajos, por lo que se le rescindió el contrato imponiendo una serie de penalizaciones.

Esta empresa gozaba hasta ese entonces de buen prestigio en las instituciones. Con una imagen de seriedad y responsabilidad lograron adjudicarse varios contratos a lo largo de la geografía española. Incluso, en la isla, se solicitaron sus servicios para varias operaciones como por ejemplo modificar el polideportivo de Tías, uno de los municipios de la isla, aunque en ese caso, la justicia acabó dando la razón a la industria con sede en Andalucía.

De esta forma, el 10 de agosto del año 2015 comenzaron a realizarse las obras que tantos dolores de cabeza iban a provocar en apenas solo unos meses. Los operarios trabajaban con normalidad y todo parecía seguir su camino, pero muy pronto iban a llegar las primeras dificultades.

Problemas iniciales

Esta remodelación parcial de la vía generó mucha expectación entre los arrecifeños. Muchos de ellos se acercaban casi a diario para comprobar el estado de las obras y valorar su progreso. Durante las dos primeras semanas no se registraron quejas de ningún tipo y se observó que la transformación estaba cumpliendo los plazos fijados por el Cabildo, la Dirección General de Comercio y el Ayuntamiento de Arrecife.

Apenas había transcurrido algo más de un mes y se detectaron los primeros problemas en los trabajos. Muchos de los habitantes acudían a la calle varias veces a la semana para observar cómo se estaba desarrollando el proceso. “Desde el 10 de agosto hasta finales de año acudía 3 o 4 días semanales para ver como transcurría la obra y la verdad hubieron muy pocos cambios y avances en esas fechas”, aseguró Rodolfo Gutiérrez, residente de la zona y uno de los habitantes más preocupados por el transcurso de la nueva ‘La Marina de Arrecife’.

Todos los vecinos del lugar se mostraron descontentos con la forma en la que se estaban llevando el proyecto. Desde un primer momento, la falta de comunicación por parte de las instituciones hacia los diferentes colectivos fue generando un problema, que con el paso del tiempo fue creciendo hasta hacerse insostenible. Durante los cuatro años, la voluntad de diálogo por parte del sector más perjudicado era algo evidente, pero no era correspondido por las instituciones gubernamentales.

Los habitantes también sufrieron las consecuencias de los inconvenientes iniciales. También se percataron del retraso de los trabajos en la zona, aunque no era lo más grave para ellos. A veces sintieron que no tenían ni voz ni voto y que ni siquiera contaban con representación en las decisiones importantes que tuvieran que ver con el tema. Un claro ejemplo de ello fue lo sucedido en el mes de marzo del año 2016 cuando se decidió cerrar el tramo de la calle que iba desde el intercambiador de guaguas hasta el Gran Hotel a causa de unos arreglos que iba a realizar Canal Gestión, una empresa encargada entre otras cosas al correcto mantenimiento del agua en la isla.

El gran problema de este nuevo cierre sucedió cuando los vecinos se percataron de este nuevo inconveniente sin previo aviso. Muchos se levantaron esa mañana como otra jornada cualquiera. Cuando salieron para acudir a sus puestos de trabajo o para hacer sus recados, se encontraron la vía cortada al tráfico. Esto también fue aprovechado por la oposición, en aquel entonces la ocupaba el Partido Popular como principal partido junto a Podemos. La formación azul encontró una ocasión ideal para cerrar filas junto a los grandes perjudicados para centrar las críticas hacia el gobierno que formaban Coalición Canaria y el Partido Socialista Obrero Español. Hicieron una campaña tratando de estar lo más cercanos posibles con los ciudadanos y negociantes para transmitir una imagen de preocupación por los colectivos más perjudicados.

Apenas 40 días después, los representantes del Partido Popular en el consistorio, encabezados por la actual alcaldesa, Astrid Pérez, decidieron hacer otra visualización sobre el estado de las obras. Todos quedaron asombrados cuando se dieron cuenta de la escasa presencia de operarios en la zona, donde tan sólo visualizaban enormes agujeros en la carretera con muy pocos signos de avance. Por ello, decidieron emitir un comunicado el 21 de septiembre del año 2015, en el que expresaban su malestar. Estas

son algunas de las frases más destacadas que recogieron algunos medios como La Voz de Lanzarote, o El Diario de Lanzarote:

“Hace más de un mes que comenzaron los trabajos y pocos avances se ven, salvo las zanjias abiertas y muy poco movimiento en un proyecto que inicialmente tendría que estar culminado el próximo mes de diciembre. Hemos podido constatar como el malestar entre los comerciantes y vecinos de la zona crece a marchas forzadas. Esta situación es incomprensible”.

La Cámara de Comercio de Lanzarote comenzó a mostrar signos de preocupación, ya que pese a las promesas de que las obras estarían terminadas antes de, las navidades de ese mismo año, la institución veía amenazados todos esos ingresos que reciben los comerciantes cuando se realizan las compras de navidad. “Desde el primer mes nos percatamos que si las obras no terminaban pronto, los comerciantes íbamos a sufrir consecuencias económicas severas porque comenzó a disminuir la afluencia de personas en la zona”, afirmó Sam Ramchad.

Apenas no habían transcurrido ni los dos meses y el Cabildo empezaba a darse cuenta que el ritmo en el proceso de transformación no estaba siendo adecuado y debían dar explicaciones. En aquel momento, como mencionamos anteriormente, se estaba llevando a cabo una obra por Canal Gestión, por lo que los trabajos de una perjudicaban a otras. El expresidente del cabildo trató de justificar el retraso a las crecientes mareas que se registraron durante aquellas semanas y al problema de compatibilizar dichos trabajos con los acometidos por la empresa encargada de la gestión del agua. .

No obstante, siempre se mostró convencido y confió plenamente en los tratos y acuerdos establecidos con la empresa Ingemont. La compañía andaluza reconoció que el ritmo estaba siendo un poco lento, pero llegaron a afirmar que podrían tener toda la primera fase terminada antes de las navidades de ese año. “La empresa adjudicataria nos ha trasladado su compromiso de que, aunque el pliego de condiciones y el contrato establecen como fecha tope para su finalización a finales del mes de enero, su objetivo es que el grueso de las obras estén finalizadas durante las fechas navideñas. A partir de la semana que viene la intensificación de los trabajos será palpable”, comunicó Pedro San Ginés el 3 de octubre del año 2015.

Incluso para tratar de paliar la crisis económica que vivían los diferentes establecimientos, el expresidente del Cabildo prometió instalar paneles de información sobre los trabajos y señales de acceso a los comercios de la zona para que los turistas tuvieran constancia de la existencia de la posibilidad de comprar en las tiendas de la Avenida Marítima de Arrecife. Finalmente dicha propuesta nunca salió a la luz y a pesar de mantenerse la mayoría de negocios abiertos, muchos no sabían llegar a él.

Transcurrieron unos meses en la capital conejera y los avances sucedían a cuentagotas. Tal y como temían los comerciantes, llegó la época navideña y la primera fase estaba lejos de terminarse. Este sector se vio obligado a suprimir sus campañas navideñas con la esperanza de que al año siguiente la situación fuese bien distinta. Llegó el mes de

febrero y el estado de la obra estaba lejos de terminarse con enormes socavones que hacían presagiar lo peor.

(Estado de las obras en el mes de febrero de 2016, Sergio Betancort)





La tensión ante esta situación fue en aumento y una vez más, el gobierno tuvo que dar explicaciones acerca de lo que estaba ocurriendo. El exconsejero de Comercio del Cabildo de Lanzarote, Manuel Cabrera, reconoció que debieron ser “más estrictos con la empresa andaluza a la hora de cumplir con los plazos establecidos”. Además afirmó que

“muchos detalles se sacaron de contexto, aunque sí admitió la “falta de respuesta de su gobierno ante los problemas que sufrían los negociantes”.

Manuel Cabrera explicó en la noticia recogida por La Voz de Lanzarote el 25 de febrero de 2016, que “mantenía contacto con los responsables de la empresa constructora casi a diario”. Durante las conversaciones, la compañía aseguraba que no sufrirían más retrasos y que en el plazo de un mes estarían terminados los trabajos, concretamente el 31 de marzo de 2016. Sin embargo, el exconsejero se mostraba preocupado y no tenía claro que las promesas que mantenía Ingemont fueran a trasladarse a la realidad. “Ellos me dicen que terminarán en un mes, pero yo no lo veo nada claro”, destacó.

Aumento de la tensión

Habían transcurrido más de ocho meses desde que se pusiera en marcha el proyecto y la resignación se hacía notar en el ambiente de la Avenida Marítima. La empresa había pedido una prórroga para finalizar las obras en el mes de marzo, pero era tal la desconfianza, que los minoristas llegaron a dudar que tras el verano, la primera fase no estaría terminada.

Las personas que vivían del beneficio que generaban sus establecimientos se unieron y empezaron a alzar su protesta realizando varios escritos al Ayuntamiento capitalino y realizando críticas públicas en los medios de comunicación. Pese a la agónica situación que atravesaban, los escritos solo servían para elevar la presión sobre la compañía andaluza, pero sin dar ninguna solución concreta para este colectivo. “Sales fuera de tu local y ves tuberías, enormes socavones y la sensación de que no terminaría nunca. Hay zonas que si han avanzado, pero queda mucho por hacer todavía”, declaró el comerciante Sam Racahad.

Cierto es que Eva de Anta mantuvo algunas reuniones con algunos miembros de la Asociación Zona Comercial Calle Real con el objetivo de garantizar el futuro en Arrecife de todas estas actividades empresariales. Esta se produjo el 31 de agosto del año 2017. Desde el Consistorio prometieron actividades de promoción urbanísticas atractivas hacia el público, es decir, que le incite a realizar compras en la zona.

Los propios comerciantes seguían los trabajos cada jornada y fueron los mejores testigos de la mala gestión y organización de la empresa Ingemont. Pocos trabajadores en la zona, escasez de materiales y la falta de motivación era el plato de cada día para desesperación de estas personas. Reconocieron haber estado más pendientes, en muchas ocasiones, de la evolución de los trabajos que de tratar de reflotar sus negocios.

Los minoristas destacaron haberse sentido engañados y como si las instituciones y la empresa se burlaran de ellos. En ocasiones, solo se vislumbraba un atisbo de esperanza cuando este sector se unió para hacerse notar. “El problema que teníamos era que si nosotros no mostrábamos nuestro enfado, ninguna de las instituciones nos tenía en cuenta. Es lógico que la tensión crezca porque algunos lo hemos perdido todo, pero lo que más no ha dolido es ver como nadie ha contado con nosotros para ninguna gestión y solo se actuaba cuando nos quejábamos públicamente”, declaró Sam Rachad.

Para tratar de paliar esta brecha, el Partido Popular, cuya portavoz en el consistorio por aquel entonces era Dácil Garcías, ya había propuesto meses atrás una especie de bonificación para los establecimientos perjudicados por las obras. Tal y como recogieron los medios de comunicación el 31 de agosto de 2015, Dácil García no concretó ninguna propuesta, pero sí hablaba de establecer alguna compensación económica, ya sea a través de subvención o rebaja en los impuestos. De esta manera mostró su apoyo al pequeño comercio porque es “quien genera economía y empleo en el municipio”.

Los propios vecinos de los distintos barrios de Arrecife también alzaron su protesta. Aludían que el consistorio capitalino estaba realizando un pésimo seguimiento a las obras de la Avenida Marítima. Además se quejaron de que el Ayuntamiento lanzaroteño no tenía realmente en cuenta los problemas de la población. En la mayoría de barrios, las calles necesitan un asfaltado nuevo, las aceras estaban muy deterioradas y muchas ni siquiera cumplen la normativa para facilitar el paso a personas con movilidad reducida.

Titerroy es uno de las zonas más antiguas de Arrecife. El estado de algunas de sus casas son un reflejo de lo expuesto en el párrafo anterior. Muchas de sus casas no cumplen los requisitos mínimos para poseer la cédula de habitabilidad porque se están cayendo dada la antigüedad de sus estructuras. A pesar de que existen vecinos viviendo en estas condiciones y otros que ya han dado la voz de alarma, ninguno de los gobiernos de las últimas dos décadas han puesto solución al problema.

Sin ir más lejos el pasado 21 de agosto de 2019, el techo de una de las viviendas se derrumbó. Por suerte no hubo heridos ni víctimas como sí ocurrió en el año 2009 cuando un derrumbe de un techo acabó con la vida de un vecino. El presidente de la Asociación de Vecinos, Ismael Montero, expresó su malestar y emplazó a las instituciones a buscar una solución para estos vecinos que viven con ese riesgo a diario. Una tardía respuesta de las corporaciones ha hecho que al tensión aumente por momentos entre algunos vecinos arrecifeños.

Quizás, uno de los momentos con más tensión se produjo el 24 de febrero de 2016. El exconsejero de Industria y Comercio en el Cabildo realizó unas polémicas declaraciones a los micrófonos de Radio Lanzarote-Onda Cero, que indignaron a los negociantes que exigieron su dimisión en un comunicado. Aquel día, Manuel Cabrera mostró muy poca preocupación por las consecuencias sufridas en los comercios. Estas son algunas de las frases que desataron la confrontación: “Los comercios que han muerto, lamentablemente han muerto”. “Yo no hago milagros ni estoy aquí para modificar la realidad”. “Con sensibilidad no se arreglan las cosas”, concluyó.

Estas palabras provocaron que recibiera duras críticas no solo por la oposición, sino dentro de su propio partido, como por ejemplo el que fuera representante del comité local de Tegui-se Laureano Álvarez, quien llegó a afirmar que Manuel Cabrera debía dejar su acta en el partido tras sus declaraciones.

“Es una pena que tengamos gobernantes que no se preocupen por sus ciudadanos ni por la economía de la capital. Quizás si se hubieran hecho bien las cosas, la realidad podría haber sido otra”, concluyó Sam Rachad

Los grandes damnificados no dudaron en responder a estas palabras. Lo hicieron a través de un comunicado remitido por la Asociación de Comerciantes Zona Centro de Arrecife. En él pidieron la dimisión de Manuel Cabrera tachándolo de “mentiroso, irresponsable, incompetente e insensible”. También lo acusaron de “no dar la cara con todos estos empresarios”, los cuales se sienten engañados, ya que el exconsejero les decía “primero una cosa y luego otra”. Esta asociación fue la única fórmula de contacto para estas personas con el consistorio capitalino.

El nerviosismo también se palpaba entre los partidos políticos que estaban representando al Ayuntamiento de Arrecife a la hora de elegir el modelo de ciudad. El gobierno apostaba por una semipeatonalización, mientras que los populares pedían una reconsideración, ya que restringir el tráfico iba a generar graves consecuencias económicas para la ciudad. Además, señaló que la actitud de Eva de Anta en el poder era “poco demócrata por no respetar las decisiones de la mayoría”, sobre todo, cuando hasta en tres ocasiones se aprobó en pleno la apertura al tráfico de la Avenida Marítima en una sola dirección. “Nunca se cumplió porque faltan herramientas jurídicas para que un alcalde cumpla con las decisiones que se acuerden en los plenos y que tengan que ver con sus competencias”, declaró.

Tras ocho meses de trabajos con la empresa Ingemont y tras varias prórrogas, el Cabildo, presionado por los diferentes colectivos como los comerciantes y residentes, decidió cambiar de empresa para finalizar esta primera fase y rebajar el clima de tensión que se respiraba en la Avenida Marítima. Pedro San Ginés era consciente de que un buen cambio de empresa podría paliar los problemas y hacer que con el tiempo lo vivido hasta ahora quedara en una anécdota. Por lo tanto, apenas tres días después de expirar la prórroga, en una comparecencia pública, se anunció el secreto a voces: Ingemont no se encargaría de continuar lo que ellos mismos habían empezado”.

Finalización del contrato con Ingemont y adjudicación a Tragsa

Tras ocho meses sufriendo continuos retrasos con varias prórrogas, promesas incumplidas y una multitud de problemas, las instituciones, principalmente el Cabildo, tomó la decisión de retirar el contrato a la compañía andaluza. El plazo para concluir los trabajos expiraba el 30 de abril del año 2016, fecha límite que se había impuesto para terminar los trabajos de la primera fase. Ingemont trató de justificar su posición alegando “complejidad en el proyecto” o las “recuentes subidas de la marea”. Esto no convenció a Pedro San Ginés, que ante la situación de la Avenida Marítima, la presión mediática y las continuas protestas de los negociantes le llevó el 3 de mayo de 2015 a realizar una comparecencia pública para anunciar el cese del contrato. “Lo más importantes es encontrar una empresa que finalice las obras en el menor tiempo posible para no sufrir más penalizaciones”, destacó el presidente del Cabildo aquella jornada.

La obra en la Avenida Marítima se encontraba en su momento más crítico. Sin una empresa que pudiera terminar lo que estaba empezado, comerciantes y residentes eran pesimistas con el futuro de la ciudad. El proyecto que nació para explotar el litoral

arrecifeño y su comercio estaba a punto de caer en picado. Este no sería el único problema de la empresa andaluza en la isla.

En el municipio de Tías, el ayuntamiento decidió encargar a Ingemont la realización de unas pequeñas obras en la calle Princesa Ico en Puerto del Carmen por un valor de 454.107 euros. A pesar de lo sucedido en Arrecife, el consistorio de dicho municipio no dudó en contar con sus servicios para ejecutar los trabajos, que se iniciaron el 19 de septiembre de 2017 y cuyo plazo expiraba en tres meses. El ritmo era lento y palpable desde el principio y por ello, el Ayuntamiento de Tías decidió extender el plazo un mes más. Finalmente, tampoco fue suficiente.

En Tías, también se le había concedido la obra de la reforma del Polideportivo Municipal dos años atrás. Se le había encomendado la construcción de dos plantas para modernizar las instalaciones deportivas por un importe de 204.000 euros. En apenas unos años, esta compañía era conocida en la isla por los continuos incumplimientos en los contratos. ¿Por qué las instituciones conceden los trabajos a esta empresa aún sabiendo los problemas que ha generado en otros proyectos? La respuesta podría tener varios puntos de vista:

La exalcaldesa, Eva de Anta, reconoció varios fallos por parte del Ayuntamiento capitalino. “Nuestro gran fallo fue no hacer un seguimiento más exhaustivo de la obra para asegurarse que la empresa cumpliera con los plazos establecidos. También pudimos pecar en la falta de respuesta hacia algunos colectivos, aunque he de admitir que no era fácil”. La socialista no dudó en reconocer que los grandes perjudicados son los “comerciantes, a los que se les debió dar una mayor protección ante esta situación”.

El actual concejal de Turismo del Consistorio capitalino, Armando Santana, cree que las instituciones tendrían que haber meditado las ofertas y no conceder los trabajos tan rápido. “Es evidente que si al final te decides por lo más barato puede salirte caro. Las corporaciones tendrían que haber analizado todas las propuestas y escoger lo más adecuado sin ceñirse solo al ámbito económico. Creo que se debe consultar el historial de esa empresa y luego decidir valorando los aspectos de calidad y precio”, recalcó

Los comerciantes no han tenido duda a la hora de señalar los responsables del problema. Para ellos, Ingemont “no ha tenido nunca la intención de finalizar la obra y solucionar los problemas. No han sido responsables y solo trataban de disimular un poco cuando nos quejábamos”. Este colectivo tampoco se ha olvidado de las corporaciones gubernamentales. “Ni el Cabildo Insular ni el Ayuntamiento de Arrecife se han comportado como deberían. Cuando se percataron de las irregularidades con la compañía andaluza tampoco actuaron y ni siquiera mantuvieron un contacto con nosotros para estar al tanto de nuestra situación”, expresó Sam Ramchad, uno de los comerciantes que habló en nombre de todo el sector.

En un primer momento, se especuló con una nueva oportunidad a la empresa andaluza, pero pronto se dieron cuenta de que era una opción poco viable. El cambio de estrategia fue bastante evidente, ya que las instituciones lanzaroteñas decidieron encomendar los trabajos a la empresa pública Tragsa con la esperanza de que la tranquilidad volviera a reinar sobre la capital lanzaroteña.

Desde ese momento, la compañía pública disponía de un plazo de 15 días hábiles para ponerse manos a la obra. El Cabildo destinó algo más de medio millón de euros para terminar la primera fase en el litoral arrecifeño, en concreto por un importe de 656.325,98 euros. Así pues, a partir del 16 de mayo de 2016, Tragsa disponía de dos meses para finalizar esta fase bajo directrices y supervisión de la institución que presidía Pedro San Ginés.

La exconsejera de Comercio, Industria y Energía, Ariagona González, se mostró satisfecha ante esta resolución. “Estamos muy satisfechos por la pronta resolución, que permitirá que la avenida esté operativa, modernizada y accesible de cara a la temporada de verano”, destacó la exconsejera en una información recogida por La Voz de Lanzarote el 12 de mayo de 2016.

Además, hizo un ejercicio de autocrítica en el que admitió errores por parte de la institución a la hora de gestionar el proyecto. “Nos ha faltado capacidad de respuesta por momentos y aunque el tema es complejo, nuestra obligación es garantizar el bienestar de todos los colectivos”, indicó Ariagona González.

Pasaron varias semanas y el proyecto continuaba estancado. Tragsa había prometido empezar a trabajar en un máximo de dos semanas, por lo que el 17 de mayo se cumplió la fecha límite. Justo cuando estaba a punto de expirar el plazo, el Cabildo anunció que la reanudación de la obra se retrasaría una semana más. Casi siete días después, el panorama de la Avenida Marítima era desolador, pues ningún operario se había acercado a la zona desde que las instituciones adjudicaran el contrato a la empresa pública. “No hay signos de que esto vaya a empezar pronto”, señaló Rajesh Pawani, otro comerciante afectado a los medios de comunicación.



(Estado de las obras el 23 de mayo de 2016, justo antes de que Tragsa iniciase los trabajos, Sergio Betancort)

Apenas dos días después, Arrecife volvía a creer y tener una mínima esperanza en el proyecto. El 19 de mayo de 2016, varios operativos de la empresa comenzaron a trabajar en la zona. Si la compañía cumplía con los periodos, esta fase, que estaba

prevista que durase seis meses, se realizaría en un año lleno de inconvenientes. Pese a ello, la reanudación de las obras fue una gran noticia para todos.

Las personas encargadas de reflotar sus negocios también pudieron rebajar la tensión tras varias semanas de confrontación. “La verdad fue una alegría inmensa porque no comenzaron con buen pie al retrasarse una semana más de lo establecido, pero todos esperábamos una imagen totalmente distinta que la ofrecida por la empresa anterior”, recalcó Sam Rachad, uno de los minoristas más perjudicados.



(Comienzo de los trabajos de Tragsa, Sergio Betancort el 26 de mayo de 2016)

A pesar de realizarse un cambio en la compañía encargada de desarrollar los trabajos, los problemas con Ingemont no quedaron ahí y su desastrosa gestión tuvo consecuencias, sobre todo económicas, para las corporaciones lanzaroteñas. El Cabildo accedió al pago de 631.000 euros por las obras que si ha realizado. No obstante, la resolución del contrato también impuso una penalización de 342.000 euros a Ingemont por los incumplimientos constantes con los plazos y trabajos pendientes que la empresa andaluza no llegó a finalizar.

Fin de la primera fase

Tras unos meses de mucha incertidumbre, Tragsa asumía los trabajos y se comprometió a finalizar la obra en un plazo de dos meses por un importe de 656.000 euros, a los que hubo que sumarle 109.000 euros que se gastó el consistorio para facilitar los materiales a la empresa pública. Apenas habían transcurrido unos días y la diferencia en el ritmo de trabajo entre ambas entidades era bastante evidente.

La exconsejera de Comercio del Cabildo de Lanzarote Ariagona González ofreció una rueda de prensa el 16 de junio de 2016 para dar detalles acerca de la situación que atravesaba la Avenida Marítima. “La actitud de la empresa pública en aquel entonces

era inmejorable. Más de dos decenas de operarios trabajaban en la zona muchas hora al día, e incluso acudían los sábado”, explicó

En la Cadena Cope, denominada Crónicas Lanzarote como emisora local, Ariagona González se mostró “satisfecha” con el trabajo de Tragsa. “Las obras van a buen ritmo y se ve la diferencia. Tendrían que estar acabadas a principios de agosto”, subrayó la exconsejera.

“Es una maravilla, se ve que van a terminar enseguida”. Estas son algunas de las palabras expresadas por los vecinos de la zona a los micrófonos de Lancelot el 7 de julio de 2016. A la altura del Club Náutico, los avances habían sido bastante notorios y encaraban la recta final apuntalando algunos detalles.

Pero la calma duró muy poco en Arrecife. Las instituciones debían decidir aún de qué forma iban a redistribuir el tráfico de la zona. Esta decisión iba a generar mucha expectación y polémica por la resolución que se comunicó poco tiempo después. La alcaldesa en aquel entonces, Eva de Anta, se mantuvo firme con su apuesta de semipeatonalizar la Avenida Marítima y tras una pequeña tregua, este aspecto volvió a desencadenar un terremoto que a día de hoy sigue sin resolverse con posturas enfrentadas.

Por lo tanto, se volvió a la idea inicial. En un principio, sólo vecinos con aparcamiento propio en la zona y los transportes públicos iban a tener acceso. Posteriormente se especuló con abrir la avenida al tráfico en uno de los sentidos y tras la advertencia ante una posible sanción, la decisión final en ese momento iba a ser la de restringir los vehículos sin permiso de circulación en dicha zona.

Por ello, el Cabildo Insular, junto al Ayuntamiento de Arrecife, decidieron que la mejor solución ante esta posible sanción sería la restricción al tráfico, excepto para los vecinos de la zona y el transporte público. Esta decisión volvió a generar un conflicto con los comerciantes. “Si no dejas que circulen vehículos vendrá mucha menos gente y aunque acaben la obras seguiremos en la misma situación”, recalcó Sam Rachad.

Continuaron sucediéndose las jornadas y aunque la situación había mejorado con la llegada de la empresa pública, una vez más, los plazos seguían sin cumplirse. Llegó la primera semana de agosto, fecha en la que Ariagona González, exconsejera de Industria y Comercio del Cabildo, había establecido que finalizaría la primera parte del proyecto. En ese momento, volvían a saltar las alarmas.

La compañía pública pidió a las corporaciones dos semanas más de tiempo por contratiempos ajenos a su responsabilidad. En ese momento alertaron a las instituciones que las tuberías tenían problemas de fuga tras la exploración realizada por Canal Gestión, encargados de la gestión del agua en la isla. Para paliarlo se vieron obligados a sustituir algunas piezas e hizo que los trabajos se demorasen un poco más.

Sin embargo, Ariagona González mandó un mensaje de tranquilidad para todos los lanzaroteños el 8 de agosto de 2016. “En aquel entonces faltaban varios detalles para finalizar que se hicieron en las semanas posteriores, pero el grueso de la obra ya estaba terminado”, explicó.

Apenas tres días después los peatones ya podían transitar por la Avenida Marítima de una forma cómoda y sin ningún tipo de vallas estrechando el cerco. Fue una de las pocas promesas que se efectuaron dentro del tiempo estipulado, por lo que este hecho significó un triunfo para todas las partes, que esperarían que con este hecho, las cosas empezaran a cambiar y la inversión diera sus frutos. “Creo que como yo, somos muchos los que nos emocionó poder volver a caminar por el lugar tras un año donde casi todo eran escombros”, declaró Rodolfo Gutiérrez, uno de los vecinos afectados.

“Los primeros días notamos un pequeño cambio que nos hizo pensar que los esfuerzos iban a ser recompensados, pero tardamos muy poco en darnos cuenta que solo era un espejismo y que aún estábamos lejos de recuperar el nivel de ingresos previos a la realización de este proyecto. Cada decisión que se tomaba solo agravó nuestra situación económica”, subrayó Sam Rachad.

Llegó el mes de septiembre del año 2016 y aunque el aspecto de la Avenida había mejorado significativamente, todavía se encontraban trabajadores de Tragsa operando en la zona rematando los “últimos detalles”, tal y como había expresado un mes atrás Ariagona González. Eso sí, el Cabildo ya estaba listo para enviar el informe de la obra al consistorio para que este decidiera su uso, mientras se terminaba la obra en su totalidad.

Pese a que Tragsa ya se había demorado casi dos meses en rematar los “últimos detalles”, la exconsejera de Comercio, Ariagona González, subrayó que desde las corporaciones lanzaroteñas “no quisieron sancionar a la empresa porque su trabajo en apenas unos meses había sido muy bueno”..

Una vez acabada la primera fase del proyecto, el gobierno tenía previsto ejecutar dos fases más, aunque estas a día de hoy aún no se han producido y no hay signos de que pueda realizarse a corto plazo.

Con la obra en manos del Ayuntamiento de Arrecife. ¿Qué pasaría con el tráfico? Este tema puso fin a la pequeña tregua producida durante los últimos días. Pese a que las obras estaban casi finalizadas, la redistribución del tráfico conllevó más problemas de los que ya había y buscar un acuerdo consensuado entre todos para dar solución al problema, resultó ser imposible, ya que las discrepancias entre los distintos partidos políticos eran evidentes.

Redistribución del tráfico

Con la primera fase casi terminada, las instituciones debían explicar qué iba a pasar con el tráfico. Por un lado, la exalcaldesa Eva de Anta era partidaria de “cerrar la Avenida al tráfico y seguir un modelo de semipeatonalización a la altura de ciudades como Pontevedra”. Sus socios de gobierno por aquel entonces eran Coalición Canaria y el Partido de Independientes de Lanzarote (PIL). Los primeros en un principio defendieron la postura del PSOE y apostaron por una semipeatonalización de la vía donde solo podrán tener acceso un determinado tipo de vehículos, aunque posteriormente

cambiaron su postura. “Creemos que las personas deben tener libre acceso, al igual que vehículos oficiales como ambulancias o taxis”, señaló Samuel Martín, exconcejal de urbanismo, en una sesión plenaria en la que manifestaba que la opinión de su grupo, Coalición Canaria, había cambiado con respecto a la autorización o no del paso a vehículos por la zona”.

No obstante, los partidos de la oposición ejercieron una fuerte presión a través de los medios defendiendo la apertura al tráfico, ya que de no hacerlo, supondría grandes pérdidas para economía en la capital. Desde Nueva Canarias siempre defendieron la consulta popular, propuesta por la propia Eva de Anta, para que sean los habitantes quienes decidan el volumen de tráfico para la Avenida Marítima. “Nosotros siempre defendimos que sean los lanzaroteños los que elijan si quieren que la calle sea peatonal o abierta al tráfico”, declaró Armando Santana, actual concejal de Turismo del Ayuntamiento de Arrecife, y coordinador de Nueva Canarias en la isla por aquel entonces.

SOMOS también fue muy crítico con su opinión al respecto

El Partido Popular, ahora inmerso en el nuevo grupo de gobierno, siempre fue partidaria de reabrir la Avenida, al menos en un solo sentido. La actual alcaldesa del Ayuntamiento de Arrecife, Astrid Pérez, destacó que impedir el paso de vehículos “ha terminado de rematar el comercio local, ya que su acceso se ha vuelto incómodo para los lanzaroteños y aún más para los visitantes, que desconocen rutas alternativas para llegar al centro, con lo cual no vienen y no pueden contribuir a la economía de la capital”.

“Espero que para este mes de septiembre de 2019 podamos abrir la Avenida Marítima en una única dirección. Ahora estamos arreglando todo el tema de la señalización para poder abrirla en sentido este y los turistas puedan entrar y de esta forma, conocer más la ciudad y fomentar el consumo en los pequeños negocios locales. Estoy a favor de peatonalizar la vía en un futuro, pero creo que no es el momento si no existen alternativas de movilidad sostenibles”. Concluyó Astrid Pérez.

Ya habían pasado más de 14 meses desde que comenzó la obra, demorándose ocho meses más de lo previsto, y llegó otra buena noticia para los involucrados en este proceso. El 10 de octubre, el Cabildo de Lanzarote firmó la recepción “parcial” de la obra. Esto fue así, porque la empresa destinada a concluir los trabajos, Tragsa, necesitaba de unos días más para ultimar pequeños detalles, que no se especificaron en el comunicado que emitió la corporación insular. A pesar de ello, la consejera Ariagona González indicó en dicho comunicado que “no era un obstáculo para entregarla al consistorio y que este decida el uso que se le da a la Avenida”.

En ese momento llegaba el momento de que el Ayuntamiento de Arrecife, con Eva de Anta a la cabeza, decidiera como se iba a gestionar la movilidad en la Avenida Marítima. La edil socialista seguía insistiendo en el modelo de semipeatonalización tal y como se había acordado en la previa del inicio de los trabajos en la zona. A pesar de ello, contaba con la negativa de los partidos de la oposición e incluso sus socios de gobiernos pidiendo la apertura al tráfico en una única dirección.

La decisión final sobre este asunto se produjo el 31 de octubre del año 2016 en el pleno celebrado en aquella fecha en el consistorio capitalino. Ese día se vivieron momentos de mucha tensión durante su celebración., ya que Eva de Anta recibió duros reproches por parte del Partido Popular en la oposición y de Coalición Canaria y el Partido de Independientes de Lanzarote en el grupo de gobierno.

En ese momento se acordó la apertura de la Avenida Marítima al tráfico en sentido sur-norte. A pesar de aprobarse la medida en el pleno, las formaciones políticas pidieron que se retirara a la alcaldesa la competencia de tráfico, pues dudaban de que Eva de Anta cumpliera con lo aprobado en la sesión. En uno de los plenos más cargados de tensión que se recuerdan en el consistorio capitalino, la exedil destacó que “siempre mantuvo su palabra porque es una cuestión de coherencia”.

Pasaron cuatro meses y llegó enero de 2017 con la misma situación de los meses anteriores. A pesar de haberse aprobado en el pleno la apertura al tráfico en una dirección el 31 de octubre de 2016, la exalcaldesa mantuvo firme su decisión y no permitió el paso de vehículos a pesar de haberse votado democráticamente lo contrario.

Ya unos meses más tarde se produjo un nuevo episodio con respecto a este aspecto. El 27 de junio de 2017 la capital lanzaroteña celebró una manifestación convocada por los ciudadanos y los comerciantes a favor de la apertura de la Avenida Marítima y protestando contra el grupo de gobierno por no haber tenido previsto un plan de movilidad alternativo. “Es indignante que hayan terminado las obras y la calle siga cerrada al tráfico cuando estamos hartos de repetir que es necesaria su apertura”, aseguró Sam Rachad, comerciante de una tienda de tabaco y electrónica.

Esta situación estaba teniendo consecuencias dentro del propio gobierno. Mientras que la oposición y los reclamos de los colectivos para la reapertura al tráfico en la vía, Eva de Anta cada vez se encontraba más aislada y las presiones para que cambiase su postura se acrecentaban cada vez más. El PIL tachó de su actitud de “dictatorial” y pedían que “se respetase la democracia”, refiriéndose a la medida aprobada en el pleno del curso anterior a pesar de que pertenecían al grupo de gobierno en aquel momento. Además también reprocharon su falta de palabra, ya que un tiempo atrás expresó que la decisión final sobre la movilidad en Arrecife se decidiría por una consulta popular, que finalmente nunca se puso en marcha.

Resulta curioso que dentro del Ayuntamiento de Arrecife se aprobasen, hasta en tres ocasiones, una moción para que la Avenida Marítima vuelva reabrirse al tráfico rodado. La primera fue en el pleno del 31 de octubre de 2016. Tras no cumplirse se volvió a llevar a la sesión y la propuesta volvió a salir adelante el 6 de junio de 2017. Finalmente, una vez más, la exalcaldesa no trasladó esa decisión a su área y los distintos partidos políticos, a excepción de Somos, Podemos y el PSOE, volvieron a presentar la propuesta a pleno y casi dos años después, el 20 de junio de 2018, la posibilidad de abrir el paso a vehículos volvió a salir adelante.

¿Por qué no cumplía con lo establecido democráticamente la exedil de la capital conejera? Eva de Anta alegó que “cuando comenzó el proyecto, la gran mayoría de partidos estaba de acuerdo en la semipeatonalización y un tiempo más tarde cambiaron

las posturas. Hay que respetar los acuerdos y simplemente cumplo con lo que hemos acordado hace años”, resaltó la exalcaldesa socialista.

Tras las elecciones del pasado mes de abril de 2019, Astrid Pérez logró hacerse con la alcaldía tras consolidar un pacto con el PSOE, Nueva Canarias y SOMOS. Tal y como advirtió en la oposición, se iba a encargar de “reabrir la Avenida Marítima al paso de vehículos en una sola dirección porque no es el momento de restringir el tráfico”, aunque admitió que “si podría ser una posibilidad en el futuro”.

Conclusiones

Si bien es cierto que el proyecto “La Marina de Arrecife” surgió para provocar una revolución y transformación en la capital conejera, lo cierto es que se produjeron muchas complicaciones durante el transcurso de la primera fase. Todo ello tuvo una serie de consecuencias de las que hemos podido extraer una serie de conclusiones en base a esta investigación:

- En primer lugar, desde el punto de vista político, los cambios que se produjeron en las instituciones arrecifeñas tras las elecciones locales fueron bastante evidentes. Aunque el motivo no fue directamente el polémico proyecto en la Avenida Marítima, las erróneas decisiones por parte de Pedro San Ginés en el Cabildo y Eva de Anta en el Ayuntamiento de Arrecife, hizo que la imagen política de ambos quedara dañada. Es por ello, que Coalición Canaria perdió la presidencia en el Cabildo Insular a favor del PSOE, representado por María Dolores Corujo.

En el consistorio ocurrió algo similar. Los socialistas perdieron un concejal y le acabó costando la alcaldía a favor de Astrid Pérez del Partido Popular, aunque eso sí, bajo un pacto con representación en el ejecutivo. La mala gestión de la obra y la falta de respuesta ante los sectores más perjudicados desequilibraron la balanza y unidos a otros factores, desencadenaron variaciones en las corporaciones. Los malos datos económicos y la falta de apoyos hacia la exalcaldesa provocó fuertes ataques de la oposición en los medios de comunicación, por lo que el prestigio de la socialista se vio afectado, por lo que los resultados electorales no fueron los deseados.

- El caos circulatorio que se ha vivido en la capital en estos últimos años es otra de las consecuencias generadas por la obra. Hay que tener en cuenta que desde que comenzaran los trabajos en agosto del año 2015, el acceso a la Avenida Marítima se limitó a vehículos oficiales, como ambulancias o patrullas policiales, y como no a los residentes de la zona. Eso sí, esto se produjo una vez concluyó la primera y única fase hasta la fecha en octubre de 2016. Pero, ¿Qué alternativa utilizaron estas personas para tratar de acceder hasta dónde hace poco era posible? Realmente no existió nunca un plan de movilidad diferente, aunque Eva de Anta llegó a manifestar que el modelo de ciudad había que decidirlo en una consulta popular, que nunca se hizo. El tráfico en la ciudad era palpable a diario y las largas colas por las carreteras céntricas pusieron en duda la propuesta de la socialista.

Cierto es que la propuesta de Eva de Anta tampoco era descabellada. La exedil quería convertir Arrecife en una ciudad en una ciudad limpia, segura y preocupada por el medio ambiente, donde los transeúntes pudieran disfrutarla sin tráfico ni ruidos generados por los coches. El problema fue que nunca se diseñó un plan alternativo de movilidad, más que dar la vuelta a la ciudad a través de la Vía Medular o la Circunvalación. Esto no acabó de convencer a muchos, que ante la falta de un plan más atractivo se unieron y apostaron por la propuesta de Astrid Pérez y otros sectores de abrir la circulación en un sentido único, a pesar de que meses atrás la postura que defendían era otra.

- El turismo ha sido otros de los aspectos a tener en cuenta, aunque está relacionado con el párrafo anterior. Los turistas desconocen rutas alternativas para acceder al centro de la capital, por lo que la gran mayoría de veces no visitan Arrecife y se alojan en Playa Blanca, Costa Teguise o Puerto del Carmen. Esto hace que la economía en la capital no acabe de despegar tras varios años con muchas pérdidas. Cierto es que algunos ciudadanos acuden a dichos comercios, pero la gran mayoría de ganancias provienen de los turistas que realizaban las compras en estos establecimientos.

Al año llegan a la isla más de tres millones de visitantes, pero si estos desconocen los comercios de la zona no podrán acudir y por lo tanto, los empresarios no cuentan con ese capital, que al año pueden suponer millones de euros a la economía arrecifeña. Por lo tanto, si la intención inicial del proyecto era la explotación del litoral y el comercio local, cuatro años después, podemos afirmar que el objetivo está lejos de cumplirse, por lo que se debe replantear un modelo que logre potenciar el turismo en la zona para que Arrecife, algo que buscaron Pedro San Ginés y Eva de Anta sin éxito.

- Las económicas quizás no fueron tan agravantes para las instituciones como si lo fue para todas las actividades empresariales de la zona. En primer lugar, la corporación que presidía Pedro San Ginés destinó casi un millón y medio de euros (1.494.224,43). A pesar de contar con fondos FEDER, algunos inconvenientes hicieron que el Cabildo tuviera que devolver la ayuda y costearse el proyecto en su totalidad. También se llevaron a cabo otros gastos extra como la compra de materiales por un importe de 109.000 euros que se entregaron a Tragsa para que finalizaran la obra.

Quizás, tanto el Cabildo como el Ayuntamiento capitalino debieron hacer un seguimiento más exhaustivo a las empresas para vigilar que se cumplieran los plazos y de esta forma evitar cualquier tipo de sanción o penalización. Si se hubiera producido el cambio de empresa a la hora de acometer la obra, probablemente esta fase estaría terminada mucho antes, los daños serían mucho más bajos y quizás a día de hoy, las tres fases podrían estar acabadas y el proyecto cumpliría con las expectativas que se depositaron en él.

Por otro lado, los empresarios si sufrieron las consecuencias más dramáticas a lo largo de estos últimos cuatro años. Desde un principio propusieron posponer los trabajos hasta después de la campaña navideña y las instituciones decidieron empezarlas en agosto de 2015 con la esperanza de que antes de navidad pudiera estar casi terminada la fase inicial. Las demoras comenzaron muy pronto y algunos empresarios afirman que

desde que se restringió el tráfico y los operarios trabajaban en la zona, llegaron a perder casi un 80% de la facturación que había antes.

En varias ocasiones se les prometió una compensación en forma de cantidad económica o rebaja de impuestos. Incluso se afirmó la mejora en la promoción de los locales mediante la colocación de paneles que indique e incite a los visitantes y transeúntes a realizar las compras en los pequeños comercios locales o consumir en los distintos establecimientos. Ciertamente es que el sector estuvo de acuerdo con el proyecto porque iba a mejorar la explotación de las actividades empresariales existentes en la Avenida Marítima, pero la sensación final es que a pesar de ser un tema complejo, las corporaciones acusaron su falta de respuesta a la hora de tomar decisiones con lo que estaba ocurriendo. Con una buena actuación, quizás hoy estaríamos hablando de negocios con un alto potencial de crecimiento generando un mayor beneficio económico para la ciudad.

En conclusión, este proyecto nació para que Arrecife viviese una importante transformación como ciudad tratando de aprovechar todos sus recursos y seguir los pasos de los últimos modelos adoptados por algunas urbes europeas, que apuestan por hacer la ciudad cada vez más accesible al ciudadano. Constaba de tres fases, de las cuales solo se había ejecutado una de ellas. Actualmente, Arrecife y la Avenida Marítima siguen pendientes de evolución y la apertura al tráfico en el mes de septiembre ayudará a resolver algunas dudas como saber si la decisión de restringir el tráfico era adecuado. No cabe duda que la idea es muy buena y muestra un compromiso social y con el medio ambiente, pero ¿Se ha llevado a cabo de la forma correcta?. Si todo hubiera salido bien, ¿Cómo sería la economía y la vida en general en Arrecife y la Avenida Marítima? Aún no lo sabemos, pero será el tiempo quien responda a la pregunta porque si hay algo claro en todo esto es que la evolución de las ciudades es un tema complejo que conlleva la aplicación y coordinación de una multitud de factores.

La ciudad, y en concreto la Avenida Marítima, tiene un mejor aspecto ya que se han renovado la gran mayoría de sus instalaciones. Se han reformado y reparado sus parques, se ha aumentado el ancho de las aceras, se ha reasfaltado e incluso su iluminación también ha dado síntomas de mejora, pero ¿Ha servido para cumplir los objetivos propuestos inicialmente? Lo fundamental era explotar el litoral arrecifeño junto con el comercio local. Para ello, la afluencia de personas que transitaban por la zona debía aumentar considerablemente? ¿Lo ha hecho finalmente? Quizás haya que esperar unos años, pero si algo está claro es que no ha tenido el efecto inmediato que muchos esperaban.

Anexo

Fuentes entrevistadas

- De Anta, Eva. Exalcaldesa de Arrecife en el momento en el que se desarrollaron las obras en la Avenida Marítima.
- González, Ariagona. Exconsejera de Industria y Comercio del año 2015- 2019. Actualmente repite cargo, aunque el área ha pasado a denominarse Industrias y Energías Renovables.
- Pérez Batista, Astrid: Actual alcaldesa del Ayuntamiento de Arrecife. En el periodo de desarrollo de la obra ejercía en la oposición.
- Santana, Armando. Actual concejal de Turismo en el Ayuntamiento de Arrecife y coordinador de Nueva Canarias en la isla de Lanzarote durante el proceso de desarrollo del proyecto.
- Rubia, Borja, secretario de organización de SOMOS en Lanzarote y portavoz del grupo en el consistorio en el año 2015.
- Rachad, Sam. Comerciante en la Avenida Marítima y uno de los pequeños empresarios más perjudicados por la realización de la obra.
- Rodríguez Ferreira, María Luisa. Antigua trabajadora en la Delegación de Hacienda en la Avenida Marítima. Actualmente ostenta problemas de movilidad y el acceso a la vía para ella se ha vuelto un problema a raíz de la obra.
- Morales Umpiérrez, Saro: Vecina de Arrecife desde hace siete décadas. Ha vivido el proceso de transformación de la capital conejera en estos últimos años y ha podido explicar si el cambio producido en Arrecife ha mejorado la calidad de vida de los arrecifeños.
- Gutiérrez, Rodolfo. Vecino de la Avenida Marítima. Ha seguido muy cerca la evolución de los trabajos en la zona y ha detallado los problemas que le ha ocasionado los contratiempos de la obra.
- Inspector Laso, inspector jefe de la Policía Local de Arrecife desde hace más de dos décadas.

Lista de referencias

- Lancelot Digital, (2015). A concurso las obras para peatonalizar parte de la Avenida Marítima. <https://www.lancelotdigital.com/lanzarote/a-concurso-la-peatonalizacion-de-parte-de-la-avenida-maritima-de-arrecife>
- La Voz de Lanzarote, (2015). La transformación de la Avenida Marítima de Arrecife comienzan el próximo lunes <https://www.lavozdelanzarote.com/articulo/politica/transformacion-avenida-maritima-arrecife-comienza-viernes/20150804113822100162.html>
- La Voz de Lanzarote, (2015). El Cabildo adjudica primera fase de la Zona Comercial Abierta de Arrecife por 1,1 millones. <https://www.lavozdelanzarote.com/articulo/politica/cabildo-adjudica-primera-fase-zona-comercial-abierta-arrecife-12-millones/20150610141748099032.html>
- Betancort Mesa, José Ramón (Diario de Lanzarote). El cierre de la Avenida Marítima de Arrecife o la “Crónica de una muerte anunciada”. <https://diariodelanzarote.com/opinion/el-cierre-de-la-avenida-mar%C3%ADtima-de-arrecife-o-la-cr%C3%B3nica-de-una-muerte-anunciada>
- Guía de Ocio y Cultura, Masscultura (2015). El Ayuntamiento de Arrecife asegura que la vegetación volverá a la Avenida Marítima una vez finalicen las obras. <http://www.masscultura.com/mass/el-ayuntamiento-de-arrecife-asegura-que-la-vegetacion-volvera-a-la-avenida-maritima-una-vez-finalicen-las-obras/>
- La Voz de Lanzarote, (2015). El Partido Popular propone bonificar a los afectados por las obras públicas. <https://www.lavozdelanzarote.com/articulo/politica/partido-popular-propone-bonificar-comerciantes-afectados-obras-publicas/20150831114645100722.html>
- Fernández, Aránzazu, (2016). Las obras en la Avenida Marítima acumulan un nuevo retraso. <https://www.laprovincia.es/lanzarote/2016/05/24/obras-avenida-maritima-arrecife-acumulan/825143.html>
- Lloró Torres, Carlota (La Voz de Lanzarote, 2016). El Cabildo retira a Ingemont las obras de la Avenida de Arrecife y encarga a Tragsa terminarlas. <https://www.lavozdelanzarote.com/articulo/politica/cabildo-retira-ingemont-s-l-obras-avenida-y-encarga-tragsa-terminarlas/20160503075839106640.html>
- Cabildo Insular, (2016). Tragsa asume desde hoy las obras de la Avenida Marítima de Arrecife. <http://www.cabildodelanzarote.com/tema.asp?sec=Noticias>
[HYPERLINK](#)
- Betancort, Jesús, (Lancelot Televisión, 2016). Tragsa trabaja en la avenida de Arrecife. <https://www.lancelotdigital.com/lanzarote/tragsa-retoma-las-obras-de-la-avenida-de-arrecife>

- Riveiro, Manuel, (eldiario.es, 2016). El futuro del tráfico en la Avenida Marítima enciende la polémica. (eldiario.es). https://www.eldiario.es/canariasahora/sociedad/Avenida-maritima-Arrecife-enciende-polemica_0_556095204.html
- La Voz de Lanzarote, (2016) Las obras de la Avenida de Arrecife suman otro retraso y un cambio de planes: finalmente se cerrará al tráfico general. <https://www.lavozdelanzarote.com/articulo/politica/solo-guaguas-vehiculos-emergencias-y-vecinos-autorizados-podran-transitar-avenida/20160808151242109223.html>
- La Voz de Lanzarote, (2017). El PIL tacha de “arrogante” y “dictatorial” la postura de Eva de Anta sobre la Avenida Marítima. <https://www.lavozdelanzarote.com/articulo/politica/pil-tacha-arrogante-dictatorial-postura-eva-anta-avenida-maritima/20170627170913118072.html>
- Lancelot Digital, (2019). Arrecife autoriza la apertura al tráfico de la Avenida Marítima. <https://www.lancelotdigital.com/lanzarote/arrecife-autoriza-la-apertura-al-traffic-de-la-avenida-maritima>
- La Voz de Lanzarote, (2019). Un decreto ordena ya cambiar la señalización de la Avenida Marítima de Arrecife para reabrir al tráfico. <https://www.lavozdelanzarote.com/articulo/politica/decreto-ordena-cambiar-senalizacion-avenida-maritima-arrecife-reabrir-la-traffic/20190708203901140040.html>
- Fotos cedidas por Sergio Betancort