

De la teoría a la práctica: el aparcamiento de Timanfaya

El contexto de la cuestión

Hablar de Timanfaya es hacerlo de un espacio protegido propuesto por una serie de relevantes personajes que, respaldados institucionalmente por el Cabildo, intentan adecuar la Isla al reciente y pujante fenómeno del turismo, siendo en 1974 cuando adquiere la categoría de parque nacional (Decreto 2615/74). Este hecho ha provocado que sus gestores conservadores, primero el ICONA y ahora el Organismo Autónomo de Parques Nacionales, hayan reconocido que la prestación de los principales servicios turísticos allí ofertados son propiedad del Cabildo (artículo 15.2 de la Ley 6/81, de reclasificación de este parque), por lo que la aplicación de algunas medidas de gestión ha generado los lógicos conflictos de intereses. Bueno será recordar que la cifra oficial de visitantes ha pasado de 393.896 en 1986 a 855.645 en 1996, y que desde principios de los 90 aparece el problema de largas colas de vehículos en las horas puntas (12-

14 horas), concretamente en la carretera general Yaiza-Tinajo que sirve de acceso, y su masificación en destino: el Islote de Hilario.

Este problema genera la búsqueda de una solución que, teóricamente, se inicia en 1991 y cristaliza, el 26 de enero de 1996, en un acuerdo plenario por unanimidad del Patronato de este espacio protegido que, a partir de ahora, denominaremos como *Propuesta de Solución*, quedando el Cabildo en reflejar esta propuesta mediante el correspondiente *Anteproyecto*.

Pero el hecho es que pasan más de dos años. Así, el 12 de junio de 1998 se votó la aceptación o no del *Anteproyecto* presentado por el Cabildo el día 1 de dicho mes para el aparcamiento propuesto por el Patronato, consistente en una memoria de 5 folios, más 1 del presupuesto y 3 mapas anexos que, a grandes rasgos, incluye los siguientes contenidos: a) ubicación del aparcamiento entre M^a de Mazo y Caldera Blanca, en el margen derecho del camino de tierra que va desde las inmediaciones del Taro de entrada hasta la playa de la Madera o de Las Malvas, más concretamente, en los alrededores de los *islotos* de Rostro Cervero, b) ocupación de unos 30.000 m² del área de aparcamiento, de los cuales la mitad van asfaltados para permitir una capacidad de 500 coches y sus infraestructuras derivadas, c) asfaltado de los 980 metros de la vía de acceso, y d) presupuesto de 120 millones de pesetas.

La pregunta formulada en el momento de la votación era si los miembros del patronato se ratificaban en la *Propuesta de Solución* concertada en enero del 96,

votando en contra dos de sus miembros —El Guincho y la recién incorporada Fundación César Manrique— originándose un clima de crispación en parte de los restantes por lo que ellos consideraban un inconsecuente cambio de postura de El Guincho. Sin pretender conducir demagógicamente el raciocinio del lector, suponemos que algunas preguntas vendrán a su mente: ¿por qué el cambio en la dirección del voto?, ¿es esta propuesta la mejor solución o la menos mala?, ¿se ha argumentado alguna vez con claridad las razones y criterios de las diferentes posturas? Tan cierto es que la democracia real legitima las mayorías como que da el derecho —y la obligación en nuestro caso— de discrepar públicamente, pudiendo incluso modificar nuestra opinión con los únicos requisitos de ser claros y argumentar el por qué de este cambio. Y es la solidez de los argumentos y razones la que le confiere veracidad a un hecho, no necesariamente las mayorías. Si nos hemos equivocado o no, es entera potestad del lector.

Los antecedentes y su desarrollo

En nuestra opinión, esta inicial *Propuesta de Solución* y el posterior *Anteproyecto* del Cabildo poco tienen que ver entre sí, y habrá, pues, que acudir en primera instancia, aun a riesgo de hacer farragosa esta exposición, a la historia y a las hemerotecas para que el lector disponga de todos los mimbres necesarios para objetivar el estado de la cuestión. En el artículo 5.7 del Real Decreto 1621/1990, por el que se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) de Timanfaya, se propone

que el Chinero se adecuará con *"una zona de aparcamiento auxiliar con la finalidad de aliviar la masificación del islote de Hilario en los momentos de máxima afluencia de visitantes"*. Al año siguiente se inician las conversaciones para dilucidar cómo iniciar las obras, no siendo hasta el año 93 cuando la mayoría del Patronato se opone a este enclave, *"decisión que es respetada por el ICONA"* según su director conservador. Aunque todos los votos de los miembros del Patronato tienen el mismo valor, lo cierto es que el conflicto —y por lo tanto la solución— es generado entre el Cabildo y el ICONA. Acierta esta última cuando da la siguiente opinión en el año 92:

"Mantener e incrementar los ingresos procedentes de la explotación turística del Parque parece dominar el interés que por Timanfaya tiene la primera Corporación Insular, poniendo en peligro su conservación a través de propuestas de actuación incompatibles con los principios que motivaron su declaración, más propios de empresarios turísticos que de un organismo público, en este caso insular". (*Revista Montes*, N° 30, pp 85-93. 1992).

Es en el pleno del 15.01.94 cuando aparecen diferentes alternativas a esta opción y, en febrero del 95 (Ver *Lancelot* N° 604, de 4.02.95), los dos miembros del pacto de gobierno del Cabildo, el mismo que el actual, muestran posturas contrarias: por un lado, el representante del PIL, que defiende el Chinero y, por otro, el del PSOE, que aboga por hacerlo fuera de Timanfaya, coincidiendo con la postura del presidente del patro-

Incrementar los ingresos del Parque parece dominar el interés que por Timanfaya tiene el Cabildo

nato —nombrado por el Gobierno Central— que precisa la posibilidad de hacer dos aparcamientos en las cercanías de Tinajo y Yaiza.

En diciembre del 95 las actas del patronato recogen ya el enfrentamiento frontal por intereses partidistas entre el Cabildo y los regidores estatales del espacio. Según la opinión del representante de la Comunidad Autónoma y actual jefe de la Unidad de Medio Ambiente del Cabildo "*la no resolución del problema ha venido por la falta de entendimiento entre el Cabildo de Lanzarote y el Organismo Autónomo de Parques Nacionales*", formándose una comisión especial para suavizar las relaciones que cristalizan en un informe elaborado por el entonces representante del CSIC. Esta *Propuesta de Solución* contempla, además de un aparcamiento de 150.000 m², los siguientes puntos:

- a) Ubicar dicho aparcamiento en la zona comprendida entre M^a de Mazo y Caldera Blanca.
- b) Incorporar como recurso visitable el cono y las coladas del Chinero.
- c) Restaurar paisajísticamente el volcán del Chinero.

Es en este contexto de enconamiento entre ambas instituciones donde decidimos apoyar dicha propuesta como mal menor, aún a sabiendas que no era ni de lejos la más deseable.

En febrero del 96 se inaugura el Centro de Visitantes de Timanfaya, también localizado incorrectamente en exteriores vírgenes y cuyo proyecto no contempla lo que la mínima lógica entiende: que aparcamiento y Centro de Visitantes fuesen juntos. El Cabildo se

limita a denostar su arquitectura, porque rompe el paisaje, y no acude al evento.

Otro detalle de la coordinación de las administraciones en el Patronato: mientras el representante de la Comunidad Autónoma siempre argumentó débilmente, pero con razón, que era necesario un estudio de impacto ambiental, al ser el lugar elegido un espacio protegido de categoría similar al de Timanfaya, sus jefes de la Consejería, en una visita cursada a la isla el 10 de junio de 1997, le dan el visto bueno a la *Propuesta de Solución*. Pero... ¡sorpresa!, días después llega al Patronato una carta remitida por este departamento en sentido contrario y fechada el 9 de junio.

Por esas fechas, un informe preliminar de la dirección de Timanfaya sobre la participación pública en el proceso de revisión del PRUG (que incluía el tema del aparcamiento) revela que "*entre las ausencias más destacadas figura el Cabildo Insular de Lanzarote, los ayuntamientos de Yaiza y Tinajo, la Viceconsejería de Medio Ambiente (...) entre otras*".

Retrocediendo en el tiempo, esta propuesta es votada unánimemente en el ya referido pleno del 96, a la espera de que el Cabildo presente el correspondiente proyecto que la desarrolle en **todos sus puntos**. Tras recabar el Patronato en varias ocasiones a dicho ente la presentación del proyecto, el 23 de marzo de 1998 se presenta un boceto, por llamarlo de alguna manera, consistente en una (¡1!) simple fotocopia y en el cual el lugar inicialmente ubicado (Ver *Lancelot* N^o 717, de 18.04.97 y N^o 780, de 03.07.98) se desplaza

Alimenta la sospecha de que se pretende crear una segunda ruta turística

unos 2 kms más al norte y se conecta con el Chinero a través de una nueva vía asfaltada de 2,4 kms que discurre paralela a la colada de este cono. El 1 de junio se presenta el *Anteproyecto*, que se limita a ubicar un aparcamiento de 500 plazas en el lugar original, pero la carretera asfaltada que nos lleve al Chinero desaparece y no menciona para nada cómo recuperar este cono.

Así que, en una cuestión secundaria como los cambios de opinión, y poniendo el símil de una carrera, aquí el que menos corre tumba al primero.

Las razones de una negativa

Esta densa exposición corrobora cuestiones que es necesario que la población conozca, y consolidan nuestro primer pilar argumental para oponernos. Primero, una organización ecologista no debe sucumbir ante las tesisuras en que la meten los pleitos político-administrativos; si las administraciones tienen problemas, que los solucionen ellas mismas. No es posible que a cada momento recaben nuestro apoyo ciego para legitimar sus acciones y que, cuando discrepamos, nos salgan con la manida y falsa perorata de *"es que no dejan hacer nada"*, y con que eso es competencia exclusiva de ellas. Segundo, la afinidad o no de los partidos políticos que dirigen el Gobierno Central y el Cabildo ha sido la principal causa de que el *Anteproyecto* contemple esta solución inadecuada y se haya retrasado tanto. Tercero, el documento del Cabildo no se corresponde con la *Propuesta de Solución*, está mutilado, pues no trata los apartados b) y c), induce la colonización turística de todo el territorio costero

comprendido entre Las Malvas y Teneza, hasta ahora con unos usos moderados y tradicionales (marisqueo, pesca de caña, playa...) por parte de la población local, corriendo grave riesgo de verse fuertemente alterado y, dada su falta de claridad, alimenta la sospecha de que se pretende crear una segunda ruta turística. Si a esto le sumamos las pretensiones de ciertas autoridades locales de urbanizar en la cercanía de Las Malvas (Caleta del Mariscadero), tendremos que reconocer que este Patronato no puede obviar los peligros inducidos por este aparcamiento, y tampoco se puede escudar en que no es tema de su competencia por estar fuera del Parque Nacional de Timanfaya. Cuarto, esta visión economicista del Cabildo está creando un mosaico de infraestructuras que, inicialmente, socavarán los principios educacionales y de conservación de estos espacios y, a medio y largo plazo, afectará negativamente a la economía de la población.

En la visión de considerar a la periferia de Timanfaya como un espacio de escaso valor, al que se trasladan —pero no se solucionan— los problemas, es donde se fundamenta nuestra segunda línea de argumentos. Estamos hablando del Parque Natural de Los Volcanes, territorio que rodea todo el perímetro no costero del Parque Nacional, que posee no solo igual categoría legal de protección que Timanfaya, sino también similar valor geomorfológico. No por casualidad, en Los Volcanes se hallan representadas en toda su dimensión fases eruptivas del siglo XVIII (cinco etapas descritas por Juan Carlos Carracedo y Eduardo

A estas alturas del desarrollo socioeconómico y a la luz de los nuevos acontecimientos, se debe exigir la mejor solución, no la menos mala

*En Lanzarote ya
no es posible
seguir viendo
los espacios
como
compartimentos
estancos*

Rodríguez Badiola en su libro *Lanzarote. La erupción volcánica de 1730*) que en Timanfaya no existen o están escasamente presentes, caso de las fases 1ª (El Cuervo y Pico Partido), 2ª (El Señalo) y 5ª (Las Nueces y Mª Colorada), e islotes de tanto valor como Caldera Blanca y El Golfo. En este sentido, la loable pretensión de ampliar Timanfaya a costa de Los Volcanes —por la importancia reseñada— contrasta con el hecho de ir diseminando infraestructuras de forma indiscriminada por ese espacio que se pretende recuperar. Tal es el caso del Centro de Visitantes o del aparcamiento que nos ocupa. Si le sumamos las apetencias urbanísticas en Caleta del Mariscadero, las extracciones ilegales en Rodeos, las afluencias masivas de visitantes en Caldera de Los Cuervos, o el proyecto de Mirador para el Charco de Los Clicos, los impactos en este parque natural van a ser tan extensos en superficie y tan intensos, que harían inviable para el futuro cualquier planificación y gestión seria y rigurosa.

La tercera línea argumental se basa en la aparición —a comienzos de 1998— de nuevos conocimientos globales aportados por los diferentes documentos de la *Estrategia Lanzarote en la Biosfera*, que sostienen, entre otras cosas, que “la capacidad de carga a partir de la cual pueden aparecer problemas sobre los recursos naturales existentes se estima en 2.500 personas/día en Montañas de Fuego”: si tenemos en cuenta que en 1997 fueron 2.593 los visitantes diarios, resulta clara la conveniencia de no sobrecargar aún más un espacio que se encuentra

ya prácticamente al límite de su capacidad. Otros datos de interés son su apuesta por restringir las nuevas infraestructuras a las urbes y a su periferia más de-gradada, y el traslado de los visitantes a los Centros Turísticos mediante transporte público.

Creemos sinceramente que Timanfaya es un espacio lo suficientemente emblemático, por su importancia y por el nivel de visitantes, como para aplicar criterios insulares en su gestión (leáse capacidad de carga de visitantes, uso público, transportes y accesibilidad, etc.). Y que, a estas alturas del desarrollo socioeconómico y a la luz de los nuevos conocimientos, se debe exigir la mejor solución, no la menos mala.

Sólo nos queda decir que para Lanzarote ya no es posible seguir viendo los espacios como compartimentos estancos. Que, por poner un ejemplo, la suma de 10 actuaciones en un espacio, que aisladamente se pueden considerar beneficiosas, en su conjunto pueden resultar letales para su conservación. Ante tanta avalancha constructora de edificaciones e infraestructuras que se ha apoderado recientemente de la isla, y ante el pensamiento dominante que asimila esta dinámica a progreso de la población, sólo recordarles —porque es objeto de otra discusión— que espacios hoy considerados oficialmente como un desastre siguieron esta misma filosofía. ¿O habrá que acudir a las hemerotecas de los años 60 para ver qué expectativas tan gloriosas había sobre una ciudad como Las Palmas de Gran Canaria y contrastarlas con los caóticos e inevitables resultados actuales?