

**DIRECTRICES BIOCRIT
MPC ARQUITECTOS SL**

CAP. 02. DIRECTRICES BIOCRIT

1.- INTRODUCCIÓN

Este documento se enmarca en el trabajo inicial de diagnóstico denominado BIOCRIT acerca del paisaje de la isla de Lanzarote a partir del análisis exhaustivo de muchos de los parámetros que tienen mayor incidencia en el paisaje insular. En las primeras fases del trabajo BIOCRIT se abordó un análisis crítico de la evolución de la Marca Lanzarote desde sus primeros años hasta la actualidad. Para ello se analizó en primer lugar los factores actuales que inciden sobre el paisaje como los que definen las componentes de la movilidad, de la estructura física del territorio, el suelo agrícola, su arquitectura y sus espacios libres, de sus infraestructuras o de su valor como paisaje interiorizado culturalmente por la población. También con este objetivo el trabajo hizo un recorrido histórico de los distintos planeamientos insulares analizando con especial detenimiento aquellos factores que inciden en la gestión de su paisaje y que tienen una especial incidencia en la conformación histórica de la Marca Lanzarote. Este análisis del paisaje también estudió la construcción histórica del modelo de isla arte propuesto por el artista César Manrique y su visión global y coherente del paisaje asociado a los primeros años del desarrollo del turismo insular y que tras el análisis de algunos datos del estudio se considera en la actualidad en fase de desviación.

El paisaje es un concepto que se mueve a distintas escalas y requiere por tanto de estrategias que se concretan en distintos niveles desde las escalas más generales relativas al global de la isla hasta la ordenación de la pequeña escala a través de los instrumentos más detallados. Por este motivo este documento asume entre sus objetivos el tratar de adecuar sus directrices a la escala, nivel o unidad de la ordenación del paisaje implicado, a la vez que fomentar la integración de políticas intersectoriales comunes a las distintas administraciones locales. La oportunidad de estas directrices viene marcada por la necesidad de integrar la dimensión paisajística en las prácticas generales de construcción del paisaje cotidiano, en las prácticas de ordenación, en los proyectos, planes y programas y en general en la mejora de conflictos paisajísticos en la isla de Lanzarote.

El objetivo último de este trabajo tras el análisis de la información ha sido el de interpretar los datos objetivos haciendo visibles los elementos que construyen o destruyen el paisaje de la Marca Lanzarote y aportando si fuera necesario pautas gráficas. Para ello una vez recogidos todos los datos, tanto los detectados por el equipo redactor como los extraídos del proceso participativo desarrollado se recogen en este documento en un documento de síntesis de directrices del paisaje insular.

Estos objetivos también pretenden atender a la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje como instrumento para la protección, gestión y ordenación de los paisajes con el reconocimiento del derecho al paisaje de calidad y al interés público del mismo,

haciendo especial hincapié en los denominados paisajes cotidianos como elemento y derecho fundamental de la calidad de vida de la población insular y como resultado de determinados factores naturales y humanos interrelacionados. Del mismo modo el Convenio Europeo entiende el paisaje como hecho objetivo y por tanto sujeto a administración y a la determinación de objetivos de calidad paisajística a través de consultas y acciones de sensibilización y de educación de las poblaciones.

Por estas razones este trabajo se ha centrado especialmente en lo que denomina el Convenio Europeo del Paisaje como Paisaje Cotidianos. Es decir no tanto en los paisajes valiosos y protegidos de la isla de gran valor sino en aquellos otros paisajes contruidos y comunes que se circunscriben normalmente a los entornos contruidos y las distintas poblaciones locales.

La calidad del paisaje está vinculada a muchas de las acciones llevadas a cabo por las administraciones en el control específico del paisaje generado desde sus instancias y también en la puesta en marcha de campañas de divulgación, concienciación, participación y reconocimiento al paisaje; no solo de los paisajes naturales de Lanzarote, de gran valor sino también y especialmente del paisaje cotidiano y común; del mismo modo es necesario aumentar y extremar el control, vigilancia y sanción de toda la indisciplina urbanística.

La calidad del paisaje cotidiano también está relacionada con la forma en que las poblaciones se aplican y entienden de su cuidado. Para esto es necesario el cuidado del entorno individual y local de la pequeña escala. En este sentido estas directrices se abordan con el objetivo de consolidar medidas que garanticen y faciliten el acceso de los isleños a las informaciones sobre el paisaje favoreciendo e impulsando la participación pública en la toma de decisiones que tengan repercusiones sobre el mismo; pero también fomentando la sensibilización, la educación y conciencia paisajística de la población del enorme valor del paisaje lanzaroteño haciéndolo extensivo a sus ámbitos más cotidianos.

El presente documento asume su condición de guía dirigida a la mejora y el cuidado del paisaje insular por lo que sus directrices se presentan siempre como recomendación esperando que su regulación sea asumida por los distintos instrumentos de ordenación regulados por las administraciones locales como son las ordenanzas municipales y también poder ser incluidas en el Plan Insular con el objetivo de integrar un cierto nivel de coordinación y que facilite el uso de directrices de forma transversal al conjunto de los siete municipios insulares.

1.1 Instrumentos del paisaje

Se ha creído conveniente incluir como directrices algunas recomendaciones en relación con el desarrollo de instrumentos que ayuden y colaboren a la obtención de objetivos de calidad paisajística. Esta propuesta nace con el único objetivo de ser

propositivos y lograr poner en marcha herramientas que podrían ayudar a la gestión, protección y conservación del paisaje insular. Estos instrumentos son variados pero se proponen desde el convencimiento de atender el paisaje como un objetivo en sí mismo y también como un deber a regular y como un objeto de derecho de las poblaciones locales de mantener y construir paisajes de calidad.

Estos instrumentos son básicamente tres. En primer lugar la propuesta de creación de un Observatorio del Paisaje Insular para su integración en el Cabildo Insular que pudiera dedicarse a los objetivos principales que regula el Convenio Europeo del Paisaje a saber: la gestión, ordenación y protección del paisaje insular. En segundo lugar, también se ha pensado en la posibilidad de establecer un fondo finalista con estos mismos objetivos a partir de la posibilidad de establecer una ecotasa turística. La obtención de recursos redundaría en el mantenimiento de las condiciones objetivas que hacen de Lanzarote una isla que se define como de paisaje de calidad, algo que debería ser un objetivo en sí mismo a mantener como recurso, y por último, se ha definido una herramienta denominada Contrato del Paisaje que podría funcionar a partir de la concertación entre las administraciones locales y las poblaciones en el mantenimiento y conservación de los paisajes de calidad.

Estos instrumentos se expresan aquí como propuesta para su posible análisis y estudio como posibles herramientas de seguimiento y creación de recursos del paisaje.

2.- TEMÁTICAS SECTORIALES ABORDADAS. DIAGNÓSTICO

Las temáticas sectoriales abordadas se corresponden con cada uno de los capítulos y subcapítulos del análisis y diagnóstico previo. A saber: MOVILIDAD. ESTRUCTURA. ESPACIOS LIBRES. ARQUITECTURA. INFRAESTRUCTURAS. A estas temáticas se le ha añadido una última denominada EL PAISAJE Y LA SOCIEDAD debido a la necesidad de atender a objetivos de calidad paisajística en relación con la participación de la sociedad y con un mejor acercamiento a los paisajes cotidianos.

En cada uno de estos capítulos se abordan los siguientes puntos:

A.- MOVILIDAD

1.- Redes viarias

Las redes de movilidad colonizan prácticamente la mayor parte de la isla, su extensión y dimensión ha sido creciente y su diseño ha sido cada vez más técnico en aras de la seguridad. esta tecnificación del paisaje viario introduce algunas desarmonías en relación con la lectura del paisaje. En algunos tramos se producen algunas incoherencias entre el valor del paisaje cruzado y el diseño longitudinal de la propia vía. En otros casos estos desencuentros se encuentran en el propio trazado, como la amplitud excesiva de la carretera de Mala, o las carreteras de llegada a Playa Blanca por la superficie afectada y por el exceso de vías. En algunos de casos se observan incoherencias entre el diseño de los bordes longitudinales y las características del paisaje atravesado como la presencia de rofes rojos en zonas de lapillis oscuros, ajardinamientos exóticos extraños al contexto real y que crean zonas de fricción entre el paisaje atravesado y el diseño de la propia carretera.

En la construcción de nuevas vías la isla de Lanzarote como Reserva de la Biosfera debería dirigirse hacia la movilidad sostenible contribuyendo de ese modo a la protección del medio ambiente, a la reducción del tráfico de vehículos, especialmente la presión de las flotas de vehículos de alquiler, a la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero y a la utilización de energías renovables en el sector del automóvil. A partir del análisis previo de este trabajo se ha verificado la tendencia creciente a la implantación de infraestructuras viarias y la también creciente tecnificación del paisaje asociado tanto por señalética, márgenes, puentes, rotondas y otras circunstancias indirectas como la instalación de estaciones de servicio.

En la actualidad las carreteras de Lanzarote constituyen por sí mismas verdaderos miradores del paisaje, las amplias llanuras punteadas por volcanes, los grandes panoramas áridos, la facilidad de los recorridos y, en general, las cortas distancias facilitan mucho los recorridos en tiempos muy cortos. Por todo ello se hace necesario atender cuidadosamente el diseño de las vías en Lanzarote como la primera herramienta que posibilita el disfrute del paisaje de la isla.

El paseo por las vías de Lanzarote da una idea muy comprensiva del paisaje insular. Las carreteras en sus recorridos se convierten en una herramienta de gran potencia cinética de presentación de la enorme calidad del paisaje insular, por este motivo se debería cuidar tanto el entorno del paisaje atravesado y los amplios panoramas áridos a los que se abre como la construcción en sí de la propia vía.

En la isla de Lanzarote existen miradores muy bien ubicados y formalizados, algunos de ellos realizados en su día por César Manrique como el Mirador de El Rio, que se abren a perspectivas sorprendentes y de gran belleza del paisaje insular. Sin embargo es llamativa la ausencia de pequeños miradores de características algo más modestas o cotidianas que reclamen su posición desde el propio entorno de las carreteras y que permitan el disfrute de panoramas e hitos menores aunque no carentes de interés paisajístico.

El tránsito de tráfico turístico en la isla provoca fuertes presiones, pero en algunas zonas muy concretas de la isla llegan a demandar criterios o soluciones para evitar su colapso como las que se producen a la entrada del Parque Nacional de Timanfaya que requiere un mantenimiento cuidadoso de sus áreas de entrada y estacionamiento, o el entorno directo de la localidad de Órzola en temporadas de verano debido al intenso tráfico de turistas hacia la isla de La Graciosa y que en épocas de gran saturación provocan, además de otras interferencias, un gran impacto sobre el paisaje.

Paisajes tan esenciales como el Parque Nacional de Timanfaya han sido pensados desde el cuidado exquisito de su entrada casi ritual y de las formas de ocultación de los estacionamiento de vehículos. Sin embargo en ocasiones llegan a estar muy saturados y congestionados. A pesar del éxito de las visitas guiadas y de la ruta de los volcanes en guaguas, la presión en las zonas de entrada y de estacionamientos de vehículos privados y de alquiler sobre el parque, llega a ser en temporadas muy alto produciendo impactos paisajísticos temporales debido al alto número de vehículos y su colorista y disruptiva presencia.

La localidad de Órzola se convierte en alguna temporada del año en un auténtico aparcamiento y lugar de paso. Esta presión sobre el lugar produce una grave distorsión de su paisaje y también con efectos directos en la presión poblacional subsiguiente sobre la isla de La Graciosa.

2.-Las estaciones de servicio y el paisaje

En el análisis previo de este trabajo se ha detectado una muy alta presencia de estaciones de servicios en la isla, especialmente en los términos municipales de Tías, San Bartolomé y Arrecife. Haciendo evidente la falta de isotropía del territorio. Hay zonas motorizadas ligadas a la costa este algo que se evidencia en la presencia de estaciones de servicio. Sin entrar en consideraciones de su posible desproporción en número y relación con la población residente, sí que es significativo para la existencia

de un número elevado de estaciones de servicio tomar en consideración el número de vehículos y especialmente las flotas de vehículos de alquiler en un contexto de isla turística cuya apuesta va más allá de sol y playa o del clásico turista cautivo en el interior de resorts. Lanzarote casi en su globalidad es un modelo de isla turística con una componente alta de demanda a ser recorrida, transitada y visitada a través de la de los distintos atractivos naturales insulares o de la red de Centros de Arte y Turismo o de visita a lugares como el Parque Nacional de Timanfaya. Además la propia isla no plantea grandes dificultades orográficas para ser ampliamente explorada. La isla, casi en su globalidad se vuelve turística lo cual plantea en la actualidad la necesidad de dar soluciones alternativas y sostenibles del desplazamiento rodado en una isla Reserva de La Biosfera a partir de la utilización de energías renovables. La construcción y localización de las estaciones de servicio producen con sus volumetrías, cromatismos imágenes de marca un impacto de paisaje en su entorno inmediato y una cierta disonancia con el tipo de edificaciones de la isla.

3.-Rotondas de tráfico

Tal y como se desprende del análisis previo, el número de rotondas ha ido creciendo a la par que el sistema viario. Al margen de su efectividad en la organización del tráfico, en estas directrices interesa centrarse en sus aspectos de aportación al paisaje de calidad. Su configuración en marco estricto circular, estimula o predispone a ser tratada de manera singular. Esto que en algunos casos puede tener un interés no siempre debería ser así. No todas las rotondas se deberían diseñar para albergar algún hito .

4.-Vías ciclistas

Dadas las características geomorfológicas de la isla de Lanzarote la movilidad no motorizada es un factor en auge de gran importancia. Sin entrar en consideraciones técnicas de este tipo de vías se hace necesario añadir en estas directrices de paisaje alguna consideración en relación con la convivencia de las vías ciclistas y el paisaje.

5.-Pistas

La accesibilidad en la isla de Lanzarote a su recorrido motorizado ha producido una creciente apertura de pistas en lugares no siempre adecuados. Es muy constatable la fragilidad de los suelos de la isla a este tipo de movilidad debido a sus suelos frágiles, áridos y desprovistos de vegetación.

6.-Senderos

Las demandas del sector de eco-turismo son de mucho interés para disfrutar de la práctica del senderismo y especialmente del paisaje insular a partir de la Red Oficial

de Senderos y de la puesta a punto de sus requerimientos de seguridad y de integración al paisaje.

7.-Acceso a la isla

Las infraestructuras de acceso insular, puertos, aeropuerto, y las redes de movilidad de mayor densidad de tráfico se encuentran en un espacio concentrado de la isla, en donde se encuentra además la mayor concentración de población además de constituir la puerta de entrada de los turistas a la isla. Sobre estos espacios de acceso existe en la actualidad una gran presión urbana a la que se suman las grandes superficies comerciales, zonas industriales y de servicio. En conjunto, y mirado con una cierta distancia, constituye una escala de paisaje muy antropizada en donde se han producido los mayores distanciamientos e impactos en relación con el paisaje insular y la Marca Lanzarote. Esta zona incluye, no sólo puertos y aeropuerto sino especialmente los suelos comerciales e industriales y la periferia de la ciudad de Arrecife, Playa Honda, área industrial de San Bartolomé etc. Por todo ello se debería hacer un gran esfuerzo para reconducir algunas de las dinámicas que distorsionan con fuerza el paisaje de la isla en esta zona amplia hacia criterios más en consonancia con la construcción global del paisaje insular.

En algunos accesos insulares (Puerto de Los Mármoles, Naos) es muy perceptible el abandono de algunas parcelas encontrándose muchas veces en un alto estado de deterioro ambiental. También en estos lugares se plantean muchas dificultades de acceso debido a la inexistencia de aceras y caminos peatonales.

En el entorno de la ciudad de Arrecife, en las áreas industriales de Playa Honda o San Bartolomé, Puerto del Carmen, Costa Teguisse, Muelle de Órzola y en general en extensos tramos de la LZ-2 se observa un incremento notorio de ubicación de cartelera, publicidad o exposiciones de marcas corporativas de gran dimensión. Todo ello produce un enorme impacto sobre el paisaje periurbano y un intenso y absurdo reclamo de atención hacia la población con publicidad de colores chillones, materiales y dimensiones de publicidad completamente desproporcionados y ajenos al contexto del paisaje histórico de la isla de Lanzarote. No hay que olvidar que la publicidad está prohibida en la isla desde hace muchos años por las normas y ordenanzas emitidas por las distintas administraciones públicas. Sin embargo ha habido una verdadera falta de control de estos temas.

B.- ESTRUCTURA

Son muchas las variables las que componen la estructura de la isla, en primer lugar la propia red de movilidad, pero también el global de los distintos suelos, desde los protegidos, los rurales, los agrícolas y los urbanos. Todos ellos componen la estructura paisajística de la isla en muchos casos de gran valor. Estas directrices van dirigidas especialmente a lo que denomina el Convenio Europeo del Paisaje como "Paisajes

Cotidianos". Aquellos que sin tener un gran valor constituyen el paisaje doméstico de la mayor parte de las poblaciones insulares. Otro objetivo de este trabajo ha sido el de analizar las distorsiones que se han ido sucediendo desde hace unos años sobre la denominada Marca Lanzarote. Por estos motivos la mayor parte del trabajo se ha centrado no tanto en los paisajes valiosos de la isla como en aquellos otros menos valorados y por tanto más susceptibles de transformaciones a veces de gran calado.

1.-Paisaje Natural

La isla de Lanzarote goza de una gran protección en muchos de sus suelos naturales de mayor valor. Debido a su protección y gestión específica en estas directrices, en general dirigidas al paisaje cotidiano, tan solo se apuntan algunas recomendaciones de carácter general sin entrar en más consideraciones al entender que su protección depende de muchos otros factores que escapan a este trabajo.

2.-Paisaje rural

Los suelos rurales han sido trabajados históricamente con gran esfuerzo a partir de una intensa y resiliente geometría asociada a la protección del viento, a la obtención de recursos hídricos y al mar. El paisaje rural es el resultado de la simbiosis entre la cultura y la respuesta sobria e inteligente a la naturaleza. La caída y abandono en los últimos años de la actividad agrícola desequilibra factores esenciales del paisaje rural con la pérdida de usos tradicionales y el incremento de la expresión urbana en el territorio con la aparición creciente de edificaciones en dispersión.

Una característica singular de los paisajes rurales de Lanzarote lo constituye sus ricas y complejas geometrías en los tejidos agrícolas tanto en las Vegas como en La Geria o el Jable y en general en una gran y extensa superficie de la isla que por sí misma constituye una de los más valiosos elementos del paisaje insular. La isla está construida a partir de una piel geométrica que cubre una buena parte de la superficie insular.

3.-Paisaje urbano

Otro de los rasgos de paisaje cotidiano y más significativos de muchas de las ciudades de interior de la isla de Lanzarote como Haría, Yaiza, Tegui, y en algún caso San Bartolomé y Tías lo constituye su alta porosidad de vacíos y llenos y su baja densidad de suelo ocupado. Estos vacíos se mueven en el entorno del 85% de la superficie total de algunas poblaciones. Esta es una característica que configura un paisaje urbano muy particular abierto y bien integrado con el entorno, normalmente agrícola, que rodea estas poblaciones. Esta característica del paisaje probablemente tiene su origen en la alta convivencia con los suelos agrícolas. En la actualidad este tipo de villas porosas conforma uno de los paisajes urbanos más singulares de la isla.

C.- ARQUITECTURA

El paisaje construido de Lanzarote destaca por su coherencia, su código austero, su sobriedad, su falta de estridencias. Hay muchos lugares en el mundo con arquitectura blanca y cúbica pero pocos donde ese contraste sea tan eficaz como el de la isla de Lanzarote. Es una elección estética muy acertada en una isla de componentes terroso de carácter volcánico de cromatismo muy oscuro. Cambiar este criterio, banalizaría una idea que en pocos sitios puede funcionar tan bien como en Lanzarote, este hallazgo no debe perderse, incluso debería acentuarse. Modificar este criterio ya muy asumido por la población haría perder identidad y adquiriría una imagen global idéntica a la de cualquier otro contexto.

1.-Poblaciones rurales

En las poblaciones agrícolas las edificaciones aisladas conviven con los suelos agrícolas, en ellas se encuentran muchos de los rasgos tradicionales de la arquitectura insular, como las volumetrías cúbicas y blancas de paramentos limpios en donde se insertan las ventanas de huecos reducidos con cromatismos verde o azul y otras veces negro. Los techos planos o con la inclusión de alguna cubierta inclinada también enfoscada y pintada en blanco. Algunos elementos también se significan como las chimeneas tradicionales o los arcos de entradas a las parcelas con una configuración muy particular. Es en general una arquitectura sobria y sencilla que responde con mucha eficacia a las condiciones de clima y configura un paisaje propio y característico

2.-Ciudades y villas

La Arquitectura de Lanzarote adquiere también una presencia muy característica en muchas de las ciudades y poblaciones del interior. Sin renunciar a su sobriedad en muchos casos estas arquitecturas urbanas adquieren en su morfología una nobleza especial con el aporte de las piedras en la base, mayores dimensiones de huecos y los materiales interiores y las tipologías de patios. La evolución de estas arquitecturas, ha sido progresiva hacia concepciones más contemporáneas, con la aparición de materiales más duraderos en los paramentos exteriores o la apertura más generosa de los huecos. Estas transformaciones se tienen en cuenta en estas directrices con el objetivo de conciliar una tradición histórica con unas modificaciones, que sin salir de una línea estilística propia y reconocible, puedan a la vez ser manifestaciones contemporáneas de arquitectura.

3.- Arrecife

Debido a la singularidad en el paisaje de la isla se estima procedente en estas directrices aportar una serie de recomendaciones sobre el paisaje urbano de la ciudad de Arrecife. Estas recomendaciones no entrarán en aquellos aspectos del paisaje, excepcionales de la ciudad como el arrecife costero y algunos de sus elementos más

significativos o históricos. Sin embargo se ha estimado procedente analizar algunas de las áreas que formalizan "el paisaje cotidiano", debido a las morfologías diferenciadas de la capital con el resto de la isla que son muy evidentes en muchos barrios de la ciudad, especialmente en aquellos situados en áreas de la periferia urbana y las zonas de acceso a la ciudad desde la estructura viaria general.

4.- Paisaje del turismo

Es interesante observar cómo en los inicios del turismo en las islas y en su preparación hay un interés por la recreación del paisaje desde el arte como un requisito ineludible en la construcción del turismo. Pocos momentos tan innovadores en la construcción del turismo como el que hubo en los inicios en los años 60 y 70 del siglo pasado a partir de la premisa de dar una respuesta creativa a una nueva actividad sobre el territorio con la conjunción de la Arquitectura, el Arte y el Paisaje como argumentos del turismo. El mejor ejemplo de esta forma de proceder se encuentra en la isla de Lanzarote a través del trabajo de César Manrique. Con la selección de lugares excepcionales, su visión desde el arte y el paisaje y el ejemplo de la red de Centros de Arte, Cultura y Turismo (CACT) que se distribuye de una manera homogénea por el territorio insular.

El desarrollo del espacio turístico en su oferta alojativa ha buscado modelos concentrados en el territorio, especialmente de litoral. Las urbanizaciones turísticas se han ido desarrollando a partir de modelos más o menos acertados con imágenes no siempre inspiradas en el mundo local. Quizás las mayores disrupciones del paisaje del turismo lleguen por la creciente superficie de suelo implicada en este uso y el aumento progresivo del número de sus edificaciones asociadas llegando en algunos casos a desbordar cualquier previsión en el número de camas y territorio ocupado. Su impacto paisajístico viene sobre todo por el tamaño que adquieren estas urbanizaciones y algunas edificaciones y su difusión indiscriminada por el territorio. La solución a estas desarmonías exceden mucho los límites de este trabajo que se centra exclusivamente en aspectos del paisaje.

5.- Grandes superficies

La construcción de grandes superficies y edificios de reconocidas marcas comerciales ha propiciado indirectamente una llegada de formas de hacer muy imbricadas en imágenes que pertenecen a la globalización y difusión de marcas corporativas muy reconocidas. Estas construcciones, en sus volumetrías, publicidad y cromatismos son ajenas a la construcción, tipologías y morfologías históricas del paisaje edificado de Lanzarote. Además parte de este fenómeno se ha ido ubicando en áreas muy cercanas de acceso a la isla produciendo una imagen confusa y ajena al contexto de la propia isla. Todo ello ha generado una cierta disrupción en las formas, cromatismos y materiales ajenos, difusión de imágenes de marca que en muchos casos se ha ido trasladando a las áreas industriales y de servicios. No obstante se han estudiado

algunos ejemplos de cómo estas mismas marcas han sido capaces, en otros contextos geográficos de adaptarse a criterios de paisaje local con gran esmero y cuidado.

Ante la irrupción y edificación de nuevas tipologías de grandes volumetrías y servicios como los que producen las grandes superficies ya instaladas se requiere hacer un esfuerzo de integrar estas expresiones distintas del paisaje a criterios asimilables a los tradicionales de la isla.

6.- Infraestructuras

Las infraestructuras son necesarias para mantener nuestro estilo de vida y un soporte necesario para el mantenimiento de las condiciones económicas, sociales o de la propia industria turística. El impacto de las infraestructuras en el paisaje casi siempre es notoria y requiere de criterios de ubicación y de muchas medidas correctoras para su correcta implantación y minimizar en la medida de lo posible su impacto en el paisaje.

D.- ESPACIOS LIBRES

El paisaje de la isla de Lanzarote destaca por sus amplios panoramas abiertos sus formaciones geológicas y volcánicas, la escasa altitud, su clima subtropical de pocas precipitaciones y sus ricos endemismos. Una de las cualidades del paisaje de Lanzarote lo constituye sus perspectivas abiertas en donde destacan en la lejanía los ajardinamientos de algunas parcelas agrícolas y de algunos frentes urbanos. Es muy llamativo la belleza del recorte en el panorama de las palmeras en la lejanía, o de otras especies arbóreas como las araucarias. Se convierten a esa escala en hitos muy llamativos de un extenso paisaje árido con una cierta densidad de pequeñas especies arbustivas pero muy pocas arbóreas. En el interior de las ciudades, también es muy significativo los ajardinamientos producidos con muy escasas especies y grandes superficies vacías solamente cubiertas con picón. Esta característica del paisaje se debería mantener sin aumentar ni densificar significativamente la plantación de especies arbóreas. Esta es una singularidad de muchos ajardinamientos en la isla que producen una estética mínima y sobria de gran calidad y originalidad.

E.- EL PAISAJE Y LA SOCIEDAD

La fuerza de la construcción tradicional del territorio en la isla de Lanzarote, la singularidad de sus edificaciones y su adaptación a las condiciones del clima, y especialmente gracias a la labor y el trabajo de César Manrique en Lanzarote, un modelo personal y único, nos lleva a afirmar que son elementos que han sido asumidos por toda una colectividad insular. Es llamativo en Lanzarote la conservación en general de patrones de comportamiento hacia el paisaje repetitivos más allá de cualquier condicionante normativo. Hay una clara aceptación de una estética que

identifica y cohesiona al conjunto de la población. La repetición de tipologías o la interpretación creativa de las mismas forman parte hoy en día de la marca de Lanzarote.

También la conservación del paisaje, en general las actitudes en su limpieza o la notable ausencia en el interior de la isla de actos delictivos o censurables en relación con el paisaje como las escasas pintadas o el abandono. Hoy en día pocos discuten la enorme identificación que se opera entre la población y unas normas estéticas sencillas y asumidas como propias por casi todos. La obra de un artista y la defensa de unos valores originales en la isla ha producido un intenso compromiso e identificación entre sus habitantes y su pervivencia. No obstante este estudio ha detectado algunas desviaciones preocupantes, tanto por su dimensión como por su aparente aceptación y algunas de ellos se han comentado en este texto introductorio de diagnóstico. Todo ello nos lleva a pensar en la posibilidad de un nuevo pacto por el paisaje a partir de un consenso político y social, que implique a la población y a sus representantes. El paisaje es cultura y es necesario reconquistar la conciencia insular de su valor a través de un proyecto de gran participación con el fin de crear un nuevo pacto.

3.- OBJETIVOS GENERALES

Definición de recomendaciones, criterios y medidas que se consideren necesarios en proyectos, planes y programas y que sean susceptibles de ser integradas en documentos de ordenación en todas las escalas.

Estas directrices tendrán como objetivos generales:

1. Articular las actuaciones tendentes a garantizar la calidad del paisaje de Lanzarote en sus diferentes dimensiones, entendiéndolo: como uno de sus recursos principales, como elemento de identificación social y como componente básico del atractivo de la principal actividad económica de la isla.
2. Consolidar y reafirmar la consideración y conciencia social del altísimo valor del paisaje natural, rural y urbano de la isla de Lanzarote como objetivo básico.
3. Fomentar la sensibilización, valoración, educación y participación social en materia de paisaje como derecho y bien común de los habitantes insulares.
4. Coordinar las políticas y actuaciones públicas y privadas que tengan una afeción sobre el paisaje.
5. Solicitar de las administraciones públicas el fomento del consenso político, técnico y social en su labor de protección, gestión y ordenación del paisaje insular.

Estas directrices tendrán como objetivos específicos:

1. Definición de criterios para la atención al paisaje en las redes de movilidad.
2. Mejora de la percepción estática y dinámica desde las principales vías de comunicación.
3. Definición de puntos de mayor valor paisajístico en vías, recorridos panorámicos de relevancia singular.
4. Definición de criterios paisajísticos y objetivos de calidad paisajística para el diseño e implantación de infraestructuras puntuales tales como equipamientos, instalaciones y edificaciones repetitivas como, paradas de guagua, gasolineras y rotondas.
5. Definición de áreas preferentes de ordenación paisajística en los entornos y los accesos a ciudades y espacios turísticos.
6. Criterios de mantenimiento y rehabilitación del paisaje rural de la isla de Lanzarote especialmente en muros, vallados, y cierres. En particular, medidas de fomento de las actuaciones de mantenimiento y regeneración paisajística por parte de los agentes públicos y privados.
7. Criterios de adecuación del paisaje urbano y de las periferias urbanas en las áreas más pobladas de la isla.
8. Cualificación del paisaje de la ciudad turística como elemento esencial del valor del destino turístico. Criterios paisajísticos para la rehabilitación urbana.

9. Desarrollo de la capacidad de articulación del paisaje asociados a las grandes superficies comerciales y a las infraestructuras.
10. En particular, medidas de fomento de las actuaciones de mantenimiento y regeneración paisajística por parte de los agentes públicos y privados.

4.- INSTRUMENTOS

4.1.- Observatorio del paisaje

Se podrá crear un Observatorio del paisaje en el Cabildo Insular de la isla formado por representantes de las Administraciones locales, entes profesionales, empresariales, sociales, culturales con vinculación al paisaje con los siguientes cometidos básicos:

- a) Abrir líneas de consulta a los distintos municipios y coordinar políticas sectoriales.
- b) Informar sobre las afecciones de planes y proyectos en relación con el paisaje insular.
- c) Fomentar la participación institucional, ciudadana y de asociaciones en los períodos de información pública de los distintos instrumentos de planeamiento cuyos fines estén vinculados directamente con la ordenación, gestión y protección del paisaje.
- d) Elaborar periódicamente un informe sobre el estado del paisaje en la isla

4.2.-Fondo del paisaje

- a) Se debería considerar y evaluar la posibilidad de incluir una ecotasa turística para poder contener la emergencia de distorsiones en el paisaje. Este impuesto permitiría la consolidación de un cuerpo de vigilancia especial o eco-policia para salvaguardar los valores paisajísticos de la isla y el seguimiento de actuaciones y obras.

4.3.-Contrato del paisaje

Con objeto de incentivar la conservación, recuperación o creación de paisajes y la concertación de estrategias para tal fin la Reserva de la Biosfera, el Cabildo Insular y los Ayuntamientos impulsarán una modalidad de convenio denominado Contrato del Paisaje con los siguientes objetivos:

- a) Compensar económicamente la conservación y/o calidad de los paisajes entendiéndolos como recurso de primer orden de la economía insular y turística.
- b) La conservación, mejora y rehabilitación de los paisajes tradicionales insulares productores de imágenes de identidad cultural e histórica asociados a actividades agropecuarias como zonas de bancales y muros de piedra seca, gerias, enarenados y gavias, entre otras.
- c) Favorecer y primar las buenas prácticas que comporten el menor número de impactos ambientales y de paisaje.
- d) El mantenimiento y cuidado de la vegetación autóctona
- e) El control de las especies invasoras.

- f) La mejora paisajística de áreas degradadas
- g) La integración paisajística atendiendo especialmente a los ámbitos urbano y rural, rural e infraestructuras y marítimo-terrestres.
- h) La creación de paisajes innovadores de calidad.
- i) Fomentar el mantenimiento de caminos rurales y senderos en buen estado.

Bases reguladoras de la concertación:

- a) El diagnóstico previo realizado por la Administración concertada constituirá la base técnica para la confección consensuada de un Plan de objetivos específicos en donde se establezcan además de los porcentajes de las ayudas las obligaciones de cada parte en la gestión, protección y mejora del paisaje.
- b) Los técnicos designados por la Administración concertada, realizarán un seguimiento de las actividades a realizar durante el período de vigencia del convenio.
- c) Al vencimiento del convenio, será necesario un certificado del cumplimiento de los objetivos pactados, emitido por los técnicos designados para el seguimiento.

3. Para la concertación de estrategias que impliquen concesión de ayudas económicas en la suscripción del contrato del paisaje, será necesario que los beneficiarios adopten los siguientes compromisos encaminados a la conservación y gestión de los paisajes:

- a) Realizar actividades formativas relacionadas con el Plan de objetivos a realizar, ya sean para el mantenimiento, mejora o creación de paisajes de calidad y de sus estructuras asociadas, como para la gestión sostenible de los recursos naturales.
- b) Permitir y facilitar las visitas y el seguimiento de las actividades por parte de los técnicos asignados.
- c) Justificar y valorar las inversiones realizadas de acuerdo con los compromisos adquiridos

Podrán beneficiarse del Contrato del Paisaje:

- a) Las entidades privadas sin ánimo de lucro legalmente constituidas.
- b) Las personas físicas y jurídicas de naturaleza privada

5.- DIRECTRICES SECTORIALES POR TEMÁTICAS

A.- MOVILIDAD

1.- DIRECTRICES DE MEJORA DEL PAISAJE DE CARRETERAS

En la construcción de nuevas vías la isla de Lanzarote como Reserva de la Biosfera debería dirigirse hacia la movilidad sostenible contribuyendo de ese modo a la protección del medio ambiente, a la reducción del tráfico de vehículos, la presión de las flotas de vehículos de alquiler, a la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero y a la utilización de energías renovables en el sector del automóvil. A partir del análisis previo de este trabajo se ha verificado la tendencia creciente a la implantación de infraestructuras viarias y la también creciente tecnificación del paisaje asociado tanto por señalética, márgenes, puentes, rotondas y otras circunstancias indirectas como la instalación de estaciones de servicio.

1.1- Construcción de nuevas vías

Las carreteras de Lanzarote constituyen por sí mismas verdaderos miradores del paisaje, las amplias llanuras punteadas por volcanes, los grandes panoramas áridos, la facilidad de los recorridos y, en general, las cortas distancias facilitan mucho los recorridos en tiempos muy cortos. Por todo ello se hace necesario atender cuidadosamente el diseño de las vías en Lanzarote como la primera herramienta que posibilita el disfrute del paisaje de la isla. Las carreteras se proyectarán de acuerdo a las disposiciones de la Ley de Carreteras y su Reglamento y en aras a su buena inserción paisajística se deberían tener en cuenta además las siguientes directrices:

- a) La primera directriz sería la de evitar el crecimiento de más vías de circulación rodada en el ámbito insular. La actual red cumple sobradamente con las necesidades y requerimientos de desplazamiento, tanto de residentes como de turistas. No obstante se debería también regular y dimensionar el mercado de automóviles de alquiler y aumentar la frecuencia y número del transporte público.
- b) Si fuera necesaria la construcción de cualquier vía, se hace necesario valorar, la existencia de áreas significativas de paisajes por las que discurrirá con la detección de hitos referenciales como conos volcánicos, valores naturales, panoramas abiertos hacia el mar, fronteras o puntos de inflexión, procurando la menor afección de los valores previos de paisaje dando la mayor importancia a la experiencia visual que se genera durante el recorrido de las vías.
- c) Antes que al diseño longitudinal del viario se atenderá preferentemente a la componente narrativa del paisaje transversal, de los panoramas a los que la vía se abre.
- d) En la construcción de nuevas vías se deberá atender a la menor fragmentación de las fincas agrícolas y considerar evitar la fractura de sus geometrías.

Determinar previamente si la implantación de la vía supone algún tipo de fragmentación territorial para intentar minimizar este efecto con la presentación de alternativas, variantes o soluciones de los tramos susceptibles de generar los mayores conflictos.

- e) En aquellas situaciones que requieran desmontes, cortes o taludes justificar la solución adoptada a partir del análisis de imágenes y previzualizaciones de posibles alternativas eligiendo aquellas que minimicen el impacto paisajístico del corte. Si requiriera la construcción de muros de contención serán siempre de mampostería.
- f) Será necesario establecer un control riguroso y medidas de integración temporal durante el periodo de ejecución de las obras, controlando la buena imagen de las mismas. Delimitando los terrenos a utilizar para situar escombreras o vertederos temporales en aquellas áreas más degradadas.
- g) Debido a la alta fragilidad de los suelos de la isla y a su componente de aridez en la construcción de nuevas vías será necesario llevar un control exhaustivo de los terrenos para el tránsito de maquinaria, plantas de hormigonado, asfaltado, parque de maquinaria y almacén de materiales con medidas de integración temporal de los mismos tanto durante los trabajos como los posteriores de recuperación paisajística una vez finalizados los mismos. Siempre que fuera posible se aprovechará como acceso la propia traza.
- h) Durante las obras de construcción de las carreteras y en los trabajos finales de terminación se tratará de dejar las bandas de borde en perfecta continuidad con el espacio natural atravesado, haciendo labores de limpieza y recogida de los restos que hayan podido llegar hasta ellos.
- i) Se deberá prestar especial atención y cuidado a las obras de remate y acabado de los márgenes de las vías en sus bordes longitudinales haciendo trabajos de entrelazado paisajístico con el territorio.

1.2.- Vías actuales

El paseo por las vías de Lanzarote da una idea muy comprensiva del paisaje insular. Las carreteras en sus recorridos se convierten en una herramienta de gran potencia cinética de presentación de la enorme calidad del paisaje insular, por este motivo se debería cuidar tanto el entorno del paisaje atravesado y los amplios panoramas áridos a los que se abre como la construcción en sí de la propia vía.

- a) En algunas vías de Lanzarote, dada su alta fragilidad visual, se debería reconsiderar en la construcción de las vías el ir más allá de un mero planteamiento técnico. La seguridad de las vías no debería constituir un obstáculo para lograr un equilibrio entre seguridad de uso y el disfrute de la estética del paisaje implicado ya que, también la vía contribuye a construir o destruir el paisaje con sus distintas formalizaciones, componentes y materiales.

- b) Esta contradicción entre paisaje y seguridad se vuelve a veces un elemento a reconsiderar por la emergencia de objetos excesivamente visibles, impactantes e inadecuados por sus tamaños o materiales como algunos radares en la carretera de Tinguatón o los hitos de arista en las carreteras de la Geria. Estas directrices aconsejan, en el caso que no fueran del todo necesarios, su completa desaparición. En caso contrario modificar los materiales con los que están contruidos y, sin menoscabo de la seguridad, buscar otros materiales más adecuados por su cromatismo y textura para su inserción estética en un paisaje tan singular.
- c) La isla de Lanzarote por sus esencias fuertes de paisaje volcánico, árido, y de gran apertura panorámica o por sus espectaculares paisajes culturales como los de La Geria demanda, -como podemos ver que se ha hecho en áreas protegidas de cumbre en Tenerife, La Palma o Gran Canaria con la incorporación de guardarrailes mixtos de madera y metal- una reflexión de los materiales con los que se construyen los elementos técnicos de las carreteras; sean elementos de borde, cajas de radares, elementos de soporte de reflectantes etc. por otros más adecuados a partir de elementos pétreos, o bien más sutiles y no masivos que sin menoscabo de la seguridad se integren con mayor acierto en el paisaje.
- d) La isla de Lanzarote demanda diseños particularizados, coherentes y homogéneos de los elementos y componentes técnicos de las vías, como guardarrailes, cajas de radares, señales de márgenes, pantallas antirruído, hitos de trama, iluminación y pequeño mobiliario complementario etc. atendiendo a criterios propios de materialidad, posición, cromatismo en razón de sus paisajes.

1.3.- Márgenes y bordes en entornos áridos y naturales

- a) Dado el paisaje árido de Lanzarote, y sin menoscabo de la seguridad de la vía y siempre que fuera posible, especialmente en suelos muy llanos y de gran apertura panorámica, se tratará de realizar el contacto entre el suelo natural y el asfalto de la forma más simple posible, dando continuidad al paisaje exterior y sin resaltar visualmente ninguna banda de borde; en limpia transición.
- b) En vías que atraviesen zonas de malpaís se deberá trabajar con el máximo cuidado para evitar la fractura y disgregación de los bordes. En cualquier caso, se debería evitar cualquier apertura de vía sobre estos suelos tratando de buscar siempre alternativas.
- c) En suelos naturales muy áridos se evitará la plantación de ninguna especie vegetal en los márgenes de la carretera salvo aquellas especies que sean potencialmente propias y espontáneas del lugar, buscando preferentemente producir la continuidad natural del paisaje.
- d) También en estos suelos se evitará marcar los márgenes con ningún tipo de tratamiento, material o textura. Esto significa hacer un corte de borde limpio y

sin transiciones entre el suelo natural atravesado y la propia vía. En este sentido no se deberá hacer bandas de rofe, o tratamientos de terminación del suelo de forma diferente al del espacio natural atravesado.

- e) En aquellos casos que fuera necesario y, que por razones de seguridad se aconseje, se deberá determinar la necesidad de añadir algún material pétreo de la zona que pueda hacer labores de seguridad y de elementos disuasorios siempre que esta banda se disuelva en gradiente hacia el interior del espacio natural, como los buenos ejemplos de la vía de acceso al Parque Nacional de Timanfaya.
- f) Sólo en aquellos casos que por razones de seguridad, (pendientes, velocidad curvas peligrosas etc) fuera necesario, se podrán añadir elementos estándar de seguridad de carreteras, tratando de utilizar aquellos que por su material y conformación sean poco masivos y de mayor transparencia. En cualquier caso estos elementos de borde podrían también diseñarse ex-profeso para su correcta inserción en el particular paisaje de la isla.

1.4.- Entornos periurbanos

En aquellos casos de márgenes de vía, cuando ésta atraviesa entornos periurbanos como algunos tramos de Arrecife-Tías-Mácher en la LZ-2, o la LZ-3 de circunvalación a Arrecife, Playa Honda, etc. sería aconsejable introducir en estas bandas un cierto espesor de transición que pueda albergar un tratamiento de paisaje intencionado que ayude a mejorar las condiciones del paisaje atravesado.

- a) El diseño de estas bandas exteriores puede significarse por sí mismo pudiendo albergar algún tipo de vegetación con tratamientos con flora autóctona o en su caso exótica en los márgenes de la carretera
- b) Sin poner en riesgo la seguridad de la vía en aquellas situaciones de paso entre áreas urbanizadas se debería vegetar con especies que estén en concordancia con el lugar, a poder ser endémicas. Cuando sea posible se podrán disponer especies arbóreas según criterios estratégicos de apertura y cierre del paisaje teniendo siempre en cuenta el tiempo de observación, encuadrando vistas y resaltando conos visuales y en otros casos produciendo cierres opacos de visión de zonas degradadas o abandonadas.
- c) Los materiales de las bandas deberían estar en concordancia cromática con el paisaje atravesado. Es muy notorio en algunos tramos de vías en Lanzarote la utilización de rofe rojo sobre un fondo de paisaje mucho más oscuro; Estas diferencias de materiales, textura y cromatismo resaltan en exceso la construcción de la vía y no plantean ninguna relación con el paisaje. Por todo ello los materiales de las bandas exteriores, deberán ser de materiales similares en cromatismo al paisaje exterior que atraviesa sea picón negro o rojo o

materiales térreos idénticos a los de su entorno y que produzcan algún efecto de mimesis o de identificación con el entorno.

1.5.- Miradores

En la isla de Lanzarote existen miradores muy bien ubicados y formalizados, algunos de ellos realizados en su día por César Manrique como el Mirador de El Rio, que se abren a perspectivas sorprendentes y de gran belleza del paisaje insular. Sin embargo es llamativa la ausencia de pequeños miradores de características algo más modestas o cotidianas que reclamen su posición desde el propio entorno de las carreteras y que permitan el disfrute de panoramas e hitos menores aunque no carentes de interés paisajístico.

- a) El sistema viario podría albergar en su seno una red de miradores del paisaje que hagan compatible el tránsito cotidiano con el paseo turístico. Bastaría con pequeños ensanchamientos de la carretera en lugares señalados y mínimamente acondicionados para aumentar la valoración y el conocimiento del paisaje de las poblaciones isleñas y foráneas.
- b) Estos pequeños miradores evitarían, por otra parte, las interferencias entre diferentes tipos de tránsito, producirían espacios de parada y ayudarían a obtener una percepción más precisa de algunos ámbitos como en el interior de la LZ-30 en la Geria, en la LZ-203, en la zona de El Caletón Blanco y entorno de Órzola, LZ-201 en Guinate, la carretera LZ-10 de Los Valles, en la LZ-703 junto a las Salinas del Janubio y El Golfo y muchos otros puntos de interés. Estos miradores se sumarían a los actuales y al reacondicionamiento de miradores históricos como el de Haría.

1.6.- Zonas congestionadas de vehículos

El tránsito de tráfico turístico en la isla provoca fuertes presiones, pero en algunas zonas muy concretas de la isla llegan a demandar criterios o soluciones para evitar su colapso como las que se producen a la entrada del Parque Nacional de Timanfaya que requiere un mantenimiento cuidadoso de sus áreas de entrada y estacionamiento, o el entorno directo de la localidad de Órzola en temporadas de verano debido al intenso tráfico de turistas hacia la isla de La Graciosa y que en épocas de gran saturación provocan, además de otras interferencias, un gran impacto sobre el paisaje.

Paisajes tan esenciales como el Parque Nacional de Timanfaya han sido pensados desde el cuidado exquisito de su entrada casi ritual y de las formas de ocultación de los estacionamiento de vehículos. Aunque existen medidas disuasorias como la reserva de horas, la compra online etc. en ocasiones llegan a estar muy saturados y congestionados. A pesar del éxito de las visitas guiadas y de la ruta de los volcanes en guaguas, la presión en las zonas de entrada y de estacionamientos de vehículos privados y de alquiler sobre el parque, llega a ser en temporadas muy alto produciendo

impactos paisajísticos temporales debido al alto número de vehículos con su colorista y disruptiva presencia.

- a) Una posible solución sería la de limitar el número de visitantes diarios; otras menos drásticas las de eliminar el tráfico privado en la entrada y ubicar aparcamientos disuasorios más alejados del centro del Parque e iniciar sobre esas zonas las rutas en guaguas, que además podrían ser monocromáticas e idénticas. Otras medidas estarían en mejorar las estrategias de movilidad con la combinación de transporte público en origen y el incremento del uso de la bicicleta.

La localidad de Órzola se convierte en alguna temporada del año en un auténtico aparcamiento y lugar de paso. Esta presión sobre el lugar produce una grave distorsión de su paisaje y también con efectos directos en la presión poblacional subsiguiente sobre la isla de La Graciosa.

- b) El puerto de Órzola merecería un sistema de accesibilidad, de control de llegadas y salidas que se organice con antelación a través de reservas limitadas en número y consonancia con las capacidades reales tanto de aparcamiento como de número de turistas/día. Otras medidas estarían en mejorar las estrategias de movilidad con la combinación de transporte público interurbano en origen y el incremento del uso de la bicicleta.
- c) Como directriz general en este capítulo y en aras de mejorar el paisaje en lugares con gran presión de automóviles se debería incrementar o solucionar la conexión entre las ciudades turísticas y los centros de atracción del turismo como los CACT a partir de líneas frecuentes de transporte público y con paradas en las cercanías de estos centros y con la construcción de redes de vías ciclistas que minimicen el impacto de la motorización.

2.- DIRECTRICES DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LAS ESTACIONES DE SERVICIO Y EL PAISAJE

En el análisis previo de este trabajo se ha detectado una muy alta presencia de estaciones de servicios en la isla, especialmente en los términos municipales de Tías, San Bartolomé y Arrecife. Haciendo evidente la falta de isotropía del territorio. Hay zonas motorizadas ligadas a la costa este algo que se evidencia en la presencia de estaciones de servicio. Sin entrar en consideraciones de su posible desproporción en número y relación con la población residente, sí que es significativo para la existencia de un número elevado de estaciones de servicio tomar en consideración el número de vehículos y especialmente las flotas de vehículos de alquiler en un contexto de isla turística cuya apuesta va más allá de sol y playa o del clásico turista cautivo en el interior de resorts. Lanzarote casi en su globalidad es un modelo de isla turística con una componente alta de demanda a ser recorrida, transitada y visitada a través de la

de los distintos atractivos naturales insulares o de la red de Centros de Arte y Turismo o de visita a lugares como el Parque Nacional de Timanfaya. Además la propia isla no plantea grandes dificultades orográficas para ser ampliamente explorada. La isla, casi en su globalidad se vuelve turística lo cual plantea en la actualidad la necesidad de dar soluciones alternativas y sostenibles del desplazamiento rodado en una isla Reserva de La Biosfera a partir de la utilización de energías renovables. La construcción y localización de las estaciones de servicio producen con sus volumetrías, cromatismos imágenes de marca un impacto de paisaje en su entorno inmediato y una cierta disonancia con el tipo de edificaciones de la isla.

2.1 Estaciones actuales

- a) El conjunto de estaciones de servicios produce un impacto paisajístico importante especialmente con la importación de estéticas globalizadas ajenas a las construcciones de la isla. En aras de su mejor inserción paisajística se deberían someter a un trabajo de adecuación cromática, disminución a dimensiones asequibles de sus carteles y diseños de la marca corporativa y acondicionamiento de su área directa de operaciones.
- b) Las estaciones de servicio deberían someterse a un trabajo de integración en el paisaje a partir del uso en sus paramentos del color blanco y la eliminación de colores estridentes en tamaños y dimensiones inadecuados y el redimensionamiento de la imagen de marca.
- c) La integración estética de las estaciones de servicio al paisaje pasa por el control de las volumetrías, formas, cromatismos y publicidad de marcas corporativas en su adecuación a una estética insular.
- d) Las estaciones de servicio deberían integrar en aquellos casos que sea posible áreas ajardinadas con vegetación preferentemente de flora autóctona.
- e) Las estaciones de servicio no deben ser soporte de grandes carteles de publicidad.
- f) El número de estaciones de servicios debería ser redimensionada para un uso eficiente de las mismas a la vez que alguna de ellas podían transformarse en electrolíneas o estaciones de carga para vehículos eléctricos.
- g) Conjuntamente con este redimensionamiento se deberán adoptar medidas que por una parte acoten el crecimiento incontrolado del número de vehículos de alquiler y por otra fomente el desarrollo de una red eficiente de transporte público.

2.2 Nuevas estaciones de servicio

En la regulación de las nuevas áreas de servicio se avanzan algunas recomendaciones para sus diseños e implantación en relación con la adaptación de los proyectos a las características particulares del paisaje insular. Deberían atender a los siguientes criterios generales:

- a) En la elección de ubicaciones destinadas a acoger estaciones de servicios procurar hacerlo en lugares de escaso valor paisajístico.
- b) Velar por su adecuada integración al lugar seleccionando para ello, seleccionar localizaciones que no signifiquen grandes movimientos de tierras o afecciones directas o indirectas a elementos singulares del paisaje y a sus panoramas especialmente en las volumetrías y cuidado de las gamas cromáticas a utilizar.
- c) Integrar la edificación a la estética insular.
- d) Minimizar el impacto de la marca corporativa hasta límites asumibles.
- e) En aquellos casos que fuera posible se debería reconsiderar los materiales de la edificación y el tipo de cubiertas a formas más simples y realizadas con materiales no reflectantes, brillantes ni pulidos.

3.-DIRECTRICES PAISAJÍSTICAS DE ROTONDAS DE TRÁFICO

Tal y como se desprende del análisis previo, el número de rotondas ha ido creciendo a la par que el sistema viario. Al margen de su efectividad en la organización del tráfico, en estas directrices interesa centrarse en sus aspectos de aportación al paisaje de calidad. Su configuración en marco estricto circular, estimula o predispone a ser tratada de manera singular. Esto que en algunos casos puede tener un interés no siempre debería ser así. No todas las rotondas se deberían diseñar para albergar algún hito . Como recomendación se apuntan las siguientes directrices:

- a) En general las rotondas localizadas en lugares de grandes apertura panorámicas y extensos vacíos deberían diseñarse siguiendo criterios semejantes y en continuidad con el paisaje existente, con sus mismos materiales, vegetación si la hubiera y cromatismos habría que huir en estos casos de la tentación de convertir la rotonda en un hito.
- b) En rotondas localizadas en ámbitos periurbanos las rotondas podrían llevar en su interior el diseño de un jardín preferentemente resuelto con especies locales.
- c) En rotondas de acceso a poblaciones y núcleos urbanos cabría la posibilidad de integrar un hito de arte al menos inspirado en un cierto sincretismo esencialista o en cualquier caso que fuera un criterio artístico coordinado y aprobado por comisiones de expertos en la estética insular.
- d) La autorización para la instalación de elementos figurativos de cualquier naturaleza, cultural o conmemorativa, debería requerir de un informe previo del Cabildo a través en su caso de la comisión correspondiente.
- e) El arte en las rotondas debería estar gestionado y seleccionado a partir de comisiones técnicas de cultura y patrimonio de las administraciones en donde tengan cabida expertos locales y artistas reconocidos.
- f) No en todas las rotondas debería haber un elemento de arte, contrariamente estas deberían ser las mínimas.

4.-DIRECTRICES DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE VÍAS CICLISTAS

Dadas las características geomorfológicas de la isla de Lanzarote la movilidad no motorizada es un factor en auge de gran importancia. Sin entrar en consideraciones técnicas de este tipo de vías se hace necesario añadir en estas directrices de paisaje alguna consideración en relación con la convivencia de las vías ciclistas y el paisaje.

- a) En aquellos casos de coexistencia con tráfico rodado en vías de prioridad de ciclistas se debería considerar el impacto de la bicicleta y los riesgos que se asumen. Para ello se debería mantener un carril exclusivo para el uso de los ciclistas calibrando el ancho real de la vía y adaptando los arcones para el uso correcto de esta actividad y el desarrollo de medidas de seguridad propias para este uso.
- b) En vías exclusivas para ciclistas se deberá mantener, siempre que sea posible una traza paralela a las de las vías rodadas y tratar de no ampliar en exceso la superficie afectada en el total de las bandas de vía rodada y vía ciclista.
- c) En el caso de apertura de nuevas vías ciclistas se tratará de utilizar suelos con un cierto nivel de degradación antes que suelos potencialmente productivos o naturales de calidad.
- d) Siempre que sea posible sería conveniente como forma alternativa de disfrutar del paisaje, a la vez que disminuir la presión de tráfico de vehículos privados, hacer trabajos de continuidad peatonal y ciclista construyendo progresivamente una red completa insular en suelos de dominio público.
- e) Las vías ciclistas deberían estar provistas de mobiliario urbano, señalética, y pequeño equipamiento de auxilio y seguridad con un diseño homologado y común a todo el ámbito insular.

5.- DIRECTRICES DE INTERACCIÓN PAISAJÍSTICA DE PISTAS

La accesibilidad en la isla de Lanzarote a su recorrido motorizado ha producido una creciente apertura de pistas en lugares no siempre adecuados. Es muy constatable la fragilidad de los suelos de la isla a este tipo de movilidad debido a sus suelos frágiles, áridos y desprovistos de vegetación.

- a) Debido a la extrema fragilidad de los suelos áridos y semiáridos de la isla y el impacto que produce sobre ellos el paso de vehículos incontrolados se prohíbe el paso de vehículos incontrolados por suelos naturales y rurales en donde este uso no está permitido.
- b) Se señalizarán y regularán de forma clara las pistas permitidas para el uso de circulación de vehículos de ciclo-turismo. Estas pistas deberán estar provistas de mobiliario, señalética y pequeño equipamiento de auxilio y seguridad con un diseño homogéneo y común a todo el ámbito insular.

- c) En el ámbito de dicha regulación se abordará la prohibición de la circulación de vehículos todo-terreno caravanas de jeeps, motos o similares en cualquier espacio natural de la isla y en el suelo rústico protegido.
- d) Se adoptarán medidas que limiten el crecimiento incontrolado del número de vehículos de alquiler todoterreno Quarks etc. con especial atención a evitar las alteraciones ambientales producidas y a su uso incorrecto.
- e) Se debería considerar el asfaltado o de otro tipo de revestimientos de la pista de entrada al Monumento Natural de los Ajaches y las playas de la punta de Papagayo, debido a la presión excesiva del tránsito de vehículos con levantamiento de polvo y materiales finos y el daño indirecto medioambiental que causa sobre los territorios aledaños.
- f) Se debería extremar, prohibir y sancionar el control en el paso de vehículos en la zona de Papagayo debido a la emergencia actual de pistas abiertas sin control y realizar un análisis crítico sobre aquellas que son verdaderamente necesarias. Este mismo criterio se debería llevar a muchos espacios agrícolas insulares en donde ha proliferado la apertura de pistas sin control.
- g) Será necesario la realización de un plan de restauración de espacios naturales degradados o suelos protegidos por el impacto de pistas abiertas con el uso descontrolado de vehículos no autorizados y proceder al borrado de huellas y a la aplicación de sanciones.

6.- DIRECTRICES DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE SENDEROS

Las demandas del sector de eco-turismo son de mucho interés para disfrutar de la práctica del senderismo y especialmente del paisaje insular a partir de la Red Oficial de Senderos y de la puesta a punto de sus requerimientos de seguridad y de integración al paisaje.

- a) Debido a su interés y bajo impacto se debería consolidar una Red oficial de Senderos en la isla con criterios de uso homogéneos y unificados para toda la isla que posibiliten el senderismo, las visitas guiadas y tours de eco-turismo.
- b) Se mantendrán en buenas condiciones de mantenimiento y buen uso los caminos tradicionales.
- c) La Red de senderos debería estar provista de un mobiliario urbano, señalética, pequeño equipamiento de apoyo, servicios auxiliares y seguridad y marquesinas con un diseño de imagen única y común a todo el ámbito insular.
- d) Debido a la creciente apertura de senderos, no todos ellos oficiales, se debería realizar un plan de optimización de la Red de senderos de Lanzarote con la eliminación y restauración de aquellos que no sean necesarios.
- e) La Red de senderos debería incluir pequeñas zonas de paradas y miradores debidamente habilitadas.

- f) La red de senderos se podría ampliar en continuidad en zonas del litoral, tal y como se viene haciendo hasta ahora. También deberían estar en continuidad las redes que afectan a suelos de turismo deportivo de alta calidad.
- g) Se estudiará la ejecución de accesos al litoral y al mar por el planeamiento local a través de proyectos de acondicionamiento.
- h) Algunas de las redes de senderos podrían habilitarse para turismo ecuestre en zonas norte de la isla.
- i) Para el acondicionamiento de senderos legales se deberá reducir al máximo la afección paisajística para ello se reducirá al mínimo indispensable los movimientos de tierras y desmontes, no permitiéndose en ningún caso desmontes o terraplenes superiores a 2 metros.
- j) Una vez finalizadas las obras de acondicionamiento de senderos no podrán quedar restos o acumulaciones de vertidos.
- k) La restauración o rehabilitación de senderos será autorizable si se llevan a cabo prioritariamente con medios manuales evitando cualquier impacto sobre el paisaje y su entorno.

7.- DIRECTRICES DE PAISAJE EN ÁREAS DE ACCESO A LA ISLA

Las infraestructuras de acceso insular, puertos, aeropuerto, y las redes de movilidad de mayor densidad de tráfico se encuentran en un espacio concentrado de la isla, en donde se encuentra además la mayor concentración de población además de constituir la puerta de entrada de los turistas a la isla. Sobre estos espacios de acceso existe en la actualidad una gran presión urbana a la que se suman las grandes superficies comerciales, zonas industriales y de servicio. En conjunto, y mirado con una cierta distancia, constituye una escala de paisaje muy antropizada en donde se han producido los mayores distanciamientos e impactos en relación con el paisaje insular y la Marca Lanzarote. Esta zona incluye, no sólo puertos y aeropuerto sino especialmente los suelos comerciales e industriales y la periferia de la ciudad de Arrecife, Playa Honda, área industrial de San Bartolomé etc. Por todo ello se debería hacer un gran esfuerzo para reconducir algunas de las dinámicas que distorsionan con fuerza el paisaje de la isla en esta zona amplia hacia criterios más en consonancia con la construcción global del paisaje insular. Por todo ello se recomiendan las siguientes directrices:

- a) Reforzar el papel del aeropuerto como puerta de entrada a la isla a partir de una mejor conexión entre terminales, y una forma más evidente y perceptible de su carácter de puerta de entrada a la isla.
- b) En el diseño de los grandes sistemas generales de transportes de los aeropuertos el Plan Insular de Ordenación determinará medidas de mejora y protección del paisaje de las áreas afectadas por los conos visuales de acercamiento de las aeronaves a los aeropuertos con el objetivo de mejorar la

calidad de las condiciones paisajísticas de las mismas y promoverán Planes Territoriales Especiales para su desarrollo.

- c) En los puntos de llegada del aeropuerto y puertos hacer legible el espacio desde la continuidad ordenada y progresiva de los valores escénicos, estéticos y urbanos.
- d) En los tramos de llegada a los núcleos de población como Arrecife estudiar la posibilidad de desarrollar diseños que hagan posible la legibilidad de la continuidad de los valores urbanos concibiendo una secuencia progresiva de acercamiento a la ciudad frente a la prolongación desordenada y degradada de funciones urbanas en dispersión.
- e) Entre los objetivos a alcanzar en el diseño de las entradas a las poblaciones urbanas y turísticas estaría la de lograr una buena calidad de paisaje tratando de hacer participar la imagen de la entrada a la ciudad con la imagen de identidad y de calidad del centro de la ciudad.
- f) Remitir a planeamiento especial la regeneración ambiental y paisajística de las fachadas industriales y de los núcleos de población como Playa Honda, San Bartolomé, periferia de Arrecife, entrada a Costa Tegui, zonas que han quedado muy expuestas a visuales desde las infraestructuras viarias de acceso insular. La regeneración ambiental de esta zona debería contemplar y proponer soluciones al corte del Jable y la mejora paisajística de todo el frente de la vía y de la conexión al aeropuerto.
- g) El planeamiento insular y local debería prestar una atención específica al tratamiento paisajístico de las periferias urbanas, en especial de la ciudad capital de Arrecife y de las zonas turísticas estableciendo la previsión de reservas de suelo destinado al desarrollo de parques rústicos o periurbanos preferentemente en suelos agrícolas abandonados en dichos ámbitos.
- h) Con el fin de integrar el paisaje con el desarrollo urbano, el planeamiento municipal de las poblaciones implicadas se debería establecer el trazado básico y los criterios para la localización de corredores verdes a partir de la continuidad de los distintos espacios libres.
- i) El trazado básico y los criterios de desarrollo para posibles ámbitos que puedan actuar como corredores verdes en las ciudades y poblaciones se basará también en la defensa y conservación de las áreas naturales y rurales colindantes con el suelo urbano y urbanizable como los pequeños cauces y escorrentías, los espacios rurales colindantes, las áreas litorales y entornos periurbanos, que pongan en relación a la población con el paisaje, se favorezca el desarrollo de los ecosistemas y se refuerce los vínculos entre diversidad natural y cultural.

7.1.-Puertos

En algunos accesos insulares (Puerto de Los Mármoles, Naos) es muy perceptible el abandono de algunas parcelas encontrándose muchas veces en un alto estado de deterioro ambiental. También en estos lugares se plantean muchas dificultades de acceso debido a la inexistencia de aceras y caminos peatonales. Por todo ello se recomiendan las siguientes directrices:

- a) Control del estado de limpieza de las parcelas vacías, con la presencia de vehículos abandonados, estacionamiento desordenado de remolques, falta de cerramiento de parcelas. En todos estos casos será necesario la aplicación de ordenanzas, disciplina urbanística y el cumplimiento de sanciones a los propietarios.
- b) Por la mejora del paisaje de estos entornos será necesario mantener las parcelas vacías en buen estado de limpieza y provistas de cerramientos.
- c) Disponer de zonas peatonales y de aceras y arcenes en condiciones
- d) Disponer de mobiliario urbano, bancos, papeleras, farolas etc.
- e) Prohibir la publicidad y las discordancias cromáticas.
- f) Mantener condiciones de limpieza e higiene
- g) Evitar cerramientos indiscriminados de vistas al mar
- h) Mantener en buenas condiciones la limpieza, las fachadas y paramentos en edificaciones abandonadas.

7.2.- Cartelería y publicidad

En el entorno de la ciudad de Arrecife, en las áreas industriales de Playa Honda o San Bartolomé, Puerto del Carmen, Costa Teguise, Muelle de Órzola y en general en extensos tramos de la LZ-2 se observa un incremento notorio de ubicación de cartelería, publicidad o exposiciones de marcas corporativas de gran dimensión. Todo ello produce un enorme impacto sobre el paisaje periurbano y un intenso y absurdo reclamo de atención hacia la población con publicidad de colores chillones, materiales y dimensiones de publicidad completamente exagerados y ajenos al contexto del paisaje histórico de la isla de Lanzarote. No hay que olvidar que la publicidad está prohibida en la isla desde hace muchos años por las normas y ordenanzas emitidas por las distintas administraciones públicas. Sin embargo ha habido una verdadera falta de control de estos temas.

Por todo ello se recoge en estas directrices las siguientes recomendaciones:

- a) Recordar la prohibición de la inserción de publicidad en rótulos, edificaciones, paramentos, entorno de vías, suelos rurales o naturales y acceso a las poblaciones y en general en todo el territorio de la isla de Lanzarote.
- b) En aquellas infracciones existentes se debería iniciar la tramitación de expedientes de disciplina urbanística, la retirada de carteles y publicidad con la aplicación del correspondiente régimen de sanciones.

- c) Se deberían además establecer medidas y actuaciones de restauración del paisaje y seguimiento de las mismas.
- d) Se debería destinar recursos y reuniones formativas con la Policía Local acerca de la normativa municipal de aplicación en cada caso y la asunción de medidas ejemplarizantes.
- e) Para evitar la inserción de publicidad en el paisaje y vías de Lanzarote sería deseable la colaboración de todas las administraciones implicadas.
- f) La autorización para la instalación de elementos publicitarios de cualquier naturaleza, cultural o conmemorativa, debería requerir de un informe previo del Cabildo o administración local a través de la comisiones correspondientes.
- g) Cuidar especialmente el decoro y limpieza de las paredes medianeras sin presencia de publicidad.

7.3.- Pintadas

Se debería prohibir expresamente:

- a) Las pintadas en muros y otras infraestructuras.
- b) Las pintadas y/o mensajes situados en suelos, laderas y el territorio en general debido a su impacto y efecto negativo en el paisaje
- c) Se deberían además establecer medidas y actuaciones de restauración del paisaje y seguimiento de las mismas.
- d) En aquellas infracciones existentes se debería iniciar la tramitación de expedientes de disciplina urbanística con la aplicación del correspondiente régimen de sanciones.

B.- ESTRUCTURA

Son muchas las variables las que componen la estructura de la isla, en primer lugar la propia red de movilidad, pero también el global de los distintos suelos, desde los protegidos, los rurales, los agrícolas y los urbanos. Todos ellos componen la estructura paisajística de la isla en muchos casos de gran valor. Estas directrices van dirigidas especialmente a lo que denomina el Convenio Europeo del Paisaje como "Paisajes Cotidianos". Aquellos que sin tener un gran valor constituyen el paisaje doméstico de la mayor parte de las poblaciones insulares. Otro objetivo de este trabajo ha sido el de analizar las distorsiones que se han ido sucediendo desde hace unos años sobre la denominada Marca Lanzarote. Por estos motivos la mayor parte del trabajo se ha centrado no tanto en los paisajes valiosos de la isla como en aquellos otros menos valorados y por tanto más susceptibles de transformaciones a veces de gran calado.

1.- PAISAJE NATURAL

La isla de Lanzarote goza de una gran protección en muchos de sus suelos naturales de mayor valor. Debido a su protección y gestión específica en estas directrices, en general dirigidas al paisaje cotidiano, tan solo se apuntan algunas recomendaciones de carácter general sin entrar en más consideraciones al entender que su protección depende de muchos otros factores que escapan a este trabajo.

1.1- Volcanes

Los volcanes son los principales hitos naturales del paisaje insular con más de un centenar de agrupaciones de conos volcánicos.

- a) Los volcanes constituyen una parte esencial del paisaje identitario y de mayor relevancia en el ámbito insular, su protección en cada caso debe estar asegurada, a través de catálogos de protección en donde se especifique, los valores a proteger, y una regulación detallada y exhaustiva del régimen de usos.
- b) Se debería aplicar normas de disciplina, control y vigilancia con el objetivo de impedir la degradación de los suelos de volcanes por vertidos incontrolados o por movimientos de tierras sean de remoción, recogida o deposición de materiales así como cualquier transformación de sus perfiles.
- c) Los movimientos de tierras en laderas y cráteres de los volcanes por razones de explotación agrícola, evitarán las roturaciones en fuertes pendientes y prácticas susceptibles de generar procesos erosivos.
- d) Aquellos volcanes que hayan sido utilizados como canteras legales de extracción de rofe y cuya actividad haya cesado se debería proceder a una rehabilitación paisajística y creativa de las zonas afectadas.
- e) Se debería prohibir el paso de vehículos sobre las laderas de estos suelos y la apertura de pistas ilegales.

- f) Se debería prohibir el acceso incontrolado de visitantes y turistas y las excursiones organizadas que no se realicen sobre senderos autorizados.
- g) Se debería prohibir la salida de los senderistas de los caminos y senderos marcados o las subidas indiscriminadas a los conos volcánicos o bajadas a los cráteres.
- h) En las laderas y cráteres de los conos volcánicos se debería prohibir la plantación y el control de especies exóticas y foráneas.
- i) En las partes pendientes de las laderas de los volcanes y de los cráteres no se debería autorizar ningún tipo de construcción. En aquellos casos de volcanes con canteras y alto deterioro se podría considerar algún tipo de solución creativa de rehabilitación que en algún caso pudiera llevar edificación.
- j) Como criterio general las Instalaciones de antenas de telecomunicaciones que necesariamente han de situarse en los conos volcánicos se deberá determinar su ubicación con criterios paisajísticos y de visibilidad en relación con la longitud y la amplitud visual. La localización se realizará desde el planeamiento insular determinándose los conos volcánicos que pueden quedar afectados por este tipo de infraestructuras prohibiéndose en todos los demás.

1.2.- Actividades extractivas

- a) Se debería prohibir las actividades extractivas en localizaciones expuestas al impacto visual o en las cercanías de ubicaciones de estancia de observadores o de vías de paso de mayor concurrencia.
- a) En canteras autorizadas y sobre las visuales más abiertas y con el objetivo de minimizar su impacto se deberían situar apantallamientos en forma de laderas artificiales.
- b) La restauración de canteras y la restauración de impactos siempre deberían ir acompañados de un proyecto de restauración debidamente autorizado.
- c) En los suelos protegidos se deberá prohibir la recolección de rocas volcánicas, panes de olivinos y demás materiales para evitar el expolio y el destrozo de estos suelos.

1.3.- Paisajes naturales de coladas y malpaíses.

- a) Por su fragilidad se debería prohibir el paseo sobre suelos de malpaís y de rofe para evitar la permanencia de las huellas.
- b) Se debería prohibir y someter a régimen de sanciones la alteración de la morfología de los suelos naturales y especialmente la acumulación de minerales y piedras en columnas o la formación de palabras y figuras.
- c) Se debería aplicar normas de disciplina, control y vigilancia con el objetivo de impedir la degradación de los suelos naturales de coladas y malpaíses por

vertidos incontrolados o por movimientos de materiales sean de remoción, extracción, recogida o deposición de materiales.

- d) Sobre estos suelos se debería extremar el control de especies exóticas y alóctonas invasoras.
- e) Se debería proceder al borrado de huellas de vehículos, personas y animales en zonas de piroclastos valiosos.

2.- DIRECTRICES DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DEL PAISAJE RURAL

Los suelos rurales han sido trabajados históricamente con gran esfuerzo a partir de una intensa y resiliente geometría asociada a la protección del viento, a la obtención de recursos hídricos y al mar. El paisaje rural es el resultado de la simbiosis entre la cultura y la respuesta sobria e inteligente a la naturaleza. La caída y abandono en los últimos años de la actividad agrícola desequilibran factores esenciales del paisaje rural con la pérdida de usos tradicionales y el incremento de la expresión urbana en el territorio con la aparición creciente de edificaciones en dispersión por el territorio.

Una característica singular de los paisajes rurales de Lanzarote lo constituye sus ricas y complejas geometrías en los tejidos agrícolas tanto en las Vegas como en La Geria o el Jable y en general en una gran y extensa superficie de la isla que por sí misma constituye una de los más valiosos elementos del paisaje insular. La isla está construida a partir de una piel geométrica que cubre una buena parte de la superficie insular.

Por todo ello:

2.1.- La protección agropecuaria

- a) Se debería proteger el mantenimiento de las trazas y los mosaicos tradicionales como elementos de primer orden en la recualificación de los paisajes rurales de la isla.
- b) Los organismos públicos adoptarán en su gestión medidas para el mantenimiento de la actividad agraria, necesaria para la conservación del carácter y paisaje de la isla. Dentro de esta línea, el Cabildo promoverá un Estudio de Desarrollo Agropecuario de la isla, que incluirá programas de actuación.
- c) El planeamiento urbanístico municipal considerará el valor paisajístico de cercas, vallados, cerramientos, lindes, estructura de parcelas, etc. estableciendo, en su caso, las normas de protección necesarias para garantizar su armonía con el paisaje.
- d) Se debería fomentar la relación entre explotación rural de calidad y competitiva asociada a la idea de paisaje como negocio.
- e) Se debería proteger la importancia del patrimonio etnográfico asociado a la producción agrícola de la isla y la necesidad de ponerlo en valor.

- f) Se detectan muchos suelos de cultivos y huertas abandonadas con el correspondiente desmoronamiento del paisaje que demandan la necesidad por parte de las administraciones de estimular por medio de incentivos la puesta en marcha de políticas dirigidas al fomento de los cultivos y explotaciones agrarias.
- g) Se verifica la pérdida de la actividad agrícola y el abandono de los cultivos en las laderas en la zona de Haría, dando lugar a un paisaje abandonado y algo deteriorado y la necesidad de su puesta en valor como paisaje etnográfico de gran interés.
- h) El Cabildo ejecutará un programa de tratamiento a largo plazo de las zonas agrícolas abandonadas, consistente en favorecer e introducir paulatinamente especies autóctonas como la tabaiba para evitar la pérdida de suelo, la erosión, la destrucción de los paisajes aterrazados, su deterioro paisajístico y visual y mejorar al mismo tiempo, el recubrimiento vegetal de la isla.
- i) Esta misma técnica es aplicable a cualquier otro suelo con tiempos altos de abandono agrícola.
- j) En los casos que fuera posible, y previa delimitación por las administraciones públicas de aquellos suelos carentes de interés productivo o de paisaje se reclama la necesidad de tener una mayor permisibilidad con sus recursos en la reutilización de las piedras de los cultivos abancalados para reutilizarlos en recursos semejantes frente al uso indiscriminado de gomas, pales, etc.
- k) Las parcelas agrícolas sin producción deberían mantener en todo momento a ciertos cuidados que eviten el deterioro paisajístico y la pérdida de suelo por erosión, se debería estimular e incentivar la limpieza de estos suelos y su cubrición con materiales de enarenados.
- l) Debido al aumento de la edificación en dispersión por el territorio de algunas áreas de la isla de Lanzarote se debería controlar desde los distintos instrumentos de planeamiento el crecimiento urbano de estos suelos y su codificación antrópica.

2.2.- Materiales de desecho y residuos

En los suelos rurales se debería prohibir expresamente:

- a) Depositar o verter residuos en zonas no autorizadas en caso contrario se estará a los efectos de las sanciones correspondientes.
- b) El abandono de los restos, plásticos, protecciones de las explotaciones agrícolas una vez haya cesado la explotación temporal de los mismos.
- c) Los vertidos agrícolas difusos en el entorno de las explotaciones agropecuarias y sancionar la necesaria regeneración del suelo impactado.
- d) El uso de materiales de desecho en los cerramientos de fincas, tanto rurales como urbanas, y en las instalaciones agropecuarias.

- e) La utilización de materiales no acordes con la calidad del paisaje como neumáticos, botellas de plástico, garrafas, pales, bloques de hormigón vibrado entre otros.
- f) La utilización de cajas de frutas en el jable.

2.3.- Las Instalaciones agrícolas y el valor paisajístico de sus elementos

En los suelos rurales se debería prohibir:

- a) Los muros de bloques de hormigón sin enfoscar ni tratar.
- b) Los cambios de muros de piedra por bloques de hormigón vibrado.
- c) La sustitución de muretes de cultivos hechos con elementos artificiales por piedra del lugar, como forma de recuperar los paisajes afectados por esa práctica.
- d) Los cerramientos en precario contruidos de forma improvisada con distintos tipos de materiales de desecho.
- e) Los vallados que presenten alguna de sus caras sin terminar o los vallados de telas metálicas.

2.4.- Canteras

- a) Se requiere de un mayor control y aplicación de sanciones en la apertura de canteras ilegales para evitar la degradación de volcanes jóvenes como la Montaña del Cuervo.
- b) Se estudiará la potencialidad de la recuperación creativa de canteras, tanto por la restauración de sus perfiles como por su posible reconversión de uso.
- c) Se deberá llevar un exhaustivo control de las molestias e impactos ocasionados por las actividades extractivas en su entorno próximo.
- d) En canteras autorizadas y sobre las visuales más abiertas y con el objetivo de minimizar su impacto se deberían situar apantallamientos en forma de laderas artificiales.
- e) Se debería prohibir y establecer un régimen de sanciones en las extracciones de áridos ilegales como en el Jable afectado por la Red Natura.
- f) Con objeto de regular las extracciones para los enarenados se debería controlar el origen de las piedras comprobando la legalidad de las canteras.
- g) Las parcelas agrícolas, estén o no en producción siempre que sea posible, deberían admitirse los movimientos de tierras de sorribas y enarenados.
- h) Entre las determinaciones de los planes de restauración de áreas extractivas y para las autorizaciones y declaraciones de impactos será también necesario adoptar medidas para las áreas adyacentes o colindantes que pudieran quedar afectadas de forma indirecta por la actividad con el objetivo de lograr su integración al paisaje circundante. En consecuencia el promotor de una

actividad extractiva deberá acreditar la titularidad de derechos objetivos sobre dichas áreas.

2.5.- Apertura de pistas en suelo rústico

- a) La autorización de apertura de pistas con fines de acceso a explotaciones agrícolas se deberá realizar mediante el correspondiente proyecto técnico dando prioridad a los factores paisajísticos y medioambientales.
- b) El proyecto técnico para la autorización de nuevas pistas deberán incluir las secciones necesarias, descripción gráfica e infografías del estado final de los perfiles del terreno.
- c) Los proyectos técnicos deberán contemplar la posibilidad de generar procesos erosivos incorporando y justificando en el diseño aquellas estrategias que se ejecutarán para evitarlo.
- d) La autorización de pistas debe quedar supeditada a la mínima afección paisajística y reduciendo al mínimo indispensable los movimientos de tierras y desmontes, no permitiéndose en ningún caso desmontes o terraplenes superiores a 2 metros.
- e) Se recomienda utilizar materiales cromáticamente afines al material geológico existente, para las pistas rurales existentes y accesos legales no asfaltados.
- f) Se debería prohibir y aplicar un régimen de sanciones en la apertura de pistas ilegales atendiendo especialmente a pistas abiertas por vehículos como los Quarks que dejan su marca en territorios muy frágiles como los de Lanzarote.

2.6.- Protección del suelo rústico

Los Planes Generales de Ordenación deberían clasificar y categorizar los paisajes agroclturales de mayor interés paisajístico como Suelo Rústico de Protección Paisajística, promoviendo en ellos acciones que tengan por objeto la ordenación, protección y gestión de todos sus elementos patrimoniales, culturales y etnográficos. Una característica singular de los paisajes agrícolas de Lanzarote lo constituye sus ricas y complejas geometrías en los tejidos agrícolas tanto en las vegas como en La Geria o el Jable y en general en una gran y extensa superficie de la isla que por sí misma constituye una de los más valiosos elementos del paisaje insular por todo ello se recomienda la protección y gestión de estos suelos con los siguientes objetivos básicos:

- a) El desarrollo de estrategias dirigidas a la puesta en valor de los recursos históricos y el inventario de hitos. El planeamiento general debería elaborar un catálogo de los hitos del paisaje local como conos volcánicos, malpaises, roques, riscos, líneas de horizonte, panoramas valiosos, enclaves de interés, fachadas urbanas y marítimas, monumentos inmuebles, zonas arboladas, etc.

- estableciendo medidas protectoras precisas para cada uno de ellos que garanticen su integración en la ordenación del paisaje.
- b) Se velará especialmente por el mantenimiento de las trazas tradicionales y sus geometrías como elementos de primer orden en la recualificación de los paisajes rurales.
 - c) Se evitará cualquier alteración que pueda degradar la calidad visual y elementos característicos de los suelos de protección del paisaje.
 - d) El reconocimiento y recuperación de los diferentes elementos que componen el sistema histórico y cultural del agua.
 - e) La protección del paisaje agrícola o rústico no debe ser incompatible a su uso para actividades de ocio dirigidas al fomento del paisaje.
 - f) En algunos paisajes agrícolas destacados y de gran calidad de paisaje que gozan de las protecciones más elevadas como los ejemplos de La Geria se requiere poner en marcha algún tipo de ayuda dada las dificultades de producción y mecanización para ello se pondría en marcha El Contrato de Paisaje con los contenidos que se incluyen en el punto N^o 4.3 del capítulo 4 sobre Instrumentos del presente documento. El objetivo sería el de evitar la mutación y transformación de sus geometrías.
 - g) Los Contratos de Paisaje realizados en estos ámbitos de gran valor paisajístico deben velar por evitar la transformación de la misma y la pérdida de sus geometrías históricas debido a su mecanización y a la crisis de la agricultura tradicional y de sus formas tradicionales, provocando en muchos casos “pérdida de paisaje”.
 - h) En la zona de La Geria sería recomendable la construcción de cuartos de aperos subterráneos y evitar o prohibir la construcción de los mismos en superficie.
 - i) En la zona de La Geria y en general en suelos rústicos de protección se recomienda propiciar y formalizar pequeños miradores escénicos.
 - j) El planeamiento General podrá determinar áreas de protección agraria y sus determinaciones de carácter general atendiendo entre otros criterios a sus valores paisajísticos, ambientales, etnográficos o culturales aunque la explotación rural hubiera cesado en su actividad. La protección de estas áreas podrían estar reguladas por Contratos de Paisaje con los contenidos expuestos en incluyen en el punto N^o 4.3 del capítulo 4 sobre Instrumentos del presente documento.
 - k) Del mismo modo se debería primar a través del instrumento del Contrato del Paisaje el desarrollo de formas de cultivo tradicional de interés paisajístico asociados a paisajes culturales de muy alto valor como zonas de bancales y murales de piedra, cultivos enarenados, y gavias entre otras, y en general aquellas acciones que mantengan las estructuras históricas a la vez que eviten la erosión de los suelos.

- l) El mismo tratamiento de protección del paisaje rural en suelos sin producción se podrían poner en marcha programas y conceder incentivos de mejor del paisaje como el del Contrato del Paisaje dirigidos a la puesta en valor de tierras roturadas y no cultivadas.
- m) En suelos de abandono agrícola se debería fomentar e incentivar la producción agrícola biológica asociada a la soberanía alimentaria y consumo de productos kilómetro cero.
- n) También se considerará la subvención de la piedra natural para la reconstrucción y realización de muros con fines agrícolas.

2.7.- Salinas abandonadas

- a) Debido a su alto valor paisajístico y etnográfico se debería promover la rehabilitación de las salinas abandonadas, a fin de dotarlas de algún tipo de uso que mantenga, en la medida de lo posible, su estructura primitiva.
- b) Las salinas abandonadas o en trance de serlo, deberán destinarse prioritariamente a usos educativos, recreativos, pequeños jardines o áreas de recuperación de hábitats y aves. Los proyectos correspondientes deberán ser autorizados y supervisados por el Cabildo y sometidos en todo caso a la firma de un Contrato de Paisaje.

3.- ESTRUCTURA DE VILLAS Y CIUDADES.

Uno de los rasgos de paisaje más significativos de muchas de las ciudades de interior de la isla de Lanzarote como Haría, Yaiza, Teguiise, y en algún caso San Bartolomé y Tías lo constituye su alta porosidad de vacíos y llenos y su baja densidad de suelo ocupado. Estos vacíos se mueven en el entorno del 85% de la superficie total de algunas poblaciones. Esta es una característica que configura un paisaje urbano muy particular abierto y bien integrado con el entorno, normalmente agrícola, que rodea estas poblaciones. Esta característica del paisaje probablemente tiene su origen en la alta convivencia con los suelos agrícolas. En la actualidad este tipo de villas porosas conforma uno de los paisajes urbanos más singulares de la isla.

3.1.- Suelos vacíos

- a) Los suelos y parcelas sin edificar ni cultivar en el interior de las poblaciones de la isla deberían mantenerse en buenas condiciones de limpieza, estética, dignidad y decoro con una cubrición completa del suelo con enarenados.
- b) No se debería permitir depositar o verter residuos en el interior de los suelos y parcelas vacías.
- c) En los suelos urbanizables se velará en su ordenación por la integración entre el medio rural y el urbano, atendiendo a las trazas agro culturales, caminos, construcciones y geometrías históricas existentes en el lugar como posibles elementos a reinterpretar en el nuevo diseño.

3.2.-Estructura urbana.

Los Ayuntamientos redactarán ordenanzas específicas que garanticen la calidad de paisaje de la ciudad y los usos del paisaje relacionados con las edificaciones, los espacios públicos, la publicidad en los espacios públicos y privados, las zonas verdes y espacios libres atendiendo a las siguientes recomendaciones:

- a) La catalogación, protección, mantenimiento y mejora de los valores intrínsecos del paisaje urbano y de la imagen de la ciudad.
- b) La protección, conservación, valoración, restauración, crecimiento, difusión y fomento de los valores históricos, artísticos, arqueológicos, típicos o tradicionales del patrimonio arquitectónico de la ciudad y de sus elementos de paisaje natural y urbano de interés.
- c) El soporte e impulso del uso ordenado y racional del paisaje urbano como instrumento decisivo para la conservación del entorno.
- d) La protección específica de los elementos fundamentales del paisaje urbano.
- e) Especialmente en zonas de litoral o en núcleos en situación de riesgo se debería delimitar zonas de protección del paisaje como barrancos y áreas litorales dirigidas al control de catástrofes naturales y a la mitigación del cambio climático.
- f) En algunas ciudades y poblaciones de litoral como Arrieta se debería estudiar la fachada urbana marítima con el objeto de favorecer la accesibilidad pública al mar a la vez que construir en el espacio urbano de borde una fachada de paseo público.
- g) En la estructura urbana y los nuevos crecimientos sería recomendable conseguir una buena adecuación topográfica, del perfil edificado y del tratamiento del parcelario y red de accesos existentes en cada núcleo.
- h) En algunas intervenciones en los cascos urbanos se debería argumentar la defensa de la construcción de la “actualidad” en los centros históricos desde parámetros de diálogo positivo de soluciones de arquitectura contemporánea de calidad capaces de crear complicidades con las edificaciones históricas o con su paisaje urbano. Este tipo de intervenciones debería estar sometida a la autorización por comisiones de calidad arquitectónica.
- i) En algunos casos se deberían emplear normas de disciplina urbanística para la demolición de construcciones ilegales.
- j) La estructura urbana de los nuevos crecimientos se debería estudiar desde la preservación de los valores naturales y de los elementos característicos del paisaje agrícola preexistente, como forma de aprovechar sus cualidades como geometrías, trazas, hitos de valor patrimonial, como elementos activos del nuevo paisaje y como recurso cultural y etnográfico para la mejor defensa de la identidad territorial frente a procesos desligados del contexto geográfico, natural, histórico y cultural

- k) Se debería evitar el consumo indiscriminado de suelo en las periferias de las ciudades con la construcción de edificaciones aisladas o urbanizaciones de edificación residencial de baja densidad para dar prioridad a la renovación urbana de las ciudades consolidadas y en todo caso al aumento de sus densidades.
- l) Como recurso paisajístico y patrimonial en muchas de las ciudades se debería catalogar aquellas estructuras históricas agropecuarias muros, gavias, bancales, lagares, molinos etc. de gran valor cultural y de paisaje en donde se señale el valor del bien y su grado permitido de transformabilidad.

C.- ARQUITECTURA.

Hay muchos lugares en el mundo con arquitectura blanca pero pocos donde ese contraste sea tan eficaz como el de la isla de Lanzarote. Es una elección estética muy acertada en una isla de componentes terroso de carácter volcánico de cromatismo muy oscuro. Cambiar este criterio sería un error, banalizaría una idea que en pocos sitios puede funcionar tan bien como en Lanzarote, este hallazgo no debe perderse, incluso debería acentuarse. Modificar este criterio ya muy asumido por la población haría perder identidad y adquiriría una imagen global idéntica a la de cualquier otro contexto.

1.- SUELO RÚSTICO

En las poblaciones agrícolas las edificaciones aisladas conviven con los suelos agrícolas, en ellas se encuentran muchos de los rasgos tradicionales de la arquitectura insular, como las volumetrías cúbicas y blancas de paramentos limpios en donde se insertan las ventanas de huecos reducidos con cromatismos verde o azul. Los techos planos o con la inclusión de alguna cubierta también enfoscada en blanco. Algunos elementos también se significan como las chimeneas tradicionales o los arcos de las entradas a las parcelas con una configuración muy particular. Es en general una arquitectura sobria y sencilla que responde con mucha eficacia a las condiciones de clima y configura un paisaje propio y característico

1.1.- Fachadas de asentamientos rurales.

- a) Con carácter general las fachadas serán enfoscadas y pintadas en blanco pudiendo incorporar piedra natural.
- b) En caso de poblaciones en asentamientos rurales la estética exterior de las edificaciones será similar al del conjunto ambiental del asentamiento, en sus cromatismos y materiales de fachada, carpinterías, volumetrías y morfologías.
- c) Sólo se deberían permitir aplacados en piedra natural con materiales propios del entorno siempre y cuando no incorporen ningún tipo de tratamiento de pulimento o añadido en superficie que modifique su apariencia o texturas naturales.
- d) Los acabados en aplacado de piedra podrán ser planos completos y superficies regulares evitando hacer figuras y dibujos o despieces ajenos a la estética tradicional.
- e) Los acabados de todos los elementos de las edificaciones deberían tener el mismo nivel de terminación y calidad en aquellos elementos que pueden acompañar a la edificación como volumetrías salientes, porches etc.
- f) No se debería permitir el uso de otros materiales a los aquí expresados. Especialmente plaquetas de gresite, ladrillos, azulejos y demás aplacados ajenos a las fachadas tradicionales de la isla.

- g) No se debería permitir el uso de balaustradas ni de conformaciones siguiendo órdenes clásicos.
- h) Las cubiertas inclinadas deberán estar pintadas o enfoscadas siempre en blanco sin añadir tejas, pizarra, o materiales similares.
- i) Las medianeras deberán estar siempre tratadas enfoscadas y pintadas en blanco o tratadas en piedra. No se debería permitir ninguna medianera ni ninguna edificación sin todos sus paramentos tratados, enfoscados o pintados.
- j) La carpintería exterior podrá ser de madera u otros materiales en los cromatismos acordes con el resto de las edificaciones del entorno.

1.2.- Cerramientos de parcelas rurales

- a) Los vallados de fincas requerirán autorización para su construcción.
- b) En los cerramientos de parcela los muros opacos y ciegos no deben en ningún caso superar en los linderos de defensa a los vientos dominantes una altura de 1,50 m ni inferior a 0,50 metros. El resto de linderos no debería superar un metro de altura. En cualquier caso las ordenanzas deberían justificar las limitaciones de altura de los muros en cada caso en función de su posible afección al paisaje.
- c) Los cerramientos de las parcelas no opacos en linderos que deben resistir los vientos dominantes no deben ser superiores a 2,20 metros ni inferiores a 0,50 metros. En cualquier caso las ordenanzas deberían justificar las limitaciones de altura de los muros en cada caso en función de su posible afección al paisaje.
- d) Los muros opacos deberán ser preferentemente de piedra seca y rematados en pintura o enfoscado en blanco.
- e) Se debería prohibir los cerramientos con mallazos de cañas, mallas electrosoldadas y elementos similares.
- f) Se deberían prohibir las balaustradas tanto en cerramiento como en los salientes de las edificaciones.
- g) Se debería incentivar el mantenimiento de los muretes que organizan los espacios agrícolas y sus producciones por el enorme valor paisajístico que tienen en el dibujo geométrico del espacio rural en una buena parte de la isla.

1.3.- Antenas

- a) Las antenas deberán situarse en cubierta de las edificaciones rurales garantizando la mínima o menor visibilidad desde el exterior.
- b) En el caso de edificaciones protegidas por catálogo o pertenecientes a Patrimonio Histórico las antenas en ningún caso podrán perjudicar su imagen y deberían ocupar una posición lo más discreta posible.

1.4.- Edificaciones en suelo rústico productivo

- a) Se debería evitar la colonización turística de los suelos productivos y su reconversión en alquiler vacacional
- b) Se debería prohibir las construcciones fraudulentas y/o la transformación fraudulenta en viviendas de los cuartos de aperos
- c) La conservación del hábitat rural hace totalmente rechazable su reconversión formal en promociones edificatorias y turísticas por lo que tiene de desarraigo de la fisonomía tradicional del hábitat.
- d) En la solicitud de licencias urbanísticas para los proyectos de explotación agropecuaria que implique la construcción de edificaciones se deberá requerir memoria completa sobre su integración paisajística e infografías del resultado final.
- e) Se debería evitar las construcciones en suelo rústico que no tengan que ver con la naturaleza de este tipo de suelos y demás construcciones especialmente de viviendas de primera o segunda residencia en difusión por el territorio que consumen suelo agrícola y no aparecen vinculadas a ningún tipo de explotación rural, para ella se propone establecer un canon que grave dichas construcciones y que tenga como objetivo dotar un fondo dirigido a la mejora del paisaje rural.

2.- ARQUITECTURA EN VILLAS Y CIUDADES

La Arquitectura de Lanzarote adquiere también una presencia muy característica en muchas de las ciudades y poblaciones del interior. Sin renunciar a su sobriedad en muchos casos estas arquitecturas urbanas adquieren en su morfología una nobleza especial con el aporte de las piedras en la base, mayores dimensiones de huecos y los materiales interiores y las tipologías de patios. La evolución de estas arquitecturas, ha sido progresiva hacia concepciones más contemporáneas, con la aparición de materiales más duraderos en los paramentos exteriores o la apertura más generosa de los huecos. Estas transformaciones se tienen en cuenta en estas directrices con el objetivo de conciliar una tradición histórica con unas modificaciones, que sin salir de una línea estilística propia y reconocible, puedan a la vez ser manifestaciones contemporáneas de arquitectura.

2.1.- Fachadas

Además de los puntos contenidos en el punto 1.1 del capítulo C de Arquitectura sobre el suelo rústico las edificaciones en asentamientos villas, pueblos y ciudades deberían atender a las siguientes directrices:

- a) Con carácter general las fachadas serán enfoscadas y pintadas en blanco pudiendo incorporar piedra natural. Alternativamente se podrán utilizar mortero monocapa, estucados de cal, y otros materiales constructivos más

duraderos siempre y cuando sus acabados sean acordes con este color blanco y de apariencia y texturas similares.

- b) Mayor control del cromatismo de las edificaciones y la armonía ambiental de los materiales en algunos núcleos de población como en la periferia de Arrecife o en Playa Honda.
- c) Se podrá utilizar vidrio en barandillas, ventanales y otros huecos. Los vidrios en ningún caso podrán ser de espejo o reflectantes.
- d) Se deberían prohibir los edificios construidos con madera o materiales de prefabricados. Esta prohibición no debe afectar al mobiliario urbano y pequeñas construcciones auxiliares tipo pérgolas o similar menores de 5 m².
- e) En general se procurará evitar la introducción de ornamentos foráneos, el uso de cromatismos inadecuados, y el uso de revestimientos cerámicos.
- f) Se debería evitar las volumetrías extrañas, el uso de balaustradas y de ordenes clásicos.

2.2.- Cerramientos

- a) Los vallados de las viviendas aisladas requerirán autorización para su construcción.
- b) En los cerramientos de parcela los muros opacos y ciegos no deben en ningún caso superar en los linderos de defensa a los vientos dominantes una altura de 1,50 m ni inferior a 0,50 metros. El resto de linderos no debería superar un metro de altura. Esta altura podrá ser algo superior en los frontispicios de las entradas. En cualquier caso las ordenanzas deberían justificar las limitaciones de altura de los muros en cada caso en función de su posible afección al paisaje.
- c) Se deberían prohibir las balaustradas tanto en cerramiento como en los salientes de las edificaciones.
- d) Los muros opacos deberán ser preferentemente de piedra seca y rematados en pintura o enfoscado en blanco. Alternativamente se podrían dar soluciones contemporáneas a los cerramientos de parcelas de las viviendas aisladas con otro tipo de soluciones como gabiones de piedra, muros vegetales etc.

2.3.- Patrimonio

- a) Se facilitará la protección, conservación, valoración, restauración, difusión y fomento de los valores históricos, artísticos, arqueológicos, típicos o tradicionales del patrimonio arquitectónico de la ciudad y de sus elementos de paisaje natural y urbano de interés.
- b) Los catálogos de las edificaciones protegidas incluirán en la protección el espacio exterior, construcciones auxiliares de carácter etnográfico y árboles existentes de la parcela en donde se encuentran y que conforman en su globalidad un paisaje propio.

- c) Aunque el fenómeno de las ruinas va más lejos que el de la protección se debería analizar las causas de las ruinas en cascos urbanos como el de Haría y el deterioro paisajístico que ello conlleva. Por ello en estas directrices se solicita la revisión de los catálogos de protección de edificios con el objetivo de analizar con mayor detenimiento y de forma particularizada las alternativas posibles, la flexibilidad en los cambios de uso y adaptación de las edificaciones protegidas para evitar el efecto indeseable de la ruina por un exceso de celo en la protección.
- d) Los edificios catalogados deberían gozar de un régimen especial de reducción de cargas e impuestos por parte de las administraciones si se hicieran labores de mantenimiento del patrimonio arquitectónico o mejoras que eviten el estado de ruina.
- e) Por el contrario se debería imponer alguna tasa por la falta de mantenimiento y la posible la especulación del suelo.

3.-PAISAJE DE LA CIUDAD DE ARRECIFE

Debido a su singularidad en el paisaje de la isla se estima procedente en estas directrices aportar una serie de recomendaciones sobre el paisaje urbano de la ciudad de Arrecife. Estas recomendaciones no entrarán en aquellos aspectos del paisaje, excepcionales de la ciudad como el arrecife costero, y algunas de sus elementos más significativos o históricos. Sin embargo se ha estimado procedente analizar algunas de las áreas que formalizan "el paisaje cotidiano", debido a las morfologías diferenciadas de la capital con el resto de la isla que son muy evidentes en muchos barrios de la ciudad, especialmente en aquellos situados en áreas de la periferia urbana y las zonas de acceso a la ciudad desde la estructura viaria general. Por todo ello se estima conveniente en este trabajo redactar las siguientes directrices:

- a) El planeamiento general o en su caso el Ayuntamiento de la ciudad debería catalogar las edificaciones periurbanas y demás edificaciones que generan un especial impacto paisajístico por su posición, sus dimensiones, alturas, aspecto u otros motivos con el objetivo de ser adecuadamente redimensionadas y reducidas hasta niveles admisibles, mediante tratamientos de sustitución, restauración, rehabilitación o mejora de su incidencia negativa en el paisaje.
- b) Se debería determinar la eliminación de los usos que degradan el paisaje especialmente los de la periferia urbana en las cercanías de los accesos viarios a la ciudad.
- c) Se debería mejorar el paisaje de las vías de acceso a la ciudad.
- d) Se deberían redactar ordenanzas precisas de los suelos vacíos en los que se prevé un desarrollo urbano a largo plazo, especialmente para el mantenimiento de esos suelos en condiciones ambientales adecuadas y de limpieza e incluso

de posible revegetación hasta tanto no se inicie el programa de desarrollo urbanístico.

- e) Aprobar una política activa de recualificación de los vacíos urbanos, con plantación de arbolado, incorporación de pequeñas plazas y parques de bolsillo especialmente en barrios degradados de la periferia que posibiliten una mejora real del paisaje urbano, de riqueza de usos y de integración social.
- f) Realizar planes de mejora ambiental en los barrios de la periferia urbana que posibilite el desarrollo de condiciones básicas de urbanidad y fomentar el aumento de la complejidad funcional.
- g) Establecer ordenanzas de paisaje en los suelos límite rural-urbano que incluya indicaciones precisas de ordenación en relación con la articulación del espacio urbano consolidado y los nuevos crecimientos.
- h) Conseguir la adecuación de la estructura urbana a una buena integración paisajística, en relación al medio físico que lo rodea con una definición cualificada de sus bordes exteriores y con los principales puntos de conexión a la red insular de comunicaciones.
- i) Organizar un sistema en red a partir de espacios libres de nueva creación aprovechando también los existentes, con el objetivo de organizar una red verde global de continuidad en la ciudad de parques, plazas y paseos, como forma de integrar las cualidades de la geografía al paisaje urbano, aumentar las densidades de las plantaciones vegetales, como mejora de las condiciones medioambientales de la ciudad y la mejora de la vida de sus ciudadanos.
- j) Velar por la consecución de una ciudad más accesible para el peatón, ampliar las redes peatonales del centro de la ciudad o en su caso reducción del ancho de calzadas y bandas de aparcamientos para ampliación de aceras rediseñando espacios urbanos peatonales que recorran la ciudad e integren sus diversos barrios o sectores.
- k) Aumentar los programas de aparcamientos disuasorios de gran capacidad de acceso al centro de la ciudad.
- l) En aras de la mejora del paisaje urbano general, y especialmente para fortalecer las importantes cualidades paisajísticas actuales y potenciales de la ciudad de Arrecife se deberían delimitar zonas para la protección de vistas singulares, panorámicas abiertas al mar y perspectivas más valiosas naturales y urbanas con el objetivo de evitar su modificación o la interposición de barreras visuales intermedias tanto por la altura como por la escala de lo previsto en relación con la capacidad de acogida visual del ámbito ordenado.
- m) Velar, a través de las ordenanzas de la edificación y comisiones de seguimiento, por elevar la calidad de la arquitectura en sus aspectos compositivos y en la calidad de los materiales empleados, procurando que los nuevos edificios sirvan como referentes para la ciudad por su inserción urbana y su calidad arquitectónica y ambiental.

- n) Determinar criterios homogéneos para los códigos cromáticos a utilizar en función de las características de la arquitectura y de su grado de percepción. Aunque la ciudad de Arrecife debería ser un referente de construcción del paisaje urbano para el resto de la isla, y se debería utilizar preferentemente el color blanco.
- o) Promover la protección paisajística de estructuras agropecuarias históricas como muchas de las salinas existentes en la ciudad de Arrecife y su entorno inmediato de gran valor patrimonial y de paisaje a través de la inclusión en catálogos en donde aparezca el valor del bien y el grado de transformabilidad permitido.

4.- PAISAJE TURÍSTICO

4.1.- Urbanizaciones turísticas

Es interesante observar cómo en los inicios del turismo en las islas y en su preparación hay un interés por la recreación del paisaje desde el arte como un requisito ineludible en la construcción del turismo. Pocos momentos tan innovadores en la construcción del turismo como el que hubo en los inicios en los años 60 y 70 del siglo pasado a partir de la premisa de dar una respuesta creativa a una nueva actividad sobre el territorio con la conjunción de la Arquitectura, el Arte y el Paisaje como argumentos del turismo. El mejor ejemplo de esta forma de proceder se encuentra en la isla de Lanzarote a través del trabajo de César Manrique. Con la selección de lugares excepcionales, su visión desde el arte y el paisaje y el ejemplo de la red de Centros de Arte, Cultura y Turismo (CACT) que se distribuye de una manera homogénea por el territorio insular.

El desarrollo del espacio turístico en su oferta alojativa ha buscado modelos concentrados en el territorio, especialmente de litoral. Las urbanizaciones turísticas se han ido desarrollando a partir de modelos más o menos acertados con imágenes no siempre inspiradas en el mundo local. Quizás las mayores disrupciones del paisaje del turismo lleguen por la creciente superficie de suelo implicada en este uso y el aumento paulatino de sus edificaciones asociadas llegando en algunos casos a desbordar cualquier previsión en el número de camas y territorio ocupado. Su impacto paisajístico viene más por el tamaño que adquieren estas urbanizaciones y algunas edificaciones y su difusión indiscriminada por el territorio. La solución a estas desarmonías exceden mucho los límites de este trabajo que se centra exclusivamente en aspectos del paisaje. No obstante sobre este tema se redactan algunas recomendaciones:

- a) Las administraciones locales, a través de sus instrumentos de planeamiento, deberían fijar y revisar la capacidad máxima de carga del territorio para la actividad turística, y en función de ello, priorizar la reconversión cualitativa de

las áreas obsoletas existentes frente al crecimiento o desarrollo de otras nuevas.

- b) Algunas áreas de explotación turística como Puerto del Carmen o Playa Blanca han colonizado una buena parte del suelo destinado a este uso. Por todo ello se estima conveniente no continuar con el crecimiento turístico en estas áreas más allá de realizaciones puntuales en su interior, reconversión o reciclajes de edificaciones y la ampliación del espacio libre público para mejorar las condiciones ambientales y aporten calidad
- c) Abordar con criterios de sostenibilidad el impacto negativo del abandono de las construcciones inacabadas en Costa Tegui. Para ello se deberían adecuar las obras, recoger los materiales y vertidos del entorno, eliminación de pintadas de los paramentos e incorporación de cerramiento hasta tanto se puedan concluir.
- d) Delimitar zonas de protección del paisaje como barrancos y áreas litorales dirigidas al control de riesgos y catástrofes naturales y a la mitigación del cambio climático.
- e) Delimitar áreas urbanizadas como Punta Mujeres, cuyas edificaciones se puedan encontrar en zonas de dominio público marítimo para su eventual análisis y estudio frente a los riesgos posibles debidos al cambio climático.
- f) Aplicar ordenanzas de control y limitación de la publicidad e imagen de marca en sus cromatismos, materiales, formatos y dimensiones, especialmente en las edificaciones asociadas a la industria del ocio y centros comerciales.
- g) Homogenizar de forma coherente en todas las urbanizaciones el mobiliario urbano, las señalizaciones, los dispositivos de información y publicidad tipo Mupi, los parasoles, toldos y demás elementos con el objetivo de reducir la algarabía y el impacto visual.
- h) Controlar los elementos constructivos exóticos y los ornamentos ajenos al contexto insular.
- i) Ajardinar las vías de entrada a los núcleos de población y zonas turísticas.
- j) Controlar la limpieza del litoral y las playas y el control bajo sanción de la remoción de los materiales de sedimento pétreo de callados y también su apilación indiscriminada.
- k) Priorizar la peatonalización de los núcleos turísticos. Organizar redes verdes ajardinadas y arboladas con paseos en continuidad en el interior de los núcleos y construcción de paseos litorales y pistas ciclistas a la vez que la mejora de las condiciones del transporte público.
- l) Aplicar en los espacios libres de todos los núcleos turísticos las normas de accesibilidad con la inclusión de pasillos rodantes, escaleras mecánicas y ascensores si ello fuera necesario.

4.2.- Turismo rural

- a) Incentivar la recuperación de edificaciones patrimoniales catalogadas de gran valor y tamaño, o en estado de ruina para permitir el uso turístico por medio de contratos de paisaje o por reducción de impuestos locales.
- b) Fomentar el ecoturismo con instalaciones asociadas al senderismo, a la naturaleza y a la gastronomía ecológica.
- c) Se debería evitar la colonización turística de los suelos productivos y su reconversión en alquiler vacacional.

5.- DIRECTRICES DE INTEGRACIÓN DEL PAISAJE EN SUELOS INDUSTRIALES. GRANDES SUPERFICIES COMERCIALES.

5.1 Grandes superficies comerciales

La construcción de grandes superficies y edificios de reconocidas marcas comerciales ha propiciado indirectamente una llegada de formas de hacer muy imbricadas en imágenes que pertenecen a la globalización y difusión de marcas corporativas muy reconocidas. Estas construcciones, en sus volumetrías, publicidad y cromatismos son ajenas a la construcción, tipologías y morfologías históricas del paisaje edificado de Lanzarote. Además parte de este fenómeno se ha ido ubicando en áreas muy cercanas de acceso a la isla produciendo una imagen confusa y ajena al contexto de la propia isla. Todo ello ha generado una cierta disrupción en las formas, cromatismos y materiales ajenos, difusión de imágenes de marca que en muchos casos se ha ido trasladando a las áreas industriales y de servicios. No obstante se han estudiado algunos ejemplos de cómo estas mismas marcas han sido capaces, en otros contextos geográficos de adaptarse a criterios de paisaje local con gran esmero y cuidado. También las áreas industriales se desarrollan en dos localizaciones principales, en el ámbito noreste de la ciudad de Arrecife (Puerto e Industrial Naos, Industrial los Mármoles, Altavista Industrial Altavista, Altavista II Polígono Este, Tenorio y Zona de almacenamiento industrial de Teguisse) y en la zona industrial de Playa Honda del Término Municipal de San Bartolomé frente al aeropuerto. En ambos casos en lugares muy expuestos a los accesos a la isla.

Por todo ello se recoge en estas directrices las siguientes recomendaciones tanto para suelos existentes como para la construcción de nuevas edificaciones con el objetivo de establecer criterios comunes para suelos industriales a través de ordenanzas en todos los planeamientos y normas de los municipios de la isla:

5.2 Nuevas áreas comerciales e industriales

- a) En la construcción de nuevos edificios industriales o de grandes superficies comerciales se debería delimitar zonas para la protección de vistas singulares, panorámicas y perspectivas más valiosas naturales o urbanas con el objetivo de evitar su modificación o la interposición de barreras visuales intermedias tanto

- por la altura como por la escala de lo previsto en relación con la capacidad de acogida visual del ámbito ordenado.
- b) Para aquellas actuaciones que impliquen un gran consumo de suelo o una gran capacidad de alteración del paisaje, se analizará el tamaño, proporción y localización de los mismos en relación con la cuenca visual y paisajes afectados.
 - c) Se evitará la ocupación por edificación y la urbanización de los terrenos que afecten a líneas de horizonte o a perfiles destacados del terreno, como lomos, conos volcánicos y otros.
 - d) Se justificará la correcta inserción en el paisaje con la presentación de información visual gráfica de imagen final desde los puntos de vista más frecuentes o relevantes.
 - e) Se recupera una directriz del PIO de 1991 en la que se decía: Toda instalación, obra o edificación que se realice en la isla deberá adaptarse en la medida de lo posible a la forma del terreno, cuidando de no modificar sustancialmente su estructura morfológica. Esto, unido a la gran extensión de la isla en proporción a los habitantes y visitantes recomienda no construir en altura.
 - f) Se procurará la elección del blanco en los paramentos de las instalaciones. Pudiendo seleccionar entre la amplia variedad de materiales contemporáneos de construcción de fachadas aquellos materiales que por sus características no sean reflectantes o de texturas brillantes. Se debería admitir el uso de morteros monocapas, paneles fenólicos, panel metálico de color blanco, siempre con terminaciones, colores y texturas tradicionales de la isla.
 - g) Las edificaciones de muros cortina y sistemas de construcción de fachadas análogos deberían ajustarse a las condiciones genéricas de la Marca Lanzarote, en sus cromatismos, dimensiones de paramentos acristalados etc. con proporciones semejantes entre huecos y macizos.
 - h) Limitar las dimensiones y formatos de la publicidad y/o la imagen de marca e identidad corporativa a tamaños homogéneos para toda la zona industrial llevándola a niveles asumibles.
 - i) Diseñar criterios comunes para elementos auxiliares de fachadas como toldos, parasoles, barandillas y vallados.
 - j) En las edificaciones industriales se evitará la construcción de grandes medianeras corridas en continuidad de más de 50 metros sin ningún tipo de transición. Para ello se hace necesario intercalar áreas peatonales con la inserción de vegetación.
 - k) En las áreas industriales se cuidará especialmente la creación de mayores áreas peatonales, aceras no inferiores a los cuatro metros para incluir vegetación por medio de alcorques.
 - l) Las instalaciones, como cableado y redes eléctricas, antenas, equipos de climatización e instalaciones semejantes han de quedar siempre ocultas en fachada.

5.3 Edificaciones existentes

Ante la irrupción y edificación de nuevas tipologías de grandes volumetrías y servicios como los que producen las grandes superficies ya instaladas se requiere hacer un esfuerzo de integrar estas expresiones distintas del paisaje a criterios asimilables a los tradicionales de la isla. Con objeto de establecer algunos criterios estéticos generales comunes para polígonos industriales y áreas de grandes superficies edificaciones se recomienda :

- a) Con objeto de producir una cierta homogeneidad en los paisaje industriales y de grandes superficies se deberían hacer estudios de adecuación paisajística de cada uno de estos suelos de tal modo que se pueda llegar a criterios comunes y compartidos y a una cierta coherencia paisajística especialmente en los cromatismos de las edificaciones el tamaño, formatos y alturas de las imágenes de identidad corporativa.
- b) Delimitar áreas preferentes de ordenación paisajística para algunas áreas consolidadas de actividad industrial, comercial y de infraestructuras.
- c) Remitir a planeamiento especial la regeneración paisajística de las áreas preferentes de ordenación paisajística a zonas especialmente las que contienen edificaciones de grandes marcas corporativas que se sitúan en suelos industriales. Se debería dar prioridad a las localizadas al borde de las infraestructuras viarias o "vías mercado" de acceso a las poblaciones.
- d) El planeamiento especial regulará el desarrollo de las grandes piezas dotacionales del territorio en donde se incluyan requerimientos de adecuación paisajística y medidas de integración ambiental.
- e) Reconducir el paisaje urbano generado a la sencillez y simplicidad de los criterios estéticos compartidos en la mayor parte de las edificaciones locales insulares siendo básico el monocromatismo y la ausencia o discreción de las imágenes de marca.
- f) Reducir en dimensiones y organizar en formatos de tamaños homogéneos -sin renunciar a la imagen de marca independiente- la publicidad y/o la identidad corporativa de cada uno hasta niveles asumibles.

Ante la dificultad del problema y ante la necesidad de producir modelos ejemplarizantes se debería consensuar con alguna de estas marcas comerciales el rediseño de sus instalaciones a través de alguna contrapartida a partir de algunos criterios como:

- a) Modificar las fachadas a partir de la elección del blanco en los paramentos de las instalaciones. Pudiendo seleccionar entre la amplia variedad de materiales contemporáneos de construcción de fachadas aquellos materiales que por sus características no sean reflectantes o de texturas brillantes. Se debería admitir

el uso de morteros monocapas, paneles fenólicos o panel metálico siempre de color blanco y con terminaciones y texturas tradicionales de la isla.

- b) Reducir hasta dimensiones asumibles las imágenes de marca corporativa.

6.- PAISAJE DE INFRAESTRUCTURAS

Las infraestructuras son necesarias para mantener nuestro estilo de vida y un soporte necesario para el mantenimiento de las condiciones económicas, sociales o de la propia industria turística. El impacto de las infraestructuras en el paisaje casi siempre es notoria y requiere de criterios de ubicación y de muchas medidas correctoras para su correcta implantación y minimizar en la medida de lo posible su impacto en el paisaje.

6.1 .-Infraestructuras eléctricas.

Los planes territoriales especiales de infraestructuras de energía eléctrica regularán la incidencia paisajística de las mismas incluyendo las siguientes recomendaciones:

- a) Los tendidos eléctricos deberán ajustarse al criterio de mínimo impacto y máxima integración paisajística.
- b) Los tendidos eléctricos de transporte de energía o instalaciones similares se deberían realizar en Lanzarote de forma soterrada, ajustándose siempre que sea posible al trazado de infraestructuras lineales evitando la duplicidad de impactos.
- c) En aquellos lugares que no fuera posible el soterramiento se debería delimitar las zonas que por razones de paisaje deberán quedar excluidas de la implantación de torres, tendidos eléctricos e instalaciones complementarias. En esos casos se debería adaptar las instalaciones a las características geomorfológicas de los suelos.
- d) Salvo necesidad técnica relevante en los núcleos habitados los tendidos de distribución eléctrica deberían ser siempre soterrados.
- e) Se debería realizar un plan especial de mejora del paisaje de la isla de las infraestructuras que comprende la Central Eléctrica de Unelco y todo el complejo industrial adyacente de desaladoras.
- f) Las subestaciones de transformación tipo GIS deberían incorporar estudios de integración paisajística tanto de la edificación, como de las vías de acercamiento, vallados, muros de trafos etc. y con la inclusión de vegetación en el interior de la parcela que minimice el impacto de su imagen.

6.2.- Parques eólicos y fotovoltaicos

- a) Se deberían establecer prohibiciones a la implantación de instalaciones de parques eólicos en áreas de especial interés paisajístico o en áreas que afecten a cuencas visuales o panorámicas abiertas sobre hitos paisajísticos relevantes.
- a) Las nuevas instalaciones de turbinas y aerogeneradores deberían situarse en los lugares que provoquen el menor impacto paisajístico posible para ello los estudios de evaluación ambiental deberían incorporar un informe de integración paisajística con la justificación del mínimo impacto visual, sus posibles alternativas y las medidas correctoras previstas.
- b) La realización de cualquier obra de infraestructura debería incluir las necesarias partidas presupuestarias para la corrección de cualquier impacto producido así como la parte correspondiente a la integración paisajística de las zonas afectadas.
- c) Se debería evitar las plantas fotovoltaicas directamente situadas sobre el suelo natural o rural, como alternativas a esta situación se deberían permitir preferentemente este tipo de instalaciones sobre las cubiertas de los edificios o naves industriales.

6.3.- Infraestructuras de telecomunicación

- a) Los Ayuntamientos y el planeamiento general debería establecer las condiciones de desarrollo, implantación y adecuación paisajística de las infraestructuras de telecomunicación.
- b) Los Ayuntamientos deberían redactar una ordenanza reguladora de instalación, modificación y funcionamiento de los elementos y equipos de telecomunicación que utilicen el espacio radioeléctrico que tendrá por objeto la regulación de las condiciones urbanísticas, paisajísticas y medio ambientales a que deben someterse estas instalaciones dentro del término municipal para sustituir y unificar instalaciones individuales o colectivas existentes y producir la menor ocupación y el menor impacto visual.
- c) Como criterio general las Instalaciones de antenas de telecomunicaciones que necesariamente han de situarse en los conos volcánicos se deberá determinar su ubicación con criterios paisajísticos y de visibilidad en relación con la longitud y la amplitud visual. La localización se realizará desde el planeamiento insular determinándose los conos volcánicos que pueden quedar afectados por este tipo de infraestructuras prohibiéndose en todos los demás.
- d) Siempre que sea posible tecnológicamente se debería utilizar un único soporte para la totalidad de elementos y antenas a implantar.
- e) Se debería prohibir cualquier tipo de instalación sobre las fachadas de las edificaciones.
- f) En los edificios declarados Bien de Interés Cultural (BIC) y los catalogados en los Planes Generales de Ordenación se debería prohibir todo tipo de instalación de

equipos y antenas salvo necesidad técnica justificada. Para los edificios ubicados en los entornos de protección de los BIC, las antenas de telefonía móvil serán de reducidas dimensiones y camufladas en su entorno.

6.4.- Vertederos

- a) Se debería delimitar los terrenos a utilizar para situar escombreras o vertederos utilizándose preferentemente los de actividades extractivas abandonados y zonas degradadas a regenerar.
- b) Se deberían eliminar los vertidos incontrolados en el conjunto de la isla y aplicar régimen de sanciones en cada caso.

D.- ESPACIOS LIBRES.

El paisaje de la isla de Lanzarote destaca por sus amplios panoramas abiertos sus formaciones geológicas y volcánicas, la escasa altitud, su clima subtropical de pocas precipitaciones y sus ricos endemismos. Una de las cualidades del paisaje de Lanzarote lo constituye sus perspectivas abiertas en donde destacan en la lejanía los ajardinamientos de algunas parcelas agrícolas y de algunos frentes urbanos. Es muy llamativo la belleza del recorte en el panorama de las palmeras en la lejanía, o de otras especies arbóreas como las araucarias. Se convierten a esa escala en hitos muy llamativos de un extenso paisaje árido con una cierta densidad de pequeñas especies arbustivas pero muy pocas arbóreas. En el interior de las ciudades, también es muy significativo los ajardinamientos producidos con muy escasas especies y grandes superficies vacías solamente cubiertas con picón. Esta característica del paisaje se debería mantener sin aumentar ni densificar significativamente la plantación de especies arbóreas. Esta es una singularidad de muchos ajardinamientos en la isla que producen una estética mínima y sobria de gran calidad y originalidad.

1.- ESPACIO RURAL

1.1 .- Ajardinamientos de parcelas rurales

- a) Las parcelas vinculadas a explotaciones agrícolas y con edificaciones en su interior no necesariamente deberían estar ajardinadas, en su caso bastaría un mantenimiento en condiciones del terreno con enarenados.
- b) En el caso de mantener los espacios ajardinados deberían estar plantados con especies propias del lugar adaptadas a las condiciones de clima y humedad. En caso de introducir arbolado sería recomendable la plantación de Phoenix canariensis debido a su vinculación con el paisaje insular.

- c) En el caso de existencia en el interior de la parcela de algún árbol de gran porte no se debería permitir su tala salvo por razones de longevidad y/o enfermedad en cuya caso se debería sustituir por otro ejemplar de la misma especie.
- d) En algunas terrazas de suelos agrícolas abandonados se debería fomentar e inducir la repoblación a partir de las especies potenciales del lugar con el objetivo de evitar la erosión y la pérdida de un recurso paisajístico valioso.

2.- ESPACIO URBANO.

2.1- Ajardinamientos. Generalidades.

- a) Los espacios ajardinados deberían ser plantados preferentemente con especies propias del lugar adaptadas a las condiciones de clima y humedad.
- b) Se debería utilizar siempre sustratos materiales como el picón para dar mayor calidad a la base de los ajardinamientos. Evitar el uso de callados blancos o materiales pétreos o marmóreos ajenos a la isla.
- c) En las viviendas unifamiliares o edificaciones con superficie libre de parcela debería ajardinarse parte de la misma con especies arbustivas y algunas especies arbóreas de gran porte.
- d) Los espacios libres de protección, como bandas de seguridad de calles y carreteras, protección de escorrentías, parterres en las aceras etc. deberían quedar ajardinados con especies locales de bajo mantenimiento.

2.2-. Redes de espacios libres públicos

- a) Se debería velar por la consecución de una ciudad más accesible para el peatón, rediseñando mediante Planes Especiales, espacios urbanos que se caractericen por la presencia de redes peatonales, ciclopistas y redes verdes con vegetación que recorran la ciudad e integren sus diversos barrios o sectores.
- b) En los parques urbanos y paseos marítimos se debería aumentar las superficies de sombra con la plantación de algunas especies arbóreas y la introducción de pérgolas para enredaderas.
- c) Sería necesario acometer la definición de sistemas de espacios libres y peatonales en continuidad, a partir de los espacios libres existentes, como forma de integrar las cualidades de la geografía al paisaje urbano, aumentar la densidad de las plantaciones vegetales y mejorar las condiciones ambientales urbanas.
- d) En la ordenación urbanística de las periferias urbanas y nuevos crecimientos se debería velar por la conectividad funcional y cualitativa del paisaje, destinando suficiente suelo para la formación de corredores de paisaje en conexión con los senderos de los espacios rurales.

- e) En la regulación de los espacios públicos y muy especialmente de todos los tipos de viario, se debería cuidar sus perspectivas paisajísticas; la dimensión de las aceras necesarias al desplazamiento peatonal y con ancho suficiente para albergar arbolado; y también la inclusión de vías peatonales provistas de ajardinamiento y plantación adecuada.
- f) Se debería aumentar en algunas ciudades como Haría y Yaiza el porcentaje de vías peatonales, pequeñas plazas de encuentro y rodones eliminando parte de las vías rodadas, especialmente eliminar el tráfico de paso y de guaguas de turistas por el centro de la ciudad.

2.3.- Especies vegetales

- a) Utilizar preferentemente en los ajardinamientos urbanos especies autóctonas bien aclimatadas a la isla y de bajos requerimientos hídricos.
- b) Proteger las áreas de tabaibales especialmente la *Euphorbia balsamifera* y en general utilizar esta especie en muchos de los ajardinamientos del piso basal.
- c) Utilizar especies canarias bien adaptadas a Lanzarote y con gran capacidad de expresión ornamental como el tajinaste (*Echium decaisnei*), el cornical (*Periploca Laevigata*) el romero marino (*Campylanthus salsoloides*), la Tojia (*Asteriscus intermedius*) la Tederá (*Bituminaria bituminosa*) el Mato risco (*Lavandula Pinnata*) la Coronilla (*Coronilla viminalis*)
- d) Utilizar preferentemente la palmera canaria (*Phoenix canariensis*) en ajardinamientos que requieran especies de cierto porte y otras especies canarias como el drago (*Dracaena draco*).
- e) Utilizar otras especies arbóreas exóticas de gran tradición en la isla como las Araucarias y laureles en espacios muy puntuales para requerimientos de sombra.
- f) Se debería llevar una política de eliminación de especies alóctonas invasoras como el *Pennisetum setaceum* por su capacidad de desplazamiento de las especies autóctonas y de alteración del equilibrio ecológico.
- g) Las bases y sustratos de los ajardinamientos deberían ser siempre de materiales como el picón evitando el uso de tapizantes como el césped.
- h) Los jardines deberían servir como medio de información sobre la vegetación insular con la inclusión en los jardines de carteles identificativos con información de las características de las especies.

2.4.-Vegetación y catálogo de especies singulares

Con el fin de reconocer el patrimonio de vegetales singulares y con el objetivo de establecer medidas para su preservación se debería aprobar por los Ayuntamientos y mantener actualizado un catálogo con el inventario de ejemplares singulares existentes en cada municipio con el objetivo de:

- a) Obtener una información real de ejemplares de especies arbóreas y arbustivas autóctonas o exóticas de gran valor patrimonial y paisajístico.
- b) Establecer criterios para la aplicación de medidas de mantenimiento, conservación, protección, restauración para la pervivencia de los ejemplares singulares.
- c) Establecer criterios para delimitar áreas de limpieza, protección y prevención de enfermedades y plagas.
- d) Establecer normas de protección para los ejemplares arbóreos autóctonos o exóticos de gran porte y edad.
- e) Evitar que en la concesión de licencias y solicitud de obras se afecte a ejemplares catalogados.
- f) Si la catalogación de un ejemplar o conjunto de ejemplares diese lugar al establecimiento de limitaciones singulares a la propiedad, debería estudiarse la posibilidad de indemnización en una medida equivalente a los perjuicios ocasionados.

2.5 Mobiliario urbano

- a) La sobriedad, la baja disparidad morfológica y de variedad de materiales debería ser la pauta para el diseño de mobiliario urbano en los espacios libres urbanos insulares.
- b) Los diseños de mobiliario urbano de bancos, alcorques, papeleras, etc. en las ciudades y urbanizaciones turísticas deberían responder a criterios de conjuntos coherentes y análogos que identifiquen claramente al paisaje insular.
- c) El mismo criterio de sobriedad y coherencia en el diseño debería aplicarse a todas las paradas de transporte público en las carreteras insulares.
- d) El mobiliario urbano debería integrarse en el paisaje urbano de forma natural sin estridencias ni con formas complicadas.

F.- EL PAISAJE Y LA SOCIEDAD

La fuerza de la construcción tradicional del territorio en la isla de Lanzarote, la singularidad de sus edificaciones y su adaptación a las condiciones del clima, el trabajo de César Manrique en Lanzarote, un modelo personal y único, nos llevan a afirmar que son elementos que han sido asumidos por toda una colectividad insular. Es llamativo en Lanzarote la conservación en general de patrones de comportamiento hacia el paisaje repetitivos más allá de cualquier condicionante normativo. Hay una clara aceptación de una estética que identifica y cohesiona al conjunto de la población. La repetición de tipologías o la interpretación creativa de las mismas forman parte hoy en día de la marca de Lanzarote.

También la conservación del paisaje, en general las actitudes en su limpieza o la notable ausencia en el interior de la isla de actos delictivos o censurables en destrozos de paisaje, escasas pintadas o abandono. Hoy en día pocos discuten la enorme identificación que se opera entre la población y unas normas estéticas sencillas y asumidas como propias por casi todos. La obra de un artista y la defensa de unos valores originales en la isla ha producido un intenso compromiso e identificación entre sus habitantes y su pervivencia. No obstante este estudio ha detectado algunas desviaciones preocupantes, tanto por su dimensión como por su aparente aceptación. Todo ello nos lleva a pensar en la posibilidad de un nuevo pacto por el paisaje a partir de un consenso político y social, que implique a la población y sus representantes. El paisaje es cultura es necesario reconquistar la conciencia insular de su valor a través de un proyecto de gran participación con el fin de crear un nuevo pacto.

1.1.- Administraciones públicas

Las administraciones públicas insulares fomentarán:

- a) La sensibilización de la sociedad hacia el paisaje de la isla como una contribución a su valor patrimonial, cultural y económico y la obtención de una conciencia crítica del valor y originalidad del paisaje de la isla de Lanzarote.
- b) Las consultas relativas al diagnóstico y percepción social de los paisajes insulares.
- c) La puesta en marcha de procesos de participación pública en la evaluación y toma de decisiones sobre el paisaje y también dirigidos a crear conciencia sobre proyectos públicos y sus afecciones paisajísticas.
- d) La educación social del paisaje que impulse su mejora y evite hábitos negativos o insolidarios con el mismo.
- e) La formación de especialistas y la puesta en marcha de programas de formación, investigación y difusión en materia de paisaje.

- f) Una especial vigilancia y observancia de la disciplina urbanística en relación con el paisaje y una mayor agilidad en la determinación de sanciones.
- g) Las administraciones locales y demás instituciones oficiales deberían hacer esfuerzos de difusión de la calidad del paisaje de Lanzarote en todas las redes oficiales.
- h) Desde las distintas administraciones municipales se debería posibilitar encuentros y reuniones de técnicos para adoptar criterios en los temas comunes y compartidos que afecten al paisaje.
- i) En las administraciones locales con competencias en licitación de proyectos, planes y programas se deberían crear comisiones de calidad para el seguimiento de obras y licitaciones con el objetivo de poder estudiar su correcta integración paisajística.
- j) En colegios e instituciones educativas se debería mantener programas de educación y conciencia del paisaje insular de su especial valor y su fragilidad