

# canarias

## OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Revista de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias



# SEIS CARRILES EN 20 kilómetros de la TF-1

### BALANCE

La Consejería gestiona este año 463 millones en adjudicaciones de obra pública

### TRANSPORTES

En marcha las subvenciones al transporte interinsular de mercancías agrícolas e industriales

### CARRETERAS

Aprobado un gasto de 10,6 millones para mejoras en el desdoblamiento de la GC-2





Canarias, Obras Públicas y Transportes es una publicación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias

Avenida de Anaga, 35  
Edf. Usos Múltiples I, Planta 9  
38071 Santa Cruz de Tenerife  
Tel: (922) 47 63 66  
Fax: (922) 47 50 88

Plaza de los Derechos Humanos, s/n  
Edf. Usos Múltiples I, Planta 9  
35071 Las Palmas de Gran Canaria  
Tel: (928) 30 64 08  
Fax: (928) 30 70 20

E-mail  
c.infraestructurastransportevienda  
@gobiernodecanarias.es

Web  
www.gobcan.es

Producción  
Factoría de Recursos Animados, SL  
San Clemente, 24, 6º A  
38002 Santa Cruz de Tenerife  
922 532150

Dirección  
Luisa Amparo Ojeda

Coordinación  
Rosa Cárdenas

Redacción  
Leonor Álvarez  
Olga Martín

Fotografía  
Javier Falcón Portillo  
ACAN  
José Luis Méndez

Maquetación  
AyB Editorial

www.azulyblanco.com

Impresión  
Gráficas Tenerife, SA

Depósito Legal  
TF: 265/99



Juan Ramón Hernández  
Consejero de Obras Públicas y Transportes  
del Gobierno de Canarias

## Más presupuesto para invertir

En los últimos días, las distintas áreas del Gobierno de Canarias han ido presentando, en el Parlamento de Canarias, los presupuestos que han elaborado para el próximo año. En el caso de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, aumenta el presupuesto porque es necesario para mitigar parte de los efectos negativos de la situación económica que estamos atravesando. Este departamento cuenta con un presupuesto de 475,1 millones de euros y destina sólo el 5,3% a personal y gastos corrientes.

El proyecto de presupuestos para 2010 reconoce el papel generador de empleo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes y el departamento experimenta un incremento presupuestario que supera el 1,2%. Esta subida ha podido conseguirse gracias a la contención de los gastos corrientes, al tiempo que se mantienen los programas relativos a la ejecución en marcha de Carreteras, Aguas, Puertos y Transportes.

El presupuesto de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, del que daremos información detallada una vez entre en vigor, en el siguiente número de esta publicación, supone más de la tercera parte de la inversión del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Canarias para 2010.

Este número de la revista de la Consejería está dedicado a temas de relevancia para este departamento, como es la terminación de obras de carreteras fundamentales para las comunicaciones, tales como el tramo Santa Cruz-Güímar de la autopista del sur de Tenerife, el llamado cuarto carril de la carretera del norte de Gran Canaria o el volumen de adjudicaciones que ha gestionado este departamento a lo largo del presente año, obras muchas de ellas ya adjudicadas y otras que lo estarán antes de que finalice el año.

También la revista aporta información de dos importantes infraestructuras incluidas en la red de puertos dependientes de la Comunidad Autónoma; éstos son los puertos de Corralejo y Playa Blanca, en las islas de Fuerteventura y Lanzarote, respectivamente. Para ellos se han elegido sendas alternativas sobre las que deberán basarse los proyectos que elaborará la empresa que resulte del concurso público convocado para tal fin por la Consejería y que ha despertado el interés de un total de catorce empresas.

No menos importantes son las subvenciones puestas en marcha este año y destinadas al transporte interinsular de productos agrícolas, industriales y agroindustriales manufacturados en Canarias; los avances que se están dando en las Islas Canarias para poder cumplir con las directrices de la Unión Europea en cuanto a la protección de las aguas, y la firma del nuevo Convenio de Carreteras entre Canarias y el Estado, que permitirá al Ejecutivo regional disponer de mayor autonomía y, por tanto, dar mayor agilidad a los proyectos, además de diferentes actuaciones que está llevando a cabo este departamento en distintos puntos del territorio canario.

# Sumario

**4 LA TF-1, DE SANTA CRUZ A GÜÍMAR**  
La ampliación de la autopista del sur de Tenerife, entre Santa Cruz y Güímar, aporta fluidez al tráfico e importantes mejoras en la vía



**22 PALIAR EL COSTE DE LA INSULARIDAD**  
Las subvenciones de 2009 para el transporte de mercancías agrícolas, industriales y agroindustriales entre las islas llegan a los 17,5 millones



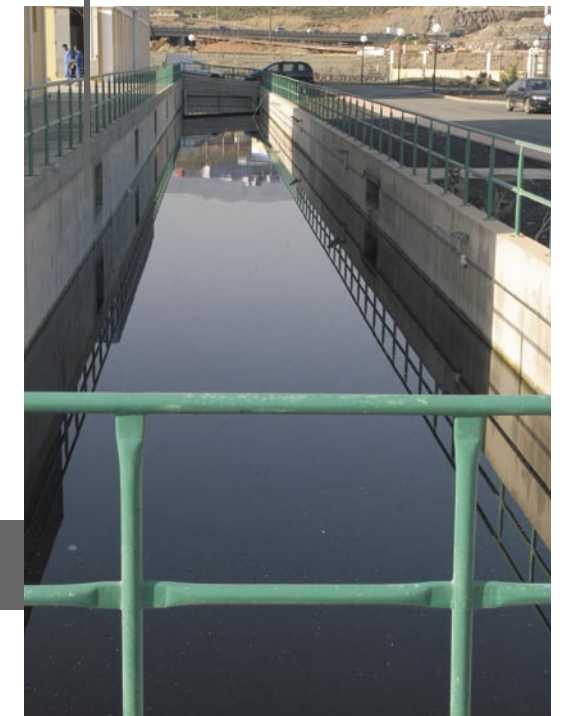
**32 DOS PUERTOS EN AUGE**  
La mesa de contratación selecciona las empresas que elaborarán los proyectos de ampliación de los puertos de Playa Blanca y Corralejo



**12 ADJUDICACIONES EN EL AÑO 2009**  
En el presente ejercicio, la Consejería de Obras Públicas y Transportes ha sacado a licitación o está en proceso de adjudicar obras por valor de 463 millones



**30 PROTECCIÓN DE LAS AGUAS**  
Canarias intenta cumplir los objetivos y plazos de la Directiva Marco del Agua, cuyo fin es la protección de este recurso



## TEMAS

- 10 . . . . . El Consejo de Ministros autorizó en octubre la adenda al Convenio de Carreteras
- 15 . . . . . La Consejería inicia los trámites para las obras del enlace de La Grama, en La Palma
- 16 . . . . . El comienzo del proyecto de duplicación de Arrecife-Tahíche ha obligado al trasplante de 350 palmeras
- 18 . . . . . A toda marcha los trabajos de ejecución del tramo de la autopista Puerto Rico-Mogán, en Gran Canaria
- 20 . . . . . Las mejoras en la carretera GC-2 incluirán un túnel en la zona del Hormiguero
- 24 . . . . . La intervención en el túnel de La Portada, en la capital palmera, aporta mejoras viarias y mayor seguridad
- 26 . . . . . El proyecto de la nueva vía Adeje-Santiago del Teide incluye un puente de dovelas en el barranco de Los Rodrigos, en Guía de Isora
- 28 . . . . . El 10 de septiembre se procedió a la apertura de la pasarela peatonal de La Candelaria, en Santa Cruz de Tenerife
- 29 . . . . . Concluyen los trámites para construir la balsa de Vicario, en la isla de La Palma
- 32 . . . . . Catorce empresas presentan propuestas para proyectar las ampliaciones de los puertos de Corralejo y Playa Blanca
- 35 . . . . . El consejero afirma que se están cumpliendo todas las medidas para garantizar la protección medioambiental
- 36 . . . . . Noticias y breves

# Seis carriles en 20 KILÓMETROS

## La ampliación de la TF-1 aporta fluidez al tráfico e importantes mejoras viarias

La obra de ampliación de la autopista del sur de Tenerife (TF-1), en el tramo Santa Cruz-Güímar, ha cumplido un doble objetivo: dar fluidez a la circulación de vehículos en una de las principales vías de Tenerife, en la que el tráfico superaba la capacidad de la carretera, y mejorar una infraestructura desgastada, con la sustitución de todos los enlaces, la introducción de iluminación y actuaciones en el firme. Sin duda, ésta ha sido una obra difícil y compleja, pero, al mismo tiempo, necesaria para incrementar la movilidad de las personas y mercancías.

Los trabajos, realizados en 20,4 kilómetros de la citada autopista, llevaron con-

sigo el estrechamiento temporal de la vía y la reducción del límite de velocidad en los tramos en obras, entre otros aspectos que influyeron en el tráfico mientras duró el desarrollo del proyecto de mejora. Con todas las actuaciones se ha logrado la adición de un tercer carril en cada sentido y la reordenación de los accesos, lo que ha supuesto una importante mejora para la TF-1, que, junto a la autopista del norte de Tenerife (TF-5), constituye una de las principales vías de comunicación de la isla.

En la actualidad, los trabajos en el tramo de la autopista TF-1, que ejecuta Draga-

dos Obras y Proyectos, SA, por encargo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, prácticamente han terminado. Está previsto que finalicen a finales de año. En el mes de septiembre pasado, estaba pendiente la intervención en distintos aspectos, como la señalización y el alumbrado en el tramo Santa Cruz-Tabaiba, además de la pavimentación en una zona concreta en que no se ha podido actuar de momento, debido a que se realizan obras necesarias para la implantación del carril bus de entrada a Santa Cruz. Ésta es una actuación proyectada por el Cabildo de Tenerife.

Asimismo, hay algunas actuaciones pendientes, tales como paradas de guagua, elementos de seguridad, acondicionamiento y ajardinado de algunas zonas, revestimiento de muros y tratamientos de taludes. Éstas se tendrán que desarrollar a través de un proyecto complementario. "Con la terminación de estas cuestiones diversas, el tramo de autopista será muy aparente. Sin duda, ya es hoy en día una digna carretera de entrada a Santa Cruz", ha señalado la dirección de la obra.

### Interés general

Esta infraestructura está recogida dentro del Programa de Vías de Gran Capacidad del Capítulo de Carreteras del Plan de Infraestructuras 2000-2007, del Ministerio de Fomento, y forma parte del Convenio de Colaboración entre el Estado y la Comunidad Autónoma de Canarias para carreteras de interés general.

La obra ha consistido, básicamente, en la dotación de un tercer carril por sentido de circulación, entre Santa Cruz de Tenerife y el enlace del Polígono Industrial Valle de Güímar, en un total de 20,4 kilómetros. La actuación incluyó la modificación de enlaces, dotación de vías de servicio y, consecuentemente, la adaptación de las estructuras existentes, además de la ejecución de otras nuevas.

El proyecto encargado en su momento por la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias afectaba al tramo que se inicia al sur de Santa Cruz de Tenerife, en el entronque con la autopista TF-5, y recorre la costa entre la antigua carretera C-822 y el mar, hasta pasar el enlace del Polígono Industrial Valle de Güímar. Este tramo de la TF-1 soporta una intensidad de circulación que, por término medio, alcanza los 90.000 vehículos al día. Es una densidad tan alta debido a la elevada urbanización existente en las comarcas que recorre, sobre todo en su parte más próxima a la capital de la isla.

La existencia de núcleos de población importantes, como Santa María del Mar, Candelaria, Las Caletillas, Güímar y Arafo, y de otras poblaciones como Radazul, Tabaiba, Barranco Hondo y los polígonos industriales de Güímar, Costa Sur y Costanera hacen que en este tramo se genere un importante tráfico, flujo al que hay que añadir el propio de la autopista como eje de comunicación con los núcleos de desarrollo del sur de la isla.

La obra costará alrededor de 100 millones de euros, si se suma al importe del contrato de obra (77,4 millones) los costes de expropiación de terreno y los de apoyo y control técnico.

**Ha sido una obra compleja, aunque necesaria para incrementar la movilidad de las personas y las mercancías**

*La nueva TF-1, a su paso por Añaza*



*Enlace de Barranco Hondo, en el primer tramo mejorado de la TF-1, con el puerto deportivo de Radazul al fondo*



### Características generales

Esta intervención en la autopista, prácticamente acabada a falta de algunos remates, ha dado como resultado una vía cuyas características generales son las siguientes:

- Dos calzadas de 10,5 metros, una en cada sentido, con tres carriles de 3,5 metros por calzada, arcenes exteriores de 2,5 metros e interiores de uno, más una mediana con una anchura mínima de cuatro metros.
- La velocidad genérica de la vía es de 80 kilómetros por hora desde su inicio, en el entronque con la autopista TF-5, hasta el enlace de Las Caletillas, y de 100 kilómetros por hora entre este punto y el Polígono Industrial Valle de Güímar, donde concluye.
- Cuenta con diversas infraestructuras: catorce pasos superiores, dos pérgolas, cuatro pasos inferiores y dos pasarelas, además de vías de servicio y ramales.
- Por su importancia como nexo de unión entre las principales vías de comunicación de la isla, se ha cuidado especialmente el diseño del enlace con la autopista del norte.

# Intervención en la TF-1

**El tráfico de la autopista del sur de Tenerife superaba la capacidad de esta carretera y, además, ya se había producido un desgaste en la infraestructura que obligaba a sustituir todos los enlaces y a mejorar el firme**

Con esta actuación del Gobierno de Canarias, se buscaba mejorar la capacidad de la vía de dos formas: mediante la adición de un tercer carril, con el directo aumento de absorción de vehículos que ello supone y a través de la reordenación de los accesos de la autopista, para así mejorar la operatividad de los carriles exteriores, antes muy congestionados.

La reordenación de los accesos tenía a su vez otra misión de importancia: la de aumentar la seguridad vial y la de mejorar aspectos como la distancia entre entradas y salidas consecutivas, las longitudes de vías de aceleración y de deceleración, las curvas de transición o, en su caso, la creación de un cuarto carril entre enlaces en los que la distancia no era suficiente.

La ampliación de la autopista, que se hizo en varios tramos (el primero de ellos fue el de Arafo-Tabaiba, que concluyó en junio de 2007), se realizó básicamente sobre la plataforma existente, excepto algunos tramos en los que, debido a las características de la ladera sobre la que se asientan, ha sido necesaria la construcción de una plataforma nueva en el lado de la costa. Una obra de esta magnitud ha incluido un elevado número de estructuras y, como quiera que no era

óptima la situación de los enlaces, se han eliminado sus estructuras y otras se han sustituido por estructuras adaptadas al nuevo ancho de la calzada.

La zona en la que se han realizado los trabajos cuenta con un importante número de barrancos. El proyecto contemplaba aspectos como la emisión de gases y polvo, ruidos y vibraciones y contaminación lumínica. Asimismo, se llevaron a cabo medidas correctoras, la mayor parte de las cuales iban encaminadas a mejorar la calidad paisajística de la zona.

## Correcciones del trazado

Respecto a las correcciones del trazado, teniendo en cuenta que se trataba de una actuación sobre una autopista existente, implantada sobre un terreno muy accidentado en los dos primeros tercios del tramo y con un fuerte desarrollo urbanístico en los márgenes, las acciones sobre el tronco se han limitado a la mejora de las curvas existentes de menor radio y a la adaptación del trazado actual a la normativa vigente. Esta obra ha contemplado también la instalación de conducciones de alta tensión, abastecimiento, saneamiento, telefonía y drenajes soterrados, además de la colocación de muros de mampostería con piedra vista y revegetación en determinadas zonas, para lograr una integración perfecta con el entorno y, en cualquier caso, una mejora estética. Dentro de la línea habitual de control del impacto ecológico de las obras que ejecuta la Consejería de Obras Públicas y Transportes y según el estudio de impacto ambiental incluido en el proyecto, se aplicaron las medidas correctoras pertinentes.

Uno de los factores que repercutió enormemente en el desarrollo del proyecto fue el refuerzo del firme actual, ya que éste estaba en muy mal estado debido a su antigüedad y a la alta intensidad del tráfico que soportaba.

*Imágenes cedidas por Dragados*

# ENLACES y pasos elevados

*En la zona de Añaza-Santa María del Mar se construyeron tres nuevos puentes sobre la autopista, además del desdoblamiento del enlace general en dos*

Las obras de ampliación de la TF-1 entre Santa Cruz de Tenerife y Güímar incluyeron, además de la incorporación de un tercer carril en cada sentido, la renovación de sus pasos elevados, obras de fábrica, muros de contención, pavimentos, mediana, arcones, sistemas de drenaje y restantes elementos de su plataforma, junto a una intensa modificación de sus principales enlaces y la creación de otros nuevos, así como de algunos tramos de vías de servicio.

Es de destacar algunas de las actuaciones por sus características e importancia, como es el caso de los enlaces y puentes. Con respecto a estos últimos, se optó por estructuras prefabricadas mixtas de hormigón y de acero, que fueron colocadas por medio de pesada maquinaria (grúas de 300 toneladas), en trabajos realizados durante la noche, con el objetivo de interferir lo mínimo posible en el tráfico.

Los puentes mayores fueron los de Las Caletillas y Tabaiba. En el primero de los casos, el puente viejo, que se retiró, permitía la entrada al casco antiguo del pueblo comunicando el centro urbano con Candelaria. En este lugar se construyó otro de mayor longitud, que ha permitido incluir el tercer carril

en ambos sentidos, así como los carriles de aceleración y deceleración de entrada y salida a Las Caletillas.

En el caso de Tabaiba, hoy en día se puede entrar y salir a la autopista desde Tabaiba, por el lado del mar, en los dos sentidos de circulación, con un nuevo enlace que no existía antes y mejorando considerablemente la fluidez del tráfico en el municipio.

## Nuevas estructuras

También en Punta Larga (Candelaria) se creó un nuevo enlace, que no existía anteriormente, mejorando la fluidez del tráfico. Con el nuevo puente se puede entrar y salir a la autopista desde Candelaria en los dos sentidos de circulación.

Otros de los 14 puentes instalados en la autopista son los de Barranco Hondo, Alisios II (que permite el enlace de la TF-2 con la TF-1), Punta Larga (fue el primero en dar servicio en la ampliada autopista, en el kilómetro 15,200), Radazul (comunica la zona alta y la baja de este barrio de la costa de El Rosario), y Añaza (con las nuevas vías auxiliares y el nuevo enlace da acceso a las fincas paralelas a la autopista), entre otros.

Respecto a los enlaces, el más complejo en cuanto a ejecución y tráfico es el enlace de Añaza-Santa María del Mar, con el que, además, se buscaba terminar con uno de los puntos de tráfico más conflictivos de la isla. Este nuevo enlace varía considerablemente en su estructura respecto al anterior. Los trabajos contemplaron, entre otras obras, la demolición de dos estructuras y la construcción de tres nuevos puentes sobre la autopista, y el desdoblamiento del enlace general en dos: uno, en el lugar del anterior, y el nuevo, un kilómetro más hacia Santa Cruz de Tenerife (junto al puente por el que se accede al centro comercial). Este conjunto de obras se acometió en varias fases.

**Es de destacar algunas de las actuaciones por sus características e importancia, como es el caso de los enlaces y puentes**



*Vista de la autopista del sur desde el enlace de Costanera hacia Santa Cruz*



*El nodo de Arafo correspondió al primer tramo de la obra (Arafo-Tabaiba), que concluyó en junio de 2007*



El muro de Las Caletillas fue una de las actuaciones de mayor complejidad en la obra de la TF-1



Vista desde Costanera en dirección sur; al fondo, Radazul, con sus correspondientes accesos

# RESOLUCIÓN de contratiempos

Esta importante actuación para una vía fundamental en las comunicaciones de la isla de Tenerife padeció algunas vicisitudes que tuvieron como consecuencia una demora en los plazos previstos en el proyecto inicial, principalmente por el traslado de unas 30 torres de Unelco, cuya ubicación dificultaba la creación del tercer carril en el tramo Santa Cruz-Las Caletillas.

A ello se añadió la necesidad de tramitar un proyecto modificado, que incluía distintas actuaciones que surgieron a medida que se realizaba la obra, acciones necesarias para resolver algunos inconvenientes no incluidos en el proyecto original. Éste no contemplaba, por ejemplo, la necesidad de realizar en horario nocturno parte de los trabajos. El Ministerio de Fomento aceptó este planteamiento, que supuso un incremento de los costes de construcción.

El proyecto inicial preveía que los pasos elevados de sus numerosos enlaces se ejecutarán con estructuras *in situ* de hormigón armado. Ello comportaba enormes dificultades. Por ello, se recurrió a estructuras prefabricadas de fácil y rápida ejecución y que no exigen cimbrados. Además, dentro de las obras proyectadas destacaba el importante conjunto de enlaces del tramo El Rosario-Santa Cruz de Tenerife, tal y como se recogía en el PGOU de Santa Cruz de Tenerife de principios de los noventa. Así que el Ayuntamiento solicitó la mejora del conjunto de enlaces previstos en su término municipal.

El consejero de Obras Públicas y Transportes, Juan Ramón Hernández, en una comparecencia en el Parlamento de Canarias, informó sobre estos aspectos, que afectaron

de manera muy distinta a dos tramos de la obra. Así, indicó que en el primer tramo, entre los enlaces de Tabaiba y Arafo (unos 10 kilómetros de los 20 afectados por el proyecto), los problemas se limitaban a los trabajos nocturnos y al diseño de las estructuras. Por ello, se pudo culminar en un plazo normal y se puso en servicio en invierno de 2007. El segundo tramo, entre Santa Cruz y Tabaiba (otros 10 kilómetros), exigía, por lo que ya se ha indicado, un cambio completo de todos los diseños del proyecto. Ello suponía cuatro cosas: un incremento presupuestario; la necesidad de preparar un proyecto de nueva planta; una nueva tramitación del proyecto, en sus aspectos técnicos, ambientales y de expropiación, y la consideración de afecciones a servicios públicos mucho más importantes que las previstas en el proyecto inicial.

El consejero también señaló que las razones de los cambios eran tan evidentes que el Ministerio de Fomento asumió sin mayores reservas los costes y retrasos que iba a suponer la modificación de los diseños de este tramo.

“Pero estos retrasos, aunque inevitables, fueron de verdad apreciables”, dijo Hernández. “Tal vez los menos importantes fueron los debidos a la necesidad de redactar un nuevo proyecto o de tramitar las expropiaciones. Lo que verdaderamente pesó fueron los retrasos debidos a los servicios de nueva afección, muy en especial los originados por la línea de alta tensión Las Caletillas-Buenos Aires, que debía ser repuesta y, por tanto, modificada en buena parte de su longitud, cosa que no estaba contemplada en el proyecto original”.

Además, “en plena ejecución de las obras, se produjo el temporal *Delta*, que dejó en evidencia las malas condiciones de conservación de esta línea, y se concluyó que debía ser modificada y reforzada en toda su longitud. Ello supuso tener que redactar un proyecto de reposición de la línea, tramitar un expediente de expropiación y además tuvo que obtenerse la pertinente declaración de impacto ambiental”.

Durante su comparecencia, el consejero de Obras Públicas recalcó que, “gracias a la comprensión del Ministerio de Fomento, hoy contamos con una infraestructura muy mejorada respecto a la que se había previsto en el proyecto original”.

**Las actuaciones de mayor dificultad estuvieron relacionadas con el muro de Las Caletillas y el enlace de Añaza**

**La TF-1 cuenta con 14 pasos superiores, dos pérgolas, cuatro pasos inferiores y dos pasarelas, además de vías de servicio y ramales**

## MONTAJE del puente ALISIOS I

Las imágenes incluidas en esta información ilustran algunos de los momentos del proceso de colocación del puente Alisios I, estructura que une la autopista del sur con la carretera TF-2, que es la vía que conecta con la autopista del norte. Éste es uno de los catorce puentes que se colocaron en la autopista del sur, entre Santa Cruz de Tenerife y Güímar. Se trata de estructuras prefabricadas mixtas, de hormigón y de acero, que fueron colocadas por medio de pesada maquinaria.



**1** Pilas del puente y, al fondo, el estribo de la infraestructura



**2** La grúa iza una de las mitades del puente, que corresponde a la parte metálica (prefabricada)



**3** El puente completo, con la parte metálica ya soldada



**4** Colocación de las prelas, también prefabricadas



**5** Hormigonado de la losa, previa a la colocación de barandillas, aceras y asfaltado del puente



**6** El puente, una vez concluidos todos los trabajos

# Tramitación más ágil para PROYECTOS DE CARRETERAS

**El ministro de Fomento, José Blanco, y el consejero de Obras Públicas y Transportes, Juan Ramón Hernández, firmaron la mejora del Convenio entre Canarias y el Estado**

El ministro de Fomento, José Blanco, y el consejero de Obras Públicas y Transportes, Juan Ramón Hernández, firmaron el pasado 17 de noviembre, en Las Palmas de Gran Canaria, la addenda al Convenio de Carreteras entre ese Ministerio y el Gobierno de Canarias, con la que se mejorará la tramitación administrativa del acuerdo al disponerse de una mayor autonomía en la gestión de éste. La iniciativa de esta modificación surgió de manera conjunta, a propuesta de los representantes de las dos administraciones implicadas.

Anteriormente, el Consejo de Ministros celebrado en la capital grancanaria el 9 de octubre dio su aprobación a la firma de este acuerdo entre el Ejecutivo central y el Gobierno de Canarias. Esta decisión se enmarca dentro del plan estratégico aprobado ese mismo día, denominado Plan Canarias. El objetivo básico del cambio en el Convenio de Carreteras es potenciar la autonomía administrativa de la Comunidad Autónoma de Canarias, al ser ésta, de hecho, la que planifica, proyecta, tramita, licita, contrata, dirige y recibe las obras que se llevan a cabo en la red pública viaria de la que es titular.

El consejero de Obras Públicas y Transportes hizo hincapié en que el nuevo convenio incluye las carreteras que estaban pendientes y no contiene nuevas vías, pues los cambios para este nuevo acuerdo son de carácter administrativo, y subrayó que la iniciativa de modificación surgió de manera conjunta, a iniciativa de los representantes de las dos administraciones implicada.

La Consejería de Obras Públicas redactó una propuesta, que contó con los preceptivos informes de la Intervención General, la Dirección General de Presupuestos y de los Servicios Jurídicos de la Comunidad Autónoma.

**El Ejecutivo canario dispondrá de la potestad de supervisar y aprobar los proyectos de obra, lo que dará mayor agilidad**

Hasta la fecha, el Gobierno de Canarias disponía de la facultad de licitar y adjudicar las diferentes obras que se han ejecutado a lo largo de los últimos años para la mejora de las infraestructuras viarias de las islas. Ahora, con esta mayor autonomía, el Ejecutivo canario dispondrá de la potestad de supervisar y aprobar los proyectos de obra, con el fin de agilizarlos. Esto se traduce en una serie de aspectos, todos muy importantes y que permitirán conseguir una gestión más ágil del citado Convenio. "Convenimos que la Comunidad Autónoma tenga una mayor capacidad de actuación en el desarrollo y ejecución de las actuaciones", apuntó el ministro.

#### Hasta el año 2017

La aportación total del Ministerio de Fomento entre los años 2009 y 2017 será, como máximo, de 73.763.270 euros en el capítulo VI de su presupuesto de gastos, y de 1.859.000.000 euros en el capítulo VII, pudiendo ser inferior si el coste final de las obras previstas fuera menor. La duración del convenio será desde el día de su firma hasta el 31 de diciembre de 2017, sin perjuicio de que pueda prorrogarse a iniciativa de las partes que suscriben el acuerdo.

La firma de este nuevo documento implica que, a partir de ahora, Canarias no dependerá de una segunda Administración a la hora de tramitar las incidencias en las obras previstas (modificaciones, reposiciones, revisiones de precios, certificaciones finales, etcétera), ni a la hora de decidir la procedencia de la financiación necesaria para hacer frente a los proyectos, aspecto este último que obliga actualmente a complejos encajes de tipo administrativo en los correspondientes trámites.

Además, esta modificación del Convenio de Carreteras ofrece a las islas la capacidad de adelantar en el tiempo partidas previstas para expropiaciones e indemnizaciones, ya que anualidades con este destino que figuran en el actual Convenio para años tan alejados como 2015, 2016 o 2017 no tienen razón de ser, puesto que el inicio de las actuaciones está previsto para años anteriores a 2015. En los primeros años, este adelanto iría acompañado de una reducción en el importe de la cifra de inversión en obra, con el objeto de la cifra total anual que transfiere el Ministerio, según convenio, no se vea alterada.

El Convenio de Carreteras suscrito en 2006 - del que ofrecimos información detallada en el nº 36 de esta misma publicación - contempla un total de 60 actuaciones en la red de inte-

res regional. Ahora, el nuevo convenio suscrito entre Juan Ramón Hernández y José Blanco permite también actualizar el listado de actuaciones según la trayectoria del Convenio en los últimos tres años. Así, se ha propuesto la introducción de una serie de cambios en el orden cronológico previsto inicialmente, manteniendo, en todo caso, tanto la distribución territorial de la inversión como la concepción básica del eje viario de cada isla.

En esta línea, ambas administraciones han considerado conveniente que la clasificación de las obras pase a ser la siguiente:

**ANEXO I.** Relaciona las obras que se incorporan provenientes del Convenio de 16 de abril de 1997 y del anexo I del Convenio de 31 de enero de 2006. Este anexo incluye:

- Obras que provienen del anexo I del convenio de 31 de enero de 2006 abonadas con cargo al capítulo VI del presupuesto de gastos del Ministerio de Fomento, cuya ejecución ha finalizado.
- Obras del anexo I del convenio de 31 de enero de 2006 en ejecución y abonadas con cargo al capítulo VI del presupuesto de gastos del Ministerio de Fomento, con finalización prevista hasta 2011.

**ANEXO II.** Relaciona las actuaciones a financiar con cargo al capítulo VII del presupuesto de gastos del Ministerio de Fomento. Este anexo incluye:

- Obras que provienen del anexo I del convenio de 31 de enero de 2006, abonadas con cargo al capítulo VII del presupuesto de gastos del Ministerio de Fomento, cuya ejecución ha finalizado.
- Obras que provienen de los anexos II y III del convenio de 31 de enero de 2006 que se encuentran adjudicadas o en ejecución a la fecha de firma del convenio, financiadas con cargo a capítulo VII del presupuesto de gastos del Ministerio de Fomento.

■ Obras a licitar y/o adjudicar y a ejecutar durante el periodo de vigencia del presente convenio.

**ANEXO III.** Relaciona las obras que podrán ser programadas en años posteriores, alguna de las cuales podrán sustituir a otras correspondientes al anexo II, concretamente aquellas obras a licitar y/o adjudicar y a ejecutar durante el periodo de vigencia del presente acuerdo.

## Aspectos permanentes

Los aspectos más relevantes que no se modificarán del acuerdo en vigor son los siguientes:

■ **BASE LEGISLATIVA.** En el expositivo del Convenio se describen los fundamentos legislativos de la obligación del Estado de dotar anualmente las inversiones para infraestructuras en Canarias, a través de sus Presupuestos Generales (Ley 19/1994, de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias), con lo que se asegura la continuidad en la inversión del Estado en esta materia, al margen de aspectos coyunturales que pudieran hacerla

peligrar más allá del propio horizonte del Gobierno.

■ **HORIZONTE DE 12 AÑOS.** Se mantiene el horizonte de 12 años, hasta 2017, lo que se considera un periodo de tiempo adecuado a la hora de desarrollar los instrumentos de planificación en materia de infraestructuras públicas del tipo y alcance de las recogidas en el Convenio.

■ **RESPONSABILIDAD DEL GOBIERNO DE CANARIAS.** Tanto a la hora de determinar las actuaciones y de redactar los proyectos técnicos como a la hora de proceder a la contratación, dirección, control e ins-

pección de las obras, se establece la responsabilidad del Gobierno de Canarias, lo que posibilitaba ya en el convenio firmado en 2006 una mayor agilidad en la gestión.

■ **FLEXIBILIDAD.** A la hora de reconsiderar las actuaciones, se dota al presente convenio de flexibilidad y quedan regulados los mecanismos de actualización.

■ **CARÁCTER EJECUTIVO COORDINADO.** Se consigue recoger aquellas actuaciones que constituyen la transposición fiel de las necesidades que, en carreteras, enuncia el documento del Eje Transinsular de Infraestructuras del Transporte, lo que dota al convenio de un carácter ejecutivo, coordinado escrupulosamente con la figura de planeamiento que debe regirlo.

El ministro José Blanco y el consejero Juan Ramón Hernández, tras cerrar el acuerdo entre ambas administraciones





Este año se tramitó un proyecto complementario para la obra Pagador-Guía, en Gran Canaria

# En 2009 se gestionó la adjudicación de proyectos POR 463 MILLONES

**La Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias ha licitado o está en proceso de adjudicar, antes de que finalice el año 2009, obras por valor de 463 millones de euros**

De ese total de 463 millones, 303,4 corresponden a actuaciones en materia de carreteras, 87,5 a proyectos de obras hidráulicas y 2,9 a puertos. Además, se han invertido 22,7 millones de euros en expropiaciones para poder desarrollar los proyectos en marcha. Hay que destacar que la Consejería trabaja actualmente en más de 200 actuaciones, de las que 54 corresponden a infraestructuras hidráulicas, 158 a carreteras y puertos y 34 son infraestructuras de transportes.

Tras cumplirse "la mitad de la legislatura, este departamento autonómico ha culminado los procesos para la contratación de obras por valor de 1.100 millones de euros, si bien parte de esa inversión corresponde

**Este departamento autonómico ha efectuado este año un gran esfuerzo, tanto gestor como inversor, para mejorar las infraestructuras viarias de las islas**

a una veintena de mesas de contratación que están activas en estos momentos, para decidir la adjudicación de otros tantos proyectos en materia de carreteras y de aguas, principalmente".

Así lo indicó el consejero de Obras Públicas y Transportes, Juan Ramón Hernández, que compareció en la comisión parlamentaria celebrada el pasado 26 de octubre para informar acerca del nivel de adjudicación de obras de su departamento en el presente año.

### Planes sectoriales

La Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias gestiona además siete planes sectoriales en materia de carreteras, transportes, aguas y puertos.

En líneas generales, este departamento ha efectuado en 2009 un gran esfuerzo, tanto gestor como inversor, para mejorar las infraestructuras viarias de las islas, para continuar impulsando la implantación y modernización de las infraestructuras hidráulicas, para modernizar las instalaciones de los puertos cuya titularidad es de la Comunidad Autónoma y para optimizar e impulsar el transporte, tanto terrestre como marítimo y aéreo.



El Ejecutivo autónomo tramitó, como cada año, las asignaciones por isla para el transporte regular de viajeros.

## Gran Canaria



La Consejería pretende cerrar el presente ejercicio de 2009 con un volumen de adjudicación de obras en la isla de Gran Canaria que suma más de 138 millones de euros. En el transcurso del año se han adjudicado o tramitado obras en materia de carreteras que suponen 102,9 millones de euros de inversión; 22,98 millones correspondientes a proyectos de obras hidráulicas, y 1,3 millones para proyectos de puertos. Además, se han gestionado expedientes de expropiaciones que han supuesto una inversión de 22,7 millones de euros. Hay que señalar que los procesos de contratación relativos a obras hidráulicas no pudieron empezarse hasta la segunda quincena del mes de abril, una vez quedó definido el nuevo programa por anualidades derivado del Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y la Consejería de Obras

Públicas y Transportes. Sin embargo, se están tramitando los proyectos para construir dos depuradoras de aguas residuales en Tamaraceite y Tenoya, ambas en la ciudad de Las Palmas de

Gran Canaria. La Comunidad Autónoma de Canarias ha contemplado en sus presupuestos de 2009 3,5 millones de euros para financiar el Eje Transinsular de Transporte en Gran Canaria.



En el puerto de Agaete se realizaron obras de emergencia por averías causadas por el fuerte oleaje de principios de año

## La Palma



En la isla de La Palma, la Consejería de Obras Públicas y Transportes también ha desarrollado importantes gestiones para dar cumplimiento a los planes sectoriales que estaban previstos. En

esta isla se están tramitando licitaciones por un total de 36,6 millones de euros, que resultan de la suma de los 16,3 millones de los expedientes de carreteras, de los 17,4 millones de euros destinados a infraes-

tructuras hidráulicas, de los 107.000 euros en proyectos de puertos, y de 1,2 millones de euros de los expedientes de transportes. Las expropiaciones gestionadas en La Palma suponen 1,67 millones de euros.

## Tenerife



En la isla de Tenerife, los expedientes en licitación y adjudicación suponen un total de 145,7 millones de euros. De esta cantidad, 87,4 millones de euros corresponden a carreteras y a varias infraestructuras del Convenio Hidráulico, que suman en total 36,8 millones de euros. Asimismo, las adjudicaciones en el presente ejercicio en materia de puertos suponen 461.232 euros. De igual manera, se destinan al convenio del Eje Transinsular de Transportes 2,9 millones de euros, y se ha autorizado al Cabildo de Tenerife la adjudicación del intercambiador de La Laguna por un montante de 8,5 millones de euros. Además, a lo largo de 2009 se han tramitado expedientes de expropiación de terrenos por valor de 9,35 millones de euros.



Las obras del puerto de Garachico se iniciaron, tras su adjudicación, hace unos meses

&lt;&lt;&lt; VIENE DE LA PÁGINA 13

## La Gomera

En los últimos años, este departamento del Gobierno de Canarias ha invertido un total de 116 millones de euros en la isla de La Gomera en cumplimiento de los planes de carreteras, aguas, puertos y transportes. En el presente ejercicio, se han gestionado expedientes para adjudicar obras por importe de 10,03 millones de euros. La Consejería está realizando las correspondientes gestiones para adjudicar 4,8 millones de euros para destinar a la redacción de estudios y proyectos de carreteras. Es importante también la cuantía destinada en este

ejercicio como consecuencia de expedientes de expropiaciones, que suman en La Gomera 698.364 euros. En materia de transportes, este año se adjudicó la línea regular de cabotaje marítimo interinsular entre Valle Gran Rey, Playa de Santiago, San Sebastián de La Gomera y Los Cristianos, y viceversa, por un importe de 3,9 millones de euros. La Comunidad Autónoma de Canarias ha contemplado en sus presupuestos de 2009 279.868 euros para financiar el Eje Transinsular de Transportes en La Gomera. En actuaciones portuarias se han adjudicado 378.540 euros.



El Gobierno canario adjudicó la línea marítima interior de La Gomera el pasado mes de marzo

## Lanzarote

En la isla de Lanzarote, la Consejería de Obras Públicas y Transportes también ha desarrollado importantes gestiones para dar cumplimiento a los planes sectoriales de Carreteras, Puertos, Aguas y Transportes. En esta isla se han tramitado a lo largo de 2009 licitaciones por un total de 54,9 millones de euros. La cifra más alta, de 44,79 millones de euros, corresponde al área de carreteras. Precisamente este

año se adjudicó el contrato para las obras de duplicación de la carretera Arrecife-Tahiche, por 14,4 millones de euros. Para infraestructuras hidráulicas se gestionan adjudicaciones de obras por 9 millones de euros, y para asistencias técnicas y redacción de proyectos se presupuestaron 224.000 euros. Las expropiaciones durante este ejercicio en Lanzarote han supuesto un gasto de 920.000 euros.

Hace unos meses dieron comienzo las obras de duplicación de la carretera Arrecife-Tahiche, en Lanzarote



## El Hierro

El volumen de adjudicación resultado de la suma de los expedientes que se están tramitando este año para la isla de El Hierro asciende a 4,54 millones de euros. La mayor inversión corresponde a obras hidráulicas, por un montante total de 2,2 millones. Se tramitaron, además, la correspondientes consignaciones anuales, entre ellas la referida al transporte por carreteras y al Eje Transinsular.

## Fuerteventura

Las adjudicaciones que está gestionando en 2009 la Consejería de Obras Públicas y Transportes en Fuerteventura suponen un total de 73,2 millones de euros. Es carreteras el área con la mayor inversión, con 45,95 millones de euros, para financiar, por ejemplo, la construcción de la autovía Costa Calma-Pecenescal. En obras hidráulicas, el volumen de adjudicación es de 24,2 millones de euros, para distintas actuaciones, entre ellas la mejora de las conducciones entre Puerto del Rosario y Corralejo, un proyecto que incluye la construcción de depósitos reguladores en Fimanpaire y Tiscamanita, así como los correspondientes ramales de conexión. El coste de las expropiaciones que se han tenido que llevar a cabo en esta isla es de 2,5 millones.

# Iniciados los trámites para el ENLACE DE LA GRAMA, en La Palma

La Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias afronta la mejora de uno de los puntos más conflictivos de la red viaria de la isla de La Palma: el cruce de La Grama, también conocido como cruce de El Molino, sito en Breña Alta. Para ello, el departamento que dirige Juan Ramón Hernández ha sacado a concurso el proyecto denominado LP-2. Santa Cruz de La Palma-La Cumbre. Conexión Circunvalación-La Grama. Fase: enlace La Grama-enlace El Molino, mediante publicación en el BOC el pasado 21 de julio.

Esta obra prevé rediseñar el trazado de la carretera LP-2 entre aproximadamente el kilómetro 2,2, antes del enlace conexión de La Grama, donde actualmente está desdoblada la carretera, y el kilómetro 2,6, después del cruce del barranco La Pata. La actuación incluye la implantación del enlace que conecta la LP-2 con la LP-125 (carretera del Zumacal), así como el rediseño del actual enlace

de La Grama y de las numerosas instalaciones colindantes a la vía en esta zona.

Las obras tendrán un presupuesto de 279.146,70 euros y el plazo de ejecución será de 12 meses. Además, este proyecto podrá formar parte del Anexo III del Convenio de Colaboración entre la Administración General del Estado y el Gobierno de Canarias en Materia de Carreteras.

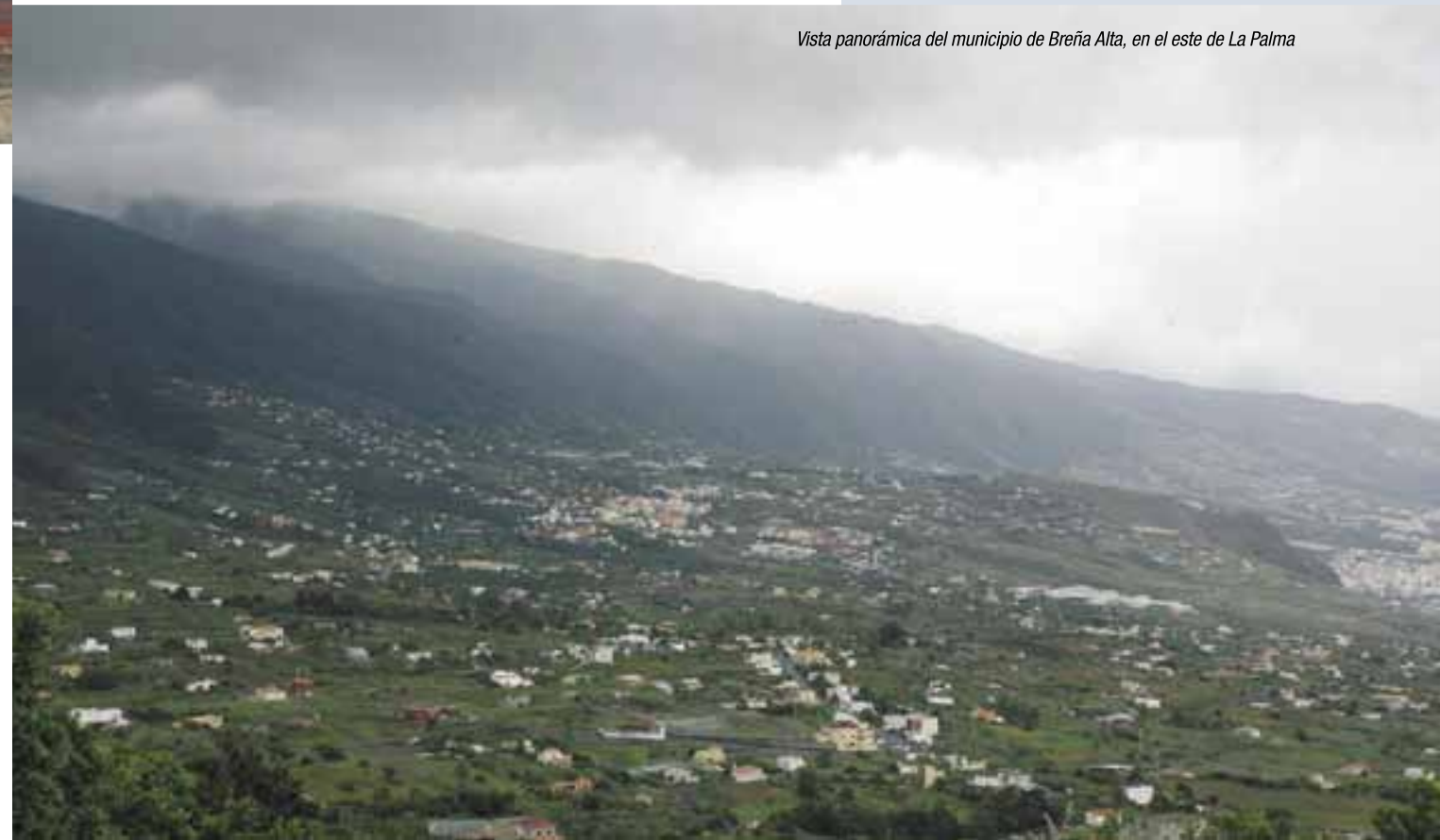
Una parte de los trabajos fue diseñada en el proyecto denominado Enlace de la Carretera LP-2 de La Cumbre con la LP-125 del Zumacal. Enlace La Grama-El Molino. 1ª Fase, redactado por el Cabildo de La Palma. No obstante, se tendrá en cuenta el Avance del Plan Territorial Especial de las Infraestructuras Viarias del Corredor Central-Noroccidental de la Isla de La Palma, tramo TF-812/C-832, Área Occidental de La Palma-Puntagorda-Llano Negro, así como el planeamiento municipal. Por ello, se deberá coordinar la actuación mediante reuniones con el Ayuntamiento.

## Actuaciones incluidas

Según recoge el plan inversor que propone la Consejería de Obras Públicas, el proyecto debe incluir las siguientes actuaciones:

- 1) El estudio con detalle de la reposición de los servicios, servidumbres, accesos, etcétera, que resulten afectados según la última circular del Ministerio de Fomento a este respecto.
- 2) La realización de todos aquellos estudios, informes, proyectos y trámites necesarios para obtener las autorizaciones y poder llevar a cabo la puesta en marcha de las plantas de hormigón y de productos y mezclas asfálticas, canteras y vertederos que se consideren necesarias a lo largo de la redacción del proyecto.
- 3) Se deberán realizar cuantas correcciones sean impuestas en la declaración de impacto ambiental y por los informes de las oficinas de supervisión, si las hubiera.
- 4) Como el trazado atraviesa varios cauces, entre ellos el barranco de La Pata, el proyecto deberá tener en cuenta las directrices del Consejo Insular de Aguas de La Palma a la hora de dimensionar las obras de drenaje.

Vista panorámica del municipio de Breña Alta, en el este de La Palma



# TRASPLANTAN 350 PALMERAS por la obra de la vía ARRECIFE-TAHÍCHE

El inicio de las obras de duplicación de la carretera Arrecife-Tahíche, en la isla de Lanzarote, ha ocasionado el trasplante de las palmeras que se ven afectadas por esta actuación. En total son unas 350 unidades, que se han trasplantado en una zona de Playa Bastián, en Costa Tegui, y en el barranco del Hurón. Aparte de las palmeras, también han sido trasplantadas unas 40 tabaibas.

Esta actuación se ha llevado a cabo según el protocolo de actuación fijado por el Área de Medio Ambiente del Cabildo de Lanzarote, en coordinación con el Ayuntamiento de Tegui, que ha sido el organismo que ha designado los lugares donde debían efectuarse los trasplantes. Antes de trasplantarlas, las palmeras fueron tratadas *in situ* atendiendo al protocolo fitosanitario establecido para ello por el Gobierno de Canarias. En un primer momento, fueron

desechadas 13 palmeras por estar afectadas por un hongo.

Para el embellecimiento y tratamiento ambiental de la nueva carretera, la dirección de la obra tiene intención de instalar un vivero provisional cerca del trazado, para que las especies se vayan aclimatando a la zona en la que se van a desarrollar. Aparte de las palmeras, la nueva vía va a ser ajardinada con setos y otras especies similares de flora autóctona. Los setos, además del embellecimiento paisajístico, tendrán como función hacer de separación entre la vía y las aceras. El plan de tratamiento ambiental recogido en el proyecto prevé un ajardinamiento especial de la mediana, glorietas y márgenes de la vía.

En esencia, el proyecto consiste en la duplicación de la calzada de la carretera LZ-1, en el tramo que discurre entre la LZ-3

(circunvalación de Arrecife) y el núcleo de Tahíche, un tramo de 3,6 kilómetros de longitud que soporta una densidad de tráfico muy elevada para las condiciones que reúne en la actualidad. La nueva vía afecta a los municipios de Arrecife y Tegui.

## En busca de más seguridad

La duplicación del tramo Arrecife-Tahíche tiene, por tanto, como principal objetivo, solucionar los problemas de seguridad ocasionados por la intensidad de tráfico que soporta la vía -inadecuada para una carretera de calzada única y doble sentido como ésta-, tanto en lo que atañe a los vehículos como a los peatones. Hay que tener en cuenta que la vía discurre por un entorno eminentemente urbano en el que las edificaciones colindantes dejan en varios puntos el espacio justo para que pase la traza de la carretera.



Maquinaria durante los trabajos de movimiento de tierra en la LZ-1



El inicio de las obras ha llevado consigo el trasplante de palmeras a una zona de Playa Bastián y al barranco del Hurón

La nueva vía evitará las entradas y salidas directas a la carretera desde las propiedades y caminos colindantes, que se harán, una vez se ejecuten las obras, a través de vías de servicio.

El tronco de la carretera proyectada coincide con la traza de la actual, con leves fluctuaciones para adaptarse a las condiciones del contorno. Entre el inicio y el final del tronco habrá dos glorietas, dos de ellas de nueva construcción. La sección del tronco de la nueva carretera será de dos calzadas de siete metros de ancho cada una, mediana de tres metros, dos arcenes exteriores de dos metros y dos interiores de un metro, más las aceras laterales de cinco metros cada una.

Tanto el tratamiento paisajístico y de ajardinamiento como la distribución de la sección transversal de la nueva vía han sido diseñados según las características eminentemente urbanas del entorno por el que discurrirá, incluyendo un tratamiento que asegure el adecuado aislamiento tanto visual como acústico de las zonas habitadas de sus márgenes. Además, en el tronco se situarán unas jardinerías cuya vegetación aislarán parcialmente de la contaminación acústica causada por los vehículos.

## La variante GUATIZA-MALA, de interés regional

El Gobierno de Canarias aprobó la modificación del Decreto 247/1993, de 10 de septiembre, que clasifica las carreteras de interés regional, en el apartado relativo a la isla de Lanzarote. La modificación se llevó a cabo atendiendo a la petición del Cabildo de Lanzarote, tras oír a las corporaciones locales afectadas.

Desde la entrada en vigor del referido decreto, en 1993, la red de carreteras de Lanzarote ha experimentado notables modificaciones debido a que algunas de las vías que en su momento fueron clasificadas como "de interés regional" han sufrido cambios en su funcionalidad, y todas, en su nomenclatura.

Paralelamente, otras vías de reciente construcción han proporcionado itinerarios alternativos más eficaces que aconsejan su integración en la red de carreteras de interés regional. Según la modificación del decreto, los tramos de carretera de Lanzarote que se desvinculan del interés regional son:

- El tramo de la carretera LZ-1 (Arrecife-Órzola) comprendido entre P. K. (punto kilométrico) 0+000 y el P. K. 1+090.
- El tramo de la carretera LZ-1 (Arrecife-Órzola) que atraviesa las poblaciones de Guatiza y Mala, desde el P. K. 12+560 hasta el P. K. 18+370.
- El tramo de la carretera LZ-2 (Arrecife-Playa Blanca) comprendido entre el P. K. 0+000 y el P. K. 0+850.

Asimismo, se incorpora a la red de carreteras de interés regional la variante Guatiza-Mala, que queda integrada en la carretera LZ-1 (Arrecife-Órzola).

La carretera LZ-1 (Arrecife-Órzola) es de interés regional desde el P. K. 1+090, donde comienzan los ramales de enlace con la LZ-3. Se consideran asimismo de interés regional todos los ramales del nudo. La carretera LZ-2 (Arrecife-Playa Blanca) es de interés regional desde el P. K. 0+850, donde comienzan los ramales del enlace con la LZ-3, hasta el P. K. 37+570, en la glorieta existente al inicio de la calle Salida a Fuerteventura, situada en la localidad de Playa Blanca. También se consideran de interés regional todos los ramales del nudo.

**Desde la entrada en vigor del referido decreto, en 1993, la red de carreteras de Lanzarote ha experimentado notables modificaciones**

La glorieta de César Manrique, que se ampliará



## RASGOS TÉCNICOS DEL PROYECTO

- Las obras de duplicación de la carretera Arrecife-Tahíche forman parte del Convenio de Carreteras suscrito entre el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Fomento.
- Actualmente se están realizando desmontes y movimientos de tierra en distintos puntos del trazado. Se construyen muros y canalizaciones, además de las vías auxiliares que conectarán el interior del casco urbano de Tahíche con las glorietas y accesos a la nueva vía.
- El presupuesto de las obras es de 16.433.737,86 euros.
- Esta actuación fue adjudicada a la UTE formada por Dragados, SA, y Hormigones Insulares, SL, que comenzó los trabajos a principios del pasado mes de julio.
- El tronco de la nueva carretera coincidirá con la actual, con leves fluctuaciones para adaptarse a las condiciones del entorno.
- Entre el inicio y el final del tronco habrá cuatro glorietas, dos de ellas de nueva construcción. La glorieta central es la de César Manrique, cuya superficie será ampliada, igual que la de Tahíche.





La Consejería trabaja intensamente en la construcción de los túneles de la autopista Puerto Rico-Mogán

# A toda marcha con los túneles de la autopista PUERTO RICO-MOGÁN

**El 60% del trazado del nuevo tramo de la GC-1 discurre por el interior de esas estructuras**

La Consejería de Obras Públicas y Transporte del Gobierno de Canarias está trabajando intensamente en la ejecución del nuevo tramo de la autopista GC-1, que unirá la localidad turística de Puerto Rico con Mogán, en la isla de Gran Canaria. La nueva autopista permitirá no sólo acercar este importante municipio turístico a la capital de la isla, sino eliminar los problemas de saturación de tráfico que presenta la carretera actual, la GC-500, al atravesar los núcleos turísticos de Tauro, Playa de El Cura y Taurito, fundamentalmente.

Esta actuación ha sido licitada mediante concurso de proyecto y obra, y está siendo financiada a través del *método alemán*, modalidad de abono total del precio al final de la obra. La Consejería optó por esta modalidad de abono porque le permite adelantar de forma considerable la puesta en servicio de la nueva infraestructura respecto al programa de inversiones del Convenio de Cola-

boración en Materia de Carreteras suscrito entre el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Fomento, en el que se encuentra incluido el proyecto.

La carretera GC-500, de 12 kilómetros de longitud, presenta unas condiciones tanto de trazado como orográficas que hacen que la circulación por ella sea lenta y peligrosa, lo que justifica la necesidad de una infraes-

**El proyecto contempla la construcción de tres viaductos para salvar los barrancos de Tauro, El Cura y Mogán**

tructura viaria de alta capacidad, como la que se está construyendo.

En estos momentos se encuentran ejecutados 1.000 de los 1.200 metros lineales que tendrá el túnel que atravesará la montaña situada entre el barranco de El Lechugal y el barranco de La Candelaria. También se está trabajando actualmente en los túneles situados entre los barrancos de Taurito y Mogán, de los que se han ejecutado hasta la fecha alrededor de 200 de los 1.200 metros que medirán.

Aparte de en los túneles, en la actualidad se está trabajando en diferentes puntos del tramo, como el barranco de El Lechugal, donde se están realizando obras de drenaje y se están construyendo las estructuras que conformarán el enlace con el que arranca el nuevo tramo de autopista. Las obras, cuyo presupuesto asciende a 111.710.414 euros, están siendo ejecutadas por la UTE formada



Simulación de cómo quedará uno de los tres viaductos que incluye el proyecto

por las empresas FCC Construcción, SA; Corbán-Corviam, SA, y Petrecan, SL.

## **Prolongación de 6,3 kilómetros**

En esencia, las obras consistirán en la prolongación de la autopista GC-1 desde el barranco de El Lechugal hasta el cruce de Mogán con el puerto del mismo nombre (carretera GC-200). La longitud aproximada del tronco de la nueva vía será de 6,3 kilómetros. El nuevo tramo dispondrá de dos calzadas de dos carriles de 3,5 metros cada uno y mediana de ancho variable.

Dada la accidentada orografía del terreno que atravesará la nueva autopista, será necesario realizar siete parejas de túneles a lo largo del trazado, para salvar las diferentes montañas. De los 12.600 metros de autopista (6.300 en cada sentido), 8.500 discurrirán por túnel, lo que representa en torno al 60% del total del trazado.

En el tramo se construirán además tres viaductos, que salvarán los barrancos de Tauro, El Cura y Mogán, con una longitud total de 1.130 metros, lo que representa el 9% del trazado global. El viaducto del barranco de Tauro constará de dos tableros de diferentes longitudes; el del barranco de El Cura, de dos tableros de 85 metros de longitud en ambas calzadas, y el del barranco de Mogán, de dos tableros de 155 metros de longitud, también en ambas calzadas.

## **Tres enlaces**

El nuevo tramo de autopista contará además con tres enlaces a distinto nivel. El primer enlace estará situado en el barranco de El Lechugal, en el origen de la carretera, y tendrá forma de

**En esencia, las obras consistirán en la prolongación de la autopista GC-1 desde el barranco de El Lechugal hasta el cruce de Mogán con el puerto de este mismo municipio**

trompeta, para permitir todos los movimientos. El segundo, que se situará en el barranco de Taurito, también tendrá forma de trompeta y permitirá sólo los movimientos en sentido Puerto Rico-Taurito y viceversa, dado el poco espacio que existe entre las bocas de los túneles. El tercer enlace, que estará situado en el cruce de Mogán con el puerto de este mismo municipio, en la carretera GC-200, permitirá todos los movimientos a través de diferentes pasos a distinto nivel tipo pórtico.

El consejero de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, Juan Ramón Hernández, dio su aprobación al proyecto de construcción de la autopista Puerto Rico-Mogán en abril de 2008. Posteriormente, en agosto de 2008, se adjudicó el proyecto a la mencionada UTE. Las obras comenzaron oficialmente en octubre de ese año, con la firma del acta de comprobación de replanteo por parte de la Consejería de Obras Públicas y Transportes y la UTE.



Operarios de la UTE, en el interior de uno de los túneles de la nueva carretera

# Las mejoras en la GC-2 incluyen un túnel EN EL HORMIGUERO

**El Gobierno de Canarias aprobó el 20 de octubre pasado un gasto de 10,6 millones de euros con destino a las obras de desdoblamiento de la carretera GC-2 entre Santa María de Guía y El Pagador, en la isla de Gran Canaria**

El consejero de Obras Públicas y Transportes, Juan Ramón Hernández, hizo esta propuesta debido a que su departamento, durante el desarrollo de los trabajos, que se encuentran bastante avanzados, ha visto la necesidad de introducir algunas modificaciones en el proyecto.

Las mejoras introducidas en el proyecto incluyen la ejecución de un túnel de 132 metros de longitud en el enlace del Hormiguero, un circuito peatonal en esta zona y la ampliación de los trabajos arqueológicos.

Aparte del túnel, que dispondrá de un carril en cada sentido de circulación, en el enlace del Hormiguero se realizará una estructura transversal bajo la actual GC-

2. En el proyecto inicial estaba prevista la realización de un paso inferior longitudinal bajo la actual carretera, en sentido Las Palmas, para dar continuidad a la carretera GC-291 bajo la GC-2. No obstante, su ejecución presentaba dos grandes inconvenientes: por una parte, durante los trabajos habría que cortar totalmente la conexión existente con el Hormiguero durante un periodo de unos ocho meses, y por otra, el estribo del viaducto del barranco del Calabozo podía verse afectado durante la construcción de la estructura dada la cercanía de éste.

## Servicio a peatones

En la zona situada entre los viaductos, en la calzada norte, existe actualmente una

parada de guaguas que da servicio a los vecinos del Hormiguero. Tras la ejecución del desdoblamiento, las dos calzadas de la GC-2 quedarán completamente separadas por la mediana, impidiendo el paso peatonal entre ellas. Para que las personas puedan pasar a pie de la calzada norte a la sur y acceder al Hormiguero se ha diseñado una pasarela inferior bajo los viaductos.

Entre el barranco de Moya y El Pagador existe un tramo en el que el material apto para apoyar el muro de tierra armada se encuentra a una profundidad tal que la excavación necesaria para llegar hasta aquél supondría el descalce de, al menos, un carril de la carretera GC-2 en servicio. Para

resolver esta situación, se ha optado por la ejecución de una losa de hormigón armado a un nivel superior, cercano a la superficie, sobre la que apoyar el muro de tierra armada. Esta losa estará micropilotada en toda su extensión, garantizando así la estabilidad del conjunto.

Durante los trabajos de ejecución del viaducto de Silva hacia el norte se han descubierto unas cuevas de alto valor arqueológico que se encuentran situadas debajo de uno de sus estribos. Para que no se vean afectadas por la realización de las obras, la Consejería ha proyectado un nuevo vano, sustituyendo el estribo por una pila y construyendo un estribo nuevo más allá de las cuevas.

En el camino histórico de San Felipe se realizarán trabajos de acondicionamiento y limpieza. En el capítulo de patrimonio arqueológico, el modificado incluye también nuevas prospecciones e informes como consecuencia de la cantidad de cuevas aparecidas.

## Enlace del Pagador

En el enlace del Pagador estaba previsto realizar una glorieta para resolver a nivel la continuación de los cuatro carriles proyectados junto a las incorporaciones y salidas hacia Moya y San Felipe. Sin embargo, el tramo anterior de la GC-2 (Aruacas-El Pagador) no llegará al Pagador por el barranco de Azuaje, como se había previsto inicialmente. Por lo tanto, la Consejería ha

decidido no ejecutar la glorieta y ampliar hacia el sur la actual GC-2 entre los puntos kilométricos 5+840 y 5+960. Al mismo tiempo se ampliarán las estructuras actuales manteniendo el enlace con los movimientos a distinto nivel.

En el barranco del Río, diversos condicionantes del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria imponen la ejecución de una canalización (cuneton) en superficie de unos 300 metros de longitud, para que recoja las aguas de escorrentía y las dirija al otro lado de la GC-2 a través de una estructura. También ha decidido la Consejería optimizar otros apartados del proyecto, como los relativos a iluminación, señalización, balizamiento, defensa y seguridad y salud.



Aspecto de los túneles del Hormiguero, en el norte de Gran Canaria

Viaducto en construcción, en la nueva carretera Santa María de Guía-El Pagador



## En la comarca norte

■ **Avance.** La duplicación de la carretera Santa María de Guía-El Pagador supondrá un avance muy importante para la comarca norte de Gran Canaria, que podrá disponer, por fin, de una vía de alta capacidad que comunique con la capital.

■ **Convenio.** La nueva vía forma parte de las obras incluidas en el Convenio de Colaboración en Materia de Carreteras suscrito entre el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Fomento. Las obras están siendo ejecutadas por la UTE formada por las empresas OHL, Félix Santiago y Hermanos García Álamo.

■ **Longitud.** La nueva vía arranca en el Albercón de la Virgen, en la entrada de Santa María de Guía, y concluye en El Pagador, en el término municipal de Moya. La longitud total del tronco será de 6,267 kilómetros.

■ **Viaductos.** La calzada de la nueva vía discurrirá en paralelo a la carretera actual, siguiendo la costa hacia el este. Más de 1.500 metros de la nueva carretera irán sobre viaductos.

■ **Carriles.** El tramo Pagador-Guía pasará a tener dos carriles por sentido y un tercer carril en la rampa que va desde El Pagador hasta Llano Alegre, en sentido Las Palmas-Norte.

■ **Coste.** Con este modificado, el presupuesto total de las obras se sitúa en 64,2

millones de euros. Los trabajos realizados hasta la fecha han tenido un coste de 30 millones de euros, aproximadamente.

■ **Capacidad.** La nueva vía tendrá capacidad para más de 60.000 vehículos diarios en las mejores condiciones de servicio.



# 17,5 MILLONES para subvencionar el transporte interinsular DE MERCANCÍAS

La orden firmada el 31 de julio por el consejero de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, Juan Ramón Hernández, permitirá repartir casi 17,5 millones de euros en subvenciones al transporte de mercancías agrícolas, industriales y agroindustriales entre las islas, con el fin de paliar los costes de la insularidad. El documento, publicado en el Boletín Oficial de Canarias (BOC) el 14 de agosto, permite que las ayudas al transporte de productos agrícolas e industriales manufacturados en Canarias puedan alcanzar hasta el 100% de los costes, siempre que se trate de desplazamientos, tanto aéreos como marítimos, entre las islas capitalinas y las no capitalinas.

La Consejería de Obras Públicas y Transportes preparó en su día toda la documentación enviada por el Gobierno de Canarias y el Estado a Bruselas en defensa de los criterios de subvención para los transportes de mercancías agrícolas e industriales en atención a la situación ultraperiférica del archipiélago. Finalmente, en marzo pasado, la Unión Euro-

pea reconoció el derecho de los empresarios de las islas a recibir hasta el 100% de los costes del transporte de estos productos.

Posteriormente, el Estado aprobó en Consejo de Ministros la concesión de ayudas de hasta el 50% de los costes en los trayectos entre Canarias y la Península. Ahora, el Gobierno de Canarias subvencionará el transporte interinsular, con cofinanciación del Estado, hasta cubrir el 100% de los costes, cuando se trate de desplazamientos entre una isla capitalina y otra no capitalina, y hasta el 50% cuando el transporte se realice entre Tenerife y Gran Canaria o viceversa.

La orden establece que los productos industriales a transportar deben haber sido elaborados en Canarias en al menos un 20%. Además de los productos de primera necesidad, la orden del Gobierno de Canarias incluye la subvención a los medicamentos y al transporte de la prensa local diaria. Además, prevé la subvención de elementos del transporte tales como el flete, los costes de manipulación en puertos/aeropuertos (que incluyen las opera-

ciones de carga y descarga y la recepción y entrega de la carga), las tasas portuarias y aeroportuarias aplicadas a las mercancías transportadas y, en su caso, a la tara, tanto en puertos y aeropuertos de origen como en los de destino, cánones de seguridad, si los hubiera, y el recargo por incremento del coste del combustible.

#### Pago con carácter retroactivo

La orden de la Consejería de Obras Públicas y Transportes permitirá abonar las cuantías pendientes desde el segundo semestre de 2007, cuando expiró el anterior régimen de ayudas. Por ello, gracias a esta nueva orden se reembolsará a estos empresarios de las islas los costes derivados del transporte en el último año y medio.

Según explicó en su momento el consejero de Obras Públicas y Transportes, Juan Ramón Hernández, en este importante documento se presenta un presupuesto indicativo de la medida para el periodo 2007-2008, que supone ayudas por valor de casi 17,5



El consejero de Obras Públicas y Transportes, Juan Ramón Hernández (en el centro); la directora general de Transportes, Rosa Dávila, y el viceconsejero de Infraestructuras y Planificación, Álvaro Dávila

millones de euros. Sin embargo, en esta orden se indica expresamente que la medida "tendrá carácter indefinido".

Según lo manifestado por el consejero, "la finalidad de la medida de ayuda es compensar los costes del transporte de mercancías en el tráfico interinsular, para fomentar la competitividad de las Islas Canarias". Juan Ramón Hernández también ha expresado la importancia de que la Unión Europea reconociera que "las Islas Canarias se encontraban en desventaja respecto a las demás regiones de la Unión Europea debido a una serie de características especiales propias de las regiones ultraperiféricas".

El consejero recordó que la ayuda al transporte de mercancías es un instrumento al servicio de los objetivos del desarrollo de los sectores industriales y agrícolas de Canarias. "Queremos impedir unos precios excesivos y permitir que los productos de las islas se coloquen en el mercado insular en condiciones comparables a las de otros fabricantes no canarios que compiten en el mercado único de la Unión Europea", indicó Hernández, quien sostuvo que "con la aplicación de estas subvenciones se pretende una reducción del coste de la cesta de la compra en las islas".

**Cuando el movimiento se produzca a las islas no capitalinas, se financiará hasta el 100% del coste**

#### ALGUNAS DE LAS MERCANCÍAS SUBVENCIONABLES (ver listado completo en el BOC de 14 de agosto de 2009)

##### PRODUCTOS AGROPESQUEROS

- Animales vivos
- Pescados, crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos
- Leche y productos lácteos, huevos, miel natural
- Hortalizas, plantas, raíces y tubérculos alimenticios
- Legumbres
- Frutas y frutas comestibles
- Café, té, hierba mate y especias
- Cereales
- Productos de la molinería
- Semillas y frutos oleaginosos
- Preparaciones de carne, pescado o de crustáceos, moluscos o demás invertebrados acuáticos

##### PLANTAS, FLORES, ESQUEJES Y FRUTOS COMESTIBLES

- Plantas vivas y productos de la floricultura
- Este apartado incluye también frutos como la piña, aguacate, guayaba, mango, papaya, melocotón y fresa

##### ALIMENTACIÓN DE GANADO

- Centeno
- Cebada
- Avena, maíz y sorgo (excepto los destinados a la siembra)
- Alforfón, mijo y alpiste
- Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias y alimentos preparados para animales

Embarcaciones de transporte de pasajeros y mercancías, en el puerto de San Sebastián de La Gomera





El túnel de La Portada, mientras se realizaban los últimos remates de la obra



El proyecto complementario prevé la ordenación estética y paisajística del entorno



Glorieta al final de la obra de la Vía Exterior, cercana a la superficie portuaria

## Más seguridad para el túnel de LA PORTADA

**La intervención en esta instalación forma parte del proyecto complementario a la Vía Exterior de Santa Cruz de La Palma**

La apertura del tráfico de salida de Santa Cruz de La Palma a través del túnel de La Portada tuvo lugar el 17 de agosto pasado, una vez acabaron las obras de mejora, ampliación de gálbos y medidas de seguridad, según la normativa vigente. El acto inaugural estuvo presidido por el consejero de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, Juan Ramón Hernández, acompañado por autoridades de la isla de La Palma.

Esta obra forma parte del proyecto complementario a la Vía Exterior de Santa Cruz de La Palma, ya en servicio y realizado por la UTE Sacyr, SA-Cavosa, SA. Consistió en la restauración, además de la adecuación del citado túnel.

Esta inversión complementaria incluyó el nuevo acceso a la Escuela de Artes y Oficios y la ordenación de los entornos de los colegios situados en las proximidades del enlace San Telmo-Parque de Gredos, así como la puesta en servicio de la calle Leocricia Pestana, ramal de acceso urbano desde la Vía Exterior.

El conjunto de los trabajos incluye también la ordenación estética y paisajística de los entornos de la obra, mediante plantaciones y ajardinamientos, incluso el que se ha denominado Parque de la Naturaleza, con el centenario laurel de indias ubicado en las inmediaciones de la urbanización Benaohare, en el ramal de unión de ésta con la avenida de El Puente.

### Normativa

Las obras programadas, en lo que al túnel de La Portada se refiere, han permitido adecuarlo a las normativas nacionales y europeas en materia de seguridad en túneles y mejorar su funcionalidad. Uno de los problemas más importantes resueltos es el incremento de la altura, del gálibo inicial en eje de 4,5 metros, que determinaba el acodamiento de grandes vehículos con carga o maquinaria transportada, adaptándose al gálibo mínimo de 5,0 metros en los bordes laterales, según lo que exige la normativa.

Esta circunstancia es de gran importancia, dado que el túnel es muy utilizado por los vehículos pesados y de transporte de contenedores que salen del puerto de la capital palmera. Ello requirió el rebaje de la rasante existente y su enlace con el viario mediante imperceptibles desniveles de conexión en la continuidad viaria. La puesta en servicio del túnel de La Portada hizo posible devolver al tráfico los dos carriles de entrada a la ciudad de Santa Cruz de La Palma, mejorando así su fluidez.

El túnel está conectado con el Centro de Control de Mirca, lo que implica que su gestión forma parte del conjunto de túneles ejecutados en la Vía Exterior. Además se han establecido las procedentes medidas de seguridad, con nueva iluminación, impermeabilización de la bóveda, paneles reflectantes laterales, detectores de gases y opacímetros, circuito cerrado de televisión, megafonía, bocas contraincendios, postes SOS..., igual que en el resto de los túneles y según la normativa aplicable por su longitud (500 metros).

**La actuación ha permitido la adaptación a la legislación vigente del túnel por el que transitan a diario alrededor de 22.000 vehículos**



### Importante volumen de tráfico

La Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, dentro del Convenio de Carreteras con el Ministerio de Fomento, adjudicó estas obras complementarias a la misma empresa que realizó la Vía Exterior de Santa Cruz de La Palma, por un importe total de 7,2 millones de euros. La terminación de todo el proyecto estaba prevista para el mes de septiembre. Desde finales del pasado mes de enero hasta mediados del mes de agosto, los vehículos circulaban por un carril alternativo que discurría por la zona ajardinada desde el surtidor de gasolina Texaco. El Gobierno de Canarias, a través de la Consejería de Obras Públicas, adoptó esta decisión después de consultar al Cabildo Insular de La Palma y a la Dirección General de Tráfico, intentando solventar, en la medida de lo posible, el problema que

podiera generarse dado que se trata de una carretera que tiene un importante volumen de tráfico. Respecto a la Vía Exterior de Santa Cruz de La Palma, ésta se inauguró en abril de 2007, lo que ha permitido a los habitantes de la isla de La Palma disfrutar de una moderna infraestructura realizada con las técnicas más avanzadas. Con ella se ha mejorado el sistema de comunicaciones de toda la isla. Consiste en una vía de tipo ronda urbana con origen en las inmediaciones del barranco de La Candelaria y que finaliza en la boca norte del túnel de La Portada. En total se construyeron 3.717 metros de eje principal y 1.200 metros de ramales y enlaces. Cuenta con cinco túneles, de 102 metros, 560, 290, 580 y 100, así como con un viaducto y dos glorietas de conexión al inicio y a la final de la ronda.



Trabajos de construcción del viaducto de Los Rodrigos, en Guía de Isora (Tenerife)

## PUENTE DE DOVELAS para salvar el barranco DE LOS RODRIGOS

En la actualidad se está construyendo, en el barranco de Los Rodrigos, municipio de Guía de Isora (sudeste de la isla de Tenerife), un puente de dovelas (procedimiento de construcción utilizado con frecuencia en grandes puentes). Esta estructura viaria es la primera de este tipo que se construye en Tenerife. El puente forma parte del proyecto de nueva carretera del anillo insular que discurre entre Adeje y Santiago del Teide.

El nuevo viaducto, con una altura de 30 metros y una longitud de 140, constará de un pilar y dos vanos, y de un tablero compuesto por 54 dovelas de hormigón

armado. Según la dirección de la obra, las dimensiones de las piezas son variables y pesan de 45 a 85 toneladas. La fabricación de las dovelas supone el primer paso en el proceso de construcción del puente; como en un gran mecano, cada pieza debe ser ubicada en el lugar que ocupará en el tablero, para lo que se empleará una estructura auxiliar que soporta el peso de cada dovela durante su colocación.

Las dovelas se construyen en un parque de fabricación que ha montado la empresa adjudicataria, precisamente no muy lejos del viaducto en construcción. Éste es uno de los dos viaductos que son necesarios para atravesar, a través de sus tres carriles, el barranco de Los Rodrigos. En un plazo aproximado de un mes, estará acabada la estructura. Este tipo de puente no se había empleado antes en Tenerife. Toda la maquinaria auxiliar se trae de la Península y el diseño repite un modelo de puente que se utiliza en grandes viaductos de España y Portugal. Las obras son ejecutadas por la Unión

Temporal de Empresas (UTE) formada por Ferrovial Agroman, SA; Mejías y Rodríguez, SL; Construcciones Darias, SA; Gomasper, SL, y VVO Construcciones, SA, con un plazo de 36 meses y un importe de 167,8 millones de euros. Este tramo es uno de los que dará forma al proyecto conocido como cierre del anillo insular en la isla de Tenerife.

Las obras de la nueva carretera Adeje-Santiago del Teide están divididas en cuatro tramos. En la actualidad se trabaja en todos ellos, salvo en la zona de un enlace (denominado del Puerto) que está a la espera de que haya un pronunciamiento de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (Cotmac) relativo al diseño más conveniente desde el punto de vista medioambiental.

### Gran cantidad de viaductos

Aparte de esa zona, los trabajos de explanación (excavaciones y terraplenes) están muy adelantados, prácticamente acabados en buena parte del trazado de los 27 kilómetros de autopista y vía rápida. Se están construyendo seis viaductos de los 19 previstos para el cierre del anillo insular, dos túneles artificiales y un tubo del importante

túnel natural de El Bicho. En pocos meses se comenzará a extender el asfalto sobre varios kilómetros de la nueva vía.

A finales del mes de octubre se habían ejecutado más de sesenta obras de drenaje, todas ellas con la finalidad de encauzar los barrancos que cruzan transversalmente la nueva vía. Esto supone más del 80% del total propuesto en el proyecto. También se ha trabajado en los 16 pasos inferiores que dan continuidad al viario existente, tanto en las carreteras como en los caminos que se cortan por la nueva vía.

### Enlace de Armeñime

El comienzo de la obra, en la rotonda de Armeñime, estará terminado en los días previos a las Navidades, de tal manera que los vehículos que se dirijan a Santiago del Teide podrán circular por el paso superior de la rotonda sin necesidad de ceder el paso. De la misma forma circularán los vehículos que se dirijan en sentido contrario.

El pasado mes de septiembre se empezó a realizar la estabilización del frente de excavación de la boca sur del túnel que atraviesa la montaña de El Bicho, entre Arguayo y Santiago del Teide, que tendrá una longitud de un kilómetro. La sección de excavación es de 108 metros cuadrados, con una altura máxima de 8,6 metros. Por éste discurrirán dos carriles de 3,5 metros de ancho, arceras y aceras de 0,75 metros. La excavación del túnel estaba previsto que comenzara a principios del mes de noviembre. No se utilizarán explosivos, salvo que sea estrictamente necesario.

La Consejería decidió desdoblarse el tubo del túnel de El Bicho con el objeto de adaptar esta parte de la obra a la nueva normativa de seguridad en túneles. Por ello, se va a redactar el correspondiente proyecto. Las obras se contratarán, previsiblemente, a lo largo de 2010.



## Vía de alta CAPACIDAD

Este tramo del cierre del anillo insular tiene una longitud de 27 kilómetros y une la actual TF-1, desde el enlace de Armeñime con Santiago del Teide y, en el futuro, con el puerto de Fonsalía, en Guía de Isora. A lo largo de toda su extensión, se prevé la construcción de 19 viaductos, 27 pasos superiores, 21 pasos inferiores, un túnel y dos falsos túneles.

Con la construcción de la nueva carretera Adeje-Santiago del Teide, conexión puerto de Fonsalía, se dota a esta parte de la isla de una vía de alta capacidad que permita corregir la obsoleta estructura viaria actual, haciendo de elemento estructurante

del transporte terrestre de la comarca oeste de Tenerife.

Con la nueva carretera se consigue completar el denominado cierre sur y se une la autopista del sur, la TF-1, con el valle de Santiago del Teide, donde se conectará con el cierre norte y así se completará el anillo hasta la autopista del norte, la TF-5.

Durante la primera fase del proyecto se prevé realizar la autopista hasta el municipio de Guía de Isora y luego continuar hasta Santiago del Teide, con una vía rápida que será una de las plataformas de la futura autovía. Ésta se realizará en una segunda fase.

### Obra con cuatro partes

- **Tramo 1:** abarca desde el final de la autopista del sur, en Adeje, hasta la bifurcación del puerto de Fonsalía. Este nudo se encuentra en el municipio de Guía de Isora.
- **Tramo 2:** de la bifurcación de Fonsalía hasta el comienzo del tramo 3, en el kilómetro 13. Se desarrolla íntegramente en Guía de Isora. Será una vía rápida.
- **Tramo 3:** destaca la presencia del túnel de El Bicho, de 1.320 metros de longitud. Se ha suprimido el enlace previsto en Santiago del Teide y se ha diseñado un final alternativo que conecta con la TF-28.
- **Tramo 4:** es el ramal de conexión entre el cierre insular y la costa (puerto de Fonsalía). Parte de la bifurcación del tramo 2 y finaliza en la carretera de la costa TF-6237, entre Alcalá y Playa San Juan.



# ABIERTA LA PASARELA PEATONAL DE LA Candelaria, en Santa Cruz

Una vez concluidas las obras de la pasarela peatonal de La Candelaria, en la autopista TF-5 (municipio de Santa Cruz de Tenerife), se procedió a la apertura al público, el pasado 10 de septiembre, tras el acto de inauguración en el que estuvieron presentes el consejero de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, Juan Ramón Hernández, y el alcalde de Santa Cruz de Tenerife, Miguel Zerolo, entre otras autoridades.

Este nuevo puente de uso peatonal, de 65 metros de longitud y que cruza la autopista del norte a la altura del Hospital Universitario Nuestra Señora de la Candelaria, conecta los barrios de Las Cabritas y Llano Alegre y constituye una de las últimas estructuras que quedaba por reformar en el tramo de autopista Santa Cruz-La Laguna. De diseño llamativo, tiene el doble objetivo de permitir el paso de los vecinos y de servir de acceso directo a los usuarios del centro sanitario.

La obra de la pasarela peatonal sobre la autopista TF-5, entre otros usos para acceso al Hospital Universitario Nuestra Señora de la Candelaria, se adjudicó a finales del pasado mes de enero a la empresa Ferrovial Agroman, SA, y ha supuesto

una inversión de 2.278.101,87 euros. En un principio, esta acción estaba incluida en el proyecto general de recuperación e integración paisajística de la TF-5, en su tramo Tres de Mayo-Padre Anchieta, pero, posteriormente, se estimó oportuno realizar una actuación específica para este punto concreto de la autopista.

## Parada de guaguas

Este proyecto ha permitido el acondicionamiento de la parada de guaguas mediante la disposición de nuevas marquesinas y la ampliación y delimitación de la explanada de apartadero de las guaguas; la instalación de la pasarela peatonal en estructura metálica; su montaje y colocación en la posición definitiva, y las estructuras de acceso: rampas y escaleras y la adaptación de taludes y caminos de acceso a la pasarela.

Los trabajos de demolición de la antigua pasarela se llevaron a cabo los días 30 de septiembre y 1 de octubre. Para la realización de esta demolición fue necesario el corte completo del tráfico en la autopista, en ambos sentidos. Para ello se cortaron todos los accesos al túnel de la avenida Tres de Mayo, para respetar la norma de señalización correspondiente.

*La estructura de paso elevado sobre la TF-5, el día de la inauguración*



## La estructura cruza la autopista TF-5 y conecta los barrios de Las Cabritas y Llano Alegre

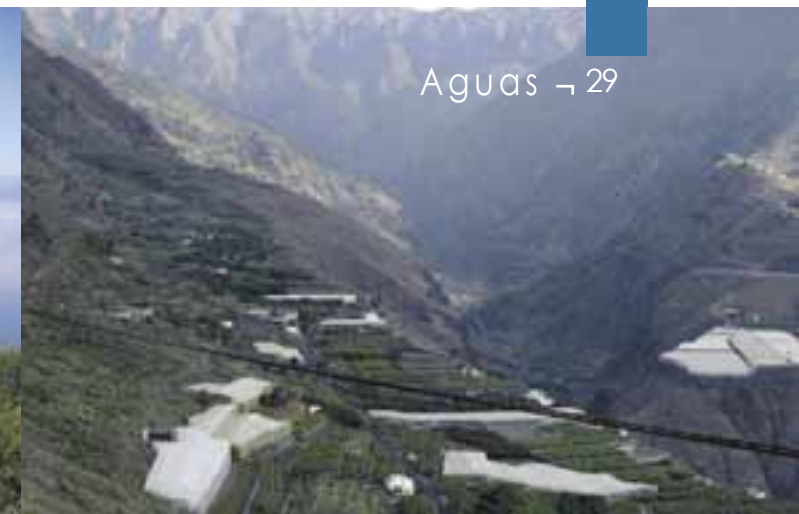
### Apuesta por la estética del entorno

El proyecto general de recuperación e integración paisajística en la autopista del norte de Tenerife, en su tramo Tres de Mayo-Padre Anchieta, incluyó el tratamiento de los terrenos que rodean la TF-5, sobre todo de carácter urbano. El trabajo en estas zonas consistió en mejorar sustancialmente el aspecto visual de la autopista, por tratarse de la principal entrada de los dos núcleos más importantes de la isla, cuya economía depende en gran parte del turismo.

En cuanto a la jardinería, se recurrió a la extensión de capas de picón. Se plantaron especies que no requieren riego ni atenciones especiales de jardinería. Al margen de las unidades de ajardinamiento, se reconstruyeron diversos elementos de la propia carretera, como muros de pie y pequeños muros de contención de taludes, y se acondicionaron y repintaron pasarelas peatonales que estaban en muy mal estado.



*Panorámicas con territorio del municipio de Tifarite, en La Palma*



# Luz verde al proyecto de LA Balsa de VICARIO

El Gobierno de Canarias aprobó la segunda fase del proyecto del sistema hidráulico de La Viña-Balsa de Vicario, en la isla de La Palma, con un presupuesto de 10,97 millones de euros.

Con este paso, muy importante y anhelado en la isla, concluyen los trámites para la construcción de esta balsa, tras varios años de vicisitudes en su gestión medioambiental, al depender en su primera etapa del antiguo Ministerio de Medio Ambiente y, recientemente, del Gobierno de Canarias. Se resuelve así la construcción de la segunda mayor balsa de la isla de La Palma y una de las mayores del archipiélago canario.

La zona de ubicación de la balsa se encuentra entre los núcleos de La Punta y

Arecida, por encima del lugar conocido como El Vicario, en el término municipal de Tifarite. Se sitúa sobre el camino que une La Punta con Las Traviesas en la ladera orientada al mar. En este punto, se interfiere con dos barrancos de escasa aportación que se incorporan a la balsa.

## Medidas ambientales

Por la situación de la balsa y aprovechando las infraestructuras hidráulicas existentes, tanto públicas como privadas, ésta se conectará al anillo hidráulico insular, lo que permitirá almacenar los excedentes de aguas de invierno

## La COTMAC ya aprobó la declaración de impacto ambiental de esta obra, que supone una inversión de 11 millones de euros

tanto del norte de la isla (Barlovento, Garafía y Puntagorda) como del Valle de Aridane (aguas del túnel de trasvase y Caldera de Taburiente).

Tras el paso por la Cotmac (Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias), la realización del proyecto de la balsa aumentará de forma notable las medidas de protección medioambientales ya previstas en la zona de influencia de las obras, tanto de la vegetación como de la fauna endémica del entorno, así como las medidas de seguridad aguas abajo de esta importante actuación, que incrementará en torno al 30% la capacidad de almacenamiento de aguas de riego en la isla de La Palma.

## Por la situación de la balsa y aprovechando las infraestructuras hidráulicas existentes (públicas y privadas), ésta se conectará al anillo hidráulico insular, lo que permitirá almacenar los excedentes de aguas

### Características de la obra

- Gran presa de tierras con dique, con material interior especial para recibir las capas drenantes y de impermeabilización situado a media ladera.
- Un millón de metros cúbicos de volumen de excavación y terraplenado.
- 1,60 hectómetros cúbicos de capacidad.
- 25 metros de altura de la lámina de agua.
- Impermeabilización con geomembrana de PVC de 1,5 milímetros de espesor.
- Alimentación por gravedad desde el Canal LP-II y restitución al riego mediante un bombeo al propio canal, para su incorporación al Valle de Aridane y Tazacorte.
- Zona de influencia en torno a las 2.100 hectáreas.
- Construcción de una pequeña variante en la actual carretera, con mejora sustancial en su trazado debido a la ocupación de terrenos de ésta por los diques de la balsa

# LA DIRECTIVA MARCO impone la protección del recurso

La Consejería de Obras Públicas y Transportes, a través de la Dirección General de Aguas, viene cooperando con las diferentes administraciones insulares con el objeto de avanzar en el cumplimiento de la Directiva Marco del Agua Europea (DMA).

En los últimos meses, se han impartido jornadas en las diferentes islas, que tienen como fin dar a conocer el significado y alcance de la Directiva Marco del Agua, así como su repercusión en la planificación hidrológica, que implica, entre otras medidas, la actualización de los planes hidrológicos de todas las islas. De la misma manera, la Dirección General de Aguas presta asesoramiento y asistencia a las islas con menos recursos en cuanto a personal especializado y medios materiales en la tarea de actualizar sus planes hidrológicos.

La Directiva Marco del Agua entró en vigor en diciembre de 2000 y es el resultado de un proceso de negociaciones y acuerdos que duró más de cinco años. En su formulación participaron centenares de expertos, organizaciones de protección del medio ambiente, de consumidores y de gestores. El resultado es una norma básica sobre la gestión del agua, común para toda la Unión Europea.

El propósito de la Directiva es establecer un marco de protección para todas las aguas superficiales continentales, las aguas de

transición, las aguas costeras y las aguas subterráneas, con el objeto de prevenir su deterioro y de promover su uso sostenible gracias a su protección a largo plazo. Este objetivo deberá conseguirse en cada cuenca hidrográfica para el año 2015.

## Repercusión de costes

Para el año 2015 todas las aguas de la Unión Europea deberán estar en buen estado. Además, será necesario tener en cuenta la recuperación de los costes de los servicios relacionados con el uso del agua, de manera que se garantice su sostenibilidad a largo plazo. Las unidades de gestión y planificación son las cuencas hidrográficas, que podrán agruparse para formar demarcaciones hidrográficas. En el caso de Canarias, las demarcaciones hidrográficas se corresponden con el territorio isla y, por tanto, con el área competencial de los consejos insulares de agua.

Son muchas las partes interesadas en la conservación de los recursos hídricos. La DMA involucra desde los consumidores individuales y los grandes demandantes de agua (por ejemplo, el sector agrícola y la industria) hasta los usos secundarios (por ejemplo, las actividades recreativas), las compañías de abastecimiento y tratamiento del agua, los científicos, los conservacionistas y las autoridades encargadas de la planificación del uso del agua y del suelo en los ámbitos local, regional, nacional e internacional.



Naciente de Marcos y Cordero, en la isla de La Palma



## Respuesta a algunas cuestiones

### Avanzando en los objetivos

La DMA plantea unos objetivos ambiciosos y un calendario muy exigente. ¿Se están cumpliendo los plazos en Canarias?

Dentro de las peculiaridades de las islas, con las transferencias que se dieron a los cabildos insulares a través de la Ley de Aguas, se están cumpliendo unos objetivos más que otros, pero estamos en el camino de cumplir los fines que marca la Directiva para antes de 2015.

### ¿Es ésta una oportunidad para mejorar la gestión del agua?

Sí, totalmente, y a ello incorporamos los valores medioambientales; es decir, medidas encaminadas a evitar un agotamiento de los recursos. Por ejemplo, en el caso de las islas que tienen bastante agua, hay que hacer estudios profundos para saber cómo se van a recuperar los acuíferos. Otras medidas van dirigidas a evitar la contaminación de los acuíferos con productos utilizados en la agricultura.

### ¿Qué tareas están realizadas y cuáles están en ejecución?

El año 2004 correspondía a la caracterización de zonas hidrográficas, registro de zonas protegidas, análisis de las presiones e impactos y un análisis económico. Todo esto ya se llevó a cabo. En el año 2006 los programas de vigilancia debían estar operativos y se debía establecer un calendario de trabajo de los planes hidrográficos. Esto también se ha hecho. En 2008 había que haber hecho un borrador de los planes hidrográficos, en lo que se está trabajando, con diferentes ritmos según los consejos insulares, pero pensamos que llegamos bien a 2009. El que los borradores de los planes hidrológicos no se hayan publicado, no significa que no se publiquen pronto. Por supuesto, se ha preparado un conjunto de medidas encaminadas a garantizar el uso sostenible del agua.

### La revisión de los planes hidrológicos ha puesto sobre la mesa algunas cuestiones que ya eran evidentes, como, por ejemplo, el excesivo consumo de aguas subterráneas. ¿Significa esto que una isla como Tenerife tiene que fomentar aún más la desalación?

Todos los consejos insulares tienen las transferencias en materia de aguas y, por tanto, son éstos a los que corresponde la planificación y la definición de la cantidad de agua a desalar en cada isla. La Dirección General de Aguas no puede decir qué deben hacer los consejos insulares. Son ellos los que tienen la autoridad en su isla y los que deben decidir, a través de los planes hidrológicos, qué capacidad de agua tienen que poner en el mercado.

### ¿Qué destaca de la Directiva Marco del Agua?

Los objetivos que persigue son muy positivos. El principal es la protección de las aguas y hacer un uso sostenible de ellas. ¿Cómo vamos a hacer que las aguas sean de buena calidad y que no tengamos pérdidas? Primero, hay que definir quién tiene la autoridad sobre cada isla. Segundo, las aguas que vamos a consumir las tenemos que pagar; es decir, tenemos que recuperar lo que invertimos. Tercero, hay que aplicar un conjunto de medidas (corresponde a los consejos insulares) para que el buen estado de las aguas sea una realidad. Y cuarto: todo esto hay que hacerlo a través de un proceso de participación pública en la planificación.

Mariano de León, director general de Aguas

## ACCIONES COMUNES Y OBLIGATORIAS

- Todas las demarcaciones hidrográficas (las islas) tienen que llevar a cabo las siguientes actividades:
- Estudiar las repercusiones de la actividad humana en el estado de las aguas.
- Elaborar un registro de zonas protegidas relacionadas con el agua.
- Vigilar el estado de las aguas y de las zonas protegidas.
- Tener en cuenta la recuperación de los costes de los servicios relacionados con el agua.
- Definir planes de medidas que faciliten la consecución de los objetivos ambientales y el suministro en buen estado.
- Redactar nuevos planes hidrológicos.

# La mesa de contratación estudia las ofertas para ampliar CORRALEJO Y PLAYA BLANCA

**La Consejería de Obras Públicas y Transportes ha sacado a licitación la redacción de los planes de modernización de los puertos de Corralejo, en Fuerteventura, y Playa Blanca, en Lanzarote**

## PROPUESTAS GENERALES

- La opción que servirá de base al proyecto tiene como principal objetivo mejorar y ampliar los muelles y explanadas para optimizar el servicio de los ferries.
- Incremento del número de atraques para la actividad turístico-deportiva.
- Mejora de los servicios destinados a la reparación y el mantenimiento de embarcaciones.
- Integración del puerto en el entorno, respetando las zonas de baño existentes al norte del dique actual.
- Realización de un puerto comercial con dos atraques de 120 metros.
- Superficie de explanada con 20.000 metros cuadrados y una lámina de agua abrigada de 14.000 metros cuadrados.
- Incluye un puerto deportivo-pesquero con superficie de explanada de 49.000 metros cuadrados, lámina de agua abrigada de 180.000 metros cuadrados y un número aproximado de 650 atraques.

En el mes de octubre pasado, la mesa de contratación estudiaba las ofertas presentadas por las empresas que aspiran a elaborar los proyectos de ampliación de los puertos titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias de Corralejo, en el norte de Fuerteventura, y Playa Blanca, en el sur de Lanzarote.

Según la Dirección General de Puertos, se han presentado 14 empresas a cada uno de los concursos, y se prevé que, en breve plazo, la mesa de contratación resuelva la oferta que más se adapte a los requisitos de los pliegos de condiciones elaborados por el citado departamento autonómico.

**Corralejo y Playa Blanca son, tras el puerto de Agaete, los de mayor movimiento de pasajeros de todos los recintos que gestiona la Comunidad Autónoma**

*Infografía con la opción que servirá de base al proyecto de Corralejo*



La Dirección General de Puertos hace especial hincapié en la importancia de esos dos puertos, que están entre los tres primeros de todos los que gestiona este departamento. Cada uno de ellos registra un volumen superior al millón de pasajeros. Además, hay que destacar la relevancia del puente marítimo entre las islas de Lanzarote y Fuerteventura, que se ha configurado como uno de los más importantes dentro del Archipiélago.

En el caso del puerto de Corralejo, el presupuesto de licitación del contrato para la redacción del proyecto es de 380.952 euros, IGIC excluido. El plazo de ejecución de los trabajos será de 24 meses. Antes de sacar a licitación la redacción del proyecto, el Gobierno de Canarias analizó hasta 15 posibles opciones de diseño y alcanzó un consenso con las administraciones de las islas de Fuerteventura y Lanzarote en torno a una única idea, que es la que servirá de base para la elaboración del proyecto definitivo.

En esencia, el proyecto se basará en la construcción de un dique exterior de protección de la nueva dársena del puerto, así como de nuevos pantalanes y atraques para embarcaciones de recreo. También incluirá la construcción de un edificio multiusos y de otras instalaciones de servicios náuticos.



*En ambos puertos se construirá un dique exterior, una nueva dársena, pantalanes y atraques para embarcaciones de recreo*

*En Corralejo se ampliarán los muelles para optimizar el servicio de transbordadores*



## Cajón para 'travel-lift'

La Dirección General de Puertos ha autorizado, y ya se encuentra en ejecución, la construcción de un cajón de *travel-lift* para permitir la varada en tierra de embarcaciones pesqueras y deportivas, además de proceder a la reparación y el embellecimiento del espaldón actual, así como al acondiciona-

miento del edificio terminal de pasajeros. También se ha procedido a una reordenación de los atraques mediante la colocación de nuevos módulos de pantalanes con el objetivo de aprovechar al máximo el espacio disponible. El puerto de Corralejo es, tras el de Agaete (Gran Canaria), el de más movimiento de pasajeros de

todos los recintos dependientes de la Comunidad Autónoma de Canarias, con una cantidad superior al millón de pasajeros por año. En línea regular transitan por este puerto alrededor de 900.000 pasajeros y 180.000 vehículos al año, sin contar las excursiones turísticas que se realizan de manera regular.

# PLAYA BLANCA se adaptará a la demanda de los diferentes sectores

La elaboración del proyecto de ampliación del puerto de Playa Blanca, en el municipio de Yaiza, tiene un presupuesto de licitación del contrato de 380.952 euros, IGIC excluido. El plazo de ejecución del trabajo será de 24 meses.

El proyecto de este puerto, que ha sido consensado por el Gobierno de Canarias con el Cabildo de Lanzarote y el Ayuntamiento de Yaiza, tras estudiar 18 posibles opciones, incluirá, entre otras actuaciones, la construcción de un nuevo dique exterior de 300 metros de longitud paralelo al actual.

El objetivo de la Dirección General de Puertos es habilitar dos líneas de atraque, que, en principio, serán utilizadas por las compañías que prestan el servicio regular de transporte marítimo con la isla de Fuerteventura, la naviera Armas y Fred Olsen. El recinto portuario actual tendrá en el futuro dos usos fundamentales: pesquero y deportivo.

Una vez redactado y tramitado el proyecto, la Consejería de Obras Públicas procederá a la contratación de las obras, para las que se prevé reservar 25.930 metros cuadrados de superficie terrestre destinada al tráfico comercial y 15.990 metros cuadrados para ac-

cesos, viarios y aparcamientos. Para el área técnica se reservarán 2.021 metros cuadrados, y 554 metros para uso deportivo.

## Superficie marina abrigada

Cuando se hayan ejecutado las obras, la zona de agua abrigada por el puerto de Playa Blanca alcanzará los 69.054 metros cuadrados de superficie, de los cuales 63.153 se utilizarán para acciones de atraque y manobra y 5.901 metros para uso deportivo.

En líneas generales, el proyecto contempla la construcción de un dique exterior de protección de la nueva dársena del puerto, así como nuevos pantalanes y atraques para embarcaciones pesqueras y deportivas.

También incluye la construcción de un edificio multiusos; la urbanización de la superficie terrestre (con los servicios y equipamientos necesarios); obras auxiliares y de acondicionamiento en el dique y dársena existentes; servicios de atención a la náutica, y un proyecto de balizamiento marítimo de la dársena. Igualmente está previsto realizar en el puerto el acoplamiento a la red de suministro eléctrico y la iluminación tanto de la zona terrestre como de los pantalanes.

## Pasajeros y vehículos

La actuación que se pretende acometer en el puerto de Playa Blanca consiste, básicamente, en la ampliación de las actuales instalaciones, de manera que se resuelvan los problemas de coexistencia entre los distintos usuarios del recinto, así como la adaptación de la infraestructura portuaria a la demanda actual de los diferentes sectores que confluyen en ella. El coste de la actuación se ha cifrado en entre 35 y 40 millones de euros. Dentro de la red de Puertos de Interés General de la Comunidad Autónoma de Canarias, este puerto desempeña un papel fundamental en el transporte marítimo de pasajeros y en el tráfico de mercancías. Esta infraestructura portuaria llega en la actualidad a cifras de movimiento de 925.000 pasajeros en líneas regulares y turísticas, más 182.000 vehículos de turismo al año. La actuación que la Consejería de Obras Públicas pretende realizar en este espacio permitirá resolver los problemas de coexistencia de los ferries dedicados al tráfico comercial con las embarcaciones pesqueras y deportivas. Para ello, se diseñará una dársena exterior para dos o tres atraques comerciales. Las obras permitirán potenciar la recepción del tráfico de pasajeros y crear una dársena específica de maniobra más fácil, con varios muelles de atraque, así como segregar los tráficos y zonas de maniobra de buques de pasaje y deportivos. Se aumentará la superficie terrestre para mejorar los servicios de puerto.



Algunas de las especies de flora utilizadas En Canarias existe amplia normativa autonómica, además de la estatal, que prevé la protección medioambiental y paisajística

## “Las medidas para evitar el impacto visual se están aplicando”, afirma HERNÁNDEZ

En reciente comparecencia parlamentaria, el consejero de Obras Públicas y Transportes, Juan Ramón Hernández, indicó que la normativa en vigor en las islas sobre la protección del medio ambiente implica que se tenga que invertir una media del 40% más en los proyectos de infraestructura con el objeto de embellecer el paisaje tras la ejecución de las obras públicas.

En esta línea, el consejero señaló que el Gobierno de Canarias no tiene previsto aprobar ninguna modificación de la ley que obliga a embellecer con piedra natural y plantas autóctonas las obras públicas para evitar el impacto visual en el paisaje, ya que la legislación actual contempla convenientemente estos aspectos.

Juan Ramón Hernández añadió que existe amplia normativa autonómica, además de la estatal, que prevé la protección medioambiental y paisajística mediante la adopción de diferentes medidas para la protección del impacto visual, entre las que se encuentra el embellecimiento con piedra natural y plantas autóctonas, para el caso concreto en que esta medida fuese oportuna. En tal caso, ello vendría contemplado en el indicado estudio de impacto ecológico y proyecto de ejecución. También puntualizó que las actuaciones que corresponden a la Consejería de Obras Públicas implican un procedimiento complejo desde su planificación hasta su contratación y ejecución. Entre otros textos legales, son de aplicación la nor-

mativa sobre ordenación del territorio, las leyes e instrucciones aplicables a las obras públicas y, especialmente, la aplicación de la legislación ambiental, que es de carácter preceptivo y vinculante.

El titular de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias citó la Ley 19/2003, de 14 abril, que aprueba las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias.

### NORMATIVA DE REFERENCIA

- La Ley 19/2003, de 14 abril, que aprueba las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias.
- La Directriz 84, que la planificación y el diseño de las infraestructuras debe realizarse desde el respeto de los valores naturales, económicos, paisajísticos y culturales del territorio.
- La Directriz 86 de la ley citada anteriormente, que establece como criterios de planificación de las infraestructuras, entre otros, el análisis de la incidencia en los ecosistemas a los que afecte y el establecimiento, en su caso, de las medidas correctoras precisas para minimizar sus efectos.
- La Directriz 98 de la misma ley, que recoge que el diseño de las vías se realizará conforme a su normativa específica y desde una concepción homogénea por isla, atendiendo la integración de éstas con su entorno y la máxima preservación posible de la calidad ambiental del corredor en el que se vayan a implantar, y también prestando una atención especial para que la propia configuración de las estructuras y el acondicionamiento paisajístico del nuevo viario realcen los valores del territorio.
- La Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico a escala autonómica, establece el contenido y la tramitación de los estudios de impacto a los que deben someterse las obras públicas, que, entre otros asuntos, tienen que tratar la alteración del paisaje en los proyectos. Esta obligatoriedad viene determinada por el Decreto 40/1994, de 8 de abril, para los proyectos de obra de promoción pública.
- El Texto Refundido de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 mayo, establece como medida, entre otras, que para el suelo rústico todas las construcciones deberán estar en armonía con las tradicionales en el medio rural canario y, en su caso, con los edificios de valor etnográfico o arquitectónico que existieran en su entorno cercano.

Imagen reciente de la instalación portuaria situada al sur de Lanzarote, en el municipio de Yaiza



## En marcha la primera fase del saneamiento de PLAYA HONDA

El Gobierno de Canarias aprobó, en la primera quincena de octubre, la primera fase del proyecto de ampliación del saneamiento del núcleo urbano de Playa Honda, en el municipio de San Bartolomé (ista de Lanzarote). Dicho proyecto está incluido en el Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y la Consejería de Obras Públicas y Transportes, con un presupuesto de 1,9 millones euros y un plazo de ejecución de 14 meses.

El proyecto, redactado por la Dirección General de Aguas, forma parte del global de ampliación de la red de saneamiento de Playa Honda. Éste tiene como principal objetivo definir y presupuestar las obras necesarias para la ejecución de la red de evacuación de aguas pluviales de Playa Honda mediante un sistema separativo de colectores en el municipio de San Bartolomé, en la isla de Lanzarote.

La instalación de esta primera fase se realizará de forma integral, de modo que su explotación no se verá interferida por otras obras que posteriormente pudieran realizarse. Podrán ser entregadas al uso general una vez ejecutadas las correspondientes obras. El proyecto, tras ser aprobado, servirá de base para la licitación de las obras. En

esta actuación se incluye exclusivamente la red de recogida de aguas pluviales de Playa Honda en un sistema separativo, con el objetivo de reducir el riesgo de inundaciones de este núcleo urbano.

### Enterrado en zanja

La red se distribuirá en tuberías de 400, 500, 600, 800 y 1.000 milímetros de diámetro, allí donde se requieren pequeñas secciones de desagüe, y en secciones rectangulares de hormigón, para las secciones que requieren mayor capacidad de desagüe. Todo el sistema irá enterrado en zanja y con pozos de registro para su correcto mantenimiento, similar a algunos ramales de pluviales que existen en el interior del casco urbano de Arrecife y en otros núcleos de Lanzarote, que han funcionado correctamente hasta la fecha

Las características de los elementos de esta primera fase se justifican en el proyecto de marzo de 2008, que no se ha modificado, ya que se compone de ramales completos situados en el extremo de aguas abajo de la red de colectores que compone el proyecto principal. En éste se obtienen las secciones adoptadas por cuencas, que se definen en planos y se utilizan para la elaboración del presupuesto

Playa Honda, en San Bartolomé (Lanzarote)



**Las características de esta primera fase se justifican en el proyecto de marzo de 2008, que no se ha modificado, ya que se compone de ramales completos situados en el extremo de aguas abajo de la red de colectores**



El Gobierno de Canarias mantiene que también se debe valorar la rentabilidad social, y no sólo los criterios puramente comerciales

## Hernández plantea ampliar el horario del aeropuerto herreño

Juan Ramón Hernández, consejero de Obras Públicas y Transportes, explicó recientemente en el Parlamento de Canarias que el Gobierno autónomo defiende la ampliación de horarios en el aeropuerto de la isla de El Hierro, a pesar de que el Ministerio de Fomento, al tratarse de un tema de su competencia, ha vinculado la ampliación del horario del mencionado aeropuerto al incremento de la frecuencia por parte de las compañías aéreas.

Ante esta situación, el consejero se ha dirigido personalmente al ministro solicitándole el apoyo decidido en la solución de este asunto, teniendo en cuenta la situación de insularidad y aislamiento que sufre esta isla y que dicha ampliación tendrá un notable impacto social y en el ahorro, la eficiencia y productividad de las familias, los profesionales y las pequeñas y medianas empresas insulares.

Añadió que en las islas, especialmente en El Hierro, los aeropuertos tienen una importancia primordial ya que son la única vía de acceso desde el exterior, sin que el transporte marítimo pueda ser una alternativa equiparable. Por tanto, las decisiones en este sentido no pueden tomarse pensando únicamente en criterios comerciales, de rentabilidad económica, para cada unidad aeroportuaria aisladamente considerada.

El Gobierno de Canarias mantiene que también se debe valorar la rentabilidad social y los beneficios que puede representar una medida de ese tipo para la movilidad y conectividad insular.

Hernández aclaró que la compañía aérea Binter ya está haciendo conexiones por encima de las obligaciones de servicio público establecidas en sus enlaces con Tenerife y Gran Canaria. "Parece que la excusa no puede ser la necesidad de un incremento en las frecuencias, cuando esto ya es una realidad", indicó.

Las obras del nuevo puerto de Garachico, en el norte de Tenerife, avanzan a buen ritmo y ya se han realizado trabajos en un volumen aproximado del 28,28%. Se prevé que a finales del presente ejercicio dicho porcentaje se sitúe en torno al 43%. Estas obras fueron adjudicadas hace un año a la Unión Temporal de Empresas (UTE) Puerto de Garachico (compuesta por Comtsa, Cyes y Tinerfeña de Obras Públicas) por un importe de 33,15 millones de euros y un plazo de ejecución de 34 meses.

Actualmente, la ejecución parcial por unidades de obra se desglosa de la siguiente manera: para la ejecución del dique de abrigo se han utilizado 125.000 toneladas de escolleras y 2.210 bloques de hormigón de 60, 15 y cinco toneladas, mientras que en bloques de hormigón para los mantos de protección del dique se han ejecutado 4.400 bloques de cinco toneladas (30,07%), 1.300 bloques de 15 toneladas (68,53%) y 350 bloques de 60 toneladas (10,00%), lo que supone un volumen global de 26.000 metros cúbicos de hormigón.

Además, el ritmo constante de camiones hace posible la entrada en obra de cerca de 2.000 toneladas diarias de escolleras para el avance del dique y otras 1.000 toneladas diarias de áridos para la ejecución de hormigones.

El pasado mes de marzo, mediante orden departamental, el consejero de Obras Públicas y Transportes, Juan Ramón Hernández, autorizó la redacción del proyecto *Modificado Técnico N° 1 del Puerto de Garachico*, sin incremento presupuestario. Este informe comporta la mejora de

## Las obras del puerto de Garachico avanzan A BUEN RITMO

los medios disponibles para el cálculo de la ola de diseño en los años que transcurren desde la redacción del proyecto (2001) y la adjudicación de las obras.

### Instalación de machaqueo

También hay que señalar otra incidencia de importancia en esta obra, dado que durante el mes de septiembre la contrata UTE Puerto de Garachico presentó una solicitud de autorización administrativa para la ubicación de una instalación de machaqueo de áridos en la zona de obras del puerto. Dicha solicitud deriva de la necesidad de contar en la propia obra con una instalación de machaqueo

para el suministro, en exclusividad, del material necesario para la elaboración de los hormigones comprendidos en el proyecto, como consecuencia del cierre de la empresa subcontratada por la UTE para el suministro de estos materiales.

Hay que indicar que la empresa ya ha presentado el proyecto en la Consejería de Industria del Gobierno de Canarias, que ha dado el visto bueno, y que éste se ha enviado a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para que emita la respectiva declaración de impacto.



## La Consejería plantea alternativas DE DEPURACIÓN PARA TINAJO

La Consejería de Obras Públicas y Transportes, a través de la Dirección General de Aguas, ha elaborado un estudio sobre el saneamiento de Tinajo y un proyecto de colectores y alternativas de depuración para este municipio de Lanzarote. Dicho trabajo ya fue presentado a las autoridades y vecinos del municipio, el pasado mes de julio, en el Centro Social de La Vegueta. En el municipio de Tinajo quedan aún varios núcleos de población sin las

correspondientes redes de evacuación de aguas negras y, por ello, se siguen eliminando aguas residuales a través de fosas sépticas y pozos negros.

Con el proyecto de la Dirección General de Aguas, se pretende ejecutar una red de colectores generales para la conexión de los núcleos del municipio con la red de saneamiento existente y la Estación Depuradora de Aguas Residuales de La Santa.

El proyecto incluye a los núcleos de Tinajo, La Costa, San Roque, La Laguneta, Tajaste, Mancha Blanca, La Santa, La Vegueta y El Cuchillo, atendiendo a una población de cerca de 6.000 habitantes, aunque la red ha sido proyectada con una perspectiva de 20 años. El presupuesto de ejecución de las obras ha sido cifrado en 5.369.657 euros. El plazo de ejecución de los trabajos será de 12 meses.

## En diciembre estarán acabadas las obras del 'CUARTO CARRIL'

La Consejería de Obras Públicas y Transportes tiene previsto acabar en la primera quincena del mes de diciembre las obras de acondicionamiento de la carretera GC-2, en el tramo comprendido entre el enlace de Arucas y El Pagador, proyecto más conocido como *cuarto carril*. El presupuesto de las obras, que se financian íntegramente con fondos propios de la Comunidad Autónoma, asciende a unos 19 millones de euros.

La carretera GC-2, sobre la que se apoya el corredor norte de Gran Canaria, consta en la actualidad de diferentes secciones a lo largo de su desarrollo. En el tramo Arucas-El Pagador, de 7,1 kilómetros de longitud, se están llevando a cabo dos intervenciones bien diferentes en el espacio. La mayor inversión se está realizando entre el enlace de Arucas y la rotonda de Bañaderos.

**La mayor inversión de la obra, presupuestada en 19 millones, se realiza entre el enlace de Arucas y la rotonda de Bañaderos**

El trazado de este tramo permite una velocidad específica de 80 kilómetros por hora, por lo que la actuación se centra en dos aspectos fundamentales: aumentar la capacidad y mejorar la seguridad de la vía. Para lograr ambos objetivos se está procediendo a la ampliación de la plataforma, que pasará de 11 a 18 metros, con una disposición de calzada independiente por sentido de circulación, dos carriles y arcenes en cada una de ellas.

### Enlace tipo trompeta

El proyecto incluye también la preparación de la zona donde se ubicará el enlace que unirá la GC-2 con la IV Fase de la Circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria, obra que se encuentra actualmente en marcha. De acuerdo con el proyecto, el enlace de Arucas mantendrá la tipología actual de enlace en trompeta.

La actuación contempla, asimismo, la ejecución de un vial de acceso al barrio de El Altillo, así como una buena comunicación con las zonas adyacentes a la obra; la construcción de tres pasarelas aéreas para mejorar el tránsito de peatones; y la colocación de alumbrado público en el tramo comprendido entre la rotonda de Bañaderos y El Pagador. También incluye el pro-

yecto la iluminación de la vía en el tramo comprendido entre El Altillo y la Rotonda de Bañaderos.

Para eliminar todos los accesos existentes, reubicar varias paradas de guaguas y dar mayor seguridad tanto a los peatones como al tráfico rodado, se ejecutarán dos vías de servicio.

El pasado mes de junio, el Gobierno de Canarias aprobó la introducción de una serie de mejoras en el proyecto como la ejecución de ramales de acceso y salida desde la GC-2 al Puertillo para proporcionar a este núcleo, así como al de Bañaderos, un acceso al tronco de la vía sin necesidad de retroceder hasta la rotonda de Bañaderos. También se ha añadido al proyecto original la ejecución de una vía de servicio paralela a la GC-2 por el lado mar, que facilite a los automovilistas la salida desde el Puertillo hacia el norte mediante un acceso directo a la carretera principal, para mejorar la seguridad vial.

Por otra parte, con la finalidad de proteger de ruidos a las edificaciones cercanas al vial se colocarán por el lado mar 150 metros lineales de pantallas acústicas a partir del paso inferior del paseo de Miramar.

*El proyecto de acondicionamiento de ese tramo de la GC-2 tiene un presupuesto de 19 millones*



## LA LICITACIÓN de la CIRCUNVALACIÓN de Arrecife está próxima

La carretera de Circunvalación de Arrecife, en Lanzarote, se encuentra en fase de culminación administrativa previa a su licitación. El expediente de gasto se encuentra actualmente en tramitación en la Dirección General de Presupuestos por un importe de 45.147.304 euros, tras conseguir el acuerdo de las corporaciones implicadas y superar varias mejoras en el proyecto original. En la última quincena de octubre, el proyecto estaba pendiente de la autorización del gasto por el Consejo de Gobierno para proceder a su fiscalización y consiguiente licitación.

La duplicación de la Circunvalación de Arrecife supondrá una mejora notable de la carretera actual en toda su longitud, desde la rotonda de acceso al puerto de Los Mármoles hasta el enlace con la carretera LZ-2, Arrecife-Aeropuerto.

La capital de Lanzarote cuenta en la actualidad con una carretera de circunvalación formada por una sola calzada de dos carriles que conecta la carretera LZ-2, que une Arrecife con Tías y Yaiza, con el acceso al puerto de Los Mármoles y con las tres principales carreteras radiales de la ciudad: la LZ-20, que une Arrecife con San Bartolomé y Tinajo; la LZ-1, que comunica Arrecife con Tegui y Haría, y la carretera que une Arrecife con el núcleo turístico de Costa Tegui.

Con el proyecto de duplicación puesto en marcha por el Gobierno de Canarias, la

LZ-3 dispondrá de una nueva sección con dos calzadas independientes de dos carriles por sentido de 3,50 metros de ancho, arcenes exteriores de 2,50 metros, arcén interior de un metro y mediana de tres metros protegida con semibarreras rígidas tipo New Jersey. La ampliación de la sección transversal de la nueva vía se desarrollará en una longitud de unos 5.600 metros.

### Seis kilómetros

A lo largo de los casi seis kilómetros de actuación se ha previsto la modificación de cuatro de los cinco nudos existentes: la rotonda a nivel de Los Mármoles y los enlaces de la LZ-3 con la carretera a Costa Tegui, así como con la vía Tahiche-Órzola y la que conduce a San Bartolomé.

El proyecto prevé, asimismo, la ampliación de la actual rotonda a nivel del acceso al puerto de Los Mármoles hasta un radio interior de 20 metros. La tipología de los tres enlaces proyectados es de glorieta circular elevada sobre el tronco deprimido.

La nueva vía contará, además, con un paso superior que conectará el barrio de Los Geranios con el camino del cementerio y Maneje; otro que sustituirá a una pasarela peatonal que conecta actualmente los barrios de Maneje y Santa Coloma, y una estructura en el punto kilométrico 3+880 para reponer la conexión actual entre los barrios de Argana y Santa Coloma.

## La actuación de la Travesía de Hermigua, ejecutada al 40%

Según el balance de la Consejería de Obras Públicas y Transportes sobre el estado de las obras de la Travesía de Hermigua, en la actualidad se ha ejecutado el 40% del total.

La Travesía de Hermigua y su proyecto Modificado nº 1: prolongación de la pista de Las Poyatas hasta la carretera TF-711 están incluidos en el proyecto Acondicionamiento de la carretera TF-711 de San Sebastián de La Gomera a Vallehermoso.

Los trabajos de desmonte y demolición se encuentran ejecutados en el 60% en todos aquellos terrenos en que la ocupación se ha llevado a cabo. Se está pendiente de las actas definitivas de expropiación que afectan al proyecto Modificado nº 1, para así poder finalizar con esas tareas.

El desbroce y el explanado en los diez ejes que componen el trazado está ejecutado al 50%. Estos trabajos se retrasaron considerablemente al estar el límite de las expropiaciones del proyecto primitivo a pie del futuro muro y, por tanto, no tener espacio suficiente para su ejecución. Las expropiaciones del proyecto Modificado nº 1 resuelven esta circunstancia.

El drenaje transversal de la obra se ha ejecutado en el 80%, a excepción de las secciones correspondientes a estructuras pendientes de ejecución. El drenaje longitudinal se ejecutará tan pronto estén terminadas todas las obras del proyecto.

En cuanto a los firmes, se han hecho reposiciones en los desvíos de tráfico. Es prácticamente la última unidad en ejecutar. Las estructuras y muros, principal unidad del proyecto, se están construyendo a buen ritmo desde que se desbloquearon las expropiaciones.

Respecto a las estructuras, a lo largo de la travesía se ha previsto la ejecución de cuatro unidades de este tipo, de hormigón, todas ellas de diferentes tipologías. Asimismo, se están ejecutando el arco del Patronato y la estructura del Ayuntamiento. Las otras dos, que también estaban condicionadas por la disponibilidad de los terrenos, en la actualidad se encuentran en fase de cimentación.



## El Gobierno de Canarias, expectante ante la reforma de la LEY DE PUERTOS

El Gobierno de Canarias se encuentra expectante ante las modificaciones que se están tramitando de la Ley 48/2003, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General. El Ejecutivo autónomo confía en que la ley resultante de tal reforma contemple la condición específica y el carácter ultraperiférico de las islas y que, por ello, se mantengan las bonificaciones de tasas portuarias que se han aplicado en el archipiélago.

Respecto a esta cuestión, el Ejecutivo canario ha realizado un estudio sobre el impacto negativo para la economía de las islas que supondría mantener la redacción del proyecto de ley (el texto aprobado por el Consejo de Ministros y remitido a las Cortes), pues se estima que la subida de precios podría alcanzar el 400% en Canarias. Las modificaciones más significativas previstas en la Ley 48/2003 tienen que ver con las tasas portuarias, además de pretender la eliminación de las bonificaciones que venían dis-



El Ejecutivo autónomo espera que el nuevo articulado sobre bonificaciones de tasas contemple el carácter ultraperiférico de las islas

## La Consejería, en contra de que Iberia COBRE POR FACTURAR EQUIPAJE

La Consejería de Obras Públicas y Transportes ha mostrado su desacuerdo ante la posibilidad de que Iberia cobre por la facturación de maletas en determinadas rutas y con determinadas tarifas. En el supuesto de que se llevara a cabo tal medida y ésta afectara al transporte con las islas, la Consejería trataría de trasladar su postura contraria al órgano competente, Aviación Civil, para que no afecte a los vuelos con origen y destino en el Archipiélago.

En cualquier caso, la Consejería ha señalado que, hasta el momento, Iberia no ha comunicado oficialmente el cobro adicional por facturación de equipaje. Sin embargo, la compañía ha difundido este mismo mes a través de los medios informativos cuáles son sus intenciones y ha dado una información acerca de un estudio en este sentido. Incluso así, hay que

recordar que al día siguiente de aparecer la noticia en los medios nacionales se aclaró por parte de la empresa que "los recargos que planea la aerolínea por el traslado de maletas no afectará, casi seguro, a los archipiélagos de Canarias y Baleares".

Aunque la Ley 48/1969, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en su artículo 97, establece que "el transportista estará obligado a transportar junto a los viajeros y dentro del precio del billete el equipaje, con los límites de peso y volumen que fijen los reglamentos", ya hay antecedentes en compañías regulares y de bajo coste que cobran por el equipaje. Sin embargo, la Agencia Catalana del Consumo y la Dirección General de Consumo de la Comunidad de Madrid han abierto expedientes sancionadores a las compañías que cobran por llevar el equipaje.

frutando los puertos de interés general del Estado ubicados en la Comunidad Autónoma de Canarias.

En abril pasado, el Gobierno de Canarias adoptó el acuerdo de solicitar una reunión de la Comisión Bilateral Estado-Comunidad Autónoma de Canarias para consensuar una regulación que contemple el mantenimiento de las bonificaciones en las tasas portuarias para Canarias, en términos similares a los recogidos en la legislación vigente, habida cuenta del carácter de Canarias como región ultraperiférica de la Unión Europea.

### Citas negociadoras

Con este objetivo se han mantenido reuniones entre el consejero canario y la secretaria de Estado de Transportes, con el fin de negociar el contenido de las enmiendas parciales en el proceso de modificación de la ley, ya en el Congreso.

La secretaria de Estado de Transportes señaló que los principios de especificidad y ultraperiféricidad de Canarias deben contemplarse en la modificación de la Ley de Puertos, ya que forman parte del ámbito constitucional español y de la Unión Europea. Además, en el pleno del Congreso del 15 de octubre pasado, el ministro de Fomento destacó que la norma reconocería la situación ultraperiférica de Canarias, así como que se mantendrá una "estructura única" para las tasas portuarias con bonificaciones regladas y un coeficiente corrector "para cada puerto", de carácter potestativo.

El Gobierno de Canarias, no obstante, permanece expectante hasta conocer cuál será el articulado del nuevo sistema de bonificaciones.

La asociación de defensa del consumidor Facua también denunció a esas empresas de transporte aéreo de pasajeros por otros motivos, como el recargo al abonar el importe de un billete con determinadas tarjetas de crédito y el recargo al facturar maletas. El Instituto Nacional de Consumo del Ministerio de Sanidad y Política Social dio respuesta a estas últimas denuncias indicando que solicitaría a los Estados miembros de la Unión Europea (UE) que insten a las aerolíneas con sedes en sus respectivos territorios a corregir tales irregularidades.



# Directorio

## GOBIERNO DE CANARIAS

### CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

☒ Avda. de Anaga, 35  
Edf. Usos Múltiples I, Planta 9  
38071 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 47 63 66  
Fax (922) 47 50 88

c.infraestructurastransportevivienda  
@gobiernodecanarias.es

☒ Plaza de los Derechos Humanos, 22  
Edf. Usos Múltiples I, Planta 9  
35071 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 30 64 68  
Fax (928) 30 70 20

c.infraestructurastransportevivienda  
@gobiernodecanarias.es

### VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN

☒ Avda. de Anaga, 35  
Edf. Usos Múltiples I, Planta 11  
38071 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 47 50 34  
Fax (922) 47 66 64

☒ Plaza de los Derechos Humanos, 22  
Edf. Usos Múltiples I,  
Planta 11, 35003  
Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 30 62 12  
Fax (928) 30 72 20

### SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

☒ Avda. de Anaga, 35  
Edf. Usos Múltiples I, Planta 9  
38071 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 47 50 27  
Fax (922) 28 97 03

☒ Plaza de los Derechos Humanos, 22  
Edf. Usos Múltiples I,  
Planta 9, 35003 Las Palmas  
de Gran Canaria  
☎ (928) 30 64 10  
Fax (928) 30 70 20

### DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA VIARIA

☒ Avda. de Anaga, 35  
Edf. Usos Múltiples I, Planta 10  
38071 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 47 50 31  
Fax (922) 47 51 97

☒ Plaza de los Derechos Humanos, 22  
Edf. Usos Múltiples I, Planta 10  
35071 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 30 62 10  
Fax (928) 38 04 22

### DIRECCIÓN GENERAL DE AGUAS

☒ Avda. de Anaga, 35  
Edf. Usos Múltiples I, Planta 9  
38071 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 47 50 20  
Fax (922) 47 56 03

☒ Plaza de los Derechos Humanos, 22  
Edf. Usos Múltiples, Planta 11  
35003 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 30 64 22  
Fax (928) 30 72 20

### DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES

☒ Avda. Alcalde Ramírez Bethencourt, 7, Edif. Roca  
35003 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 30 68 03  
Fax (928) 30 68 34

☒ C/ La Marina, 53  
Edif. Europa Portal 3-1º  
38001 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 47 40 25  
Fax (922) 47 35 11

### DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

☒ C/ La Marina, 16  
38001 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 28 06 12  
Fax (922) 28 50 88

☒ C/ Concepción Arenal, 20  
Planta 2ª  
35006 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 23 08 56  
Fax (928) 36 61 34

### OFICINA DE RELACIONES CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

☒ Avda. de Anaga, 35  
Edf. Usos Múltiples I, Planta 9  
38071 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 47 50 22  
☎ 677 98 05 09  
Fax (922) 47 50 88

### GESTIÓN URBANÍSTICA (GESTUR) • NAVINTE GAVISA • NAVIPAL

☒ C/ Robayna, 25  
38004 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 53 35 35  
Fax (922) 27 27 56

☒ Bravo Murillo, 34, 35003  
Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 36 45 44  
Fax (928) 36 86 66

☒ C/ Las Norias, 1-3  
38700 Santa Cruz de La Palma  
☎ (922) 41 81 16  
Fax (922) 41 64 71

### ÁREAS INSULARES DE TRANSPORTE LANZAROTE

☒ Vía Medular Estación de Guaguas, 2ª Planta,  
35500 Arrecife  
☎ (928) 80 01 00

### FUERTEVENTURA

☒ 1 de Mayo, 39  
35600 Puerto del Rosario  
☎ (928) 86 23 00

### GRAN CANARIA

☒ Tomás Morales, 3  
Edificio de Cristal  
35003 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 21 93 45

### TENERIFE

☒ Avenida Jose Antonio, s/n  
38002 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (901) 50 19 01

### LA PALMA

☒ Avenida Marítima, 3  
38700 Santa Cruz de La Palma  
☎ (922) 42 31 00

### LA GOMERA

☒ Profesor Armas Fernandez, 2  
38800 San Sebastián de La Gomera  
☎ (922) 14 01 29

### EL HIERRO

☒ Doctor Quintero, s/n  
38900 Valverde  
☎ (922) 55 29 02

### AEROPUERTOS

#### LANZAROTE

☎ (928) 84 60 00

#### FUERTEVENTURA

☎ (928) 86 05 00

#### GRAN CANARIA

☎ (928) 57 91 30

#### TENERIFE NORTE

☎ (922) 63 59 98

#### TENERIFE SUR

☎ (922) 75 92 00

#### LA PALMA

☎ (922) 42 61 00

#### EL HIERRO

☎ (922) 55 37 00

#### LA GOMERA

☎ (922) 87 30 04

### PUERTOS LANZAROTE

☒ Arrecife  
☎ (928) 82 49 30

☒ Caleta de Sebo (La Graciosa)  
☎ (928) 84 20 00

☒ Playa Blanca (Yaiza)  
☎ (928) 51 75 40

☒ Puerto del Carmen (Tías)  
☎ (928) 51 50 18

### FUERTEVENTURA

☒ Corralejo (La Oliva)  
☎ (928) 86 65 24

☒ Morro Jable (Pájara)  
☎ (928) 54 02 50

☒ Gran Tarajal (Tuineje)  
☎ (928) 16 25 51

☒ Puerto del Rosario  
☎ (928) 85 00 95

### GRAN CANARIA

☒ Arguineguín (Mogán)  
☎ (928) 73 64 41

☒ Puerto de la Luz  
☎ (928) 30 04 00

☒ Las Nieves (Agaete)  
☎ (928) 55 40 05

### TENERIFE

☒ Los Cristianos (Arona)  
☎ (922) 79 08 27

☒ Playa San Juan (Guía de Isora)  
☎ (922) 86 54 34

☒ Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 60 54 72

# Directorio

## LA GOMERA

☒ Playa Santiago (Alajero)  
☎ (922) 89 52 75

☒ San Sebastián de La Gomera  
☎ (922) 87 03 57

☒ Vueltas (Valle Gran Rey)  
☎ (922) 82 54 76

## LA PALMA

☒ Tazacorte  
☎ (922) 48 08 07

☒ Santa Cruz de La Palma  
☎ (922) 41 21 21

## EL HIERRO

☒ La Estaca (Valverde)  
☎ (922) 55 09 03

☒ La Restinga (Frontera)  
☎ (922) 55 70 81

## ORGANIZACIONES EMPRESARIALES

**ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS CONSTRUCTORES Y PROMOTORES DE LA PROVINCIA DE LAS PALMAS (AECPP)**

☒ C/ Buenos Aires, 29  
35002 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 43 24 50  
Fax (928) 43 35 20

**FEDERACIÓN PROVINCIAL DE ENTIDADES DE LA CONSTRUCCIÓN (FEPECO)**

☒ Paseo Milicias de Garachico, 4-A  
38002 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 24 53 07  
Fax (922) 24 59 41

**CONFEDERACIÓN CANARIA DE ASOCIACIONES PROFESIONALES (CONCAP)**

● **Federación Canaria de Asociaciones de la Construcción (FECAC)**  
● **Asociación de la Construcción de Tenerife (ACOT)**

● **Asociación de Plantas de Hormigones, Machaqueo, Asfaltos y Mortero de Tenerife (ASOMAM)**  
● **Asociación de Empresarios de Movimientos de Tierras (ASEMTE)**

☒ C/ Juan Padrón, 4, 1º  
38002 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 24 35 43  
e-mail: [gerencia@concap.org](mailto:gerencia@concap.org)

**ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE INGENIERÍA Y CONSULTORA DE CANARIAS (AINCO)**

☒ León y Castillo, 89  
Planta 3, 35004 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 29 19 40/08  
Fax (928) 24 43 54

☒ Puerto Escondido, 1  
Planta 6, 38002 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 28 59 58/62  
Fax (922) 28 47 56

**FEDERACIÓN CANARIA DE EMPRESAS PORTUARIAS**

☒ Tomás Quevedo Ramírez, s/n  
☒ Edif. Central Autoridad Portuaria  
35008 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 46 23 58  
Fax (928) 467 366

☒ La Marina, 7  
Edif. Hamilton piso 2  
38002 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (928) 24 32 98  
Fax (928) 242 608

**ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE**

☒ Ctra. General del Sur, Km 6, 15, Piso 1  
38108 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 61 56 16

☒ Venegas, 65, Piso 5  
Letra A, 35003 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 43 14 60  
☎ (928) 43 14 61

[fetlaspalmas@terra.es](mailto:fetlaspalmas@terra.es)

**ASOCIACIÓN DE MEDIANAS Y GRANDES EMPRESAS DE DISTRIBUCIÓN DE CANARIAS (ASODISCAN)**

☒ León y Castillo, 89  
Planta 2, 35004 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 27 70 13/ 26 10 58  
Fax (928) 27 68 16

☒ Rambla General Franco, 78, Piso 1, 38004 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 28 87 62  
Fax (922) 28 66 10

**ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE IMPORTADORES Y CONCESIONARIOS DE VEHICULOS DE TENERIFE (APEICA)**

☒ Avenida Asuncionistas, 10, Piso 1, 38006 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 29 67 00  
Fax (922) 29 67 40

**CLUB DE EXPORTADORES E IMPORTADORES DE CANARIAS**

☒ Zona Franca de Gran Canaria, Puerto de La Luz, P 16, 35007 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 32 73 68  
Fax (928) 27 71 77

**ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE ACTIVIDADES HIDRÁULICAS**

☒ Viera y Clavijo, 34-36, 1-F, 35002 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 361 253

**ASOCIACIÓN INDUSTRIAL DE CANARIAS (ASINCA)**

☒ León y Castillo, 89  
Planta 3, 35004 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 24 95 40/41  
Fax (928) 24 38 28

☒ Puerto Escondido, 1  
Planta 2, 38002 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 28 14 58/62  
Fax (922) 24 11 12

**CONFEDERACIÓN CANARIA DE EMPRESARIOS (CCE)**

☒ León y Castillo, 54,  
Planta 2, 35003 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 38 35 00  
Fax (928) 38 42 90

**CONFEDERACIÓN PROVINCIAL DE EMPRESARIOS DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (CEOE)**

☒ Rambla General Franco, 147, Edificio Tulipán  
38001 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 28 59 58/62  
Fax (922) 28 47 56

**FEDERACIÓN DE EMPRESAS DEL METAL DE LAS PALMAS (FEMEPA)**

☒ León y Castillo, 89, Planta 4  
35004 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 24 96 41/41  
Fax (928) 23 45 67

**FEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DEL METAL DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (FEMETE)**

☒ Avenida Asuncionistas, 10,  
38006 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 29 67 00  
Fax (922) 29 67 40

## COLEGIOS PROFESIONALES

**INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS**

☒ León y Castillo, 295, Piso 1  
35005 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 24 38 48

☒ Poeta Rodríguez Herrera, 9, 38006 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 27 85 15  
Fax (922) 28 91 53

# Directorio

**INGENIEROS TÉCNICOS DE OBRAS PÚBLICAS**

☒ Domingo J. Navarro, 19  
35002 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 38 28 86

☒ Marina, 35, Piso 2  
38001 Santa Cruz de Tenerife  
Fax (922) 28 77 11

**INGENIEROS TÉCNICOS Y FACULTATIVOS DE MINAS**

☒ Fermín Morín, 2,  
Edif. Guayarmina, Portal 3  
38007 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 20 25 23

**INGENIEROS TÉCNICOS DE MINAS**

☒ Viera y Clavijo, 46,  
Piso 1-B  
35002 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 37 03 41

**CÁMARA DE COMERCIO**

**CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE LAS PALMAS**

☒ C/ Francisco Gourié, 107, 2º  
35002 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 39 03 90

**CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**

☒ Plaza de La Candelaria, 6, Planta 4  
38003 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 24 53 84

**OTRAS ENTIDADES Y ORGANIZACIONES**

**INSTITUCIÓN FERIA DE CANARIAS (INFECAR)**

☒ Avda. de la Feria, 1  
35012 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 41 43 90

**CENTRO INTERNACIONAL DE FERIAS Y CONGRESOS DE TENERIFE**

☒ Avenida de la Constitución, 2  
38005 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 23 84 00

**SOCIEDAD DE AVALES DE CANARIAS (SOGAPYME, SGR)**

☒ C/ Albareda, 3, 35007 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 29 00 46

**SOCIEDAD DE GARANTÍAS RECÍPROCAS DE CANARIAS (SOCARTE, SGR)**

☒ Puerto Escondido, 3 (bajo)  
38002 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 27 10 62  
☎ (922) 27 13 08

**SOCIEDAD CANARIA DE FOMENTO ECONÓMICO (SOPESA)**

☒ Nicolás Estévez, 30,  
Piso 2  
35007 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 22 13 50  
Fax (928) 22 11 96

☒ Imeldo Serís, 57, Planta 4  
38003 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 24 43 07

**SOCIEDAD PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO DE CANARIAS (SODECAN)**

☒ Villalba Hervás, 4, piso 6  
38002 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 24 56 77

☒ Avda. J. Ramírez Bethencourt, 17 bajo, 35004 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 24 79 44/45

**ENTIDADES DE LA UNIÓN EUROPEA EN CANARIAS**

**OFICINA DE PROGRAMAS EUROPEOS Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA (AUEF y OTRI)**

☒ Fundación Universitaria de Las Palmas de Gran Canaria, C/ Juan de Quesada 30, Piso 1  
35001 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 45 80 03

**EUROVENTANILLA Y B.R.E.**

☒ León y Castillo, 431  
Edif. Urbis planta 2  
35007 Las Palmas de Gran Canaria  
☎ (928) 30 31 17 /04  
Fax (928) 30 31 18

☒ Avda. José Manuel Guimerá, 8, Usos Múltiples II  
Planta 5, 38003 Santa Cruz de Tenerife  
☎ (922) 47 64 53  
☎ (922) 47 66 63

## CANARIAS: OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

Si desea suscribirse gratuitamente a la publicación *Canarias: Obras Públicas y Transportes*, rellene este cupón y remítalo a la dirección indicada abajo o envíe un correo electrónico que contenga los mismos datos a: [rcardenes@factoriaderecursos.com](mailto:rcardenes@factoriaderecursos.com)

Oficina de Relaciones con los Medios de Comunicación  
Avda. de Anaga, 35 • Edif. Usos Múltiples I, Planta 9 • 38071 Santa Cruz de Tenerife

D/Dña .....  
Empresa .....  
Actividad ..... Cargo .....  
Teléfono .....

Desea suscribirse gratuitamente a *Canarias: Obras Públicas y Transportes* en la siguiente dirección postal.

Domicilio: .....  
Localidad: .....  
Código Postal ..... Isla .....

Fdo:



**Gobierno de Canarias**  
Consejería de Obras Públicas  
y Transportes