

1

Un concepto diferente de zona verde: La salina de Matagorda en Lanzarote

José-Félix Alvarez
Roberto Calachi
José Luis Alexanco

LAS SALINAS LANZAROTEÑAS

Una de las pocas extracciones de minerales existentes en las islas Canarias es la obtención de sal marina por evaporación de agua de mar, que tuvo cierta importancia en la provincia de Las Palmas, localizándose preferentemente en Lanzarote, donde se han llegado a explorar hasta diecisiete salinas. En Gran Canaria hubo trece y dos en Fuerteventura. Algunas explotaciones siguen en marcha en la actualidad, aunque ya sin ninguna perspectiva económica.

En Lanzarote, donde la agricultura se encontraba en épocas pasadas con verdaderas dificultades climáticas, únicamente superadas por el ingenio y la constancia de sus habitantes, que aprovechaban la humedad de las noches para rociar sus protegidas plantaciones, las salinas tuvieron cierto auge en las zonas costeras donde, además, las tierras son de peor calidad agraria. Sin embargo, la obtención de sal se realiza de manera rudimentaria, sin posteriores manipulaciones de las sales de calcio y potasio; la disolución del magnesio se realizaba mediante el lavado al que se veía sometida la sal por el agua de lluvia. Dada la baja calidad de la sal resultante, su uso quedaba restringido a la salazón y conserva de pescado. Las modernas técnicas de conservación por frío asestaron un duro golpe a esta actividad, que ya en los años cincuenta vio decrecer su primitiva importancia.

El auge turístico de finales de los sesenta cambió el desarrollo económico de Canarias, especialmente en algunas islas. Muchas salinas, por su proximidad al mar, fueron vendidas como terrenos para urbanizar, convirtiéndose posteriormente algunas de ellas en solares, dando incluso nombres a algunos conocidos edificios de estas actuaciones turísticas, como por ejemplo el hotel Las Salinas en Costa Teguise. Otras han sido simplemente abandonadas en espera así mismo de su conversión en terrenos urbanos y las menos siguen en una explotación decadente con claros indicios de deterioro a pesar de constituir aspectos fundamentales del paisaje lanzaroteño por su situación, morfología, colorido y textura (Janubio, Famara, etc.).

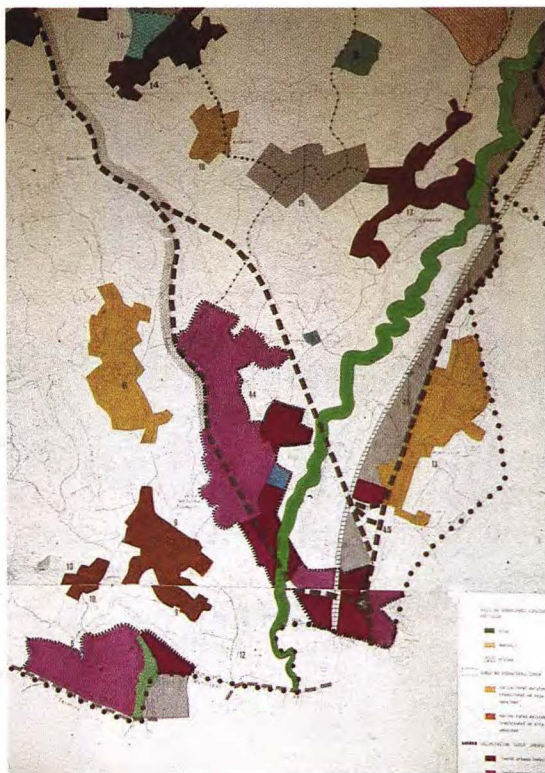
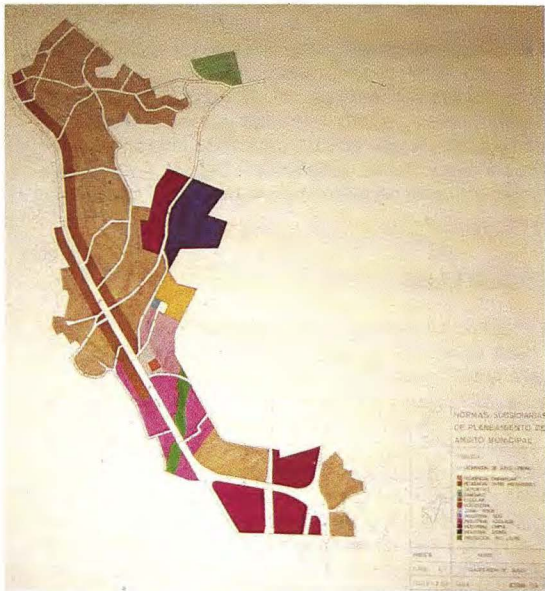
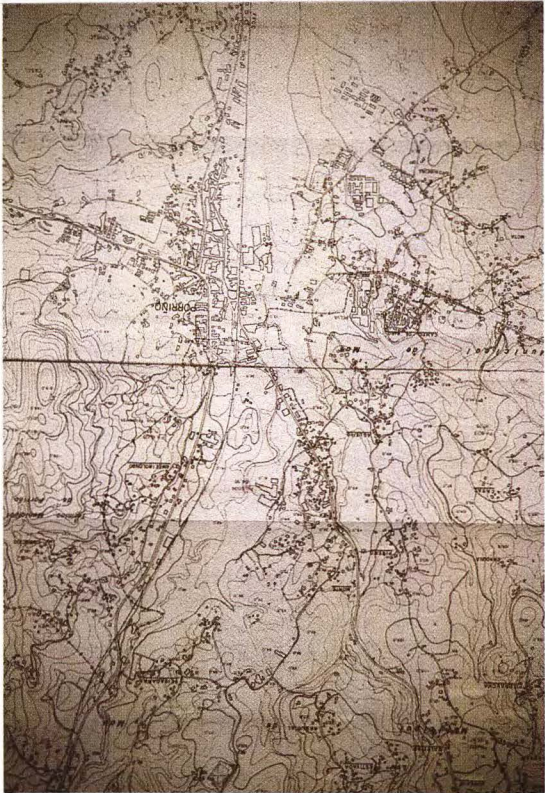
Al margen de la adaptación al lugar y la extensión de la explotación, las salinas de Lanzarote tienen un sistema común: la obtención de la sal por evaporación natural, concentrándose el agua hasta la saturación y en estas condiciones, depositándose gran parte de sus impurezas; la misma tipología: grandes cocederos rectangulares ordenados en retícula y contruidos con muros artesanales de gran calidad a base de piedra volcánica del lugar; y elementos singulares parecidos: molino situado en la cota más alta para subir el agua de mar al cocedero y sistemas de comunicación entre los diferentes cocederos.

LA SALINA DE MATAGORDA

Situada en la costa sur, en la zona denominada de "Las Playas", en el término municipal de Tias, la salina de Matagorda, frente a la playa del mismo nombre, reúne las características ya apuntadas y estuvo en explotación hasta épocas recientes.

Está constituida por una serie de cocederos rectangulares de poca profundidad y dimensiones que varían entre 1.200 y 2.000 m² de superficie cada uno, configurando una retícula ligeramente inclinada que se adapta al terreno en pendiente formando sucesivas plataformas desde la cota más baja (unos 3,5 metros sobre el nivel medio del mar) hasta la cota de 14,65 metros. Un antiguo molino aún existente, captaba el agua de mar vertiéndola a los niveles más elevados.

En la actualidad, el aspecto más interesante de las salinas además del hecho de su existencia y lo que ello supone como memoria histórica de una industria artesanal tendente a la desaparición, lo constituye el sistema de plataformas y de muros de contención a



base de piedras volcánicas que dan forma a los cocederos, muros de gran perfección e insólito atractivo.

En 1972 se ordenan los terrenos de toda la finca en la que se encuentra enclavada la explotación salinera mediante un Plan Especial Turístico. Este Plan supone el último eslabón de toda una cadena de planeamientos parciales, que con mayor o menor fortuna, dieron lugar a lo que hoy día se conoce como la zona turística de Puerto del Carmen, desarrollada al amparo de unas Normas Subsidiarias y Complementarias de Planeamiento Insular. Esta normativa fue el sucedáneo de un Plan Insular más restrictivo y riguroso para el desarrollo turístico de esa zona.

El Plan Especial fue debidamente tramitado y aprobado, pero la recesión económica a mediados de la década de los setenta y el frenazo turístico que trajo consigo, evitó su realización, quedando las salinas abandonadas. La salina ocupaba el centro casi geométrico del sector, destinándose gran parte de su superficie a espacios libres de dominio y uso público, sin plantear su salvaguarda. De la documentación gráfica del Plan Especial, se deduce claramente la intención del autor de aprovechar unos espacios centrales para zona verde, coincidentes con los grandes cocederos que desaparecerían. Tal desaparición, si bien no se planteaba de una forma expresa, se deducía como un resultado de hecho.

EL PROYECTO DE URBANIZACION

El nuevo auge turístico reiniciado a comienzos de la presente década, permitió la construcción en los solares de la ancha franja territorial descrita, paralela a la costa, llegando a escasear el suelo preparado con infraestructura y potencialmente edificable.

El Plan Especial de Matagorda ofrecía 43 hectáreas de suelo clasificado, pendiente de urbanizar. Así apareció el encargo del Proyecto de Urbanización con unos condicionantes muy particulares:

- Debía desarrollarse sobre un Plan Especial realizado y aprobado diez años antes.
- No podían introducirse modificaciones sustanciales ante el peligro de tenerse que someter a una nueva tramitación, lo que siempre produce el pánico en la propiedad por las dificultades intrínsecas de la tramitación.
- Debía elaborarse en un tiempo récord, suceso habitual cuando la demanda es fuerte y la oferta escasa.

La considerable salina de Matagorda no aparece reflejada en los planos del Plan Especial y sorprende que desde la carretera de "Las Playas", que conduce desde el aeropuerto de Lanzarote a la zona turística de Puerto del Carmen, tampoco se aprecia, a pesar de estar lindando con ella. Sólo cuando se visita la zona a pie y se accede a las cotas superiores, se descubre la salina en toda su extensión y se aprecia la calidad visual de su conjunto desarrollándose en diversas plataformas.

Confeccionado el plano topográfico del terreno, pudo analizarse en más detalle, dimensionarse, apreciar la retícula de su configuración —que presenta una ligera inclinación romboidal—, medir la longitud del desarrollo perimetral de los cocederos... Una nueva visita permitió, además de sacar fotografías de detalles, estudiar las conexiones entre los muros, descubrir un único paso peatonal en sentido longitudinal que por su estado se hacía difícilmente transitable, tomar medidas de los fondos de los cocederos...

Ante la imposibilidad de efectuar cambios substanciales en la ordenación y diseño mediante el Proyecto de Urbanización, se planteó como única alternativa posible, conservar al menos los cocederos coincidentes con los espacios de uso público del gran parque de la urbanización, mediante un diseño específico para la zona.

Desde el Proyecto de Urbanización se pretendió dar una solución adecuada a la zona verde de uso público ocupada en su origen por una salina, impidiendo así la destrucción de unos muros de piedra seca, rotos en parte, desmembrados en alguna zona, sin uso actual, pero con el valor del tiempo y las calidades de lo duradero, del recuerdo del trabajo del hombre, de la adaptación al territorio y con una estética propia: la estética de la ruina, que constituye la memoria histórica de quienes la construyeron y explotaron.

UN CAMBIO EN EL CONCEPTO DE ZONA VERDE

Decidida la conservación de los cocederos centrales que constituyen la parte más importante de las salinas, había que intentar devolverles su estado original, lo que significaba restaurar una considerable longitud de perímetros de muros de piedra, limpiar los cocederos de la última capa con salitre y volverlos a llenar de agua. Aparecería entonces la primera contradicción: una zona verde de uso público entendida a la manera tradicional debe ser verde, es decir, tener plantaciones, poder disfrutarse por todos los habitantes del entorno, pasear por ella, etc. Además, obtener una verdadera perspectiva de las láminas de agua sólo puede hacerse desde un plano superior, es decir, se hace necesario posibilitar el paso por encima del agua. En una palabra, se trastoca el concepto habitual de zona verde, la textura común del parque público con plantaciones, por una zona húmeda y una textura a base de masas de agua, en donde se debe mantener el uso público al que está destinada dicha zona.

Analizado bajo otro ángulo aparece ante nosotros un ejemplo claro de adaptación de un uso determinado a una forma preexistente. El imperativo de una legislación en defensa del bien social (reserva de espacio público), superpuesto anacrónicamente por imperativos económicos a un uso abandonado que ha dejado su impronta en el territorio. El cambio de función y su adaptación obligada constituyen el motivo, justificación y origen de las primeras ideas que conducirían al diseño final.

LA SOLUCION ADOPTADA

La utilización y el disfrute de una masa de agua formalmente organizada es la base de partida. El conjunto debe permitir el recorrido por un alto porcentaje de los 3.800 turistas que vivirán temporalmente en la urbanización. Para ello se comienza organizando los itinerarios peatonales mediante la adaptación de algunos de los muros de piedra, realizando ensanchamientos a la vez que se restauran. Se seleccionan dos paseos importantes, además de un recorrido perimetral: un paso ya existente en sentido longitudinal y uno nuevo en sentido transversal y perpendicular al anterior. De esta manera, a nivel de "tierra", las salinas pueden ser atravesadas en sus dos direcciones por los visitantes. Por otra parte, el resto de los muros no tienen la anchura suficiente para permitir el paso de las personas, y el exceso de recorridos podría producir con el tiempo, desprendimientos de piedras con el consiguiente deterioro de los muros.



Pero lo fundamental es poder contemplar las salinas desde dentro y mejor desde un nivel superior. Poder pasear por encima del agua. De aquí surge la idea de un segundo nivel constituidos por pasarelas organizadas mediante una estructura similar a la de los cocederos. Tras diversos esquemas, se adopta una retícula superpuesta a la del nivel del suelo con un giro de 20 grados, de forma tal que la pasarela principal atraviese todas las salinas desde las cotas superiores hasta la terminación de la zona de uso público. Esta inclinación cumple dos objetivos:

- Servir de unión entre puntos singulares de la urbanización.
- Permitir la conexión entre el nivel "agua" y el nivel "tierra" en los lugares adecuados.

En efecto, el paso de un nivel a otro se efectúa bien en el comienzo de cada pasarela que se adapta a la cota de salinas correspondiente, bien mediante conectores específicos en puntos del interior de la salina. Por otra parte, el eje principal de la pasarela conducirá a un futuro centro administrativo y se conectará a la planta superior del centro comercial de la urbanización recientemente ejecutado.

A partir de la idea fundamental de las dos tramas cruzadas a diferentes niveles, se diseñan diversos elementos complementarios que reforzarán los usos básicos previstos, y que nacen como respuesta a los diversos problemas que van surgiendo en el conjunto de la zona:

- Hay que suministrar agua a los cocederos. Se impone la reutilización del molino, para lo cual se rehabilita su edificación, utilizándose en primera instancia para oficinas de la urbanización y en el futuro como equipo auxiliar de la zona pública. En la actualidad, el molino debidamente reparado y acondicionado, bombea el agua necesaria para el llenado de la salina.

- El agua no debe estancarse para evitar la proliferación de mosquitos. Se estudian en detalle los niveles de los muros y se plantea el paso continuo del agua de unos cocederos a otros por gravedad. Estos pasos, se realizan mediante tubos de drenaje (chorros de agua) o mediante caídas de agua de uno a otro rebajando los muros en zonas convenientes y colocando una pieza prefabricada que permita resbalar al agua en forma de cascada sin salpicar los muros (láminas de caída de agua).

- La zona "azul" de uso público no puede ser simplemente una zona de paso; los turistas deben poder pasearse, descansar, tener oportunidades para la contemplación. Se crearon para ello pequeñas zonas ajardinadas mediante el aislamiento y desecación de algunas esquinas estratégicamente buscadas, en general en las confluencias de las dos tramas para obtener accesibilidad desde ambos niveles. Estas áreas se dotan de mobiliario urbano, ajardinamiento y su correspondiente iluminación. Son zonas fácilmente identificables que aparecen como pequeños oasis entre las láminas de agua.

- La posibilidad de cambiar de nivel debe ser resuelta con facilidad; no debe obligarse a los peatones a largos recorridos para poder cambiar el nivel. Para ello se han situado las terminaciones de las pasarelas en puntos de acceso peatonal a los cocederos. En algunos casos, el acceso a la pasarela se hace subiendo unos escalones. Pero más importancia tienen las comunicaciones verticales entre ambos niveles, obtenidas mediante el diseño de unos "conectores" directos a base de una escalera de caracol. Estos conectores se localizan siempre en el cruce de dos pasarelas, por lo que unen al menos tres itinerarios.

- La construcción de una trama superpuesta a base de pasarelas, podría suponer una competencia al entramado histórico existente.

Para resolver este aspecto conceptual, se han diferenciado expresamente los elementos constructivos de las dos tramas. Ante lo terrestre, representación del proceso histórico y paciente de la mano del hombre, se ha contrapuesto lo aéreo, representado por lo moderno en cuanto a diseño y materiales. En contraposición a las formas rectangulares de agua encerradas en perímetros de piedra, se ha empleado la direccionalidad de las pasarelas que, a su vez, responde y sirve a la distribución espacial de usos propuesta por el Plan Especial. Para evitar la competencia a la piedra se ha utilizado el hierro. En contraste con el diseño macizo de los muros, se utiliza un diseño espacial transparente.

- El paso continuo de los turistas a nivel de tierra puede deteriorar los muros de piedra, que al ser de construcción artesanal, se desprenden con facilidad. Para su protección se crean canales de agua al objeto de persuadir a los paseantes de su acercamiento a los muros, resolviendo a su vez el encuentro entre paramentos horizontales y verticales.

- El suelo de las pasarelas, por su gran superficie, suponía un problema de elección de materiales. Para los 520 m² de superficie de pasarelas se adoptó como solución la colocación de traviesas viejas de ferrocarril debidamente repasadas, que presentan una duración y dureza extraordinaria ante la intemperie por el tratamiento al que han sido sometidas y reúnen las características de color y textura adecuadas. La longitud de las traviesas determina el ancho de las pasarelas (160 cm. de paso peatonal). La mayor dificultad consistió en la adquisición (a RENFE), selección (en los almacenes de desmontado de Aranjuez) y traslado (Aranjuez-Lanzarote).

- El fondo de los cocederos, originariamente de tierra, suponía una dificultad para su futura limpieza. La forma más simple de resolver este problema consistió en recubrir los fondos mediante una solera de hormigón, operación que se aprovechó para teñir el cemento con colorante adecuado y resaltar el tono de las láminas de agua.

EL DISEÑO DE PASARELAS

Las pasarelas se han diseñado a base de perfiles en L apoyados en soportes de tubo de 63 Ø, situados a una distancia de tres metros. Los soportes se apoyan mediante una pletina en pequeñas bases cilíndricas de hormigón, con el fin de aislar al hierro del contacto directo con el agua. Las bases constituyen una prolongación de las zapatas de cimentación. Esta estructura se completa con sendas barandillas a base de varillas de 26 Ø y arcos de medio punto cada seis metros como prolongación de los soportes de tubo.












En los conectores, la unión de las pasarelas se realiza ensanchando los encuentros poligonalmente y colocando una escalera de caracol, también en hierro, en el centro del cruce.

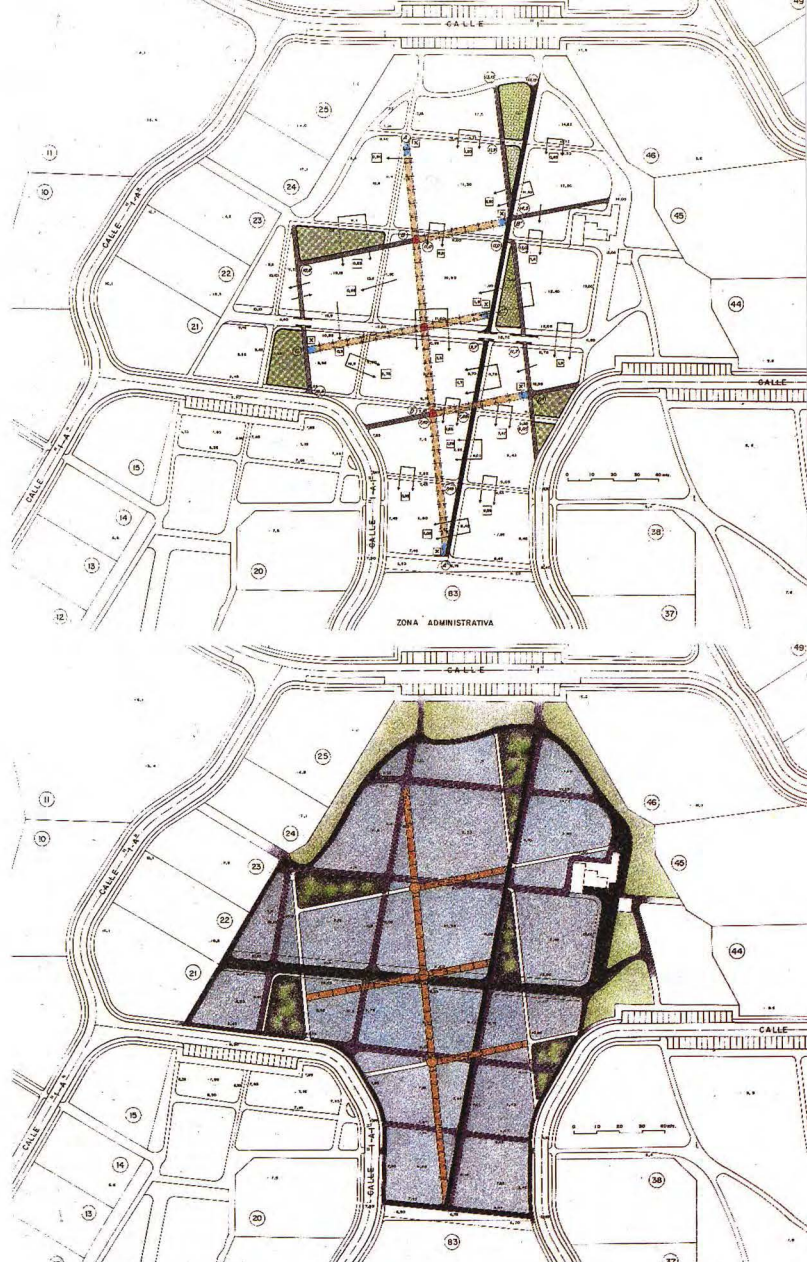
Las pasarelas con dirección paralela a la costa se proyectan totalmente horizontales con el fin de impedir oblicuidades con la línea de horizonte del mar. En las pasarelas transversales se procura conseguir pendientes mínimas en el trazado de las secciones longitudinales y acordes con el descenso de las plataformas de la salina.

Todos los elementos de hierro van pintados en un color azul-verde que contrasta con los ocres de los muros pero que entona con las láminas de agua.

Se prevé un sistema de iluminación indirecta tanto para las parcelas como para los cocederos.



-  ENSANCHAMIENTO DEL MURO DE LA SALINA
-  CAMINOS NUEVOS A NIVEL SALINA
-  COTAS DE LOS CAMINOS NUEVOS A NIVEL SALINA.
-  CONEXIONES CON VIA AEREA (ESCALERA CARACOL).
-  CONEXIONES CON VIA AEREA A NIVEL SALINA
-  VIA AEREA
-  LAMINA DE AGUA
-  CHORRO DE AGUA
-  ALTURA DE CAIDA DE AGUA
-  CANALES DE AGUA
-  ZONAS AJARDINADAS



SITUACION ACTUAL

La obra se encuentra prácticamente terminada, a falta de algunos remates y de completar la instalación de iluminación. La reconstrucción minuciosa de los muros y la creación de ensanches para paseos y zonas de descanso a base de muros similares a los existentes ha supuesto la fase más costosa.

Por otra parte, la colocación de los travesaños de ferrocarril como piso para las pasarelas, al margen de la aventura de encargarnos, prepararlos, seleccionarlos y transportarlos desde los depósitos de RENFE hasta Lanzarote, ha necesitado de un calzado minucioso de cada uno de los 1.400 durmientes, debido a sus diferencias de grosor, magnitud y estado, para evitar movimientos desagradables.

El molino con sus motores renovados surte de agua suficiente a toda la salina y mientras trabaja, el agua se renueva en todos los cocederos. Una interrupción prolongada en el suministro de agua originaría el estancamiento, la aparición de larvas y proliferación de insectos.

Aunque el conjunto no ha sido aún inaugurado y los turistas no han podido disfrutar de este espacio de uso público, ya han empezado a aparecer los primeros visitantes: diversas especies de aves han encontrado su hábitat en medio de los cocederos añadiendo un atractivo más, no previsto pero bienvenido.

José Félix Alvarez Prieto, arquitecto
Roberto Calachi Chebi, arquitecto
José Luis Alexanco, artista