



**ASUNTO: ALEGACIONES A LA REVISIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL  
PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**

MANUEL CAREAGA HORMAZA, mayor de edad, con DNI 16.029.606-D, en nombre y representación de la Compañía **CONSTRUCCIONES DIQUE DEL ESTE, S.A.**, que señala su domicilio en esta Capital, Dársena de Los Llanos, Edificio de la Marina, cuya representación resulta de la escritura autorizada por el Notario de Bilbao Don José Antonio González Ortiz el 23 de mayo de 2008, al número 1185 de su protocolo, como mejor proceda

**EXPONE**

El Boletín Oficial de Canarias, número 176, correspondiente a la edición del 12 de Septiembre de 2013 publica anuncio de 14 de Agosto de 2013, por el que se somete a información pública la aprobación inicial del Documento de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, junto con el Informe de Sostenibilidad Ambiental, por el término de dos meses, en cuyo plazo se podrá realizar alegaciones.

Haciendo uso del derecho conferido formula, dentro de plazo, las siguientes

**ALEGACIONES**

**PRIMERA: INTRODUCCIÓN.**

Mi representada, la Compañía **CONSTRUCCIONES DIQUE DEL ESTE, S.A.**, es titular de una concesión administrativa del dominio público portuario, en el Muelle de Enlace de Santa Cruz de Tenerife y, más concretamente, en la marina o puerto deportivo que se encuentra actualmente en explotación y cuya transformación está prevista en el

planeamiento vigente como consecuencia del mismo. La concesión se obtuvo, anteriormente, mediante concurso público el 16 de Mayo de 1.997.

Como señala el Documento que motiva estas manifestaciones el Plan Especial del Puerto no solo cumple la función de ser el instrumento que recoge la ordenación pormenorizada de los espacios portuarios sino que es el cauce para el Puerto y la Ciudad

Las cuestiones que aquí se plantean son de importancia capital para el ejercicio de los derechos concesionales que asisten a la Sociedad que represento, pero las alegaciones se formulan desde la óptica del interés general a cuyos valores y principios siempre se ha sometido y aceptado la exponente.

Además de la concurrencia del interés general se reconoce que el Puerto es, más que una pieza fundamental de la ciudad, una parte integrante de su propia naturaleza y la situación actual de morosidad no permite mayores retrasos en la actualización del planeamiento del espacio portuario en la medida en que éste se integra en la Ciudad, por lo que se debe considerar que sobre otras valoraciones debe primar la urgente disponibilidad de una ordenación territorial impulsora y estimulante de ese Sistema, General pero con las garantías de previsión y sobre bases reales que contribuyan a la generación de recursos y a la eficiente aplicación de los mismos

Se plantean tres cuestiones principales y otra complementaria de orden normativo transitorio. Todas estas materias están conexas entre si y son consecuencia de los mismos principios y concepción urbanística. Otro punto común es que se centran en el nodo neurálgico de la Ciudad y el Puerto que no es otro que el Muelle de Enlace en el que se inserta el espacio concesional.

## **SEGUNDA. LAS PROPUESTAS.**

Las cuestiones que aquí se plantean son las siguientes:

Primera.- Oposición a la implantación de un nuevo edificio destinado a servicios de marina para macroyates en la subdársena sur del Puerto deportivo proyectado.

Segunda.- Oportunidad y conveniencia de planteamiento de otros parámetros urbanísticos en la dársena de Los Llanos en la continuación de la zona ordenada por el Plan del Muelle de Enlace.

Tercera.- Replantear el Estudio de Movilidad y Tráfico del Puerto.

Cuarta.- Normativa de aplicación transitoria durante el periodo de implantación de las nuevas edificaciones y servicios que son consecuencia del Plan del Muelle de Enlace.

Las Propuestas que se dejan enunciadas se soportan en antecedentes y principios conceptuales urbanísticos previamente aceptados a los que nos hemos de referir intentando sintetizar lo que nos sea posible, con la referencia necesaria a la Ordenación vigente.

### **TERCERA. ANTECEDENTES Y PRINCIPIOS ORIENTADORES**

En principio se trata de poner en evidencia la contradicción con los principios informadores del planeamiento y de los derechos de mi representada la entidad concesionaria del Puerto Deportivo, con la implantación de una nueva instalación para el servicio de embarcaciones deportivas. Aunque esta sea una cuestión muy concreta y específica, es necesario acudir al conocimiento de los antecedentes que dieron lugar a una revisión del Planeamiento de la Ciudad y del Puerto mediante una operación sin precedentes que afectó profundamente y con extensas consecuencias el núcleo del área ordenada y de más de uno de los sistemas generales.

Es atinente recordar que al adjudicarse la concesión administrativa para la construcción y explotación de un Puerto Deportivo en Mayo de 1997 mediante concurso público Pesaban sobre la zona -calificada por los propios documentos de planeamiento como centro neurálgico de la Ciudad - graves problemas de indefinición urbanística. En efecto, en el punto 7 del PGOU de 1992, Ordenación Funcional del Puerto 7.3., Art. 10.5.4 se establece que *“La altura de las edificaciones no sobrepasarán la cota de la Avenida Marítima en su punto más bajo”*. Añade que el *“P.E. fijará el resto de las condiciones volumétricas y de diseño en general supeditadas al propio del SGPU-3”*.

Esto significaba la imposibilidad práctica de cualquier clase de edificaciones (no podrían rebasar 1,65 m), sin una modificación del PGOU previa al P.E.

Esta prevención posiblemente exagerada era la traducción de la principal preocupación en el planeamiento de la fachada litoral que no era otra que **evitar las barreras visuales**. Preocupación que aún permanece y que debe tenerse muy en cuenta aunque sin llegar a extremos de cerrazón total que hagan imposible un racional y ponderado aprovechamiento del territorio y de costosas infraestructuras.

Lo cierto es que no existían criterios suficientemente precisos para fijar tipologías, intensidad, volúmenes, edificabilidad, usos no estrictamente portuarios, alturas, etc., o sea de las bases para establecer los parámetros necesarios a su nivel de P.G. y menos aún para formular un modelo de Plan Especial, por lo cual se tomó la decisión de realizar el camino a la inversa, esto es, concebir las definiciones mediante la previa contemplación plástica de la solución final, a nivel de proyecto de ejecución y, con el proyecto a la vista, redactar la modificación puntual del Plan General y, en “desarrollo” de éste, la Modificación del Plan Especial del Puerto, tanto uno como otro, limitados al ámbito singular del Muelle de Enlace (que, en realidad enmarca un espacio más amplio: desde la Alameda hasta el Barranco de Santos) incluyendo la Marina o Puerto Deportivo.

Así nace la convocatoria de un Concurso Internacional de Ideas, de carácter restringido, a cinco equipos de diversas partes del mundo cuyo nivel ofreciera la máxima solvencia.

Según explicitan las bases al formular el OBJETIVO de la convocatoria:

*“Los trabajos presentados al concurso, dentro del ámbito determinado, propondrán soluciones de integración de la ciudad y del puerto, resolviendo la interacción de las actividades y condiciones propias de éste (accesos, conexiones viarias, vía de servicio, tránsito de vehículos pesados, trazado de infraestructuras, muelles próximos -fines específicos de cada uno de ellos-, terminal de pasajeros, embarque y desembarque, carga y descarga, etc.), con la apertura de la ciudad (Avenida de Anaga, Plaza de España y Avenida Marítima) al mar, a través de la sucesión y dotación de adecuados equipamientos de ocio, lúdicos y comerciales, que enlazados por los accesos, conexiones peatonales y rodadas, y los sistemas de espacios libres, configuren, en conjunto, las directrices para la ordenación y desarrollo del futuro frente marítimo de Santa Cruz de Tenerife.”*

El concurso se resuelve el 8 de Julio de 1998 y firman el Acta del Jurado todos los representantes de las Administraciones Urbanísticas además de diversas intervenciones y representaciones técnicas.

La propuesta ganadora, del Estudio Herzog & de Meuron de Basilea, ordena el espacio asignado que *“resalta la nueva visión de la zona ordenada como centro neurálgico de la Ciudad uniéndola de forma transversal... y articulándola de forma longitudinal por la propia Avenida de Anaga”*.

*“Las zonas de ocio, terminal de ferrys, cubiertas transitables y oficinas se sitúan a nivel de la Avenida, elevándose dos plantas sobre la misma en la zona de la actual Terminal Marítima”*.

La elevación y los usos que se contienen en la propuesta no están permitidos por el PGOU.

Estas serán razones determinantes de la tramitación de la Modificación Puntual del Plan General en el ámbito del Sistema General SGTm, a los fines de establecer nuevas condiciones de usos y Edificabilidad que permitieran la viabilidad.

#### **CUARTA. OTROS PROYECTOS INTEGRADOS EN EL CONTEXTO.**

La adjudicación del concurso de ideas al Proyecto de H&DM fue impulsor de la asignación a los autores de toda una serie de Proyectos complementarios por otras Administraciones Públicas con responsabilidades en la ordenación del territorio. El primero que orgánicamente es parte –parte muy relevante- del Plan del Muelle de Enlace es el de **Plaza de España** que, por las razones apuntadas, se adjudica directamente a **H&DM** y remodela el frente más representativo de la Ciudad, incluyendo **sus elementos histórico-fundacionales** (con el afloramiento y acceso abierto a los fundamentos del Castillo de San Cristóbal), el **Parque Público**, restablecimiento de la arcada de la **Alameda, Plaza del Cabildo, Remodelación de la Plaza de la Candelaria, reordenación del tráfico, nuevo sistema viario**, etc. etc. y encadena, penetrando hasta el entresijo del **Barranco de Santos con otro: el Proyecto**

del Instituto Oscar Domínguez de Arte y Cultura que se renombra como TEA (Tenerife, Espacio de las Artes). Todo es un amplio complejo conceptual armonizado y concebido integradamente, según las directrices de H&DM y definatorio de la Ciudad.

#### **QUINTA. EL PROYECTO DE REMODELACIÓN DEL MUELLE DE ENLACE**

Como cierre de la reordenación, se encarga por la Autoridad Portuaria a H&DM el desarrollo del Proyecto de Ideas hasta llevarlo a su más acabada, precisa y final definición como Proyecto de Ejecución de la Remodelación del Muelle de Enlace, que se redacta en el 2002 y cuya última formulación, después de reiteradas adaptaciones y prolongados estudios, tiene lugar en Mayo de 2004.

Es importante advertir que este proyecto, que es la expresión técnica de la idea básica aceptada unánimemente por todas las administraciones intervinientes, es el compendio conductor de la reforma del planeamiento, consumada en todos los niveles -incluso el territorial y, con base al mismo, la Modificación Puntual del PGOU; del Plan Especial en el ámbito concreto del Muelle de Enlace y de la revisión del P.E. que se tramita..

Los aspectos básicos de la concepción urbanística se contienen en este Proyecto que nos puede servir de referencia para nuestro propósito. Por ello extraemos algunas consideraciones extraídas de su Memoria para mejor entender el concepto urbanístico, cuyo protagonismo principal lo define la relación entre la Ciudad y el mar y afirma:

*“La relación entre el mar y la tierra no ha sido construida en estratos horizontales sino en gesto singulares, comparables a acontecimientos naturales, repentinos. Nuestra propuesta se basa en el concepto del gesto urbanístico singular, ese gesto que daría una cualidad única y específica a la ciudad de Santa Cruz. El concepto urbanístico es el gesto de envolver y contener.”.*

Interesa destacar el propósito que se enuncia: *“Por otro lado se busca potenciar la visión del mar desde la ciudad, algo que por ejemplo no sucede actualmente en la Plaza de España desde donde es muy difícil poder ver el mar”.*

*El proyecto ha sido diseñado como un programa arquitectónico permeable entre la ciudad de Santa Cruz y el océano Atlántico, actuando simultáneamente como puerta y filtro de conexión física y visual entre las dos zonas.*

*En este se puede leer la secuencia de programas como un collar de actividades conectadas entre sí, donde la transparencia espacial cumple un rol primordial. Se puso especial énfasis en desarrollar una circulación fluida tanto en el sentido horizontal como en el vertical.*

Cabe observar que el Proyecto no concibe la relación entre el mar y la Ciudad como una mera cuestión visual o paisajística y de accesibilidad y permeabilidad sino que se propone la penetración de usos y actividades así lo explica al considerar los locales comerciales y propugna : *“Esta zona puede considerarse prolongación natural del principal eje comercial de la Ciudad y también de los bares y restaurantes de la vecindad.”* Y añade: *“Los restaurantes están situados en puntos reseñables por su atractivo (vistas sobre el dique hacia el mar, al lado de la marina, junto a la estación marítima, Plaza de España).”*

Se valora la implantación de la Marina o Puerto Deportivo como es sin duda el elemento de mayor atracción para una zona de encuentro de los ciudadanos con el mar en un aspecto deportivo y de ocio en fuerte contraste con los inconvenientes del puerto como zona de operativa no compatible con el uso ciudadano.

Los antecedentes expuestos nos ponen de manifiesto principios urbanísticos que fueron determinantes en la formación de los criterios aplicados y que, a nuestro juicio, deben ser tenidos en cuenta.

Con todo lo más importante a los efectos que ahora se pretenden –y para constatarlo basta un somero examen del Proyecto- que la Marina, es decir las instalaciones del Puerto Deportivo, constituyen una unidad de explotación tanto desde el punto de vista conceptual como funcional y, por consiguiente, no divisible, al menos con este Proyecto. Esto se puede predicar de las instalaciones de tierra. Con respecto a las marítimas la revisión que dispone la Autoridad Portuaria en el primer Proyecto y que se redacta por los Autores con fecha de 2.004 es suficientemente elocuente a su texto literal nos remitimos;

“El motivo de ampliar la marina con otra espina dorsal en dirección Sur es el de disponer de una cantidad de atraques como mínimo igual a la de la marina actual, ya que la capacidad de la inicial era de unos 550 atraques y con una única columna dirección NE apenas se llega a 390 plazas, siendo impensable una marina futurista en el centro de la ciudad con un número de plazas que quedaría cubierto en menos de cinco años, para muestra la marina de Las Palmas de Gran Canaria tiene unas 1.200 plazas. Asimismo sería posible comenzar a ejecutar las obras en dirección Sur continuando con la explotación de la parte NE de la península para luego pasar las embarcaciones a ésta y proseguir con las obras”.

No es solo una cuestión de unidad de explotación predicable del conjunto de tierra y mar sino que las instalaciones de tierra están concebidas como suficientes para satisfacer los servicios de la superficie marítima.

#### **SEXTA.- LA NORMATIVA VIGENTE**

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 28 de Julio de 2005, acordó aprobar definitivamente el PROYECTO DE MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL EN EL AMBITO DEL MUELLE DE ENLACE, promovido por la Autoridad Portuaria, estableciendo que “... podrán disponerse actividades de equipamiento comunitario, terciario y espacios libres en general en el istmo de encuentro entre los diques norte y sur”; añade que “la altura de las edificaciones podrá superar la cota de la Avenida Marítima” y que “El Plan Especial fijará el resto de las condiciones volumétricas y de diseño general supeditadas al propio Sistema General... y al objetivo último de integración Puerto-Ciudad.” También conviene resaltar que entre las modificaciones introducidas en el PGOU-92 se encuentra la delimitación del ámbito que al Sur se desplaza hasta la desembocadura del barranco de Santos, con lo que ya no es solo el Muelle de Enlace o el “istmo”.

El acuerdo de la COTMAC no acepta el ámbito en el que se propuso la creación de un edificio de altura con destino hotelero. Llamamos la atención sobre este extremo ya que en ese emplazamiento se pretende ahora introducir la nueva propuesta de instalaciones

El Excmo. Ayuntamiento Pleno en sesión del 20 de Enero de 2006 acordó aprobar definitivamente el PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DEL MUELLE DE ENLACE, promovido por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.



El rechazo del edificio del hotel. No es por el uso. Es el problema de la barrera visual al que se añade la circunstancia de la vecindad de Palacio Insular.

#### **SEPTIMA. LAS PROPUESTAS Y JUSTIFICACIÓN.**

Pasamos a realizar un somero repaso de las propuestas que concretamos y su justificación.

##### **Primera.- Oposición a la implantación de un nuevo edificio destinado a servicios de marina para macroyates en la subdársena sur del Puerto deportivo proyectado.**

En la exposición que precede hemos adelantado las objeciones o reparos a la inclusión de este edificio que consideramos rechazable por los siguientes motivos.

Se trata de introducir un volumen innecesario y no justificado ya que la Marina, como todo el Proyecto, está concebida con el propósito de reducir en todo lo posible las barreras visuales a cuyo fin concentra en un solo edificio central todas las instalaciones y servicios dejando a ambos lados aperturas totales absolutamente diáfanas.

La supresión de barreras visuales innecesarias es una de las reglas o principios. Por estas razones la COTMAC rechaza la implantación del hotel.

El edificio que alberga las instalaciones está concebido con plena capacidad operativa para atender las necesidades del espacio marítimo, así se desprende del Proyecto modificado que amplía la marina incorporando la subdársena sur. De esto se deduce que este espacio marítimo corresponde funcionalmente a una unidad de explotación indivisible y que su fraccionamiento genera, por innecesariedad y dotación superflua efectos económicos contrarios.

Las necesidades de espacio y posibilidad de nuevas instalaciones de náuticas se pueden resolver con la propuesta que insertamos a continuación.

**Segunda.- Oportunidad y conveniencia de planteamiento de otros parámetros urbanísticos en la dársena de Los Llanos en la continuación de la zona ordenada por el Plan del Muelle de Enlace.**

Esto significa potenciar tanto en volúmenes como en diversidad de usos todo el tramo litoral como núcleo de desarrollo de la ciudad y provocar el fortalecimiento del eje litoral y sus proyecciones al norte y sur.

Es circunstancia generalmente reconocida que la construcción de la Dársena de Los Llanos, tanto por sus características como por su orientación constituyó un total fracaso que se puso de manifiesto incluso antes de su puesta en servicio que nunca lo ha sido de manera total. Esta condenación comúnmente compartida dio lugar a que en más de una ocasión se hayan planteado diversos destinos incluso como playa artificial para el disfrute ciudadano.

Consideramos que inversiones de la magnitud que aquí se contempla como sucede con todas las portuarias y de manera muy especial cuando se dan las peculiares circunstancias de nuestra orografía costera han de ser objeto de estudio y no es aventurado considerar que existen aprovechamientos de la infraestructura existente que si bien no justificarían una inversión “ex profeso” si admiten una explotación más acorde con la explotación o de la inversión realizada y, entre ellas la que podría ser una de las mejores instalaciones náutico deportivas y hoteleras de esta zona atlántica.

La edificación de altura destinada a hotel que fue rechazada por las Autoridades Urbanísticas tendría en este caso un adecuado acomodo y no limitado a una única torre Sino a un aprovechamiento intensivo que permite un singular emplazamiento con potentes dotaciones desde punto de vista de los diversos medios de transporte en combinación con instalaciones deportivas de alto nivel no solamente náuticas.

Se considera que la gran oportunidad de desarrollo ciudadano y agregación de espacio se logra. Todas las ventajas que en casi todos los grandes puertos del mundo han generado la disponibilidad de nuevos espacios de ciudad y han permitido el desarrollo del fenómeno denominado comúnmente “water front” se replantean aquí y ahora como

ocasión muy especial. Evidentemente la exposición y desarrollo de esta ambiciosa alternativa excede de las posibilidades de este trámite.

### **Tercera.- Replantear el Estudio de Movilidad y Tráfico del Puerto.**

Un examen del documento ofrece por propio reconocimiento las grandes carencias no susceptibles de improvisación de un estudio tan relevante como indispensable. En lugar de una crítica estéril proponemos su reelaboración o mejora contemplando los movimientos peatonales internos y sus conexiones con la Ciudad con la finalidad de ordenación funcional, integración Puerto-Ciudad y aprovechamiento del potencial turístico del flujo de visitantes.

Desde el punto de vista de unas instalaciones concebidas como lugar de encuentro y permeabilidad de espacios este estudio es de importancia capital para dimensionar y distribuir estos ambientes.

### **Cuarta.- Normativa de aplicación transitoria durante el periodo de implantación de las nuevas edificaciones y servicios que son consecuencia del Plan del Muelle de Enlace.**

No solo con la finalidad de reducir las fases de inactividad y procurar la reducción de gastos y molestias sino propiciar una operativa distinta pero eficiente y productiva.

Largos años han transcurrido desde que la entidad que aquí comparece obtuvo mediante concurso público una concesión administrativa para la explotación de un Puerto Deportivo. La modificación de los Planes de Ordenación y el planteamiento y abordaje de ambiciosas obras han impedido hasta la fecha la viabilidad efectiva de los propósitos iniciales. Hoy se contempla un escenario muy distinto pero estamos lejos de vislumbrar no solo el final de las obras sino siquiera su iniciación. Queremos con esta reflexión solo poner de manifiesto que el periodo transitorio es largo y pretendemos que sea lo menos gravoso tanto para los intereses privados implicados como para la puesta en servicio paulatina de unos servicios y dotaciones convenientes para el interés público.

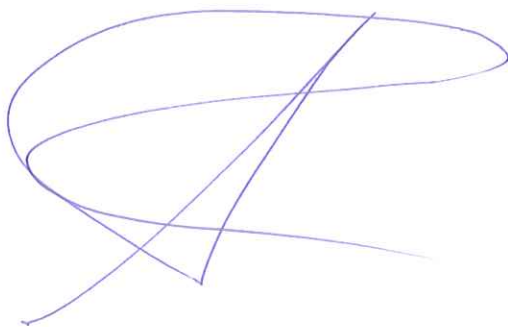
La Compañía Construcciones Dique del Este S.A. ha realizado una edificación para albergar con dignidad los servicios de la Marina con el carácter de instalaciones provisionales que aunque tengan este carácter han supuesto una considerable inversión. Y que desde luego debe desaparecer tan pronto como entren en funcionamiento las instalaciones definitivas contenidas en la separata de la Marina del Proyecto de Remodelación del Muelle de Enlace que redactó el equipo Herzog y DM. El sentido de la petición que se formula es que la normativa transitoria garantice suficientemente la permanencia de este edificio dotacional.

De otra parte cabe suponer que el Muelle del Carnaval que se mantiene en el planeamiento aparte de su dudosa ejecución no es previsible que sea inmediata. La Compañía que represento tiene prevista la explotación del plano de agua que hemos denominado subdársena sur para lo que es indispensable un dique de abrigo con carácter igualmente provisional. Se pretende que esta previsión y su viabilidad se integren en la normativa transitoria.

Finalmente **SE INTERESA**

Se tengan por hechas las precedentes alegaciones y, en su virtud, se recojan en el Plan Especial del Puerto objeto de la información pública las modificaciones, concreciones y ampliaciones que se exponen.

Santa Cruz de Tenerife 12 de Noviembre de 2013.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and lines, positioned below the date.