



ALTERNATIVA TENERIFE  
*Sí se puede*



A LA GERENCIA DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE  
TENERIFE

**Avenida Tres de Mayo, nº 40 (CP 38005)**

Pedro Fernández Arcila y Asunción Frías Huerta, concejales del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife por la formación política Sí se puede, con domicilio, a efectos de notificación en las casas consistoriales, ante la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, comparecemos y EXPONEMOS:

Que la Junta de Gobierno de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 29 de julio de 2013, acordó la aprobación inicial del expediente de referencia 2012004604 relativo a la Revisión del Documento del Plan Especial del Puerto, promovido por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Que en el referido acuerdo se dispuso el inicio del información pública por dos meses, una vez se publicara en el BOC que tuvo lugar el 12 de septiembre de 2103

Por tanto dentro del plazo concedido venimos por medio del presente escrito a realizar las siguientes,

## A L E G A C I O N E S

Con carácter previo debe resaltarse que este documento representa uno de los instrumentos de planeamiento de mayor importancia para el municipio de Santa Cruz de Tenerife. Desde la década de los años ochenta del pasado siglo el debate sobre la planificación del Puerto de S/C de Tenerife que, en definitiva, supone el encuentro de la ciudad con el Puerto o litoral del área urbana del municipio, ha sido muy intenso y productivo. La mejor tradición de la participación ciudadana e institucional en nuestro municipio se ha visto reflejada con las aportaciones realizadas por los colectivos vecinales, ecologistas, sociales o profesionales en relación a este ámbito marítimo-terrestre.

Desde el seminario Puerto- Ciudad organizado por el Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias a finales de los años ochenta, que dejó abierto un debate que aún permanece vivo entre muchísimos profesionales de las más diversas disciplinas, hasta la lucha vecinal y ecologista en defensa de la Playa de Valleseco o la defensa del carácter público del litoral frente a las pretensiones de privatización a través de marinas deportivas, las demandas de los vecinos de San Andrés o también la defensa del LIC de San Andrés, y, por último, la activa participación de la Plataforma en Defensa del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, centrada su actividad en la importancia económica que esta infraestructura representa para el área metropolitana, se ha ido construyendo un acervo de datos, opiniones, razones y propuestas que, lógicamente, debe ser reconocido y considerado en las decisiones que se incorporen a este documento de planificación.

Por estos motivos no deja de sorprender el escaso interés con que la Administración Municipal tramita este documento, sabiendo que todas las actuaciones que faciliten el debate enriquecerá el documento. El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, ni antes, ni durante el proceso de información pública ha realizado labor alguna de difusión de las propuestas del Plan, ni ha promovido debates públicos, y aún menos ha informado sobre las previsiones del documento que afectan a barrios o áreas, a pesar que se sabe con certeza que son contrarias a las reivindicaciones vecinales. Tampoco se ha molestado lo más mínimo en informar a los pequeños y medianos comerciantes del centro de Santa Cruz de los perjuicios que pudiera ocasionarle la competencia del nuevo uso comercial permitido en zonas privilegiadas del dominio portuario e igual cabría decir de la competencia que la instalación de un hotel en primera línea pudiera ocasionar a la débil industria hotelera existente en la capital. Da la impresión que el Ayuntamiento no tiene interés en debatir con las organizaciones sociales, con el nivel de conflicto que exija la situación, prefiriendo dejarlo todo para la etapa del enfrentamiento, que seguro se producirá por el deseo de obviar un debate regulado, a pesar que, como decíamos, se cuenta con un bagaje muy importante de colectivos civiles para realizar aportaciones de interés.

También llama la atención la inexistencia de un documento que evalúen no las afecciones sobre la calidad de vida de determinados barrios y las repercusiones económicas sobre sectores claves en la capital que, como ya se dijo, pueden representar determinadas decisiones del planificador.

La exigencia de una correcta evaluación ambiental es ineludible no sólo por exigencia legal sino como herramienta o instrumento indispensable para que el planificador tome la mejor opción entre todas las alternativas posibles.

Como alegación base consideramos un **ERROR CAPITAL LA PROPUESTA DEL SISTEMA PORTUARIO INSULAR** que contiene este Plan Especial, que

se basa en la estrategia de la construcción del Puerto de Granadilla para la obtención de cuotas de mercado del tráfico internacional y en una desmedida ampliación en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife para tráfico internos y peninsulares.

Con relación al tráfico de contenedores entre Canarias, Europa y África, el documento realiza abundantes citas con relación a la importancia estratégica de la isla para captar ese tráfico internacional. Sin embargo el único documento existente es el encargado por la Autoridad Portuaria y que se denomina "ESTUDIO DE MERCADO DEL NUEVO PUERTO DE GRANADILLA", autor : GRUPO CONSULTOR

En este punto y a fin de no ser excesivamente cáusticos, intentaremos entresacar algunas de las frases del mencionado documento.

En aquel documento tras destacar la importancia de captar el denominado transporte marítimo Norte-Sur (Europa - África) se señala:

“La verdadera posibilidad de introducirse en el mercado del transbordo pasa por captar el interés de los grandes organizadores del transporte marítimo mundial”. Pues bien y aquí es donde pretendemos no ser excesivamente corrosivos, el propio Estudio de Mercado recoge ese interés de aquellas navieras y así:

“ DSR - senador Lines ( Alemania) se mostró receptiva a la celebración de una reunión , ofreciendo como lugares para llevarla a cabo Rostock o Hamburgo. Se solicitó que fuese Hamburgo pero, ante la tardanza en concretar fecha, se optó por solicitar la respuesta por fax, lo que tampoco se ha producido.

Con Grimaldi (Italia) se llegó a fijar una reunión en Barcelona, que ha debido ser pospuesta debido un viaje a Argentina de los responsables de la naviera.

Con Delmas (Francia) se mantuvo una reunión en Santa Cruz, como integrantes del grupo de empresas (CMBT- Bélgica-, Safmarine (Sudáfrica), Lloyd Triestino (Italia) y la propia Delmas que desarrollan actualmente tráficos con África Occidental, África del Sur y América del Sur.( pagina 37 del Estudio de Mercado que obra en el expediente administrativo ampliado) ”

No es preciso insistir en exceso sobre el escaso apoyo que demuestran aquellas multinacionales o navieras cuando tan sólo una de ellas acude a una convocatoria de reunión (algunas ni tan siquiera contestaron la solicitud). Es oportuno recordar que estas empresas fueron especialmente seleccionadas, según refiere el citado documento, atendiendo a la información recogida en la publicación “Containerisation International Year Book 1996”.

De igual manera y a fin de convenir sobre la irracionalidad de la propuesta de este sistema insular de transporte marítimo debe reseñarse que este Estudio de Mercado es el único documento, que desde el punto de vista económico, ofrece datos que permite analizar la necesidad o no de estas zonas de servicios portuarios, por lo que la convicción de la administración demandada tuvo que conformarse a partir de aquél Estudio.

Con relación al tráfico cautivo se considera que, con las ampliaciones actualmente en ejecución en la Dársena del Este, quedan cubiertas sobradamente las necesidades portuarias del futuro de Tenerife dentro de un deseable modelo económico de desarrollo sostenible y sin perjuicio de la siguiente propuesta.

## Frente de Valleseco

Consideramos que debe detallarse la ordenación de en el ámbito del sitio histórico de las playas, muelles y naves carboneras, debiendo mantenerse elementos indetificativos de este BIC, entre otros los callaos y las construcciones que le dan valor patrimonial a la zona.

Se comprueba que en el plano de ordenación 0.36 -parámetros de edificación- del Plan Especial del Puerto se prevé la construcción de un edificio de planta baja más siete plantas de altura en el área de influencia del Bien de Interés Cultural de Valleseco.

Consideramos que esta monstruosidad urbanística debe ser eliminado entre otras cuestiones por afectar , desde el punto de vista paisajístico, al entorno del BIC y por contravenir el PGO aprobado definitivamente por la COTMAC.

## Frente de María Jiménez

La obras portuarias realizada por Puertos, cubriendo la desembocadura del Barranco del Bufadero y aguas arriba, en distintos puntos del barranco, colocando azudes y rastrillos ha provocado una de las mayores desgracias al barrio de María Jiménez. Como se sabe en el tramo final del barranco las obras consistieron en la cubrición de la desembocadura del citado barranco creando una nueva superficie portuaria, construyendo, para desaguar las aguas de lluvia que recibiera el barranco, un sistema de diez celdas de 3,65 por 2,10 metros. En este proyecto era fundamental que el material de acarreo no entrara en las celdas porque podría obturarlas, lo que impediría la

salida del agua. Para ello se creó un azud previo a las obras de encauzamiento de la desembocadura cuya función es, según afirma el propio Consejo Insular de Aguas de Tenerife, limitar el paso de acarreo al interior del encauzamiento que podrían comprometer su capacidad de desagüe.

Por tanto, la deducción inmediata es que si se impidió que los acarreos desembocaran en el tramo final del barranco, como había ocurrido hasta ahora, los acarreos se irían depositando en los tramos anteriores a la desembocadura produciéndose los siguientes efectos:

- Modificación del perfil longitudinal del barranco elevando la cota del fondo y disminuyendo su pendiente y capacidad hidráulica.
- Elevación de la cota de lámina de agua por el motivo anterior y por la presencia del propio azud, ya que se produce un remanso con el denominado calado crítico, ocasionando una altura de agua mayor que la presente en régimen normal.
- Agitación aguas arriba provocada por el propio resalto hidráulico y que ocasiona que el remanso producido en el cuenco amortiguador se transforma en remolinos aguas arriba y aumento de la lámina de agua por un proceso de conservación de la energía.

Todo lo anterior tiene como factor común el aumento de la lámina de agua, lo que multiplica el poder devastador de la avenida por lo que la situación vivida en el 2010 podría repetirse en cualquier momento cuando se produjeran de nuevo lluvias intensas en el barrio de María Jiménez.

Esta situación resulta especialmente preocupante porque el Barranco del Bufadero es una de las principales cuencas hidrológicas del municipio de S/C de Tenerife siendo el primero de los barrancos en los que se realizan obras que impiden la función natural de desagüe de las aguas y del material de acarreo hasta su tramo final. La importancia de esta función natural de los barrancos siempre fue respetada por los

gestores del Puerto que, a pesar de las innumerables obras portuarias que se desarrollaron en el entorno de los barrancos de Santos, Tahodio y Valleseco, eran conocedores que tenían que dejar libre su tramo final para evitar situaciones como las que se produjeron en el pueblo de María Jiménez.

Por estos motivos consideramos preciso encargar un informe técnico para que, ante distintas hipótesis de caudal, incluido el de los 500 años, se analice el riesgo a que están sometidos los vecinos de María Jiménez por las obras de encauzamiento del Barranco del Bufadero, detallando propuestas para eliminar ese riesgo potencial.

Para nosotros esta propuesta es fundamental y así se intentó que por vía de moción la apoyara el pleno sabiendo que el documento denominado **EVALUACIÓN PRELIMINAR DE RIESGOS DE INUNDACIÓN EN LA DEMARCACIÓN DE TENERIFE**, elaborado por el Consejo Insular de Aguas de Tenerife y que también se encuentra en información pública, señala el Barranco del Bufadero como uno de los ámbitos de la red hidrográfica de la isla considerados como **POTENCIALMENTE INUNDABLES Y CON ALTO RIESGO DE INUNDACIÓN** incluyéndolo en una de las ocho **AREAS DE RIESGO POTENCIAL SIGNIFICATIVO DE INUNDACIÓN (ARPSI)**, precisando en la ficha de este barranco que “Tramo de cauce que cruza el núcleo urbano de María Jiménez. Existe un alto riesgo de inundación en zonas de viviendas, carreteras e instalaciones portuarias”

### Frente de San Andrés

Los temporales o mareas que de manera periódica y por causas naturales azotan las costas de nuestro municipio han ocasionado en el pueblo de San Andrés importantes daños materiales en casas, comercios, restaurantes, embarcaciones, viarios y todos aquellos elementos urbanos ubicados cerca de la costa. Esta situación que se repite cada vez con mayor frecuencia, incluso en temporales muy localizados, ocasiona, ante las inclemencias del mar, zozobra e inquietud de los vecinos por la desesperanza que supone para ellos y



para los empresarios los daños que se ocasionarán a su propiedad y actividades económicas, sabiendo también que en cualquier momento los daños pueden no ser sólo materiales. Estas son las razones por la que este pueblo ha venido reclamando desde hace muchísimos años la creación de una infraestructura en el mar cuya construcción al igual que el dique en escollera de Las Teresitas permitiría proteger al pueblo de los ataques del mar.

Hasta ahora la respuesta de distintas administraciones implicadas a las demandas vecinales ha sido prácticamente nula lo que ha ocasionado que los temporales hayan seguido afectando a este enclave marinerero siendo el más reciente el acaecido a finales del pasado mes de agosto. Esta Gerencia de Urbanismo debe expresar con mayor firmeza la defensa de los intereses de nuestros conciudadanos reclamando que, con la mayor urgencia, se resuelva una demanda ciudadana plenamente justificada y este trámite es el idóneo para hacerlo valer.

Pero además esa Gerencia debe ser consciente que esta obra de protección del frente de San Andrés permitirá también abrir nuevas posibilidades para recuperar el litoral de este pueblo devolviendo el uso originario como zona de baño y esparcimiento público, ocupado ahora por una línea de piedras y materiales que sustentan la actual avenida marítima. Asimismo esta actuación puede y debería dar solución a la reclamación histórica de los pescadores de San Andrés al poder contar con un refugio pesquero, el cual puede quedar integrado en la futura obra del dique en escollera. Estos aspectos esenciales deben ser debatidos con representantes sociales de San Andrés de tal forma que la participación sea la mejor fórmula para diseñar un proyecto que permita optimizar, en un futuro, además de la función de protección, la recuperación del uso público del litoral del pueblo y prestar atención a la demanda del sector de los pescadores de la ejecución de un refugio pesquero.

Sobre el uso público del Litoral

Las dificultades que tiene el litoral de Santa Cruz para que los vecinos puedan disfrutar de este tramo marítimo-terrestre, tienen como origen, por un lado, las condiciones orográficas de nuestra costa y por otro lado, la extensión del dominio público portuario, que abarca todo la costa del centro urbano extendiéndose hasta la dársena pesquera.

De estas limitaciones han sido conscientes los grupos municipales presentes en la actualidad en esta corporación, razón por la cual hemos intensificado toda clase de iniciativas políticas (desde mociones, preguntas, comparecencias, hasta reuniones vecinales o institucionales o pronunciamientos públicos) con la finalidad de buscar alternativas a este tradicional *hándicap* que ha tenido nuestra costa.

Todas estas aportaciones tuvieron, en su mayoría, un respaldo mayoritario de los grupos municipales, lo que también es buena muestra del nivel de sintonía de la totalidad de las fuerzas políticas en este asunto, conscientes que los ciudadanos reclamaban nuestro esfuerzo en buscar espacios o tramos para mantener, recuperar y potenciar las zonas de dominio público para el simple disfrute, o, como, de manera muy bella, dice la Ley de Costas para “ pasear, estar o bañarse”.

Desde esta perspectiva parece oportuno buscar propuestas que mejoren algunos puntos del litoral del municipio que permitan compensar las dificultades orográficas o por la ocupación del puerto, ofreciendo alternativas a pequeña escala que permanezcan en el tiempo y que por lo simple de algunas propuestas puedan ser ejecutadas de manera inmediata.

Estas propuestas serían:

**Zona de Ligrasa:** Se trata de una zona sin uso portuario y de la que se había otorgado una concesión para un puerto deportivo que se encuentra caducada. La propuesta consistiría en mejora del entorno, creación de varios solariums de arena y colocación de diversas plataformas de acceso al mar.

Antigua Playa de Los Cañones: Debe garantizarse un camino de acceso al tramo de litoral donde se encontraba la playa de Los Cañones así como la instalación de diversas plataformas para el baño.

Playa de Tahodio: Mejora del entorno e instalación de plataformas de acceso al mar y delimitación de la zona de baño mediante boyas.

Playa de Valleseco ( escollera de la autovía y zona anexa): Instalación de varias plataforma de baño, mejora del entorno y delimitación de la zona de baño mediante boya.

### Otros asuntos del Plan Especial

El documento sometido a información pública mantiene una cuestionable **INDEFINICIÓN DE USO DE LA DÁRSENA DE LOS LLANOS** y ello a pesar que las especiales condiciones que presenta éste tramo del puerto, cuya superficie se sitúa prácticamente a la misma altura que la avenida marítima, conducen inevitablemente a plantear usos y funciones de carácter público y urbano, que no supongan generar fachada ni pérdida de visión del horizonte.

La Marina deportiva de San Andrés, y , al igual que ocurre con el puerto de Granadilla, el puerto Fonsalía o la posible Dársena Norte en Santa Cruz, esta nueva marina deportiva de San Andrés afectará una Zona de Especial Conservación, en el presente caso a la ZEC Sebadales de San Andrés, lo que implica su imposibilidad de ejecución.

Por último consideramos que todo aquello que deje de tener uso portuario como lo planteado para el muelle de enlace debe destinarse al uso público y gratuito de los vecinos y visitantes de Santa Cruz de Tenerife por lo que mostramos nuestra **OPOSICIÓN A LA PRIVATIZACIÓN DEL FRENTE DE LA PLAZA DE ESPAÑA.**

Por lo expuesto,

SOLICITA A LA GERENCIA DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, que por presentado este escrito, se sirva admitirlo y atienda las alegaciones efectuadas al documento de Plan Especial de Puerto aprobado inicialmente por la Gerencia de Urbanismo.

Santa Cruz de Tenerife a 12 de noviembre de 2013.



Fdo. Asunción Frias Huerta



Fdo. Pedro Fdez. Arcila