



# ***Alegaciones al Plan Especial del Puerto del Arquitecto Alejo Salgado Izquierdo***

*(Documento 1)*

*Alegaciones a para la Aprobación Definitiva del Plan  
Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*

**Santa Cruz de Tenerife a 11 de noviembre de 2013**

**Alejo Salgado Izquierdo 43797791h**

**Móvil: 61689144, email: [salgadoalejo@hotmail.com](mailto:salgadoalejo@hotmail.com)**

**Calle Bonilla, núm. 1, Barrio de María Jiménez, C.P. 38180**

## **INTRODUCCIÓN**

El presente documento se elabora tras haber participado, en el ámbito de María Jiménez, en varios procesos de exposición pública del recientemente aprobado Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife: el avance en 2004, el documento para la Aprobación Definitiva en 2009, así como, en el fallido intento de revisión del Plan Espacial del Puerto de 2008. Teniendo, además, como espíritu de fondo el trabajo que otros vecinos y yo hemos realizado desde el avance del plan en la Comisión de Negociación de María Jiménez. Configurando una la idea del barrio y su litoral que hemos intentado transmitir a los redactores y a los representantes políticos. Basándonos en nuestro conocimiento del ámbito y preocupación por nuestra calidad y seguridad de vida.

## **DESEMBOCADURA DEL BARRANCO DEL BUFADERO**

El Barranco del Bufadero es uno de los de más caudal de Anaga y su desembocadura uno de los puntos de mayor riesgo de la isla debido, en parte, a la ocupación que urbanísticamente se ha hecho de él sirviendo como prueba los daños causados en las barranqueras de 2002 y 2010. El punto culminante de esta ocupación ha sido la cubrición de la desembocadura que la Autoridad Portuaria realizó en 2009.

Antecedentes escritos de la virulencia del barranco hay pocos, dado que ha sido un territorio escasamente poblado hasta finales de los 70s. Sin embargo, siguiendo la tradición oral y documentación gráfica nos encontramos desde 1943. A continuación se adosan imágenes identificadas en el tiempo y comentarios que dan idea de la relación virulencia, urbanización y riesgo en el Bufadero

*En 1943 "Diluvio de Mayo"*

Llamado por los ancianos "Diluvio de Mayo" que dejó constancia en la memoria al haber el caudal partido el actual puente sobre la Autovía a San Andrés y provocar muertes.



El trazado de la vía y el puente a San Andrés, en los años treinta supuso un punto de inflexión en el funcionamiento del cauce al delimitarse la boca de desagüe y dejar la parte baja del barrio a casi tres metros por debajo de la actual autovía. Las viviendas tradicionalmente se colocaban en la línea de cambio de pendiente dejaban las fincas agrícolas en las zonas más llanas que lindaban con el cauce y absorbían las crecidas del barranco.

*En 70s y 80s con la urbanización marginal*



Durante esta época se desarrolla del proceso urbanizador marginal en las laderas que sin embargo siempre fue muy respetuoso con los cauces de barrancos y barranquillos de la zona. Nunca se produjeron grandes daños ni desastres en estos episodios que se suelen dar cada 8 10 años. Además, como muestra la foto el barranco, mantenía el ancho suficiente para evacuar caudal y acarreos hasta el mar o depositarlos en su tramo final sin causar daños.

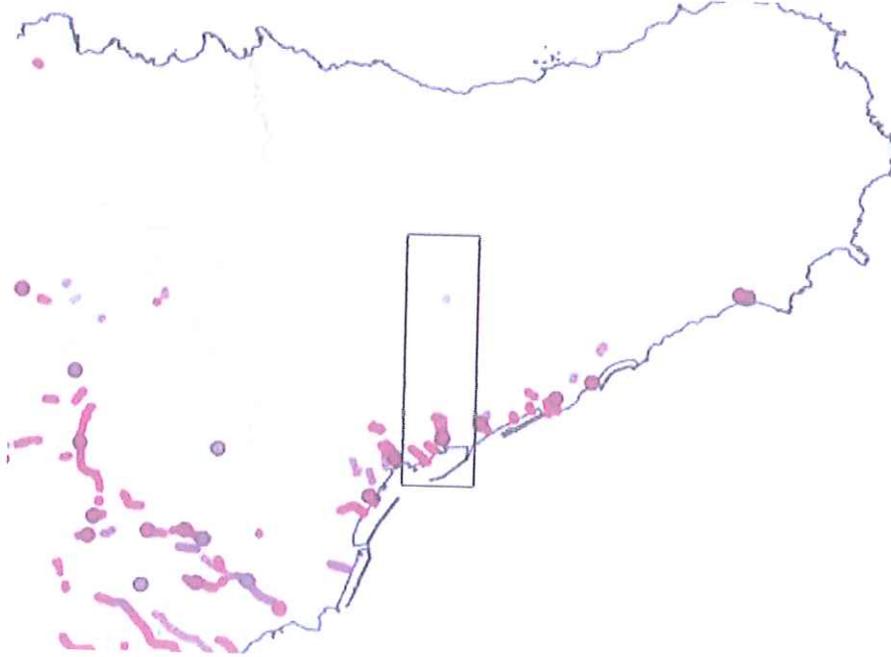
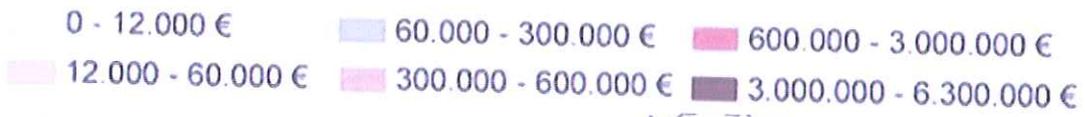
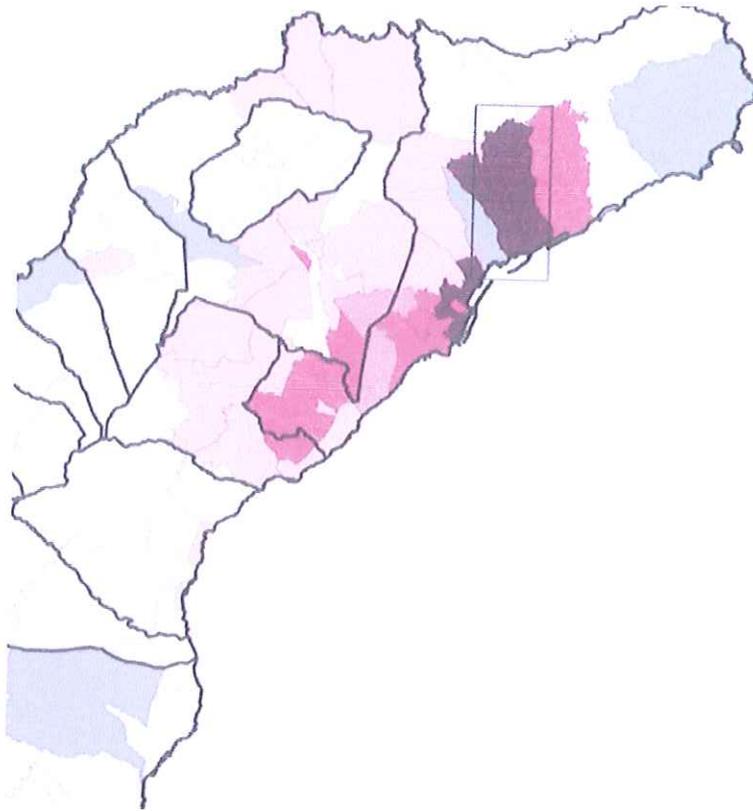
*En 2002 con la urbanización planificada*

Tras la reducción significativa del ancho del barranco en su tramo final con la urbanización del la Calle María Jiménez y el Paseo los Felipes, así como, del área del Campo de Futbol y de Los Adosados se producen cuantiosos daños sobre todo en las zonas y viviendas objeto de planificación municipal que no habían respetado los cauces pero también la desembocadura, donde se inundaron sótanos y plantas bajas.



La urbanización por esos años de áreas, como La Quebrada o Frifard, eliminando terrenos aterrazados que absorbían el agua pluvial, soterrando barranquillos que ahora atraviesan manzanas de viviendas y desembocan en un barranco reducido en su desembocadura empeoró la situación teniendo como resultados frecuente la inundación de las viviendas de la parte más baja del barrio, el principio de la Calle San Juan.

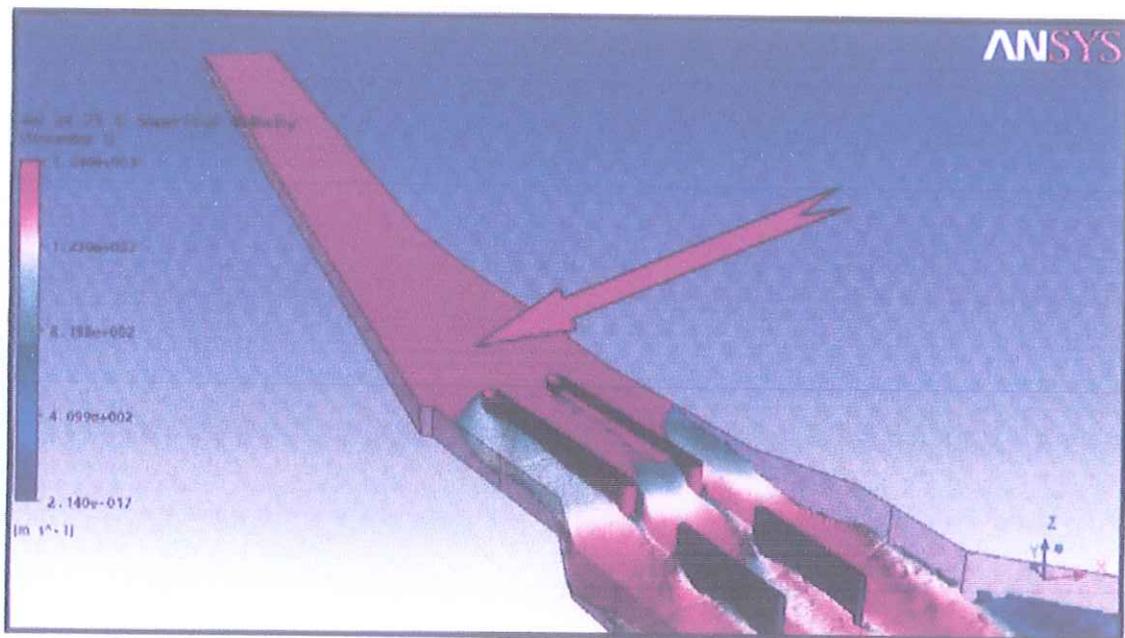
Prueba de ello es que fue el barrio con el mayor índice de damnificados y gastos por de indemnizaciones. Como especificó en 2005 el Avance del Plan Especial de Defensa de frente a Avenidas de Tenerife, que además registraba un punto y área de RIESGO GRAVE en la desembocadura y cauce bajo del Bufadero.



*En 2010 con el cubrimiento de la desembocadura*



A menos de un año de acabada la obra, y con un caudal muy por debajo de la hipótesis a 500 años, ocurre lo que los vecinos avisaban y el informe técnico previo a la obra determinada, el desbordamiento el cauce antes del puente de la autovía, provocado por azul que al retener acarrees.



La situación derivó en el colapso de la parte baja del barrio, la inundación de plantas bajas y sótano, así como, el arrastre hasta el fondo del mar, por debajo de los casi 500mts de túneles de hormigón, de hasta 10 vehículos habiendo suerte que no los taponaron con lo cual el desastre hubiera sido mayor. Días después los vecinos denuncian contra la Autoridad Portuaria y Consejo Insular de Aguas, se persona con ellos la Fiscalía de Medio Ambiente, actualmente el proceso se mantiene abierto aunque, dada la complejidad del tema, no se ha establecido una resolución.

Tres años después, ninguna acción clara de obra o planeamiento se ha producido en la desembocadura, más allá de elevar la pasarela peatonal de una manera apresurada y mediocre por afectar al espacio de la vía pública. También se han acabado y rehecho muros y retenedores de acarreo de aguas arriba, obras que, no resolverán el desbordamiento del cauce dado que es el retenedor de acarreo colocado al principio del ámbito portuario el que provoca, su deducción al impedir que los acarreo desemboquen en el mar, como había ocurrido hasta ahora.

El material arrastrado se deposita en el ámbito urbano, produciendo 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 transforme en remolinos aguas arriba y aumento de la lámina de agua por un proceso de conservación de la energía.

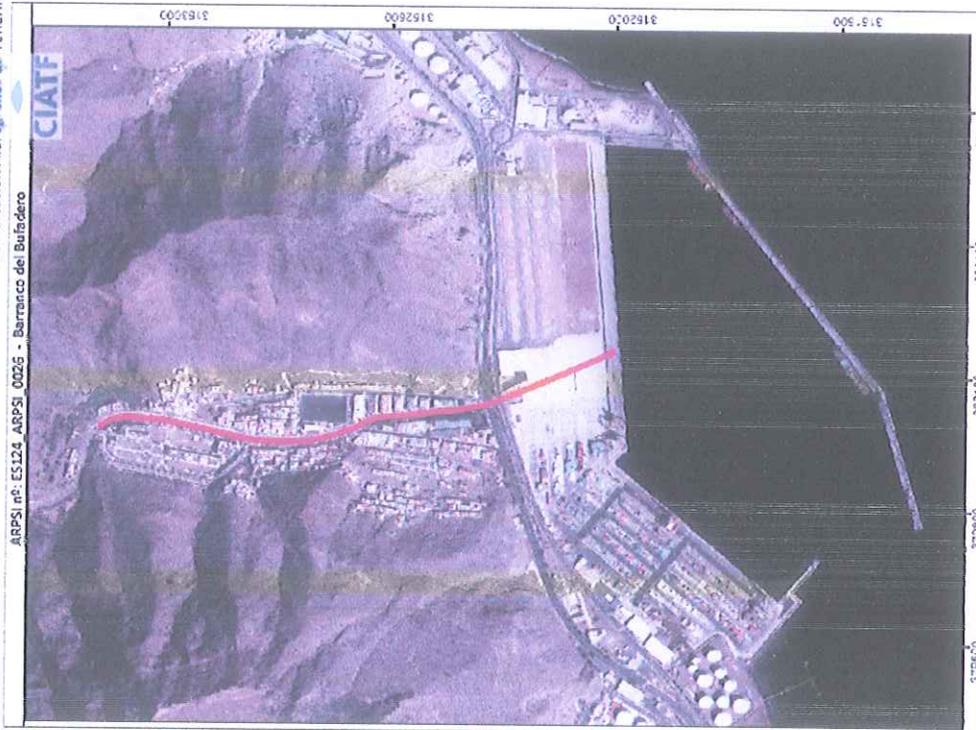
Todo lo anterior tiene como factor común el aumento de la lámina de agua, lo que multiplica el poder devastador de la avenida, por lo que la situación vivida en 2010 podría repetirse en cualquier momento cuando se produzcan de nuevo lluvias intensas.



En la actualidad se ha considerado que el documento Evaluación preliminar de Riesgos de Inundación en la demarcación de Tenerife, elaborado por el Consejo Insular de Aguas de Tenerife y en exposición pública actualmente, califica como **POTENCIALMENTE INUNDABLE Y CON ALTO RIESGO DE INUNDACIÓN** al Barranco del Bufadero enmarcándolo en una de las ocho **ÁREAS DE RIESGO POTENCIAL SIGNIFICATIVO DE INUNDACIÓN (ARPSI)** de la isla. Y especificando "En el 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”

ÁREAS DE RIESGO POTENCIAL SIGNIFICATIVO DE INUNDACIÓN (ARPSIS)  
 Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables en la  
 Demarcación Hidrográfica de Tenerife



ARPSI nº: ES124_ARPSI_0026	
<b>1. LOCALIZACIÓN</b>	
DEMARCACIÓN: TENERIFE COMUNIDAD AUTÓNOMA: CANARIAS CIENCIA: BARRANCO DEL BUFADERO	NOMBRE: Barranco del Bufadero PROVINCIA: S/C DE TENERIFE IGA: TENERIFE LONGITUD (m): 1197
DESCRIPCIÓN: Tramo de cauce que cruza el núcleo urbano de María Jiménez. Existe un riesgo importante de inundación en zonas de viviendas, carreteras e instalaciones portuarias	
ES124_ARPSI_0026	
<b>2. EPISODIOS DE INUNDACIONES</b>	
Fecha: 25/11/1989 Descripción: Fuente caliente en el Bco. del Bufadero Día: 18/12/1993 Descripción: Desbordamiento del Bco. del Bufadero Día: 21/03/2002 Descripción: Tormenta excepcionalmente intensa	Fecha: 01/07/2010 Descripción: Afluencia al Bco. del Bufadero
<b>3. TÉRMINOS MUNICIPALES AFECTADOS</b> Nombre: S/C de Tenerife Nombre:	
<b>4. TIPO INUNDACIONES</b>	
ORIGEN: FIJUAL FUENTE: PUNTO DE RENEG: FRENTE A AVENIDAS DE TENERIFE	
<b>5. CATEGORÍA Y TIPO DE CONSECUENCIAS ADVERSAS</b>	
CATEGORÍA	TIPO
SALUD HUMANA <input checked="" type="checkbox"/> SOCIAL <input type="checkbox"/> ÁREAS PROTEGIDAS <input type="checkbox"/> EFECTOS AL MEDIO AMBIENTE	<input checked="" type="checkbox"/> COMUNIDAD <input type="checkbox"/> IMPACTOS AL MEDIO AMBIENTE <input type="checkbox"/> FUENTES DE CONTAMINACIÓN
PATRIMONIO CULTURAL <input checked="" type="checkbox"/> RESIDENCIAL <input checked="" type="checkbox"/> INFRAESTRUCTURAS	<input type="checkbox"/> LUGARES DE INTERÉS CULTURAL <input type="checkbox"/> PASAJE <input type="checkbox"/> AGRICULTURA, SILVICULTURA Y PISCICULTIVAS <input checked="" type="checkbox"/> SECTORES ECONÓMICOS

Todos los antecedentes anteriores muestran que estamos ante un punto de riesgo mal resuelto al que el plan del especial del puerto debe dar respuesta más allá de recoger el estado físico al que se ha llegado transcrito a unos planos considerándose. El factor riesgo, en este punto, lo debería de analizar exhaustivamente el plan y el ayuntamiento por la por la responsabilidad civil que le tocar asumir en las barranqueras defenderlo así ante la Autoridad Portuaria.

#### **ALEGACION:**

**SOLICITAR de un informe técnico, externo e independiente de la Autoridad Portuaria y el Consejo Insular de Aguas para garantizar su independencia y al estar ambas instituciones denunciadas por los vecinos. Dicho informe ha de analizar el riesgo que, sobre las personas y los bienes, ocasionan las obras portuarias en la desembocadura del barranco ante distintos supuestos de caudal, incluido el de los 500 años, así como, incluir las medidas a tomar para solventar esos daños.**

#### **LITORAL MARÍA JIMÉNEZ**

La percepción del efecto "barrera" de las grúas naves y contenedores es una realidad en nuestra ciudad pero sobre todo en el Barrio de María provocando que percibamos cada vez más alejado el centro urbano y el mar. Los ciudadanos hemos venido reclamando adecuar, por lo menos los bordes portuarios, como fachada urbana, mediante usos, formas o trazas donde se mezclen de los requerimientos y necesidades urbanas y portuarias, pero no sólo en el centro de la ciudad sino también con los barrios.

La nueva ciudad debe de poner en armonía sus zonas de contacto puerto – ciudad, pero no solo formalmente sino de tal forma que el puerto se incorpore a la ciudad desde la planificación, e incluso desde el proyecto urbano para llegar así a ser parte de la "arquitectura de la ciudad".

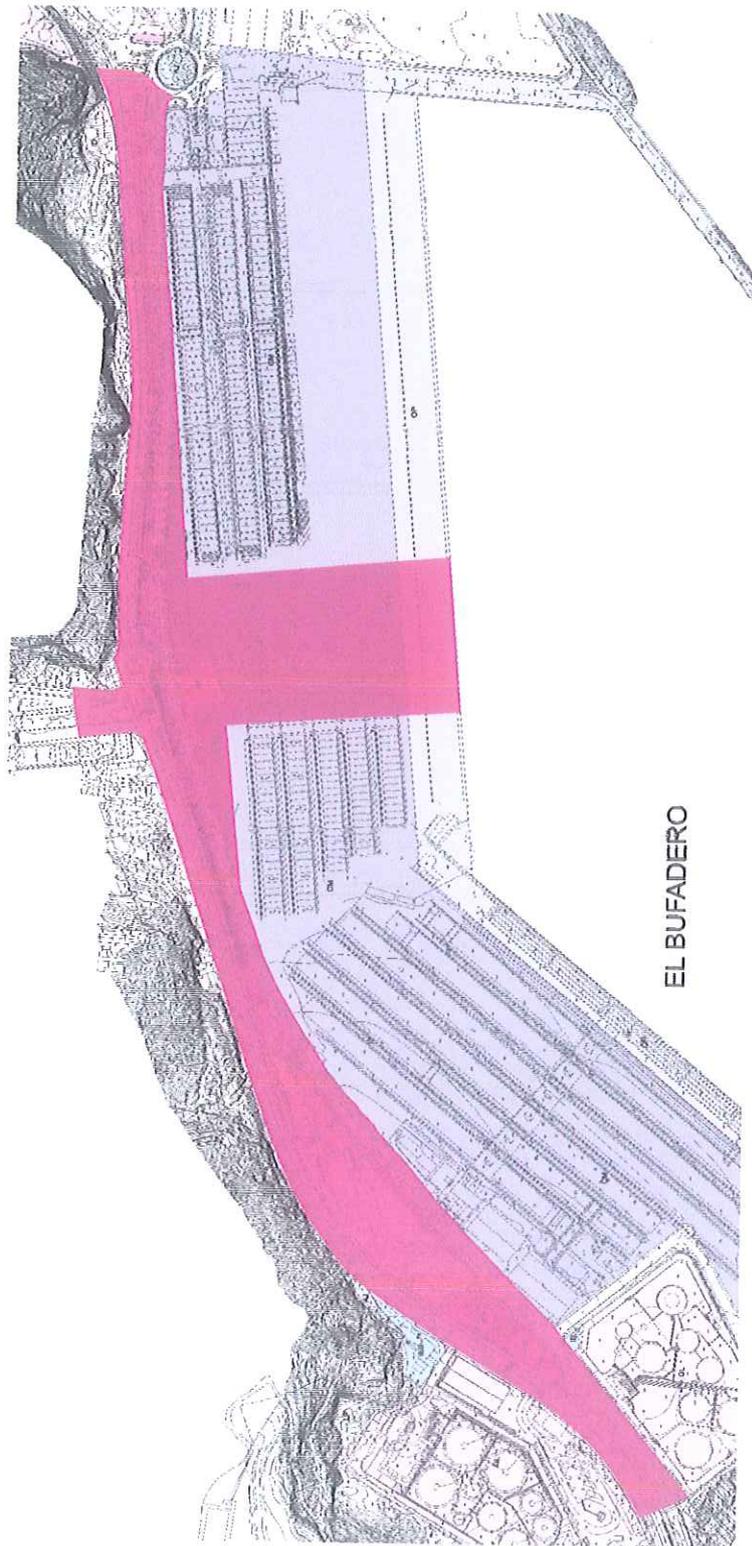
En el año 2004 el Avance del PGO mostraba, de manera acertada, una preocupación por el frente marítimo del barrio al proponer un parque urbano, aunque en el lado de montaña y afectando a manzanas consolidadas. Los vecinos se mostraron en desacuerdo con su emplazamiento por el derribo de viviendas que ello conllevaría, proponiendo al alcalde negociar espacios para esos fines pero en el ámbito portuario. La falta de interés y capacidad de negociación de alcalde llevaron a que el equipo redactor adoptara la mediocre solución de colocar el parque en la ladera del alejado ámbito de la Pista a Los Valles donde carece de la centralidad y accesibilidad que esta dotación requiere. Los espacios portuarios, sin embargo, los ha venido negociando el ayuntamiento pero otras áreas de la ciudad como el muelle del Rivera, el de Enlace o la Darsena Sur, como si los vecinos de los barrios de María Jiménez no tuvieran derecho a mejorar su relación con el mar y el puerto. Una realidad que tristemente también se refleja en actual documento a exposición pública del Plan Especial del Puerto.

Las acciones especiales en el frente del barrio, supuestamente para atenuar el impacto de la terminal de contenedores se limitó a la plantación de palmeras, sin ampliar el espacio para viandantes a la anchura máxima posible por no tocar los conductos portuarios junto al paseo no han dado los resultados esperados. Pero además la construcción de un edificio de tres plantas en el frente del barrio que agravia a los vecinos no ha hecho sino demostrar la falta de una idea y un plan eficiente del conjunto con la participación de todos.

Por otra parte, la línea límite competencial, entre la institución portuaria y urbana no se corresponde con los usos y realidad actual. Así vemos como, por ejemplo, la autoría a San Andrés es ámbito portuario desde el barranco de Tahodio hasta Cueva Bermeja, lo cual se alega del uso actual exclusivamente urbano y, dificulta la gestión para su homogeneidad, mantenimiento nexo entre los barrios. Además de generar agravios comparativos con otros tramos como el de la Avenida-Residencial Anaga o Cabo-Llanos de Anaga que se aprovechan de reconocimiento urbano.

**ALEGACIONES:**

SOLICITAR un Plan Especial Complementario que comprenda la desembocadura hasta el mar del barranco del Bufadero y la franja del Litoral de María Jiménez desde Valleseco hasta la entrada del Dique del Este. Su grueso habría de incluir, como mínimo, desde el pie de la montaña hasta el borde de la vía portuaria (autovía, paseo, vía de servicios portuarios), así como la bolsa espacial del Balneario y la Batería Militar.



SOLICITAR la actualización del límite del ámbito portuario sobre todo en la autovía a San Andrés desde el barranco de Tahodio hasta Cueva Bermeja y más en concreto en el Litoral de María Jiménez

