



GOBIERNO DE CANARIAS  
CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y MEDIO AMBIENTE  
VICECONSEJERIA DE MEDIO AMBIENTE  
04/7/TAB

REGISTRO DE SALIDA  
Número ..... 309 .....  
Fecha ..... 12-5-98 .....

## NOTA DE RÉGIMEN INTERIOR

**Fecha:** 6 de mayo de 1998

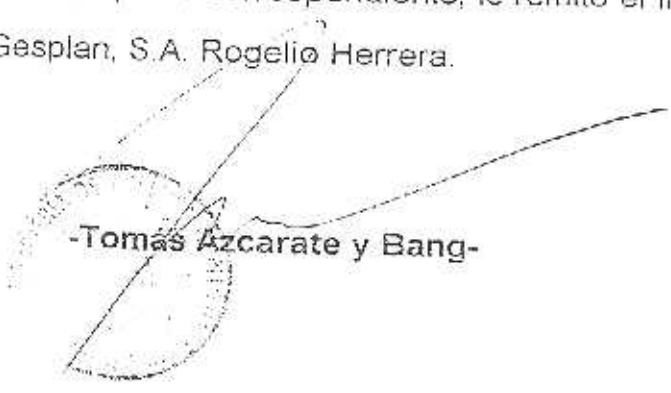
**Asunto:** ANTEPROYECTO: "NUEVO PORTUARIO EN EL LITORAL DE DE GUÍA DE ISORA", "NUEVO PUERTO DE GRANADILLA". Exp. 13/98(A) y 14/98(A)

**Del:** JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN DE RECURSOS NATURALES

**A:** VICECONSEJERO DE MEDIO AMBIENTE

**Texto:**

En contestación al escrito con nº de registro 1206 y fecha 27/03/98, donde se solicitaba a este departamento que se aportasen aquellas indicaciones beneficiosas para la mayor protección y defensa del medio, así como las propuestas que se consideraran convenientes respecto al contenido a incluir en el Estudio de Impacto correspondiente; le remito el informe realizado por el Técnico de Gasplan, S.A. Rogelio Herrera.

  
-Tomás Azcarate y Bang-

## INFORME SOBRE EL NUEVO PORTUARIO EN EL LITORAL DE GUÍA DE ISORA (expediente: 13/98 (A)) Y EL NUEVO PUERTO DE GRANADILLA (expediente: 14/98 (A)).

Como criterios y comentarios generales, la memoria-resumen de los anteproyectos portuarios remitidos, presentan algunas deficiencias importantes, principalmente en cuanto a la concreción y exactitud de los contenidos de la parte ambiental. La descripción del medio marino de los ecosistemas marinos del Pto. de Guía de Isora y el de Granadilla, es en ocasiones inexacta y poco concreta. Tampoco se ha remitido la descripción de las obras del Pto. de Guía de Isora. El contenido ambiental de los proyectos carece de un estudio a fondo, que permita conocer las repercusiones de las obras en el área, por lo que sería necesario que los estudios incluyeran información acerca de los procesos ecológicos que tienen lugar en el área, la importancia insular y local de los ecosistemas marinos de la zona (superficie, productividad, diversidad estado de conservación, estructura, especies clave), la afección a otros ecosistemas, comunidades o poblaciones próximas, la incidencia en las actividades tradicionales del área, etc.

Por otra parte, no existen estudios sobre la **dinámica sedimentaria** del litoral de la isla de Tenerife, por lo que no es posible, con certeza, concluir si los puertos proyectados en esta isla interrumpirán el transporte litoral o no y, por tanto, no se puede concluir sobre los posibles efectos en las playas situadas aguas abajo.

Con el fin de conseguir un aprovechamiento eficaz del litoral canario, es preciso que las infraestructuras portuarias sean localizadas y diseñadas respondiendo a criterios de ordenación integral del litoral, esto es, teniendo en cuenta la conservación de los valores naturales, el uso sostenido de los recursos explotables, y la **compatibilización de los usos** que confluyen en el litoral, factores todos que influyen en la calidad de vida de los canarios y en su economía. En este sentido las obras propuestas intentan dar una respuesta a las necesidades crecientes de la población, no obstante es preciso mantener algunas cautelas durante la fase de construcción y la de funcionamiento de las instalaciones portuarias, de forma que se pueda compatibilizar el uso portuario con el uso recreativo, pesquero, marisquero y turístico del litoral, sin la pérdida significativa de la calidad medioambiental y los recursos naturales ribereños.

En este sentido, hay que decir que el desarrollo de estos proyectos portuarios, no sólo implica la ocupación de una parte del fondo marino, sino que según la cautelas mantenidas durante el diseño, la construcción y el funcionamiento de los mismos, será la magnitud del efecto sobre el entorno, en especial sobre las comunidades bentónicas, pudiendo el efecto negativo sobre el medio natural llegar a ser casi permanente, y a extenderse hasta varias millas de distancia.

Un criterio de la máxima importancia y que debería de seguirse en el diseño de las infraestructuras litorales es el de la **multifuncionalidad**, que implica que, en la medida de lo posible y para una mayor eficacia del uso del litoral y de las inversiones públicas, el proyecto integre los diferentes usos posibles en ese litoral (comercial, industrial, recreativo, turístico, deportivo, pesquero, etc), disponiendo de la infraestructura necesaria para ello. De esta forma, no sólo se conjugan en la fase de

diseño o preproyecto los factores del tráfico marítimo entre otros, sino también los paisajísticos, los ambientales, y otros que permitan el acceso al litoral y al mar de la población isleña. Una **planificación integral** de las necesidades de cada isla, reduce por tanto la necesidad de ampliación o construcción de nuevas infraestructuras, así como la superficie de litoral ocupado, rentabilizando más la inversión económica.

Por otra parte, las instalaciones portuarias no siempre deben implicar la destrucción de hábitats y la interrupción o exclusión de los procesos ecológicos locales, sino que al contrario, en muchos casos pueden paliar en parte la alteración del litoral, implementando un diseño adecuado y **creando hábitats** apropiados para la instalación de importantes comunidades que aumenten la biodiversidad marina y la productividad pesquera de la zona. Por ejemplo, las dársenas portuarias que mantienen una buena calidad del agua, sin vertidos de hidrocarburos, ni aguas residuales, ni otros contaminantes, con una escasa sedimentación y una buena transparencia del agua, permiten la instalación dentro y fuera de la dársena, de importantes comunidades demersales, siendo además por el resguardo que ofrecen los diques, áreas de cría de numerosas especies de peces (zonas de alevinaje). Según la calidad de los materiales utilizados en la construcción de los bloques de las escolleras, éstos se pueden recubrir de organismo vegetales y animales sésiles, creando un soporte para diversas comunidades demersales, que hasta podrían en parte contribuir a la producción pesquera del área.

Respecto a los estudios de impacto ambiental, es preciso comentar que sólo la calificación en términos cualitativos de los valores ambientales en términos de diversidad baja, rareza o singularidad normal, etc, como consecuencia de observaciones puntuales, no deben de ser por si solos los factores que califiquen las repercusiones de un proyecto. Son necesario también, **estudios cuantitativos y cualitativos** que identifiquen los procesos ecológicos que tienen lugar en el área, su importancia insular y local, los ecosistemas marinos de la zona (superficie, productividad, diversidad estado de conservación, estructura, especies clave), las comunidades o poblaciones de interés, su estado de conservación, los usos y las actividades tradicionales del área, etc.

Tras la exposición de algunos criterios generales que se deberían de contemplar en la construcción de infraestructuras portuarias, se expone brevemente a continuación algunas de las recomendaciones que deberían seguir cada uno de los anteproyectos para una mejor conservación de los recursos naturales litorales.

#### **Nuevo portuario en el litoral de Guía de Isora (expediente: 13/98 (A)).**

En el caso del diseño de este portuario, se observa una preocupación por la conservación del medio, integrando consideraciones como es el respeto de los elementos sobresalientes del micropaisaje ribereño, la mínima ocupación del fondo marino y la zona intermareal por la construcción de los diques, y la ubicación de gran parte de la dársena sobre el fondo arenoso, tal y como indican las Directrices del Litoral Canario (Consejería de Política Territorial). Estas directrices también indican el respeto que debe de existir hacia las características biológicas del entorno, y en este sentido es necesario seguir algunas cautejas.

La descripción de las características biológicas marinas señalan la zona en un estado de conservación bajo, debido entre otras causas a la presión del marisquero y la pesca artesanal y recreativa. No obstante, el hecho de que, debido a diversos factores (la sobrepesca, los vertidos de aguas residuales, la construcción de infraestructuras portuarias, el crecimiento del blanquizar, etc), los contingentes poblacionales de algunas especies se encuentren en un nivel bajo, no implica que los recursos naturales no sean recuperables si los factores causales desaparecen. Por tanto, y más en el litoral canario, que es un hábitat cada vez más escaso en el que confluyen multitud de usos y que alberga una gran parte de los recursos biológicos explotables, no debería de ser permisible la pérdida de hábitats, aunque esto implicase un mayor esfuerzo económico, pues es una opción de futuro.

En concreto al sur del área existen algunos **sebadales** (praderas de *Cymodocea nodosa*), y al norte algunas **poblaciones de algas pardas** (*Cystoseira spp.*), ambas especies están incluidas en el borrador del Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias (CEAC), y conforman comunidades de gran importancia en los procesos ecológicos litorales y son el hábitat de multitud de **especies de interés pesquero y marisquero en la zona**. Asimismo, también al sur del área existen varias **cuevas de especial interés**; en concreto, una de ellas está incluida en el borrador del inventario de espacios que formarán la RED NATURA 2000 (LICs). En la zona de construcción de la dársena deportiva existen numerosos **bajíos** sobre un fondo rocoso somero de interés faunístico.

Por tanto y tal como se ha expuesto, la construcción del portuario y su gestión diaria, deben de ir encaminadas a su integración en el entorno con el mínimo impacto posible. En cuanto a la ubicación del mismo y su diseño, no son éstos los motivos del presente informe, pero en cuanto a la construcción y gestión del mismo se deberían de contemplar cautelas en referencia a:

- No verter aguas residuales, residuos sólidos o líquidos y/o aguas que contengan sólidos en suspensión.
- Evitar verter finos (materiales "todo uno" y escombros de canteras) que provoquen la suspensión de sólidos, el aumento de la turbidez y la posterior sedimentación de los sólidos.
- Salvaguarda en la medida de lo posible de la zona intermareal.
- Mantener las cautelas anteriores durante la fase de funcionamiento del portuario.

Estas cautelas permitirían la conservación de los valores medioambientales anteriormente señalados, permitiendo compatibilizar la zona portuaria con la conservación de los valores naturales del área, en especial con la biodiversidad de la zona y con la disponibilidad de hábitat para los recursos explotables.

#### **Nuevo puerto de Granadilla (expediente: 14/98 (A)).**

Tal y como está planteado este anteproyecto, es necesario la utilización de 765.000 m<sup>3</sup> de material "todo uno" de cantera, así como 21.000.000 m<sup>3</sup> de relleno de cantera. El vertido de este material en el área, donde es intenso el viento, la corriente y el transporte litoral, provocaría que la pluma o mancha de sólidos en suspensión se extendiera a lo largo del litoral afectando, por sombreado (interrupción del paso de la

luz al lecho marino), y por sedimentación, a todos los ecosistemas bentónicos litorales que existen en varias millas náuticas (Mn) al sur de Montaña Peñada. Además, las corrientes de marea podrían ampliar la zona de influencia también hacia el Norte. Por lo tanto, el área afectada no sólo sería la de ocupación de los diques y la dársena, sino mucho mayor extendiéndose en un radio de varias millas, y afectando a los sebadales y al resto de las comunidades de la zona. En concreto, afectaría a los sebadales más importantes de la isla y uno de los más extensos del archipiélago, centros de cría y refugio de multitud de especies de interés pesquero.

Es preciso resaltar que a menos de 2 Mn de la zona se encuentra el litoral de **El Médano, zona de alta diversidad** de organismos animales y vegetales, y de extensos sebadales. Numerosas especies de las que habitan esta zona se encuentran incluidas en el borrador del CEAC.

Por tanto, uno de los principales factores a controlar, durante la construcción de este puerto, es el vertido de materiales finos que puedan quedar en suspensión y ser transportados por las corrientes (materiales de relleno y "todo uno" de cantera). Una de las opciones a tener en cuenta en la fase de preproyecto podría ser la de ganar el terreno al mar no vertiendo material de relleno directamente, sino mediante el uso de otros métodos que no impliquen el vertido directo de materiales sueltos que puedan quedar en suspensión. Otra opción a considerar, que con la información disponible no se puede estudiar a fondo, podría ser la de ubicar la mayor parte de las instalaciones que se quieren situar sobre los terrenos ganados al mar, en la costa, reduciendo por tanto la superficie a ganar al mar y siguiendo un criterio parecido al utilizado en el portuario de Guía de Isora. Otra alternativa, que complementa las anteriores, es la de utilizar un dique vertical en lugar de un dique de escollera. La utilización de un **dique vertical**, que aunque en ocasiones podría incrementar algo la complejidad técnica del proyecto, no tiene por qué implicar un excesivo aumento del presupuesto, y podría ser una solución a la construcción de infraestructuras portuarias en este tipo de espacios, donde las afecciones al medio natural durante la fase de construcción podrían ser imprevisibles, ya que no sólo implica la ocupación de la infraestructura, sino que también la pérdida de ecosistemas, diversidad y una parte de la productividad pesquera de la isla en un amplio entorno. Es preciso recordar que el vertido de lodos y escombros, que con su turbidez y sedimentación sepultan grandes superficies del lecho marino transformando las comunidades bentónicas, es uno de los factores que más gravemente han afectado y degradado la mayor parte del litoral canario, en particular el litoral de las islas centrales, contribuyendo a una reducción importante de la biodiversidad marina y los recursos pesqueros y marisqueros. Hasta ahora, ésta ha sido una actividad usual para la construcción de diversas infraestructuras costeras (playas artificiales, refugios pesqueros, puertos, diques, escolleras, etc).

También se aconseja la diversificación de los usos posibles dentro de este portuario, compatibilizando el uso industrial y comercial con otros. Esto llevaría consigo que, en un futuro no muy lejano, no haga falta construir nuevas infraestructuras deportivas o recreativas que ocupasen otros tramos del litoral.