

Servicio de Biodiversidad
Viceconsejería de Medio Ambiente
Gobierno de Canarias
Fax 922-473947

ASUNTO: **IMPACTOS SEDIMENTARIOS DEL PUERTO DE GRANADILLA**

En relación con los impactos sedimentarios del puerto de Granadilla, he revisado la documentación recibida: Informe final de la Autoridad Portuaria, e informes previos de HIDTMA, el CEDEX y Delft Hydraulics. Muy resumidamente, este es mi punto de vista sobre el asunto:

1. Es casi de dominio público que, a lo largo de toda la cara Este de la isla de Tenerife, el oleaje de componente Norte producido por los Alisios origina una dinámica sedimentaria dirigida hacia el Sur. Lo mismo ocurre en la isla vecina de Gran Canaria, por las mismas razones. Sin embargo todavía no conocemos nada bien, ni los modos de movimiento de los distintos tipos de sedimento, ni mucho menos las cantidades que se mueven, en un caso ni en el otro.

Acompañando a proyectos de infraestructuras costeras hemos visto unos cuantos ejercicios de practicar con programas ordenador que 'simulan' el transporte de arena en las costas sudeste de las dos islas, como los ejercicios que se encuentran en los informes mencionados arriba. Pero la dinámica sedimentaria en estos litorales es verdaderamente compleja, y los recursos de modelación matemática disponibles son todavía demasiado rudimentarios para poder hacerse cargo de los fenómenos a modelar en casos como el presente. Por más que se repita este tipo de ejercicio, y se llenen con ello centenares de páginas de gráficos y tablas generados por los modelos, no se va a mejorar realmente nuestro escaso conocimiento de los fenómenos en juego.

Para ir avanzando en el tema con solvencia es preciso realizar trabajos de campo, prolongados en el tiempo y bien orientados, que sean capaces de por lo menos cualificar los movimientos de los variados tipos de materiales sedimentarios presentes. Esta clase de esfuerzo no se ha visto por aquí hasta el momento. Lo que se ha realizado en ese sentido, en los informes reseñados arriba, es tan insuficiente que, por poner un ejemplo llamativo, ni siquiera ha servido para conocer el origen y los trayectos de la muy importante porción orgánica del sedimento que compone las playas de El Médano y La Tejita, playas que tienen un interés de primer orden para los citados informes.

Haría falta, para abordar el asunto como es debido, un esfuerzo inversor lúcido que no sea puntual y con prisas, como ha ocurrido hasta ahora. Hasta ahora el interés que han mostrado las administraciones por el tema no ha sido suficiente para generar un serio cuerpo de trabajo sostenido, como se puede ver en:

2. En el informe final de la Autoridad Portuaria se asumen sustancialmente las amplias incertidumbres que tienen las cuantificaciones realizadas en los informes previos. Se dice que el transporte de arena hacia el sur *'se estima entre 0 y 50.000 metros cúbicos por año'*. Descontando la inclinación mostrada por los informes de la Autoridad Portuaria hacia minusvalorar los impactos sedimentarios del puerto, la frase anterior puede traducirse como *'el transporte de arena se dirige hacia el sur, y su magnitud es incierta pero probablemente está en el orden de las (no-muchas) decenas de miles de metros cúbicos anuales, como media'*. Esto mismo es lo que se puede decir desde el sentido común profesional y alguna experiencia en el tema, como apuesta inicial y sin soporte de modelado matemático alguno. Aceptando que no tenemos mejor orientación que esa estima grosera, lo que procede es dedicar el esfuerzo ingenieril de los informes técnicos a profundizar en las medidas concretas que se podrían tomar para que no se erosionen las playas situadas hacia el sur, en especial las de El Médano y La Tejita, como consecuencia de la barrera que representará el puerto para el tránsito de arena a lo largo del litoral. No se ve que esto haya ocurrido. Lo que se plantea en este sentido se limita sustancialmente a lo siguiente: *'Si esta interrupción del sistema de transporte se considera indeseable, se puede mitigar con relativa facilidad dragando la arena acumulada en la playa sumergida al norte del puerto y vertiéndola en la playa sumergida al sur del puerto...'*

3. No resulta admisible que las reflexiones técnicas terminen prácticamente en el punto anterior, ya que es precisamente en ese punto donde se abren las grandes incertidumbres para quienes deben tomar las decisiones. Los informes de la Autoridad Portuaria deberían dedicar un amplio capítulo, que sería el capítulo más importante, a sopesar los pros y contras de diferentes planes de actuación detallados que se puedan concebir para anular los impactos sedimentarios del puerto, teniendo presente en ellos el margen de incertidumbre que tenemos sobre las magnitudes y los modos del transporte sedimentario a lo largo del litoral. Como mínimo habría que desarrollar cálculos sobre los medios y la organización de un trasvase de arena, de uno a otro lado del puerto, en hipótesis verdaderamente conservadoras sobre los volúmenes anuales a trasvasar. Habría también que abordar otros ámbitos de análisis, como estudiar y plantear fórmulas administrativamente viables que vinculen a la Autoridad Portuaria con el compromiso de trasvasar la arena que sea retenida por el puerto con frecuencia que sea requerida por los técnicos que controlen la marcha de las cosas. Por último, lo más importante: Se echa en falta una aportación a la reflexión básica sobre la oportunidad de construir un nuevo gran puerto en este lugar de la isla, habida cuenta los problemas de impacto ambiental que conlleva.

En relación con lo último, desconozco si se han estudiado soluciones alternativas para el atraque de embarcaciones en la zona. Hay la posibilidad técnica de proporcionar puntos de atraque mediante embarcaderos exentos, conectados a tierra mediante pantalanes. Este tipo de solución podría resolver de manera sustancial los problemas de bloqueo de la circulación de arena en pequeñas profundidades. No sé cuáles son las necesidades de atraque que serían verdaderamente importantes para el puerto en Granadilla. Este es un dato fundamental para valorar si estas necesidades podrían ser resueltas mediante

2. En el informe final de la Autoridad Portuaria se asumen sustancialmente las amplias incertidumbres que tienen las cuantificaciones realizadas en los informes previos. Se dice que el transporte de arena hacia el sur *'se estima entre 0 y 50.000 metros cúbicos por año'*. Descontando la inclinación mostrada por los informes de la Autoridad Portuaria hacia minusvalorar los impactos sedimentarios del puerto, la frase anterior puede traducirse como *'el transporte de arena se dirige hacia el sur, y su magnitud es incierta pero probablemente está en el orden de las (no-muchas) decenas de miles de metros cúbicos anuales, como media'*. Esto mismo es lo que se puede decir desde el sentido común profesional y alguna experiencia en el tema, como apuesta inicial y sin soporte de modelado matemático alguno. Aceptando que no tenemos mejor orientación que esa estima grosera, lo que procede es dedicar el esfuerzo ingenieril de los informes técnicos a profundizar en las medidas concretas que se podrían tomar para que no se erosionen las playas situadas hacia el sur, en especial las de El Médano y La Tejita, como consecuencia de la barrera que representará el puerto para el tránsito de arena a lo largo del litoral. No se ve que esto haya ocurrido. Lo que se plantea en este sentido se limita sustancialmente a lo siguiente: *'Si esta interrupción del sistema de transporte se considera indeseable, se puede mitigar con relativa facilidad dragando la arena acumulada en la playa sumergida al norte del puerto y vertiéndola en la playa sumergida al sur del puerto...'*

3. No resulta admisible que las reflexiones técnicas terminen prácticamente en el punto anterior, ya que es precisamente en ese punto donde se abren las grandes incertidumbres para quienes deben tomar las decisiones. Los informes de la Autoridad Portuaria deberían dedicar un amplio capítulo, que sería el capítulo más importante, a sopesar los pros y contras de diferentes planes de actuación detallados que se puedan concebir para anular los impactos sedimentarios del puerto, teniendo presente en ellos el margen de incertidumbre que tenemos sobre las magnitudes y los modos del transporte sedimentario a lo largo del litoral. Como mínimo habría que desarrollar cálculos sobre los medios y la organización de un trasvase de arena, de uno a otro lado del puerto, en hipótesis verdaderamente conservadoras sobre los volúmenes anuales a trasvasar. Habría también que abordar otros ámbitos de análisis, como estudiar y plantear fórmulas administrativamente viables que vinculen a la Autoridad Portuaria con el compromiso de trasvasar la arena que sea retenida por el puerto con frecuencia que sea requerida por los técnicos que controlen la marcha de las cosas. Por último, lo más importante: Se echa en falta una aportación a la reflexión básica sobre la oportunidad de construir un nuevo gran puerto en este lugar de la isla, habida cuenta los problemas de impacto ambiental que conlleva.

En relación con lo último, desconozco si se han estudiado soluciones alternativas para el atraque de embarcaciones en la zona. Hay la posibilidad técnica de proporcionar puntos de atraque mediante embarcaderos exentos, conectados a tierra mediante pantalanes. Este tipo de solución podría resolver de manera sustancial los problemas de bloqueo de la circulación de arena en pequeñas profundidades. No sé cuáles son las necesidades de atraque que serían verdaderamente importantes para el puerto en Granadilla. Este es un dato fundamental para valorar si estas necesidades podrían ser resueltas mediante

embarcaderos exentos de tumbos y con posiciones fijas que no obstaculicen el tránsito de la arena de manera significativa.

Firgas (Gran Canaria), a 8 de Noviembre de 2001

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Enrique Copeiro del Villar Martínez', written in a cursive style.

Enrique Copeiro del Villar Martínez