

# INFORME "BANDERAS NEGRAS DE CANARIAS"



***“SI LUCHAMOS PODEMOS PERDER,  
SI NO LO HACEMOS ESTAMOS PERDIDOS”.***

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>0</b>
<b>1. VERTIDOS DE RESIDUOS.....</b>	<b>1</b>
1.1 Vertidos de Aguas Residuales.....	2
1.1.1 Mogán.....	2
1. 1.2 Cabo Llanos.....	3
1. 1. 3 Güímar.....	3
1.1.4 Pájara.....	4
1.1.5 Jinámar- Bocabarranco.....	6
1.1.6 Tazacorte.....	6
1. 2. Vertidos de Residuos Sólidos. Vertedero de Barranco Seco.....	7
<b>2. RECURSOS PESQUEROS.....</b>	<b>8</b>
2.1 Acuicultura.....	9
2.1.1 Acuicultura en la isla de La Palma.....	10
2.2 Actividad pesquera en la Comunidad Autónoma de Canarias.....	11
2.3 Descarga de pesca ilegal. Puerto de la Luz.....	12
2.4 Reservas Marinas.....	13
2.4.1 Reserva Marina de El Cabrón... ..	14
<b>3. URBANISMO OCUPACIÓN DEL LITORAL.....</b>	<b>16</b>
3.1 Ocupación del Litoral. El caso de Gran Canaria.....	17
3.2 Yaiza.....	20
3.3 Edificio de aparcamientos de las Teresitas, Santa Cruz de Tenerife.....	21
<b>4. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS.....</b>	<b>22</b>
4.1 Puerto de Fonsalía.....	23
4.2 Puerto de Granadilla.....	24
4.3 Ampliación Puerto de Corralejo.....	25
4.4 Ampliación Puerto de Tazacorte.....	26
4.5 Puerto Deportivo de Los Cancajos.....	27
4.6 Ampliación del Puerto de Playa Santiago.....	28
4.7 Puerto de Agando.....	28
4.8 Puerto de Arinaga.....	28

## INTRODUCCIÓN

El archipiélago canario cuenta con aproximadamente 500.000 Km<sup>2</sup> de territorio marino (98,4 % del territorio total) 7.447 Km<sup>2</sup> de superficie terrestre y 1.583 Km. de costa de muy diversa configuración geomorfológica. En nuestra franja costera encontramos una importante pluralidad paisajística que responde a la naturaleza volcánica de las islas y su cercanía al continente africano: enormes acantilados, bajíos formados por erupciones más o menos recientes, playas de arena, costas abruptas y playas de callaos. La riqueza del medio marino canario también está fuera de toda duda, existiendo gran cantidad de ecosistemas de alto valor ecológico por su variedad (fondos rocosos, arenosos, seadales, comunidades de coral) y por la enorme diversidad de especies que albergan.

Desde los años sesenta hasta hoy se han producido grandes transformaciones en el litoral de las islas debido fundamentalmente a la apuesta por un modelo de desarrollo basado, de manera casi exclusiva, en el turismo de masas y la construcción como motor económico. Este fenómeno acompañado de una mala gestión y una deficiente aplicación de la legislación en materia de vertidos y residuos, así como de una política inadecuada de conservación de los recursos pesqueros y de los ecosistemas marinos, explican en gran parte la situación de degradación actual.

El presente informe pretende recoger las agresiones más importantes que sufre la costa en Canarias otorgándoles el distintivo de “Bandera Negra”. La concesión de este símbolo a una serie de proyectos y actuaciones tiene la finalidad de denunciar públicamente la situación de grave deterioro de nuestro litoral y demandar a las administraciones una política de gestión y conservación del mismo acorde a criterios de sostenibilidad. Tiene por tanto el doble cometido, por una parte informar y sensibilizar a la ciudadanía y, por otra, reclamar a nuestros responsables públicos que no sigan siendo artífices y cómplices del destrozo de nuestras playas y fondos marinos para favorecer intereses económicos y especulativos.

El documento se divide en cuatro apartados, Vertidos de Residuos, Recursos Pesqueros, Urbanismo/Ocupación del litoral e Infraestructuras Portuarias, donde se realiza un esbozo de la situación general en cada temática. La enorme cantidad de infraestructuras y proyectos urbanísticos ejecutados o previstos en la costa, la multitud de emisarios y vertederos o el escaso control ejercido sobre las prácticas abusivas de pesca profesional y deportiva, hacen casi imposible la tarea de recopilar todas las afecciones, por lo que el presente informe sólo tiene la intención de recoger algunos de los ejemplos más representativos.

# Vertidos de residuos



**La mala gestión de los vertidos de aguas residuales en Canarias constituye uno de los principales problemas ambientales del archipiélago.**

## 1) VERTIDOS DE RESIDUOS

### 1.1. Vertidos de Aguas Residuales

Pese a la existencia de una legislación europea muy estricta en materia de vertido de aguas residuales al mar, en Canarias todos los años se vierten al mar toneladas de residuos. Mayoritariamente estos residuos son de naturaleza orgánica y de procedencia urbana y turística que no reciben el tratamiento adecuado debido fundamentalmente al mal funcionamiento de las plantas depuradoras o a su inexistencia en algunos casos. Los vertidos de aguas residuales suponen un grave riesgo para la salud de los bañistas y genera daños a los ecosistemas marinos al favorecer fenómenos de eutrofización que favorece el desarrollo de las algas verdes nitrófilas, muy tolerantes a la contaminación. También existe una parte nada despreciable de vertidos de naturaleza inorgánica como los derivados del petróleo, de procedencia industrial cuyos efectos contaminantes son de mayor gravedad si cabe para el medioambiente.

La Directiva 91/271/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1991, sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas y su transposición al Derecho español, contenida en el Real Decreto-Ley 11/1995, de 28 de diciembre, y desarrollada por el Real Decreto 509/1996, de 15 de marzo, modificado por el Real Decreto 2116/1998, aborda la recogida, tratamiento y el vertido de estas aguas con el fin de proteger el medio ambiente de los efectos negativos de los vertidos.

**Podríamos decir que el incumplimiento de la legislación en materia de aguas residuales y vertidos es casi generalizado, no cumpliéndose en una mayoría aplastante de casos los criterios mínimos de depuración exigidos.**

En el siguiente enlace se puede ver el último Censo de Vertidos del Gobierno de Canarias, con una ficha y bastante información (incluidas fotos) para cada uno de los vertidos censados.

<http://www.gobiernodecanarias.org/cmayerot/medioambiente/calidadambiental/vertidos/index.html>

#### 1.1.1) Mogán (Gran Canaria).Vertidos de aguas residuales sin depurar o no adecuadamente depuradas en el litoral del municipio.

El litoral del Municipio de Mogán está afectado por vertidos que han sido objeto de denuncias durante dieciocho años ante todos los organismos locales, insulares, autonómicos, nacionales y europeos y cayendo todas en saco roto.



Denuncias directas ante las autoridades a todos los niveles y conjuntamente con el SEPRONA. Estos vertidos han sido objeto de peritajes, informes, denuncias ante la prensa, actas notariales y de un vídeo documental. Estos vertidos constituyen un grave riesgo de infección para los bañistas y ocasionan graves perjuicios al medioambiente y daños la imagen turística del municipio. Además han supuesto una estafa continuada a los vecinos por parte del Ayuntamiento de Mogán y las empresas responsables, que facturan un tratamiento de aguas residuales que no existe. Existen doce sentencias a favor de los vecinos que se niegan a abonar estos cobros indebidos, pero el Ayuntamiento sigue ignorándolos

### **1.1.2) Santa Cruz de Tenerife. Vertidos del emisario de Cabo Llanos.**

Se trata de un emisario que vierte aguas residuales procedentes de toda el área metropolitana Santa Cruz-La Laguna y de industrias petroquímicas cercanas. La magnitud del vertido es de unos 20.000 m<sup>3</sup>/d de aguas residuales sin ningún tipo de depuración e incumpliendo la legislación vigente (Directiva 91/271/CE) desde hace al menos dos décadas.

Presenta dos ramales. En uno de ellos el cono difusor no funciona y en el otro el tramo difusor ha sido retirado realizándose la descarga por el propio ramal. Se observa una elevada turbidez, presencia de sólidos (lo que denota un desbaste inapropiado) y la acumulación de sedimentos. Muy mal estado y afección grave por la proximidad de dos zonas de baño: la playa de la Hondura y el Parque Marítimo. Además, dependiendo de las corrientes y debido a la elevada descarga, cabe la posibilidad de contaminar el interior de la dársena de Los Llanos. Este vertido se denunció por la vía penal el en 2009 ante la Fiscalía Provincial de Santa Cruz de Tenerife y en estos momentos la denuncia está pendiente de resolución.

### **1.1.3) Güímar (Tenerife) Vertido a través de emisario de aguas industriales procedentes del Polígono Industrial del municipio.**

Se trata de un emisario que vierte aguas industriales procedentes del Polígono Industrial de Güímar desde hace más de 30 años sin contar con el permiso para ello, junto con vertidos directos de empresas industriales y sin ningún tratamiento en depuradora antes del vertido al mar.

Actualmente el vertido ha mejorado en cuanto a su caracterización, pues algunas industrias han depurado sus aguas. Sin embargo, no existe un control real de estos vertidos



industriales, además de que no se dispone de una depuradora final como exige la legislación y tampoco existe una autorización de vertidos, estando ante un vertido a todas luces ilegal.

Entre los contaminantes que constatamos en el vertido al mar, destacamos: combustibles, aceites usados y otros hidrocarburos procedentes de las plantas de proceso de derivados del petróleo y de lavados de maquinaria, metales pesados (plomo, cobre, cromo, cinc, mercurio, etc.) presentes como resultado de cualquier actividad industrial, detergentes de la limpieza de las instalaciones industriales y de la maquinaria instalada en ellas y, finalmente, las consabidas aguas fecales incluyendo los correspondientes sólidos en suspensión y materia orgánica.

La mayoría de estos compuestos tiene la consideración de residuos peligrosos, y como tales producen un daño importante, muchas veces irreversible, al medioambiente, siendo además altamente tóxicos para la salud de las personas.

A todos los contaminantes anteriores habrá que añadir, además, la segura elevación de la temperatura del agua de mar consecuencia de la alta temperatura del vertido de aguas residuales, circunstancia ésta muchas veces más dañina para el medio natural, si cabe, que los contaminantes orgánicos o inorgánicos anteriores. Este hecho produce una contaminación muy grave del litoral que en algunos casos ya es irreversible. Contaminación muy grave a la salud de las personas, pues se constata la presencia de bañistas y pescadores en la zona y particularmente muy grave a la salud de las personas, tanto para bañistas como para pescadores y consumidores de los recursos extraídos de la zona.

#### **1.1.4) Pájara (Fuerteventura). Vertidos de salmueras de desaladora de Morro Jable a sebadales.**

La desalación de agua de mar es la principal fuente de recursos hídricos en la isla de Fuerteventura. Esta tecnología no sólo supone una importante demanda de energía (prácticamente 1 kg de Fuel por metro cúbico producido) sino que además produce un rechazo de agua reconcentrada en sales (salmuera) que, en su vertido al mar, puede tener consecuencias sobre los ecosistemas marinos de forma localizada. El proyecto consiste en el vertido de una desaladora a través de un emisario submarino que vierte a la Zona de Especial Conservación ZEC Playas de Sotavento de Jandía, con presencia, entre otros valores ambientales de comunidades de sebadales (*Cymodosea Nodosa*). El vertido está



autorizado.

La situación más preocupante se plantea con el efecto que estos vertidos pueden tener sobre las praderas de seabadales (*Cymodocea nodosa*) en la isla.

Ya en el Mediterráneo se han comprobado el efecto ecotóxico que tiene el vertido de salmuera sobre las praderas de Posidonia.

Es, sin duda, la seba (*Cymodocea nodosa*) la que forma las praderas -denominadas seabadales- más importantes en Canarias para el mantenimiento de la salud del medio marino de las Islas. Es una especie distribuida solamente en el Mediterráneo y en la costa africana nororiental (sur de Portugal, Canarias, norte de Mauritania y centro de Senegal), pero localizada en puntos muy dispersos, siendo las poblaciones de Canarias de las más relevantes a nivel internacional. El seabadal no sólo es el hábitat marino sobre sustrato arenoso más importante de Canarias, sino que además, dada la mala situación general de los hábitats asociados a sustratos rocosos, adquiere aun mayor relevancia para la conservación futura del medio marino circundante de las Islas. El seabadal es un hábitat que sufre una enorme variación estacional (en otoño e invierno decrece), y también anual, ya que años especialmente malos por las condiciones marinas naturales pueden conllevar una disminución de las praderas existentes, sobre todo en sus límites exteriores que fluctúan de forma muy importante. Si a esta disminución natural se le añaden factores de origen antrópico, las consecuencias pueden ser nefastas.

Teniendo en cuenta que la gran mayoría de praderas aisladas de seabadales existentes en Canarias son de pequeña dimensión (90%), entendemos que es prioritaria la conservación de las grandes praderas, ya que las de menor entidad pueden llegar a desaparecer más fácilmente.

Como se desprende de los informes del SEGA (Seguimiento de poblaciones de especies amenazadas) realizados sobre *Cymodocea nodosa* en las islas orientales, de diciembre de 2003, encargados por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, la superficie específica de las poblaciones de Fuerteventura ascienden 831 hectáreas (ha), mientras que la superficie ocupada (cuantificando zonas entre seabadales dispersos cercanos) es respectivamente de 1.314 ha. La cobertura vegetal es de gran importancia, destacando por su extensión y buen grado de conservación los seabadales de *Cymodocea nodosa* de la Playa de Sotavento y también los campos de algas de los fondos rocosos. En estos informes se detalla de forma pormenorizada la situación de desaparición, regresión o grave amenaza de múltiples seabadales en cada una de las tres islas orientales, lo cual es





más que suficiente para asegurar la grave regresión del hábitat en las últimas décadas.

Según el censo de vertidos del Gobierno de Canarias existen varias desaladoras tanto públicas como privadas que tienen vertidos en Fuerteventura. Muchos de ellos se realizan a través de pozos filtrantes. No obstante sería necesario profundizar en las investigaciones referentes al impacto real que los vertidos de salmuera están teniendo o han tenido en el pasado sobre los sebadales de Fuerteventura, con el objetivo de tomar medidas correctoras.

### **1.1.5) Telde (Gran Canaria). Vertidos de aguas residuales en Jinámar-Bocabarranco**

La costa de Bocabarranco sufre vertidos de aguas residuales que suponen una emisión de tres millones de litros de aguas fecales diarias. Tiene dos focos. Uno de ellos, al norte de la playa, procede de un colector en el que desaguan las aguas negras de las cloacas de Valsequillo y varios barrios de Telde sin ningún tratamiento y van a parar directamente al mar. El otro foco al sur de la cala, es un aliviadero de la depuradora de Jinámar. Este segundo foco son aguas tratadas, sin residuos sólidos. Los dos focos se pueden observar a simple vista en esta playa poco transitada, que lleva años sufriendo esta problemática.



### **1.1.6) Tazacorte (La Palma). Vertidos de aguas residuales procedente de Los Llanos de Aridane**

En el Estudio General de Demarcación Hidrográfica de La Palma (2009) de los 17 conductos conocidos de vertido de aguas residuales al mar solo tres cuentan con la pertinente autorización administrativa.

Las aguas residuales de Los Llanos de Aridane, municipio con más habitantes en La Palma (más de 20.000 habitantes) se vierten, después un tratamiento parcial, en el mar en Tazacorte.

Los Llanos está entre los municipios que incumplen el tratamiento de las aguas urbanas según el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en su fallo de principio de 2011 sobre España.

Tazacorte tampoco cuenta con un tratamiento adecuado de sus aguas residuales.

## **1.2 Vertidos de residuos sólidos. Vertedero de Barranco Seco (La Palma)**

El vertedero de Barranco Seco está situado entre los municipios de Santa Cruz de La Palma y Puntallana muy próximo a su desembocadura que llega hasta la costa y lleva en funcionamiento más de quince años sin llevarse a cabo un mínimo control ni antes de la construcción, como la impermeabilización del terreno, ni después, como la extracción de los lixiviados generados durante todo este tiempo. Desde que se cerraron los hornos ilegales de Mendo en 2005 por orden de la UE, Barranco Seco recibe todos los residuos generados en la isla. El vertedero se sitúa ocupando ya las dos laderas del barranco, estructurándose en 5 terrazas que han ido construyéndose a medida que iba aumentando el volumen de residuos. Los residuos se depositan, se esparcen, se aplastan con apisonadoras y luego se recubren con capas de tierra y así sucesivamente.

Se ha ejecutado una obra de canalización del agua que corre por el barranco que consiste en una bóveda de 4x4 metros de anchura y 385 de longitud a través de la cual correría toda el agua que llevase el barranco desde su nacimiento (a 2000m de altura aproximadamente) hasta su desembocadura a nivel del mar.

El proyecto de acondicionamiento, cuya inversión es casi 1.700.000€, fue redactado en mayo de 2006, y planteaba la construcción de un nuevo vertedero sobre este antiguo utilizando además la otra ladera del barranco, lo cual requerirá obras que implicarán distorsión del relieve y paisaje. Este acondicionamiento del barranco tenía una vida útil de 3 años, plazo superado ya con creces, con lo que el vertedero



de Barranco Seco, debería estar cerrado desde hace tiempo y su espacio recuperado. A fecha de hoy este vertedero incumple prácticamente todas las normativas nacionales y europeas en materia de residuos.

Actualmente la situación del vertedero de Barranco Seco esta próxima al colapso, ya que por motivos físicos de espacio e incluso de seguridad para los propios operarios, es casi imposible depositar más basura en la ladera norte del mismo y se empezó a verter hace ya varios años en la ladera sur.

Este vertedero supone una grave amenaza para todo el litoral Este de La Palma, ya que ante una supuesta riada importante del barranco todos los residuos irían a parar directamente al mar.

# Recursos pesqueros



**La sobreexplotación de los recursos pesqueros supone un grave riesgo para el mantenimiento del equilibrio de los ecosistemas marinos que garantizan el abastecimiento alimentario de las generaciones venideras.**

## 2) RECURSOS PESQUEROS

Los recursos pesqueros suponen una fuente de alimento imprescindible para las comunidades, propiedad de nadie y de todos. El cuidado de estos recursos es vital para la salud de las poblaciones, y para ello su explotación debe ser coherente y sostenible. Se deben realizar políticas responsables que garanticen su disponibilidad a largo plazo, congruentes con la importancia de su conservación.

A través de este informe se pretende poner sobre la mesa la clara situación de insostenibilidad de los recursos pesqueros canarios y la imperiosa necesidad de políticas acertadas, con voluntad de proteger, de cuidar, de respetar, y con un objetivo decidido y claro traducido en medidas inmediatas. Fronteras aparte, también se considera el **papel que juega el principal puerto de Canarias, El Puerto de La Luz, en el expolio de los recursos pesqueros de los países empobrecidos.**

### 2.1 Acuicultura

Contrariamente a lo que se piensa, la acuicultura industrial no soluciona los graves problemas actuales de sobrepesca y hambre en el mundo. Sólo se cultivan especies rentables, principalmente carnívoras, que consumen piensos con un alto porcentaje en biomasa animal obtenido de pescado de bajo valor comercial o inmaduros, capturado en aguas de países pobres.

Por otro lado, en el caso de Canarias, la acuicultura en jaulas marinas tiene un importante potencial destructivo sobre los ecosistemas marinos canarios. La necesidad de instalar las jaulas en zonas poco batidas por el oleaje choca con un requisito imprescindible para la existencia de los seabadales: aguas tranquilas, limpias y claras. Las jaulas de cultivos marinos tienden a ocupar las mismas zonas de distribución de los seabadales generando un deterioro de estos ecosistemas al producir turbidez en el agua derivada del detritus generado por los peces que contienen y por los restos de piensos y químicos con que son tratados.

Otro riesgo potencial para el correcto funcionamiento de los ecosistemas de estas instalaciones deriva de la introducción de especies predatoras naturalmente ausentes en algunas o en la totalidad de las islas (lubina y dorada) como resultado de los escapes.

Por otro lado, al no haber sido transferidas las competencias en acuicultura a los Cabildos Insulares,

el Gobierno de Canarias no efectúa las correspondientes labores de vigilancia y



control de la actividad acuícola, por lo que a los impactos negativos antes mencionados, se añade el riesgo potencial de la introducción de una nueva especie exótica, esta vez sin autorización. Se trata de un gran depredador voraz de hábitos carnívoros que, en ausencia de controles, se lleva cultivando en Canarias varios años de manera intensiva: la corvina blanca (*Argyrosomus regius*).

Hasta hace unos años, antes de que comenzara su cultivo “la corvina blanca tiene una presencia muy ocasional o muy rara en Canarias. Solo se tiene constancia de cuatro capturas de ejemplares salvajes de gran talla en las islas orientales y centrales, tratándose muy probablemente de ejemplares viejos erráticos procedentes de la vecina costa sahariana. No se trata, por lo tanto, de una especie nativa al no contar con poblaciones reproductoras naturales en las Islas<sup>1</sup>”. A pesar de su ausencia en el medio natural, de acuerdo con el informe de Apromar<sup>2</sup> de 2010, Canarias fue la segunda productora nacional de corvina con el 30% de la producción nacional en 2009.

La introducción de esta especie sin conocer su impacto supone un grave riesgo para el equilibrio de los ecosistemas marinos canarios. De forma cada vez más habitual pescadores recreativos y profesionales en Canarias están capturando ejemplares de corvina que en ocasiones sobrepasan los 9 kilos de peso.

La producción de pescado de acuicultura en Canarias influye en el deterioro de los recursos pesqueros naturales de las islas al destruir ecosistemas de vital importancia y amenazar el funcionamiento ecológico natural del medio marino en las islas por la introducción de especies exóticas. Esta actividad pone en riesgo la actividad pesquera artesanal ya existente.

### **2.1.1) Acuicultura en la isla de La Palma**

La Centinela – Ecologistas en Acción ha denunciado ante el Servicio de Protección de La Naturaleza de la Guardia Civil los escapes masivos de doradas y lubinas que se produjeron en febrero. Estos hechos vienen a confirmar lo que ya habíamos advertido que podía pasar ante la precariedad de las empresas e instalaciones de acuicultura, propiciadas por la ausencia de control por parte del Gobierno de Canarias sobre esta actividad en las aguas de La Palma.

Se han incumplido las medidas de prevención recogidas en las concesiones administrativas, como la colocación de las redes superiores, la puesta en marcha

---

<sup>1</sup> Guía visual de las especies marinas de Canarias; F. Espino, A. Boyra, F. Tuya y R. Haroun. Oceanográfica, 2006

<sup>2</sup> La Acuicultura Marina de Peces en España 2010. Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR)

del plan de emergencia en caso de fugas para evitar la dispersión de los peces, y el aviso a las administraciones competentes en materia de pesca y medio ambiente. También se han incumplido otras condiciones como la retirada de las jaulas que no tienen actividad, lo que ha supuesto que las redes se desprendan, actuando como trampas a la deriva especialmente para cetáceos y tortugas.

De lo que ha pasado y está pasando en La Palma con la acuicultura ya se pueden extraer demoledoras conclusiones, como que esta actividad está en el polo opuesto de la sostenibilidad, que resulta económicamente gravosa para el sector pesquero tradicional, que pone en serio peligro el ecosistema marino insular, y que descarta a La Palma para la pretendida expansión de la actividad dada las malas condiciones del mar que con cierta regularidad se producen. Además, creemos que lo que en este momento toca es el desmantelamiento de todas las jaulas en cumplimiento de la condición 14 del anexo de la concesión, por haberse detectado afecciones ambientales significativas.

## **2.2 Actividad Pesquera en la Comunidad Autónoma de Canarias**

Actualmente la mayor parte de los recursos pesqueros/marisqueos canarios se encuentran en estado de sobreexplotación<sup>3</sup>. La Viceconsejería de pesca, ajena a esta problemática y lejos de realizar políticas encaminadas a la regeneración de la pesca, gestiona torpemente sus competencias, manteniendo y fomentando actividades insostenibles, como la emisión sin límite de licencias de pesca recreativa (actualmente 96000 licencias en la totalidad del archipiélago), pasividad ante la descatalogación y ante la destrucción de los seadales provocada, entre otros factores por la contaminación, acuicultura en jaulas o construcción de infraestructuras<sup>4</sup> o el fomento de una acuicultura insostenible.

La flota pesquera artesanal profesional se encuentra ante una administración incapaz de defender sus intereses en España o Europa, e incapaz de controlar las actividades furtivas en Canarias, tanto en el mar como durante la comercialización de los productos pesqueros: los medios con los que cuenta el Servicio de Inspección Pesquera son absolutamente insuficientes.

---

<sup>3</sup> Informe REPESCAN - Seminario Científico sobre el Estado de los Recursos Pesqueros de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria. 19 y 21 de noviembre de 2008

DESCARGA: [http://www.biologiapesquera.org/descargas/memoria\\_cient\\_tec\\_final.pdf](http://www.biologiapesquera.org/descargas/memoria_cient_tec_final.pdf)

<sup>4</sup> Art. 10.3 de la Ley 17/2003 de Pesca de Canarias: *En todo caso, se declararán como protegidos los fondos en los que existan praderas de fanerógamas marinas y, en particular, los seadales*

Ante esta situación la administración responsable, lejos de establecer medidas que revaloricen lo escaso del producto capturado por la flota artesanal, como establece la Ley de Pesca de Canarias<sup>5</sup>, invierte en campañas para fomentar el consumo de pescado de acuicultura favoreciendo una competencia extra al producto de la flota pesquera artesanal con un producto cultivado de manera insostenible.

### **2.3 Descarga de pesca ilegal. Puerto de la Luz**

El Puerto de la Luz es un importante puerto de descarga de flotas de terceros países (no UE) que operan en África Occidental. En enero de 2006 Greenpeace, tras una investigación en varios países africanos y en el puerto de Las Palmas, presenta evidencias de buques que “están literalmente arrasando los recursos pesqueros de algunos de los países más pobres de la costa occidental africana. Usan nombres falsos, muestran nombres distintos en distintos países, no proporcionan información sobre sus propietarios, consiguen burlar la vigilancia y pescar sin ningún tipo de control”<sup>6</sup>. La actuación de las flotas industriales ha llevado a la desaparición de los recursos pesqueros de las flotas artesanales ribereñas que, además de su principal fuente de ingresos, constituye su casi única provisión de alimentos, abocándoles a la inmigración a causa del hambre.

La actual normativa aplicable en las descargas de las capturas apenas incide en estos buques al no verse afectados por la normativa de la UE ni por las medidas acordadas en los acuerdos de pesca entre la UE y los países ribereños. Por otro lado, los estados africanos en los que se pesca carecen de medios suficientes para mantener un sistema de control eficaz en sus caladeros, con lo que no pueden evitar que se lleve a cabo pesca ilegal en sus aguas, aunque también se puede dar el caso de que en determinados estados no haya un interés real de la administración por mantener un sistema de control.

Las recientes medidas aplicadas por España en la lucha contra la pesca ilegal, como el Orden ARM/2077/2010<sup>7</sup>, enmarcado en Reglamento (CE) 1005/2008, del

---

<sup>5</sup> Art. 177 del Decreto 182/2004 por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Pesca de Canarias: *La Consejería competente en materia de pesca, en el marco de la normativa comunitaria, impulsará estrategias integrales de mejora de la calidad y promoción de los productos canarios de la pesca, con la finalidad de revalorizar la producción, adoptando las siguientes medidas: 3. La identificación de los productos canarios normalizados, sobre todo de la pesca artesanal, que por sus características y calidad puedan diferenciarse con distintivos de calidad.*

<sup>6</sup> <http://www.greenpeace.org/espana/es/news/greenpeace-presenta-nuevas-evi/>

<sup>7</sup> Orden ARM/2077/2010, de 27 de julio, para el control de acceso de buques de terceros países, operaciones de tránsito, transbordo, importación y exportación de productos de la pesca para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), están muy lejos de prevenir la prácticas ilegales en los caladeros africanos. Esta norma exige la presentación de un certificado de captura que demuestre la legalidad de los productos, debiendo estar validado por el Estado de abanderamiento de los buques: es incongruente que sea el estado origen del buque el que confirme a las autoridades pesqueras UE que éste no ha cometido ilegalidades en las capturas.

Las políticas pesqueras europeas deben dar un paso adelante hacia una pesca sostenible en estos caladeros que acabe con el actual expolio de los recursos pesqueros de países pobres.

Los acuerdos de pesca entre la UE y países africanos deben estar sustentados en la sostenibilidad de los recursos y la presente y futura disponibilidad de pescado para las poblaciones locales. Además es necesario que la UE se implique decididamente en el desarrollo de medidas de control efectivas de la actividad extractiva para buques de cualquier bandera en los caladeros africanos, al menos, en los que hay acuerdo de pesca con la UE. La dotación de medios de control e inspección efectivos para los estados africanos es fundamental para atajar este problema, ya sea mediante su creación en estados que carezcan de ellos o el apoyo y colaboración con los que no dispongan de medios suficientes, así como en el desarrollo de normas jurídicas aplicables en los puertos UE para buques de cualquier bandera.

## **2.4 Reservas Marinas**

Las zonas protegidas de interés pesquero son declaradas por su especial beneficio en la preservación y regeneración de los recursos marinos. La Ley de Pesca de Canarias contempla tres tipos de zonas de protección pesquera: reservas marinas de interés pesquero, zonas de repoblación marina y zonas de acondicionamiento marino. De estas tres figuras actualmente en Canarias hay tres reservas marinas de interés pesquero establecidas, la última de ellas creada en 2001 (Reserva Marina Isla de La Graciosa e Islotes del Norte de Lanzarote, R.M. de La Restinga. El Hierro - Mar de Las Calmas y R.M. de la Isla de La Palma).

Actualmente sólo un 0'15% de la superficie marina canaria está protegida. Según el informe de Oceana "Propuesta de áreas marinas de importancia ecológica. Islas Canarias"<sup>8</sup>, tras evaluar la Red Natura 2000 en Canarias, la Comisión Europea ha determinado que la red de áreas marinas existente en la actualidad no garantiza la

---

<sup>8</sup> <http://eu.oceana.org/es/eu/prensa-e-informes/informes/propuesta-de-areas-marinas-de-importancia-ecologica-islas-canarias>



protección de ninguno de los hábitats y especies marinas presentes en Canarias que la Directiva Hábitats obliga a proteger y por lo tanto, dicha red debe ser ampliada”. También el Convenio de Diversidad Biológica de Naciones Unidas exige la conservación de al menos el 10% de cada una de las regiones ecológicas marinas y costeras para 2020, de acuerdo con la última reunión de la Conferencia de las Partes celebrada en Nagoya, porcentaje muy superior a lo actualmente protegido.

Considerando el alarmante estado de sobreexplotación de los recursos pesqueros en Canarias, la superficie de áreas protegidas es claramente insuficiente, sin embargo, desde hace años hay proyectadas varias reservas de interés pesquero más para la zona de El Cabrón (Gran Canaria), la Bahía del Confital (Gran Canaria), zona de Noroeste de Tenerife o Teno y zona de Anaga (Tenerife) (Tenerife), así como todo un conjunto de áreas marinas protegidas en Islas como Tenerife, sin que se realicen acciones definitivas con vistas a su creación. Urge una implicación decidida de las administraciones estatal y autonómica para la creación de reservas marinas de interés pesquero: la protección de áreas marinas en Canarias debe ser una medida prioritaria para la recuperación de los recursos pesqueros.

#### **2.4.1) Reserva Marina de El Cabrón (Gran Canaria)**

La Asociación Plataforma “El Chorlitejo” para la Defensa del Litoral Sureste de Gran Canaria se creó en octubre de 2010 con la intención de luchar contra la pesca abusiva en esta área del litoral de la isla y para que, de una vez por todas, se pusieran en marcha mecanismos de protección para esta zona, declarada como ZEC (Zona de Especial Conservación). Entre las acciones puestas en marcha por la Asociación se encuentra la



entrega de alegaciones al Plan Rector de Uso y Gestión de la ZEC en el MARM o la denuncia de la problemática pesquera ante diferentes administraciones (Dirección General del Mar en Bruselas y Viceconsejería de Pesca del Gobierno de Canarias). Una de las reivindicaciones principales de esta plataforma ha sido la erradicación del arte de pesca denominada "salemera", una modalidad mixta de arrastre y cerco enormemente dañina que barre literalmente la costa este de Gran Canaria desde la misma orilla. Varios ayuntamientos de la zona han mostrado el rechazo a su uso en las aguas que bañan el municipio, a pesar de ello y de la demanda ciudadana para su erradicación, el arte de pesca salemera sigue estando recogido por la Ley de Pesca de Canarias.

El Gobierno de Canarias planteó para la Playa de El Cabrón un proyecto de “Reserva Marina de Interés Pesquero”<sup>9</sup> que a día de hoy se encuentra paralizado. La zona de El Cabrón además de su interés para la preservación de los recursos pesqueros, es una zona de gran interés biológico y donde se practica el turismo de buceo. La declaración de esta zona como Reserva Marina, que cuenta con un gran respaldo de la ciudadanía (AA.VV, colectivos culturales, centros de enseñanza, clubs deportivos, empresas, etc) propiciaría no sólo la conservación y regeneración del ecosistema, sino que podría fomentar otro tipo de actividades de investigación científica alrededor de la misma y ayudaría también a impulsar y regular la práctica del buceo como una alternativa de turismo de calidad, con beneficios sociales y económicos para la población del lugar. Recientemente el Ayuntamiento de Agüimes, con el apoyo de los colectivos sociales, ha presentado un proyecto para proteger la zona a través de la creación de una “Micro- Área Marina Protegida”, con el objetivo de potenciar la conservación de los recursos marinos del municipio potenciando usos y actividades sostenibles

---

<sup>9</sup> La competencia para la gestión de esta Reserva Marina de Interés Pesquero pertenece al Ministerio de Medio Ambiente Medio Rural y Marino y al Gobierno de Canarias

# Urbanismo en el litoral



**El** paisaje del litoral de las islas se ha visto gravemente dañado y transformado por la construcción de complejos hoteleros, urbanizaciones y otros equipamientos en primera línea costera.

### 3) URBANISMO- OCUPACIÓN DEL LITORAL

La ley 22/1988, de Costas, de 28 de julio aparece como marco e instrumento jurídico fundamental en la regulación del espacio marino. Así, de la filosofía de la Ley se extraen dos propósitos importantísimos: la protección de la integridad física de los sistemas litorales y la protección de la integridad jurídica de los mismos. Ambos propósitos articulan un entramado administrativo que en conjunción con el resto de leyes sectoriales, debería asegurar un uso racional y sostenible compatible con la conservación de las costas y sus espacios adyacentes.

La integridad física viene marcada por las aproximadamente 5.232 especies de la biota canaria (de las que más de 2.000 se encuentran en un rango batimétrico de 5 a 50 metros), por los 8 hábitats de interés comunitario marinos presentes en la región, por los numerosos kilómetros de playas, por las estructuras de protección física del territorio litoral (bajas, arrecifes, sistemas dunares, etc.), por los recursos pesqueros... La integridad jurídica se apoya en dos conceptos fundamentales: El uso general, público y libre; y la defensa del interés general en toda acción o actividad que se realice en el litoral.

La realidad, sin embargo, dista considerablemente del cumplimiento de los propósitos de la Ley de Costa. Según datos del proceso de litorización<sup>10</sup> en España, el 36,3 % de las viviendas se encuentran ubicadas en los municipios litorales, sólo 27 espacios marinos protegidos (LIC, ZEC, equivalente al 0,5 % aprox.) y sólo 12 especies marinas protegidas (el 0,2% de la biota marina)-

Los principales problemas para una adecuada gestión sostenible e integrada de los espacios litorales surgen de: la división competencial de las distintas administraciones que han de actuar en el mismo espacio; la desconexión entre los conocimientos científicos-técnicos y las decisiones políticas; un cuerpo normativo muy sectorizado que atomiza y fragmenta la regulación de un espacio social y ecológico continuo e interrelacionado; una visión muy estrecha del sistema litoral y una falta de coordinación y cooperación evidente entre administraciones (falta de enfoque ecosistémico); un modelo desarrollista que nada tiene que ver con el interés general, impulsado fundamentalmente por los sectores económicos relacionados con la construcción y el turismo y apoyado a ultranza por las políticas públicas

---

<sup>10</sup> Tendencia a una alta concentración de la población en la costa

### **3.1 Ocupación del litoral. El caso de Gran Canaria**

La costa de Gran Canaria desde el punto de vista de la Ley de Costas, adolece una problemática múltiple:

- Las viviendas y edificaciones de servicio turístico que eran legales conforme a la legislación anterior a la Ley de Costas, y que la Administración Estatal, 23 años después de entrar en vigor la actual Ley de Costas, aún no ha aplicado el régimen transitorio que en la misma se contempla. El caso más flagrante es el del **anexo II de Playa del Inglés**, anexo que además está afectando directamente a la conservación de La Reserva Natural Especial de Las Dunas de Maspalomas C7. En 1995, fecha en que se realizó el último deslinde, toda la zona comercial quedó incluida dentro del DPMT. A día de hoy, 16 años después, no se ha iniciado los correspondientes expedientes de concesiones que limitan en el tiempo la usurpación del DPMT, de los hasta ahora propietarios.

- Los grandes complejos hoteleros que bajo el paraguas legal de las concesiones, realizan todo tipo de construcciones en DPMT, muchas de las cuales no se ajustan al título inicial, modificando la ribera del mar y privatizando de hecho el DPMT en contra de la Ley de Costas. Caso particular es el de **Anfi del Mar S.L.**, concesionario con una larga lista de expedientes sancionadores que no han conseguido revertir la situación. A día de hoy, se tramita una nueva concesión que incluye la legalización de todas las instalaciones ilegales.

- En los últimos años se han realizado nuevos deslindes y modificaciones de deslindes antiguos (23 años después de que la actual Ley de Costas esté en vigor) sin unas garantías técnico-científicas adecuadas, trazando en muchos casos, las líneas que marcan el DPMT y sus zonas de servidumbre, delante de lo construido anteriormente de manera irregular o ilegal, de tal



forma que automáticamente queda fuera del DPMT y resulta más fácil su posterior legalización. Ejemplo de esto lo tenemos en la zona Sur, en el tramo de costa que va desde Arguineguín hasta Mogán, véase Patalavaca por ejemplo, donde el DPMT y sus zonas de servidumbre, en vez de situarse en la coronación del acantilado, discurren por delante de los hoteles y edificaciones de apartamentos, que en la

mayoría de los casos poseen jardines y piscinas privadas amparadas por concesiones.

- **Maspalomas** El PTP-08, cuya aprobación inicial se produjo en marzo de 2011, recoge hasta 16 “enclaves insostenibles”, bien sea por su obsolescencia, porque invaden DPMT y/o servidumbre de tránsito, o porque producen un impacto severo en la conservación de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas. Éste es el caso de Centro Comercial Oasis, que aún estando en la misma arena de la playa de Maspalomas queda fuera del DPMT (incompresible). El PTP-08 determina su demolición total y nueva construcción, 20 metros tierra adentro para hacer cumplir la Ley de Costas. En los dos últimos años, el MARM, el consorcio turístico del Sur y el propio Ayuntamiento de San Bartolomé, han realizado numerosas actuaciones en la playa de Maspalomas dentro de la Reserva y ZEC Sebadales de



Playa del Inglés, para defender al centro comercial de los embates de los temporales, a pesar de las determinaciones del PTP-08. El efecto de los temporales junto con las actuaciones llevadas (retirada de áridos de la rasa marina y construcción de escollera) a cabo por las Administraciones en defensa de intereses particulares, han provocado un gran impacto en el entorno.

- Los servicios de temporada no se escapan al poco control de las Administraciones. En San Bartolomé de Tirajana, en la playa de Maspalomas y Playa del Inglés, los hamacas y sombrillas invaden la zona de playa no respetando en muchos caso la distancia de seis metros desde las mismas hasta la línea de pleamar que la Ley de Costas determina, utilizando mallas cortaviento, instalando chiringuitos no desmontables, con sótanos donde albergan generadores y mercancía. El Plan Director de La Reserva Natural Especial de Maspalomas aprobado definitivamente en diciembre de 2004, prohíbe el uso de las mallas cortaviento y recomienda el cambio de kioscos por otros que sean realmente desmontables con ruedas, sin ninguna instalación en el subsuelo y aerodinámicos.

- Las viviendas ilegales repartidas por la zona Norte y Este de la costa. Muchas de estas construcciones se han desarrollado con poco o ningún control por parte de las distintas Administraciones, siendo ilegales con respecto a la legislación del momento. La mayoría no cuenta con un sistema de depuración de aguas residuales adecuado, e invaden el dominio público marítimo-terrestre (DPMT) y sus zonas de servidumbre, en muchos casos, menoscabando el uso y disfrute de zonas de playa y dentro de espacios naturales protegidos, todo contraviniendo la Ley de Costas que prohíbe las edificaciones de residencia o habitación en el DPMT y en sus zonas de servidumbre. En otros casos, simplemente se realizan grandes edificaciones de servicios, caso del **Centro Comercial de Las Terrazas**, que en parte invade el DPMT y sus zonas de servidumbre, deteriorando y modificando la ribera del mar a

antojo, sin que la Administraciones hayan hecho nada para evitarlo, incluso posteriormente se revisó el deslinde.

### **3.2 Yaiza (Lanzarote) Plan Parcial Costa Papagayo**

Este Plan Parcial junto a otros 6 planes parciales lanzaroteños se encuentran anulados por sentencia firmes ante las irregularidades en sus licencias que otorgaron distintos municipios conejeros. En la actualidad distintas administraciones canarias y la administración estatal intentan a marchas forzadas distintas vías administrativas para su legalización y de los 22 hoteles que se encuentran dentro de estos planes parciales, aunque todos los informes técnicos ratifican la imposibilidad de legalizar todos estos planes parciales. El plan parcial Costa Papagayo aprobado en 1976, tiene una superficie de 1.290.977 m<sup>2</sup> de los cuales eran edificables 225.116 m<sup>2</sup>. El número de camas turísticas era de 3216, modificadas a la baja por el PIOT de 2000 a 2648 camas. Los usos establecidos en el PIOT de 1991 era de un 50% del suelo destinado a uso turístico, un 25% a usos residencial y otro 25% a equipamientos.

En la actualidad una vez que se ha desarrollado la totalidad de este plan parcial se ha ocupado un 69% del suelo con uso turístico (un 19 % más de lo autorizado) y sólo se ha desarrollado un 3% de los equipamientos definidos en el Plan Parcial. Se ha duplicado también el número de camas autorizadas para este plan parcial, pasando de las 2648 a las 6374 de la actualidad.

Uno de los Hoteles de este Plan Parcial, el Hotel Papagayo Arena, no solo vulnera la normativa urbanística insular y municipal sino además incumple la Ley de Costas al impedir el acceso al público al mar y el tránsito por la costa. En 23 de febrero de 2007 se aprobó un expediente de expropiación con la finalidad de demolerlo y recuperar el paisaje. Bajo el mandato de Elena Espinosa se paralizó el expediente de expropiación con el resultado del indulto de facto al hotel. Todos estos planes parciales se encuentran anulados por el TSJC, a la espera de su derribo o ajuste a la normativa (legalización)

La paralización de este expediente y los intentos de administraciones como la Consejería de Medioambiente por evitar la expropiación y derribo del Papagayo Arenas contrastan sin embargo con la rápida aplicación de las sentencias en otros casos como el de las casitas tradicionales de Berrugo, demostrando una vez más que la defensa de los grandes intereses económicos es la única prioridad de los representantes políticos al mando de las instituciones.

### **3.3 Edificio de aparcamientos de Las Teresitas, Santa Cruz de Tenerife.**

Se trata de un edificio de aparcamientos construido en plena playa de Las Teresitas, en Santa Cruz de Tenerife, que no sólo invade en parte el dominio público marítimo-terrestre y la servidumbre de protección, sino que además cuenta con una volumetría tres veces superior a lo contemplado en la propuesta incorporada en el Plan General de Ordenación de Santa Cruz.

El edificio, paralizado por orden judicial, se ha convertido en un esqueleto de bloques y pilares de hormigón, que lleva ya más de dos años paralizado en plena playa, afeando el litoral santacruzero, y sin que la administración asuma su obligación de demolerlo. Es más, en su lugar, el Ayuntamiento de Santa Cruz insiste en que Costas autorice su terminación, a pesar de que existe una causa penal abierta contra varios concejales y técnicos, y que en agosto de 2010, la jueza instructora del caso dictó un auto declarando a la obra como “no autorizable”.



# Infraestructuras portuarias



**M**iles de millones de euros están siendo invertidos en obras de nula rentabilidad económica y social que suponen un grave perjuicio para los ecosistemas marinos y terrestres.

#### 4) INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS:

Mención aparte merece la construcción y ampliación de puertos en las islas. Las múltiples infraestructuras portuarias previstas para Canarias son de varios tipos: puertos **industriales** como el de Granadilla en Tenerife o Agando en Fuerteventura; puertos **deportivos** como el de Corralejo en Fuerteventura, Tazacorte en La Palma o los nuevos puertos de Las Caletillas, Radazul, El Porís, Puerto Colón y Adeje, en Tenerife; Bahía Feliz y Meloneras en Gran Canaria; **comerciales o de tráfico de pasajeros; pesqueros**, que únicamente se prevé en combinación con otros usos, principalmente **deportivos**; y **mixtos** como el de Fonsalía en Tenerife (comercial, deportivo y pesquero) o los del Puerto de la Cruz, Garachico y La Laguna en Tenerife (deportivo y pesquero).

Indudablemente, las afecciones ambientales provocadas por la construcción de una nueva infraestructura portuaria son numerosas. Algunas de las más significativas son la **destrucción directa e indirecta de ecosistemas** tanto terrestres como intermareales y submarinos; **la perturbación, y a veces sacrificio** de especies como los cetáceos, muy sensibles a los ruidos y las colisiones de buques; **la artificialización del paisaje**; la alteración de la dinámica de corrientes ante la presencia de un obstáculo que modifica el flujo de vientos, agua y arena, con el consiguiente desabastecimiento de playas y especies de sustrato arenoso; el **vertido de suciedad al mar** (fuel, aceites y basuras) accidental y provocado, y la consiguiente afectación al territorio, sobre todo a las playas, ubicadas corriente abajo; o **la modificación estructural del fondo marino** y el litoral, que puede suponer la pérdida de olas de interés para surfistas.

Sin embargo, el coste trasciende las fronteras de lo puramente ambiental y territorial. **Miles de millones de euros están siendo invertidos en obras de más que dudosa rentabilidad económica y social.** Además, al parecer, la crisis económica no ha servido para que quienes planifican el territorio se den cuenta de que es necesario un replanteamiento del modelo de producción en Canarias. Más bien al contrario, seguimos apostando por la construcción infinita y el turismo de masas, como única fuente de ingresos, sin percatarnos de que precisamente esta apuesta fue lo que nos empujó no sólo a la crisis económica actual, sino también a la crisis ambiental, mucho más difícil de solventar.

##### 4.1 Puerto de Fonsalía (Tenerife)

El puerto de Guía de Isora, o puerto de Fonsalía, es un puerto mixto al que se pretende trasladar la actividad de tráfico de pasajeros que ahora cubre el puerto de Los Cristianos. Su uso comercial, previsto para cuatro amarres de ferrys (a

diferencia de los dos existentes en Los Cristianos, y que cubren sin dificultad la demanda existente) más uno de cruceros, coexistirá con un enorme puerto deportivo previsto para cerca de medio millar de atraques, un puerto pesquero muchísimo más modesto, e incluso con una dársena comercial.

El despropósito llega a ser de tal calibre que junto a él se pretende ampliar el puerto de Playa de San Juan (deportivo y comercial). Un poco más arriba se ubica el puerto deportivo de Los Gigantes, y un poco más abajo, el puerto deportivo de Puerto Colón. Para colmo, se pretende construir un nuevo puerto deportivo en Adeje, a sólo unos pocos kilómetros de distancia.



Este puerto derivará en la urbanización de la franja litoral de Guía de Isora, ampliando hacia el Noroeste el gran continuo urbano-turístico en el que se ha convertido la costa de Arona y Adeje.

En cuanto a las afecciones al medio marino, su construcción supondrá la pérdida de la baja de Fonsalía (un lugar de producción primaria que garantiza la pesca de bajura), algunas poblaciones de sebadal, y la pérdida directa de especies amenazadas en una de las zonas de mayor biodiversidad marina de Tenerife.

Su puesta en funcionamiento causará graves perjuicios a las poblaciones de cetáceos que habitan o transitan por las aguas comprendidas entre Tenerife y La Gomera. Dos de estas especies, la tortuga boba y el delfín mular, son prioritarias para la Unión Europea, protegidas dentro de la Directiva Hábitat. Igualmente afectará a la Zona de Especial Conservación 'Franja Marina Teno-Rasca'.

#### **4.2 Puerto de Granadilla (Tenerife)**

El puerto de Granadilla es una apuesta por la dependencia de un territorio insular como Canarias de un combustible fósil que no tiene ni demanda: el Gas Natural.

Atenta contra un ecosistema de alto valor ecológico del que depende toda la pesca litoral del Sur de Tenerife, y pone en riesgo la calidad de todas las playas de la zona, además de numerosos ecosistemas terrestres y marinos, entre ellos, las praderas submarinas de sebadales. Para colmo, los vientos dominantes, de fuerza 5 y superior, dificultarían las maniobras de los buques gaseros durante el 60 % del año.

La segura afección que el puerto producirá sobre las sebas, que además de constituir un ecosistema marino fundamental, es una especie amenazada, supuso que el Tribunal Superior de Justicia de Canarias paralizara cautelarmente el proyecto.

Para salvar esta situación y eliminar la protección de esta fanerógama marina, en el 2010 se aprobó por Ley la modificación del Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias, que pasó a denominarse Catálogo Canario de Especies Protegidas, pues ya no protege a las especies verdaderamente amenazadas, sino a las que políticamente conviene proteger.



Por supuesto, la población de sebas que enterrará el puerto, queda desprotegida, a pesar de tratarse de una de las mejores comunidades de sebadal del Archipiélago canario.

Tampoco el Ministerio de Medio Ambiente ha accedido a proteger a la Cymodoceanodosa en el Catálogo Nacional, y decidió no denunciar las irregularidades del Catálogo canario ante el Tribunal Constitucional.

Y todo ello, para no afectar el pacto político PSOE-Coalición Canaria, y no obstaculizar la construcción del puerto de Granadilla.

#### **4.3 Ampliación Puerto de Corralejo (Fuerteventura)**

Utilizando como excusa que el Puerto de Corralejo tiene un número de pasajeros muy elevado, dicen que el noveno de España, pretenden llevar a cabo una ampliación que sin embargo no permite aumentar ese número de pasajeros que actualmente transportan dos ferrys - Armas y Fred Olsen-.

Lo que sí se consigue con esta llamada ampliación es la construcción de un nuevo puerto por el lado norte del muelle actual que albergaría 665 nuevos puestos de atraque para yates y otras embarcaciones deportivas, Esto supone multiplicar por más de siete los actuales cien puestos de amarre para este tipo de embarcaciones. Lo que también se consigue con esta llamada ampliación es la creación de una gran plataforma delante este nuevo Puerto deportivo donde, según se dice en el propio proyecto, se construiría un gran centro comercial. Todo este megaproyecto se realizaría con cargo al erario público con un presupuesto de 34 millones de euros.

La no necesidad de este puerto deportivo se hace también patente al comprobar que no hay demanda para estos 665 puestos de atraque, ya que existen en la costa vecina de Lanzarote dos puertos deportivos privados con muchos puestos de atraque libres (Marina Rubicón y Puerto Calero). Por otra parte el propio proyecto considera que la instalación no sería rentable si no se consigue alquilar al menos 450 puestos de atraque. Así pues este nuevo Puerto deportivo pagado con dinero público está ya condenado de antemano a ser un desastre económico o a su posterior privatización. Aparte de todas estas razones que invalidan la motivación y la necesidad de este proyecto, existen otras razones de carácter medio ambiental y social:

- Afección del nuevo puerto sobre la dinámica de arena - con el consiguiente impacto en el Parque Natural de Dunas de Corralejo y sus playas.
- Paralización de las corrientes marinas, lo que supondrá un daño incalculable para los sebedales de toda la zona.
- Aumento del cierre de la bahía de Corralejo provocaría una disminución en la renovación del Agua de las playas interiores de la bahía de Corralejo, así como un cambio en el oleaje, poniéndose en peligro lugares como Punta Elena, cuyas olas son motivo de afluencia turística.
- La contaminación por petróleo de las embarcaciones y el propio tráfico marítimo harían de esta zona apacible un lugar insostenible para la fauna marina.
- El aumento de la pesca deportiva perjudicaría la pesca profesional.

#### **4.4 Ampliación Puerto de Tazacorte- Plan De Ordenación Del Litoral. (La Palma).**

En la isla de La Palma están ampliando el Puerto de Tazacorte con dos zonas de atraque nuevas de 450 m y 250 m, terminal de pasajeros y 7000 m<sup>2</sup> de zonas comerciales. La cantidad de atraques en la marina sube hasta 533 y 336 puestos en marina seca. Además está contemplado en el plan de Ordenación del Litoral de Tazacorte un complejo residencial de 350 viviendas de lujo en la desembocadura del Barranco de Tenisca.

Estas actuaciones afectan de manera directa al LIC “Franja Marina de Fuencaliente” donde se encuentra la Reserva Marina de La Palma. El muelle actual más la ampliación prevista constituyen un freno irreparable del movimiento natural de arena procedente de la sedimentación del Barranco de Las Angustias (ENP) que provee a todas las playas hacia el sur de la isla y que han visto mermada su volumen arena. La playa en el antiguo muelle del Puerto, se encuentra afectada por el vertido de aguas residuales procedentes

de la depuradora deteriorada. Lleva muchos años sin recibir el distintivo de bandera azul de la CEE. Además, con motivo de estas obras de ampliación del muelle, se está arrojando al mar cantidades importantes de materiales aterrados y escombros cuya calidad dudamos que sea la indicada en el proyecto. El origen del material es igualmente de dudosa legalidad. Aparentemente no existe ninguna medida que impida la dispersión de estos materiales por el medio marino, a la vista de la extensa mancha de turbio. Ante estos hechos, igualmente dudamos que se esté llevando a cabo el Programa de Vigilancia Ambiental. Estos hechos están denunciados ante la Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural. Además la obra produce un gran impacto visual y es una inversión con muy pocas posibilidades de ser rentable.

La construcción de un edificio residencial de lujo (Los Tarajales) dentro del espacio público marítimo incumple la Ley de Costas, lo que ha sido denunciado ante la Fiscalía de Medio Ambiente.

#### **4.5 Puerto deportivo en Los Cancajos (La Palma)**

Proyecto de un nuevo puerto deportivo con 146 amarres en La Caleta de la Ballena en Los Cancajos, municipio de Breña Baja

A escasas dos millas náuticas al norte ya existe, dentro del puerto de Santa Cruz de La Palma, una infraestructura similar que puede perfectamente cubrir las necesidades de las embarcaciones deportivo-turísticas en el lado Este de La Palma. De hecho el embarcadero deportivo de Santa Cruz tiene más oferta de la que en la actualidad se necesitaría según un estudio del Gobierno de Canarias, Dirección General de Puertos.

El Estudio de Impacto Ambiental del proyecto resulta incompleto por no contemplar la afección a numerosas especies incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias y que se encuentran representadas en el ecosistema marino directamente afectado por este proyecto.

Además la zona alberga hábitat protegidos por de la Unión Europea, como las cuevas marinas sumergidas o parcialmente sumergidas.



La especial riqueza del ecosistema marino de la zona de La Ballena, la baja presión pesquera en las cercanas caletas de Los Cancajos, unido a la condición turística de

Los Cancajos, hacen que el litoral de Breña Baja, desde la punta de Los Guinchos hasta el Risco Alto, sea ideal para declarar su protección con la figura de Parque Natural Marítimo Terrestre (junto con el cardonal de La Ballena- Risco Alto y El Fuerte) o Reserva Marina de la que, por otra parte, tan necesitada está la zona Este de La Palma para la regeneración de los recursos pesqueros.

La Reserva Mundial de la Biosfera de La Palma considera también necesaria la protección de la zona de La Ballena en Los Cancajos, mostrando su oposición a la construcción del puerto deportivo previsto en este enclave.

#### **4.6 Ampliación del Puerto de Playa de Santiago (La Gomera)**

En la isla de La Gomera, también se prevé la ampliación de las actuales instalaciones del Puerto de Playa Santiago, uno de los tres puertos con los que cuenta la isla, con la excusa de mejorar la comunicación interiores y de fomentar la actividad turística. El proyecto consiste en la prolongación del dique actual y construcción de uno nuevo exterior desde la punta del Espino, para propiciar el atraque de ferrys y cruceros (la línea de atraque será de 150 metros lineales para barcos de gran calado); construcción de nuevas superficies portuarias para albergar edificios y servicios; construcción de una marina; construcción de un nuevo muelle pesquero; y la "estabilización" de las playas cercanas al puerto.

#### **4.7 Puerto de Agando**

El nuevo catálogo de especies protegidas de Canarias que desprotege los sebadales permite también la construcción del Puerto Industrial de Agando, en el municipio mayorero de Tuineje, que incluye además una regasificadora. El Puerto industrial supondrá la destrucción de uno de los mayores y mejor conservados sebadales de Canarias.

#### **4.8 Puerto de Arinaga**

El Puerto de Arinaga en Gran Canaria constituye uno de los ejemplos más flagrante del despilfarro de dinero público en una infraestructura que se ha demostrado innecesaria y que sólo ha servido para causar un importante daño medioambiental. Después de varios años desde que se terminara su construcción no ha recibido en su interior más barcos que los que se puedan contar con los dedos de una mano. La Dirección General de Política Regional de la Comisión Europea tiene abierta una investigación para determinar el grado de operatividad de este puerto, lo que

podría suponer la devolución de los fondos comunitarios que se destinaron a la obra. Sin embargo, nuestros gobernantes, en lugar recapacitar en base a estas evidencias sobre el modelo de desarrollo y el despilfarro de fondos públicos empleados en obras inútiles, ahora apuestan por ampliar el puerto. La intención de dragar la zona a la vez que ampliarla tiene la finalidad de adecuarla para la futura instalación de la planta de gas y sus tanques para “regasificar” el gas natural licuado.

La primera fase del “desatino y del cambalache” de seguir manteniendo altos niveles de megainfraestructuras en tiempos de crisis, nos cuesta en el caso de este proyecto, 142 millones de euros (si en eso quedara). Las autoridades parecen no percatarse de que las verdaderas necesidades de inversión son la mejora de la sanidad y la educación públicas, y de los servicios sociales.

Por último, este proyecto constituye un grave atentado ambiental y social para la isla de Gran Canaria, pues afectarían a los Sebadales y las Salinas de Arinaga, a aves como el Patinegro, a la tortuga boba, al litoral de Agüimes y Santa Lucía, y a eventos deportivos de importancia como el Campeonato del Mundo de Windsurfing de Pozo Izquierdo. Y además de todo ello, es necesario recalcar la afección a más de diez mil vecinos y vecinas que vivirían a 450 metros de la Planta de Gas, a pesar de que el Reglamento sobre Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas (RAMINP) establece que la distancia de seguridad de instalaciones, como la proyectada, debe estar ubicada a más de 2000 metros de un núcleo de población.



**BEN MAGEC-ECOLOGISTAS EN ACCIÓN** es una federación de que desde 1991 agrupa diferentes colectivos del archipiélago canario por un objetivo común: La defensa del medio ambiente y la justicia social. La federación está integrada en la confederación estatal Ecologistas en Acción, comprometiéndose así con las problemáticas ambientales y sociales de carácter estatal y global.

Durante dos décadas ha promovido y participado en diversas acciones orientada a la preservación de los valores naturales, sociales y culturales de las islas, destacando algunas luchas emblemáticas como la defensa de la montaña de Tindaya en Fuerteventura, de la playa de Veneguera en Gran Canaria, la campaña Canarias tiene un límite, ni una cama más, contra el modelo de desarrollo depredador y la oposición al Puerto de Granadilla y la nuevo Catálogo Canario de Especies Protegidas.

La movilidad sostenible, la defensa animal, la gestión de residuos, la cooperación, la conservación del patrimonio, el consumo responsable o la soberanía alimentaría son algunas de las temáticas que se trabajan a través de actividades de educación y sensibilización ambiental y mediante acciones reivindicativas y de denuncia, gracias al trabajo voluntario de quines forman parte de la federación de manera activa y al apoyo económico de los socios.

El deterioro medioambiental y del bienestar social que sufre el archipiélago en la actualidad hace que las reivindicaciones del movimiento ecologista, encaminadas a un cambio de modelo más humano y con menor consumo de recursos, tengan hoy más vigencia que nunca. Desde aquí te invitamos a acercarte a conocer el trabajo que realizamos.

**¡HÁZTE SOCIO Y PARTICIPA!**