

**[Aister Marinas](#)**

Pantalanos y plataformas flotantes y fijas, rompeolas, torretas

[www.aister.es](http://www.aister.es)

**[Abogados en Tenerife Sur](#)**

Cobertura en Canarias y Península.

Consulta vía web gratuita

[www.abogadosdetenerife.com](http://www.abogadosdetenerife.com)

Anuncios Google

### **Proyecto portuario de Granadilla. Por Pedro Anatael Meneses (29/12/2003):**

Pedro Anatael Meneses Roqué, ex presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, ex director general de la Marina Mercante y profesor del Departamento de Ingeniería Marítima de la Universidad de La Laguna, apuesta por la futura



construcción de un puerto en Granadilla de carácter complementario al actual recinto de Santa Cruz de Tenerife, al tiempo que aboga por un debate amplio del proyecto para el sur tinerfeño. El puerto de Santa Cruz de Tenerife está estrechamente vinculado con la ciudad desde su fundación. Si bien en el siglo XV no existía Puerto, también es verdad que su bahía fue utilizada como tal y es tal su vinculación que los momentos de esplendor y languidez del recinto también son los de Santa Cruz de Tenerife como ciudad. Todo ello significa que el día que el puerto de Santa Cruz de Tenerife desaparezca, también desaparecerá la ciudad.

El Puerto, como consecuencia de su crecimiento y modernización, se ha ido comiendo poco a poco el litoral de la ciudad, por lo que habrá que agudizar el ingenio e ir recuperando aquel espacio ya no utilice para su fin, como el entorno de la plaza de España-muelle de Enlace. Habrá que cambiar los usos de la denominada dársena de los Llanos y, definitivamente, destinar toda la zona (por sus limitaciones de operación, poco calado, ancho, así como su proximidad a la ciudad) a embarcaciones de recreo y deportivo; habra que destinar la zona del muelle de Enlace, conjuntamente con la plaza de España, a usos mas ciudadanos, suavizando su entono y concentrando en la dársena de Anaga la actividad de buques de pasajeros y de cruceros de turismo; tambien habrá que hacer la playa de María Jiménez y concluir lo ya ejecutado, como es el parque marítimo. Además de todo ello, se debe abrir el Puerto a la ciudad y habrá que mejorar la zona de borde y encuentro entre ambos sin que esto signifique que haya que trasladarlo a otro lugar, como propone la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, el avance del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) y el Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT). Si esto fuese así, se produciría la muerte del Puerto y, por tanto, de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife como capital de la Isla y eje central de la economía de la provincia. No en vano, el puerto de Santa Cruz de Tenerife mueve más de 15 millones de toneladas de mercancías, más de 1.300.000 pasajeros, más de 360.000 contenedores y registra la entrada de más de 8.000 buques todos los años, lo que genera un movimiento importantísimo de servicios (más de 450 millones de euros) y de puestos de trabajo (más de 10.000 directos) en torno a la ciudad. En cuanto a la actividad comercial, habría que unir las dos grandes terminales situadas en la dársena del Este (Bufadero y Este), lo que permitiría pasar de los actuales 550.000 contenedores (teus) de capacidad a casi 800.000 teus. Si se modificara la primera alineación del dique del Este se conseguiría una línea de atraque de, aproximadamente, 700 metros para buques de 18 metros de calado y aumentar la superficie de tierra en más de 200.000 metros cuadrados, lo que permitiría incrementar el número de contenedores en más de 400.000 teus. De este modo, el total de contenedores que captarían estas terminales se cifraría en 1.200.000 teus/año.

Independientemente de ello, y si fuese necesario, quedaría por construir la denominada dársena Norte como alternativa al proyecto presentado del puerto de Granadilla. La nueva infraestructura, que estaría ubicada entre la dársena del Este y el pueblo de San Andrés en una zona con una batimetría que se suaviza con respecto al resto del litoral santacrucero, podría



acoger buques de más de 300 metros de eslora sin limitaciones de calado debido a la configuración de los fondos. La dársena del Norte no sería exclusiva para el tráfico de contenedores, sino que también albergaría espacio para graneles sólidos con el fin de cubrir las dos demandas de tráfico más importantes que necesita el actual puerto santacrucero. En este contexto, las características técnicas más relevantes del proyecto de la posible dársena del Norte son:

- La longitud del dique Exterior es de 3.200 metros y su alineación principal se cimenta sobre banquetas, cuyo pie no va más allá de 70 metros.
- La anchura de bocana es de 360 metros.
- La longitud de atraque es de 2.000 metros.

De este modo, la infraestructura conseguiría una longitud de atraque y superficie de muelle de 1.200 metros y 500.000 metros cuadrados, respectivamente, para contenedores; de 800 metros y 180.000 metros cuadrados para graneles sólidos; y de 250.000 metros cuadrados para el área de la Zona Especial Canaria (ZEC). Esta nueva terminal norteña generaría un número de teus anuales por encima de 1.200.000 unidades y la estimación económica de estas actuaciones se cifraría en alrededor de 450.000.000 euros. Por tanto, no es cierto, es rotundamente falso que el puerto de Santa Cruz de Tenerife haya que trasladarlo al Sur porque no existen posibilidades de ampliación y no pueda operar al mismo o mejor nivel que el resto de los puertos geográficamente cercanos, denuncia grave que sólo demostraría la negligencia en la gestión del recinto capitalino. Inicialmente, el puerto de Granadilla se diseñó para que fuese complementario al recinto de Santa Cruz de Tenerife y convertirlo en un puerto industrial poco a poco y en función de la demanda existente en el polígono industrial de Granadilla. En definitiva, la iniciativa original contemplaba una construcción progresiva acorde al tráfico de graneles líquidos, que demanda tanto la compañía Unión Eléctrica de Canarias (Unelco-Endesa) como las propias actividades relacionadas con el sur de la isla (aeropuerto...), al nuevo combustible que utilizará Unelco (gas natural), un muelle polivalente que permitiese realizar operaciones de todo tipo relacionadas con el polígono de Granadilla, la exportación hortofrutícola (tomates o [plátanos](#))..., pero, en ningún caso, el proyecto que se intenta construir, un superpuerto al que se traslade toda la actividad del recinto santacrucero, a excepción de los cruceros de turismo y embarcaciones de recreo. Mientras el Pleno del Cabildo de Tenerife, en su reunión de finales del pasado octubre, acuerda por unanimidad considerar que el puerto de Granadilla sea un puerto complementario del de Santa Cruz, representantes de la Confederación Provincial de Empresarios (CEOE-Tenerife), Autoridad Portuaria y algún que otro empresario y político se empeñan en no respetar ese acuerdo democrático tomado en el seno de la primera institución de la Isla. Aunque intranquiliza que el polígono industrial no cuente con un puerto que permita el acceso de maquinaria o materias primas y todo ello se vea obligado al traslado por carretera desde Santa Cruz con el consiguiente coste, también preocupa la pretensión de construir terminales de contenedores en Granadilla y que mercancías peligrosas recorran vías urbanas y autopistas en cubas, pudiendo contar con un campo de boyas en la Tejita tan eficiente y respetuoso con el medio como el santacrucero de La Hondura. En cualquier caso, cualquiera de las actuaciones que se realizaran, tanto en el puerto de Santa Cruz de Tenerife como en Granadilla deberán respetar, escrupulosamente, las leyes medioambientales.

---

Pese a la apariencia oficial, con la firma en febrero pasado del Compromiso para el desarrollo del sistema portuario de Tenerife, en que se están cimentando sólidos pilares para que Tenerife pueda desarrollar el sistema portuario necesario para



afrontar los retos del presente siglo, más bien nos tememos -por enésima vez- que los desencuentros y la fuerte influencia de intereses particulares claramente definidos acaben por desviar el interés general y, lo que es más grave, agotar las posibilidades -cada vez más restringidas- de desarrollo comercial del puerto de Santa Cruz de Tenerife a favor exclusivamente del puerto Granadilla y de los intereses especulativos entorno a éste complejo portuario. El empecinamiento en esta última década por parte de la dirección portuaria y de los políticos con mayor responsabilidad en Tenerife de sacar adelante un macropuerto en Granadilla a costa de paralizar el desarrollo del puerto de Santa Cruz de Tenerife, -en el que prácticamente no se han ejecutado ni las más elementales inversiones para incrementar línea de atraque, terminales y aguas abrigadas con el falso argumento de que las posibilidades de desarrollo en este puerto están totalmente agotadas o que son muy costosas-, ha comenzado en los últimos años a pasar severas y costosas facturas al sector portuario y por ende a la Isla. Si realmente se quiere hacer cumplir el precepto reiterado hasta la saciedad por los defensores del puerto de Granadilla de que ambos recintos son y serán complementarios y no sustitutorios, las obras necesarias a corto plazo en Santa Cruz, de menor coste de inversión y ejecución, deben ser absolutamente prioritarias. Si no se desarrollan con urgencia y con su máxima capacidad operativa las obras de ampliación de la dársena del Este en Santa Cruz de Tenerife en sus dos fases, el gran retraso y deterioro del sistema portuario tinerfeño existente hoy con respecto al puerto de Las Palmas alcanzará cotas inimaginables a corto plazo, incrementando aún más la dependencia comercial de Tenerife respecto de Gran Canaria. Pero lo que es peor, Santa Cruz perderá en beneficio de Las Palmas la mayor parte de su tráfico portuario comercial. Esperar corregir la desventaja portuaria de Tenerife respecto a Gran Canaria con la ejecución del gran proyecto de Granadilla y pequeñas obras recortadas en Santa Cruz, diseñadas más bien con el objetivo de justificar y acallar a los discrepantes que el de su plena eficacia y potenciación de la actividad comercial, supone prolongar muchos años más la oficialmente ocultada decadencia de nuestro puerto. Con suerte, Granadilla no estaría operativo antes de 8 o 10 años, -eso si se salvan los obstáculos medioambientales en Europa y se consiguen las inversiones estatales y europeas-, por el contrario, la actuación correcta y rápida en las obras de Santa Cruz, con voluntad política y técnica pueden estar ejecutadas en plazos de tiempo relativamente cortos, ya se han barajado períodos entre 2 y 4 años, por lo que es más que probable que permitan mitigar el descenso de la capacidad operativa del puerto y la desbandada de las navieras que aún operan adscritas a tráficos internacionales e incluso de captar e incrementar nuevas líneas marítimas.

### **Pérdida de tráficos:**

Los que vivimos y padecemos el puerto de Santa Cruz de Tenerife desde dentro, en el día a día, hemos visto como año tras año las instalaciones tinerfeñas han ido perdiendo tráficos de buques, especialmente exterior -entorno al 11% anual, según estadísticas de la propia Autoridad Portuaria-, desaparecen servicios portuarios y mercados en beneficio del [puerto de Las Palmas](#), ello ante el silencio y la pasividad de estos empresarios y de los medios de comunicación que ahora denuncian pérdida de competitividad y sobrecostes por falta de instalaciones adecuadas. Más grave aún es que desde principios de 2003, la naviera MSC -Mediterranean Shipping Company- ha cancelado sus escalas regulares semanales directas en Santa Cruz de Tenerife que procedían del norte de Europa y ni un solo organismo empresarial ni tampoco un solo medio de comunicación de Tenerife ha denunciado que, además de soportar las demoras ocasionadas por los transbordos de sus mercancías en Las Palmas, se tiene que pagar un sobrelete por los mismos. De igual manera, desde septiembre de 2003, las navieras Zim, Niver y Austal, que tocaban regularmente en Santa Cruz de Tenerife cada 10 días procedentes de Sudamérica, han cancelado en éste puerto para hacerlo a la subida y a la bajada en Las Palmas, transbordando la mercancía para Tenerife en aquel puerto igualmente con los consiguientes perjuicios ya comentados.

También en 2003, la naviera OPDR canceló una de sus escalas semanales en la línea Sevilla-Canarias y la naviera Pinillos del Grupo Boluda suspendió igualmente sus cuatro escalas semanales de la línea Cadiz-Canarias. Qué lejos quedan aquellos tiempos en que se hacía gala de que el puerto es lo primero.

Las causas por las que el puerto de Santa Cruz de Tenerife ha ido perdiendo actividad y competitividad en la última década son diversas y de muy variadas razones, ya hemos apuntado algunas recientes. El gran déficit del puerto de Santa Cruz de Tenerife está en la necesidad de ampliar las terminales de contenedores y aumentar línea de atraque y superficie, que se pueden paliar a corto y probablemente medio plazo, como ya comentamos, con las obras del dique del Este, dársena Polivalente y rellenos en la dársena Pesquera. Otra gran reserva futura que aún le queda al puerto de Santa Cruz sería la construcción de la dársena Norte, que podría duplicar la operatividad actual, pero nos tememos que todas estas opciones vayan perdiendo su plena eficacia por actuaciones contrarias deliberadamente planificadas con el único fin de justificar a toda costa las macro-inversiones de Granadilla. Para conseguir estos objetivos sólo basta transparencia y buenas intenciones por parte de todos los que de una u otra manera tienen responsabilidades sobre las decisiones que en un futuro inmediato se van a tomar sobre el futuro de los puertos de Tenerife. Desde los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente en Madrid hasta el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en Tenerife, pasando por el presidente del Gobierno canario, presidente del Cabildo de Tenerife y alcalde de Santa Cruz, tan personalmente implicados en las decisiones que se están derivando. Todo hace indicar que los derroteros por los que navegan las intenciones finales distan más de un meridiano de lo que aquí se plantea.

(Pedro Anatael Meneses)

---

### **El puerto y su desmantelamiento (19/09/05):**

La comunidad portuaria del puerto de Santa Cruz de Tenerife era conocedora de que en septiembre, regreso de vacaciones estivales, comenzaría la campaña de invierno a favor del puerto de Granadilla. Ya se ha iniciado. Tenemos cerca la fecha de decisión de la Unión y se quiere ahogar con recortes de prensa a los responsables de medio ambiente de la UE y de



Madrid. Se quiere demostrar existe un clamor popular en favor del puerto de Granadilla. La prensa trata de crear una opinión pública artificial con la que se pretende convertir a los héroes -los del "no a Granadilla"-, en villanos, antisistema, ecologistas radicales o terroristas sociales. Los de siempre, un grupito de políticos locales y empresarios afines, cometió el error de hacer mal uso de la cancelación de las escalas en Sta. Cruz de Tenerife del servicio Saecs. De forma malintencionada se trató asignarla a la falta de infraestructuras, área de apilamiento y mayor línea de atraque, pero, en esta ocasión la "minoría" no tragó. Por ello, afirmo nuevamente que la cancelación de la escalas de Saecs en el puerto de Santa Cruz de Tenerife se de fundamentalmente al "mal" servicio prestado. Esto es bien conocido por la comunidad portuaria pese a la insistencia de las declaraciones tendentes a desviar el ascua a su sardina MSC, segundo grupo del mundo, y ZIM abandonaron hace ya tiempo sus servicios directos a Tenerife y nadie se rasgó las vestiduras ni asustó al atribulado consumidor con los terribles-efectos del sobrecosto. Hoy MSC recalca en Tenerife solo a por los contenedores vacíos o para dejamos un *depot* de cientos de contenedores vacíos que, por cierto, no han afectado a la actividad ni al espacio de la terminal pública. Su hub está en La Luz y Las Palmas siendo accionista de Opcsa. La realidad es que 'mestro puerto esté cayendo "no" víctima de la cobardía de unos y la traición de otros, sino victima de una gestión oficial -Autoridad Portuaria y Ayuntamiento-, encaminada al desmantelamiento del puerto de Santa Cruz de Tenerife. Demos gracias a que el inmovilismo consciente de los actuales rectores portuarios y municipales ha encontrado enfrente a una parte importante de la sociedad que no lo consiente. Esos grupos minoritarios -56.0087- firmas con sus datos personales en una iniciativa legislativa popular -, que les traen de cabeza han impedido que , por ahora, unos "pocos", arropados por el poder político local puedan acabar con este antiguo barrio lagunero del que no podemos

olvidar que antes que ciudad fue puerto. Es mucho asegurar de que las operaciones de barcos de casi 300 m. de eslora han sido un suplicio dentro de la dársena del Este, cuando cuenta con un círculo de maniobra de 469 m. que permitiría -datos de la Autoridad Portuaria-, revirar a buques con eslora máxima de hasta 369 m. Es de lamentar que se pretenda afirmar que apenas pueden dar la vuelta, y que allí prácticos y capitanes han pasado momentos realmente difíciles en algunas operaciones. Como hombre de mar diría es posible que en una operación puntual algún práctico y capitán hayan pasado un mal trago, situación que puede darse en aquella dársena o en cualquier otra de este puerto o de Las Palmas, por causa de condiciones atmosféricas adversas, problemas en los medios del buque o desconfianza del mando por ser su primera escala. Lo grave de la manifestación es generalizar cuando los buques de Saecs llevaban tiempo escalando Tenerife, los sustituidos y los sustitutos.

Los nervios a la proximidad de la decisión de la UE ha puesto al descubierto las intenciones de la Autoridad Portuaria y Ayuntamiento de Santa Cruz con respecto al destino de superficies de los muelles de este puerto de interés general: incorporar a la ciudad la superficie de los muelles de Santa Cruz *como nuevas zonas de expansión urbana*. Abogan por actividades económicas vinculadas al ocio y el turismo, marinas deportivas y usos marítimos recreativos. Un Concejal, portavoz del grupo ATI-CC, y el propio Alcalde propugnan por dar ese destino al puerto de Santa Cruz encubriéndolo, con el paraguas del "gran" negocio de los cruceros. En el PIOT y Plan General de Ordenación, tímidamente se insinuaba "acabar" con este puerto nuestro. Se cubrió de cemento el sur de la Isla y ahora se va a por los muelles de Santa Cruz. No olvidemos que ya la Autoridad Portuaria de Las Palmas supera en cruceros a la de Tenerife. La operación calculada de incorporar al negocio de la construcción y de los servicios (marinas, bares de copas, restaurantes y pubs), los muelles de Santa Cruz no es ajena a otras que poco a poco se están montando con respecto a la superficie que ocupa Cepsa, la cementera Cemex, o la propia cervecera. Operaciones paralelas bien calculadas que tratan de poner en manos de la construcción espacios para su continuidad expansiva. Los pocos suelos industriales de Santa Cruz se reclasifican en urbanizables. Ejemplo, el barranco de Jagua. Resultó extraño, en estos tiempos de confusión, que un hidalgo de Nivaria saliese en defensa de la continuidad de Cepsa y de sus 400 puestos de trabajo. El empleo que genera el puerto y su área de influencia parece no le preocupa tanto a pesar de superar en miles a los de Cepsa. Termino resaltando la trascendencia de los puertos para el desarrollo y crecimiento económico local, en nuestro caso para Santa Cruz. Dicen los investigadores que

*es un hecho constatado que la infraestructura portuaria concentra un conglomerado de actividades económicas que se extienden a toda la cadena económica con notables repercusiones en términos de empleo y valor añadido en el entorno del puerto.*

Los elegidos por el pueblo de Tenerife desconocen o han olvidado este hecho y exclaman: ¡A por el puerto de Santa Cruz! (Pedro Anatael Meneses)

---

### **Granadilla, 2011. Ampliación Santa Cruz: ¿el próximo siglo? (06/08/07):**

Leyendo la nota de prensa publicada el pasado 23 de julio, lunes, sacamos la conclusión de que los "únicos", enemigos que tiene el puerto de Santa Cruz de Tenerife son los promotores del Puerto de Granadilla. En la ampulosa exposición del único, extraordinario e inigualable futuro puerto de Granadilla, conocido en el mundillo portuario con el sobrenombre de La Mentira, se nos cantan sus virtudes y no, por supuesto, sus defectos: destroz del litoral y régimen de vientos con lo que se verán afectadas zonas protegidas y maniobras y operaciones de los buques. El futuro puerto de Granadilla (La Mentira), no alcanzará su potenciación sino "robando", al de Santa Cruz su tráfico porque poco podrá hacer frente a nuestro cercano competidor y del que hoy, somos "su", segundo puerto. Santa Cruz ha pasado a ser el mayor de entre los puertos de islas menores De puerto internacional, estación de servicios del Atlántico, a *feeder*, de La Luz y Las Palmas. Lamentable. La nota trata, en una simple línea, de justificar la imposibilidad de ampliación

futura del puerto de Santa Cruz haciendo un símil injustificable: Esta distancia es corta -la profundidad máxima con que se juega es de 50 metros-, máxime comparándola con la del puerto de Santa Cruz, donde se alcanzan los 100 metros por debajo del nivel del mar. Trata de que ignoremos que esa cota de -100, está a más de un kilómetro de distancia del llamado Dique del Este (dique de abrigo). La "máxima", no busca otra cosa que confundir al lector interesado y poner en entredicho las posibilidades de ampliación del puerto de Santa Cruz, criterio que ya sirvió para "convencer", al señor Stavros, comisario de la UE de Medio Ambiente. La cota del dique de abrigo de la Dársena del Este del vilipendiado puerto de Santa Cruz, donde apoya la banqueta del dique de abrigo, está entre las de -40 y -55 metros. Como siempre un interesado error de los promotores de Granadilla (La Mentira). Leemos que cuando se habla de infraestructuras de este tipo se barajan períodos de tiempo a largo plazo, es necesario planificar las fases necesarias para hacer que el puerto funcione. La ampliación del puerto de Santa Cruz está programada en dos fases y, deducimos de esta nota y de otras anteriores con el mismo origen, sin temor a equivocarnos, que se ha planificado la ampliación del puerto de Santa Cruz de tal forma que su conclusión no se adelante a la de Granadilla (La Mentira). De otra forma no se entiende el retraso que se está produciendo en la ejecución de las obras puesto que el problema físico del varadero ya terminó. Los promotores siempre tendrán una excusa que "vender", pero lo cierto es que en la zona de obras de la ampliación no se mueve un "palo". Medios, existen: barcazas, grúas, camiones, etcétera pero andar, lo que se dice andar, nada de nada. La ejecución de las obras merece un premio al inmovilismo o pasotismo. Los promotores de Granadilla (La Mentira), hacen valer, con el retraso en la ampliación del puerto de Santa Cruz, su poder político. Pedimos a la Comisión de Seguimiento de los Puertos de Tenerife de CEOE que tanta preocupación mostró por esta obra de ampliación del puerto de Santa Cruz que hagan algo más que considerarla, en notas de prensa, prioritaria y urgente. Por favor, señores comisionados dense un paseo por la zona de obras para que comprueben como se marea la perdiz. Cuánto pesa el "zacho", frente a otros "chollos", de mínimo esfuerzo. Envidia nos da de los países subdesarrollados: El hotel Sheraton de Casablanca acogió ayer la presentación oficial de las nuevas instalaciones de APM Terminals en el puerto marroquí de Tanger Med. Sin embargo, según anunciaron miembros del operador portuario del grupo danés AP Moller-Maersk, la primera terminal de contenedores del enclave Tanger Med se inaugurará el próximo viernes, día 27 de julio, en un acto en el que se prevé la participación de algún miembro de la monarquía alauí. Además de las instalaciones para contenedores de APM Terminals, el enclave marroquí cuenta con una segunda terminal que operará un consorcio formado por Eurogate, MSC y CMA CGM durante los próximos 30 años. De esta forma, Tanger Med contará con una superficie dedicada al tráfico de contenedores de 95 hectáreas, 2.000 metros de muelle, conexión ferroviaria y una capacidad total de 3,5 millones de teus. Los buques insignia de las líneas de contenedores (navieras): Maersk y MSC; entran en Marruecos. Mientras tanto, en esta isla nuestra seguimos dándole al etiqueta negra o al Cardhus y mirando los "foguetes". Pasa el tiempo y las oportunidades en dimes y diretes. Así nos va: vagón de cola en el desarrollo insular de infraestructuras. La comparación es odiosa pero aprendamos de La Luz y Las Palmas que en diez años ha dado un vuelco espectacular en infraestructuras y tráfico (Pedro Anatael Meneses)

### **Aprovechar al máximo las potencialidades del puerto de Santa Cruz:**

#### **Antonio Martínón Cejas (PSC):**

En Tenerife estamos teniendo un intenso debate social sobre el sistema portuario de la Isla, siendo la razón principal de esta discusión el proyecto de construcción en Granadilla de un nuevo



puerto. Aunque aún se mantienen discrepancias de importancia, no es menos cierto que se ha coincidido en la posibilidad y necesidad de ampliar el actual puerto de Santa Cruz. El Cabildo de Tenerife y el Ayuntamiento de Santa Cruz han defendido que el puerto capitalino redujera su actividad a los barcos de pasajeros, embarcaciones de recreo y cruceros, debiendo trasladar las mercancías al futuro puerto de Granadilla. Esta idea se

contempla con total claridad en el avance del Plan General de Santa Cruz, aprobado por el Pleno municipal, y en el Plan Insular de Ordenación del Territorio, acordado por el Cabildo y aprobado por el Gobierno de Canarias. Es decir, Ayuntamiento de Santa Cruz, Cabildo de Tenerife y Gobierno de Canarias se han decantado por eliminar la principal actividad económica del puerto capitalino y lo han hecho con la justificación de que no podía crecer, que estaba a punto de saturarse, y, por otro lado, que la ciudad deseaba mejorar su acceso al mar. Los socialistas solicitamos un Pleno extraordinario del Cabildo y de manera unánime se concluyó que Santa Cruz sí se puede ampliar y la actividad portuaria es compatible con avanzar en el disfrute ciudadano del mar. Se acordó manifestar que el puerto de Santa Cruz debe continuar siendo el primero de la Isla y que es necesario aprovechar al máximo sus potencialidades de desarrollo, de tal forma que es necesario ampliarlo mediante obras a realizar en la dársena del Este, para así poder incrementar la capacidad del tráfico de contenedores. Y además se debe continuar con la recuperación de la fachada marítima para usos ciudadanos en Santa Cruz. Recientemente, el presidente del Gobierno de Canarias, el presidente del Cabildo, el alcalde de Santa Cruz y el presidente de la Autoridad Portuaria, entre otros, han dicho que el Puerto de Santa Cruz se puede y se debe ampliar, y que la dársena de Los Llanos debe transferirse a la ciudad. Han tardado ocho años en reconocerlo y, finalmente, lo han hecho ante la presión social, ecológica y política. Ha sido una victoria para los que veníamos defendiendo esto, aunque, desde luego, exige una explicación por parte de todos ellos. Desde hace años creemos los socialistas que es necesario el puerto de Granadilla, aunque nosotros lo entendemos como una instalación complementaria del puerto de Santa Cruz y estrechamente ligada al polígono industrial. Pero no creemos necesario construir un puerto que va a consumir cerca de dos kilómetros de costa y que tiene previsto mover un millón doscientos mil contenedores, el triple de lo que hoy mueve el puerto de Santa Cruz. Y aquí se mantiene la diferencia, pues no se ha alcanzado un acuerdo sobre las dimensiones del futuro puerto de Granadilla. Se habla del tráfico de trasbordo de contenedores, pero lo cierto es que el empecinamiento de Coalición Canaria en que no se podía ampliar Santa Cruz ha hecho que lleguemos tarde. Creo que es una actividad a tener en cuenta, aunque habrá que precisar algunos indicadores, principalmente el empleo que genera. En cualquier caso, es imprescindible comprometer a las empresas interesadas y eso debe hacerse obligándolas a participar económicamente en los costes de las correspondientes infraestructuras. Sería muy lamentable que se haga una infratestructura con ese fin y que la actividad, finalmente, no se desarrolle.

- [Puerto de Granadilla: Fases y plazos](#)
- [Los puertos españoles en un mundo globalizado. J.Segura Clavell](#)
- [El proyecto Puerto-Ciudad](#)
- [Críticas al puerto de Granadilla](#)
- [Puerto de S.C.Tenerife: posibilidad de crecimiento](#)