



TRABAJO DE FIN DE GRADO

FONSALÍA Y LA AMENAZA DE UN PROYECTO PORTUARIO

FONSALÍA AND THE THREAT OF A HARBOR

Autor:

José Carlos Hernández Luis

Tutor:

Juan Manuel Rodríguez Calero

FACULTAD DE ECONOMÍA, EMPRESA Y TURISMO

CURSO ACADÉMICO 2020/2021

GRADO EN TURISMO

UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA

RESUMEN

Este trabajo aborda la decisión (o mejor dicho, intento) de llevar a cabo la construcción del puerto en Fonsalía a pesar de que se encuentra dentro de la denominada Zona Especial de Conservación, por su riqueza en lo que a especies marinas se refiere, y pretende poner de manifiesto las posibles ventajas o inconvenientes de dicho proyecto, que se une a otros proyectos que fueron planificados pero que fracasaron, debido a la falta de presupuesto o más preocupante aún, de una falta de previsión total y de concienciación con el entorno.

Por lo tanto, para entenderlo mejor, en este trabajo haremos una definición de lo que es una Zona Especial de Conservación, poniendo especial atención a la Zona Especial de Conservación Teno - Rasca. Analizaremos de cerca el diseño y estructura del macropuerto de Fonsalía, pero sobre todo, se analizará el impacto a nivel económico, social y natural que podría provocar la hipotética construcción de este macropuerto, así como el impacto que produciría en el turismo. Para ello también nos sostendremos en un análisis estadístico para entender qué tan importante es la actividad de avistamiento de cetáceos, y cómo afectaría a la misma la puesta en marcha de este proyecto.

SUMMARY

The decision (or better said, attempt) to carry out the construction of this port despite of being inside of what is called as Special Area of Conservation, because of the huge variety of marine species, will show all the advantages and obstacles of this project, followed by another planned projects that failed, due to the lack of budget, or even more worrying, with a huge lack of planification and awareness with the environment.

Therefore, for a better understanding, in this final degree proyecto we are going to explain what a Special Area of Conservations is, taking into special account the one located in Teno-Rasca. We will make an analysis of the project focused on the port of Fonsalia, paying special attention to the design and structure of it, but especially focusing on the social, economic and natural impact of the hypothetical construction of this port, but also taking into account the impact that it would cause in tourism. Also, we will make an exhaustive statistical analysis to understand how important whale and dolphin sightseeing is, and how this project would affect this activity.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1.	Introducción y justificación del tema.....	5
1.1	Zona Especial de Conservación: definición y características.....	6
1.2	Importancia de las Zonas Especiales de Conservación.....	6
2.	Zona Especial de Conservación Teno - Rasca.....	7
2.1	Descripción de la zona.....	7
2.2	Principales actividades turísticas que se realizan.....	9
2.2.1	Buceo.....	9
2.2.2	Excursiones en barco.....	10
2.2.3	Avistamiento de cetáceos.....	11
2.3	Otros usos que se le dan a esta zona.....	12
3.	Avistamiento de cetáceos en Tenerife.....	14
3.1	Zonas donde se realiza.....	15
3.1.1	Los Cristianos.....	15
3.1.2	Costa Adeje.....	16
3.1.3	Los Gigantes.....	17
3.2	Importancia de esta actividad para el turismo.....	19
3.3	Amenazas al avistamiento de cetáceos.....	21
3.3.1	Sobrepesca.....	21
3.3.2	Colisiones con embarcaciones.....	22
3.3.3	Contaminación marina.....	23
3.3.4	Construcciones en el litoral.....	25
4.	El Macropuerto de Fonsalía.....	26
4.1	Descripción del proyecto.....	26
4.2	Ventajas e inconvenientes de su construcción.....	27
4.3	Impacto del proyecto.....	29
4.3.1	A nivel mediático.....	29
4.3.2	A nivel económico.....	31
4.3.3	A nivel social.....	31
4.3.4	A nivel político.....	32
4.3.5	A nivel ambiental.....	33
5.	Conclusiones y valoraciones personales.....	34
6.	De nuevo en el ojo del huracán.....	35
7.	Bibliografía.....	37
8.	Anexo.....	39
8.1	Entrevista a Josefa Mesa Mora, alcaldesa de Guía de Isora.....	39

ÍNDICE DE FIGURAS

● Figura 1. Espacios incluidos en la Red 2000.....	6
● Figura 2. Área que abarca la Zona Especial de Protección Teno-Rasca.....	8
● Figura 3. Tortuga boba.....	9
● Figura 4. Tortuga verde.....	9
● Figura 5. Delfín mular.....	9
● Figura 6. Buceador junto a formación rocosa.....	10
● Figura 7. El ejemplar involucrado en la colisión.....	11
● Figura 8. Catamarán de Royal Dolphin.....	12
● Figura 9. Kayak y avistamiento de cetáceos.....	12
● Figura 10. Pesca deportiva.....	13
● Figura 11. Trimarán de Fred Olsen.....	13
● Figura 12. La acuicultura en Los Gigantes.....	13
● Figura 13. Puerto de Los Cristianos.....	16
● Figura 14. Puerto Colón.....	17
● Figura 15. Vista general de Los Gigantes.....	18
● Figura 16. El cachalote, el cetáceo más involucrado en colisiones.....	23
● Figura 17. Cachalote varado a causa de ingerir plástico.....	24
● Figura 18. Tortuga ingiriendo una bolsa de plástico.....	25
● Figura 19. Render 3D del Macropuerto de Fonsalía.....	26
● Figura 20. Titulares diversos que apoyan la no construcción.....	30
● Figura 21. Impacto del turismo de masas en la costa sur-suroeste de Tenerife.....	34
● Figura 22. Recreación de las villas que pretenden ser construidas.....	36
● Figura 23. Recreación de la futura playa de Armeñime.....	37

ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS

● Gráfico 1. Nº de turistas que realizaron actividades acuáticas por municipio.....	13
● Tabla 1. Nº de turistas que realizaron avistamiento de cetáceos en Tenerife.....	18
● Gráfico 2. % de turistas que realizan avistamiento de cetáceos por isla.....	20
● Gráfico 3. Empleos ofertados en el sector de transporte marítimo en 2021.....	28

1. INTRODUCCIÓN, JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS DEL TRABAJO.

En este trabajo vamos a analizar principalmente el impacto del proyecto del macropuerto de Fonsalía, un proyecto que, a pesar de sus años de antigüedad, ha salido de nuevo a escena debido al Cabildo de Tenerife, que ha vuelto a apostar por su construcción, causando una gran polémica debido al enorme impacto que supondría su construcción, la cual pretende llevarse a cabo dentro de una Zona Especial de Conservación, término que explicaremos con detenimiento en las páginas siguientes.

Un aspecto a tener en cuenta a la hora de realizar este trabajo es que las Islas Canarias hace mucho tiempo que abandonaron la exclusividad del turismo de sol y playa, y con el paso de las décadas la oferta turística del archipiélago ha ido encontrando más elementos y sectores que justifican los viajes y desplazamientos al archipiélago canario, como por ejemplo viajes que tengan una motivación cultural y que están relacionados con visitas a museos o monumentos, o viajes que incluyen actividades que se centran en un estrecho contacto con la naturaleza, como el senderismo u otras actividades de montaña.

Pero está claro que la oferta de sol y playa no va a abandonar al archipiélago canario por muchos años que pasen, así que paradójicamente, gracias a un modelo de turismo que está basado en un clima apenas cambiante, ha sido posible la aparición de una nueva actividad cuyos orígenes no se remontan muy atrás en el pasado, y que ha ido experimentando un crecimiento exponencial que la han hecho convertirse en una razón de peso para desplazarse hasta aquí. Hablamos del avistamiento de cetáceos.

El avistamiento de cetáceos es una actividad que, con el paso de los años, se ha ido introduciendo con fuerza en la amplia oferta turística de las islas, especialmente en la isla de Tenerife, la cual reúne las condiciones climatológicas adecuadas al encontrarse en ella la Franja de Teno-Rasca, declarada como Zona Especial de Conservación y que ahora se ve amenazada por la posible construcción del macropuerto de Fonsalía. Antes de profundizar en este proyecto, es necesario tener una idea de lo que el término de Zona Especial de Conservación significa.

Por lo tanto, el objetivo de este trabajo es hacer una explicación de una terminología que además nos ayudará a entender un poco más lo que está sucediendo en Fonsalía, y de esta manera ver si es justificable la idea de construir un macropuerto en una de las zonas protegidas más importantes, no sólo de España, sino de Europa. Para ello, nos apoyaremos además en un análisis numérico y estadístico que nos proporcionará datos que permitirán ver con más facilidad las consecuencias que podría acarrear la toma de ciertas decisiones.

1.1. ZONA ESPECIAL DE CONSERVACIÓN: DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS.

Tomando como base la definición que nos proporciona la Real Academia Española¹, una Zona Especial de Conservación es un lugar de importancia comunitaria declarado por la comunidad autónoma correspondiente, en el cual se llevan a cabo medidas de conservación necesarias para el mantenimiento, en un estado de conservación favorable, tanto de los hábitats naturales como de las poblaciones de especies del lugar designado. Es decir, cualquier zona o área dentro de una comunidad autónoma que tenga una cierta importancia debido a que es una zona que posee riqueza, ya sea a nivel ambiental, o a lo que a fauna o flora se refiere, es una zona que recibirá las pertinentes medidas para proceder a su mantenimiento, mientras su estado de conservación sea favorable.

El término de Zona Especial de Conservación se recoge dentro de la Red Natura 2000, que posee la finalidad de garantizar la supervivencia de aquellos hábitats naturales y especies que se encuentran amenazados, reduciendo la pérdida de biodiversidad causada por la actividad humana. La Red Natura 2000 es un instrumento que consiste en una red europea de conservación de áreas ricas en biodiversidad. Dentro de España, esta Red 2000 está compuesta por Lugares de Importancia Comunitaria, por Zonas de Especial Protección para las Aves y por espacios integrados en LIC (Lugar de Interés Comunitario) y ZEPA (Zona Especial de Protección de Aves).



Figura 1. Espacios incluidos en la Red Natura 2000 en España. Fuente: Gobierno de España.

1.2. IMPORTANCIA DE LAS ZONAS ESPECIALES DE CONSERVACIÓN.

Las Zonas Especiales de Conservación han merecido dicha denominación al tratarse de áreas que reúnen una serie de elementos exclusivos de esa zona, y que son complicados de encontrar en el resto del país o incluso del planeta. Dicha exclusividad se mantiene gracias a la existencia de unas leyes específicas cuyo cometido principal es mantener y resaltar los valores naturales que en estas zonas se pueden encontrar, y que al fin y al cabo son los que dotan a dichas zonas de cierta exclusividad.

¹ Zona Especial de Conservación (RAE).

En España, reuniendo a las diecisiete Comunidades Autónomas, existen un total de 1449 Zonas Especiales de Conservación, lo que a simple vista resalta el gran valor ambiental y natural que posee España, ya que la mayoría de estas zonas se corresponden con lugares naturales que se encuentran bajo protección. Pero, haciendo un poco más de hincapié en las Islas Canarias, éstas poseen un total de 153 Zonas Especiales de Conservación, ubicando a las islas como una de las CCAA con mayor número de espacios protegidos.

Y precisamente, la zona en la que centraremos la atención en este trabajo se encuentra en el archipiélago, concretamente en el estrecho entre Tenerife y La Gomera, una zona que ha sido noticia en las últimas semanas por el proyecto que se pretende llevar a cabo, que será analizado y explicado con más amplitud en las páginas posteriores.

2. ZONA ESPECIAL DE CONSERVACIÓN TENO-RASCA.

Ahora, tras haber explicado el término de Zona Especial de Conservación, dentro de la isla de Tenerife, existe una Zona Especial de Conservación que ha conseguido tener mucha repercusión a nivel internacional. Dicha zona se caracteriza principalmente por reunir unas condiciones que la convierten en exclusiva, y que resaltan aún más su consideración como espacio protegido. A continuación, una descripción de esta zona para comprender así su importancia como uno de los lugares con mayor atractivo de la isla.

2.1. DESCRIPCIÓN.

La Zona Especial de Conservación Teno-Rasca es un área que comprende toda la costa oeste de la isla de Tenerife. Tiene su comienzo en la Punta de Teno y finaliza en la costa de Arona, concretamente en Los Cristianos. Es una de las 153 Zonas Especiales de Conservación que se localizan en las Islas Canarias.

La costa cubre una superficie de 69.489 hectáreas, y a lo largo de la misma se comprenden los municipios de Buenavista del Norte, Santiago del Teide, Guía de Isora, Adeje y Arona. Desde 2011, posee la declaración de Zona Especial de Conservación, término que viene recogido dentro de la Red Natura 2000, y que como se mencionó anteriormente, tiene el propósito de garantizar la supervivencia de aquellos hábitats y especies que se encuentran altamente amenazados. Sin embargo, para poder recibir la denominación de Zona Especial de Conservación, previamente esta zona debe haber sido declarada como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC).

A su vez, un Lugar de Importancia Comunitaria es un término que se usa para definir aquellas zonas que, por una serie de características, tienen una potencial contribución a restaurar el hábitat natural, incluyendo los ecosistemas y la biodiversidad de la flora y fauna.

Recientemente ha sido declarada como Lugar Patrimonio de Ballenas por parte de la Unión Europea, concretamente por la World Cetacean Alliance, y dicha declaración se justifica mediante la biodiversidad que en esta zona podemos encontrar, y unas condiciones que hacen que se convierta en un lugar idóneo para la reproducción y alimentación de los cetáceos.

Así pues, esta distinción coloca a la isla de Tenerife como uno de los mejores lugares del mundo para el avistamiento de cetáceos.

Bajo la superficie marina, se esconde un auténtico tesoro que está compuesto principalmente por:

- 1110 bancos de arena: incluye bancos arenosos desprovistos de vegetación, aunque algunos de estos bancos contienen vegetación marina, principalmente compuesta por fanerógamas, que sirven de alimento y refugio a pequeños peces e invertebrados.
- 1170 arrecifes: se pueden encontrar a lo largo del abrupto y rocoso fondo volcánico, y alberga una gran variedad de especies animales y vegetales, constituyéndose como un gran atractivo para los amantes del buceo.
- 8330 cuevas sumergidas o semisumergidas: son características de los fondos volcánicos, ya que son resultado de la actividad volcánica que se produjo millones de años atrás. Es el hogar para muchas especies de crustáceos y organismos que no precisan de la luz solar para su vida. Muchas de estas cuevas están semisumergidas, siendo posible acceder a ellas a través de una embarcación.

Además, esta zona alberga algunas especies que se encuentran en peligro de extinción:

- Tortuga boba: es una especie que se encuentra en peligro de extinción dentro de Europa. Se caracteriza por ser una especie solitaria y por su dieta principalmente carnívora, basada en crustáceos, peces y moluscos. Se encuentra distribuida por las Islas Canarias, por constituir un importante área de alimentación y desarrollo de esta especie.
- Tortuga verde: también en peligro de extinción, suele habitar más cerca de la costa y es más frecuente cerca de la superficie, por encima de los 50 metros de profundidad.
- Delfín mular: es un cetáceo que se caracteriza principalmente por su carácter gregario, es decir, vive en pequeños grupos con otros ejemplares, y destaca además por su cercanía con el ser humano.

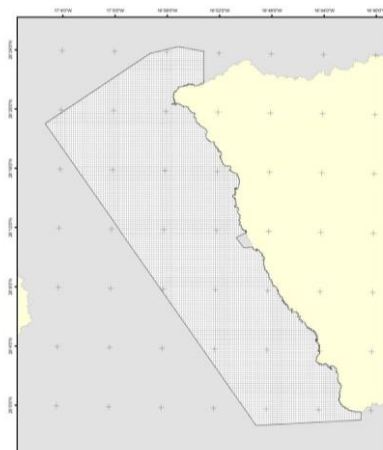


Figura 2. Área que abarca la Zona Especial de Protección Teno-Rasca. Fuente: Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.



Figura 3. Tortuga boba.



Figura 4. Tortuga verde.



Figura 5. Delfín mular.

2.2. PRINCIPALES ACTIVIDADES QUE SE REALIZAN.

La zona de Teno-Rasca cuenta con una gran diversidad de usos, algunos de los cuales pueden llegar a ser dañinos para la naturaleza que se encuentra, debido a la actividad masificada que sufren muchas de estas zonas, como puede ser el propio tráfico marino, la pesca, excursiones en motos de agua, el avistamiento de cetáceos o incluso el buceo. Explicaremos su influencia, repercusión e incluso regulación, y realizaremos también un análisis estadístico sobre estas actividades, que nos ayudará a reforzar y entender la enorme importancia de esta zona.

2.2.1. Buceo.

El buceo es considerado una actividad deportiva blanda por su casi nula incidencia ambiental, siempre y cuando se lleve a cabo una actividad responsable y ordenada. Es una de las prácticas deportivas más fomentadas por el hecho de que genera notables ingresos e incluso puestos de trabajo, y a su vez, tiene el bajo impacto ya comentado.

Aunque también puede llegar a existir un buceo deportivo masivo. Lo que haría que el impacto de la actividad fuese notorio si se realiza de manera repetitiva y masiva en un tiempo continuado a lo largo del tiempo en una misma zona.

Y al no existir un control tan exhaustivo podrían darse impactos mayores a los de la propia actividad. El hecho de que no exista un gran control y regulación no garantiza la realización de esta actividad de forma prudente, algo que puede llegar a extremos como la extracción de elementos marinos o incluso la alimentación de la fauna, lo cual está terminantemente prohibido. Estas situaciones han hecho que se reduzca la aparición de muchas especies marinas que se podían avistar con cierta facilidad en el pasado, ya que esta zona suele ser el hogar de las mismas, y la presencia de este impacto tiene una clara influencia negativa.

Pero en el supuesto caso de llegar a darse tal impacto negativo, lo cual no debería de ocurrir, actualmente debido a las regulaciones existentes donde se debe contar con una previa autorización y normas previas para poder realizar buceo de manera responsable y correcta, se desarrollaría una reglamentación mucho más restrictiva, ya que no se puede permitir que se sufran tales impactos.



Figura 6. Buceador junto a una formación rocosa.

2.2.2. Excursiones en barco.

Las excursiones en barco suponen otro de los grandes atractivos de esta zona. Dichas excursiones pueden ser organizadas por múltiples empresas, que se encuentran principalmente en el puerto de Los Cristianos, en Puerto Colón y en el puerto deportivo de Los Gigantes. Es una actividad que está considerada de impacto medio, siempre y cuando la misma se lleve a cabo de forma respetuosa.

Otras embarcaciones pueden ser alquiladas por aquellos turistas que están interesados en pasar un día en alta mar, mientras que otras empresas se dedican a realizar deportes acuáticos como por ejemplo un deporte que ha ganado mucho protagonismo a nivel internacional como el *flyboard*, consistente en tomar impulso con ayuda de una manguera que desprende agua a presión, o actividades más comunes como las motos de agua o la práctica de kayak y piragüismo.

La realización de esta actividad tiene una alta incidencia en el medio en el que se desarrolla, siendo el principal peligro el tráfico masivo de embarcaciones, que a su vez causan un preocupante impacto acústico para las especies que se reproducen o que se alimentan en la zona, por no hablar de aquellas embarcaciones que no poseen los adecuados permisos de navegación, al suponer el mismo problema que se ha mencionado con anterioridad.

Pero el mayor problema que nos encontramos es el peligro de colisión con los cetáceos de esta zona, debido al enorme tránsito de embarcaciones, al tratarse de la zona con mayor riqueza de cetáceos de toda España supone un gran atractivo, tanto para embarcaciones de particulares como aquellas que pertenecen a empresas cuya actividad se cimenta en el avistamiento de cetáceos. El caso más reciente involucra a un ejemplar de calderón tropical, una especie ampliamente distribuida en las aguas del archipiélago canario. El ejemplar afectado sufrió el seccionamiento de la cola tras colisionar con una embarcación, y los daños que sufrió obligaron a sacrificar al animal.

Es por eso que es conveniente reforzar la normativa que concierne a la circulación de embarcaciones por esta zona, que se centra principalmente en modificar las rutas que siguen las embarcaciones y limitar la velocidad en aquellas zonas donde haya una mayor concentración de cetáceos, contribuyendo así a reducir el riesgo de accidentes.



Figura 7. El ejemplar involucrado en la colisión.

2.2.3. Avistamiento de cetáceos.

Derivada de la actividad anterior, encontramos la actividad que más se realiza en esta zona. La gran riqueza de cetáceos hace que esta práctica sea muy atractiva para el turismo, con la presencia de cientos de empresas que incluyen en sus precios excursiones guiadas para poder contemplar de cerca a los cetáceos que en esta zona se congregan.

Sin embargo, a pesar de que el impacto a nivel económico es más que evidente, con la gran mayoría de viajeros eligiendo pasar un día de sus vacaciones en alta mar, la realización de estos viajes también involucra a los cetáceos de forma negativa. Esta actividad implica impactos relacionados con la aglomeración de embarcaciones, que provoca una contaminación acústica que afecta a las especies que se encuentran dentro del área, provocando a medio plazo la marcha de estas especies, y por ende, la extinción de la actividad de avistamiento de cetáceos.

Como se mencionó anteriormente, el tráfico de embarcaciones se mezcla con una gran presencia de especies, como el delfín mular, el calderón tropical y el cachalote. Y si se unen estos dos elementos, la consecuencia deriva en accidentes que involucran a embarcaciones de medio tamaño produciendo daños y lesiones a ejemplares de las especies mencionadas con anterioridad. Además, se podría dar el caso de que los viajeros de las embarcaciones alimenten a los cetáceos, algo que está prohibido.

Por lo tanto, se deberían endurecer aquellas normativas relacionadas con la navegación, mencionadas con anterioridad, que ya incluyen modificar y/o limitar la circulación de las embarcaciones y aminorar la velocidad de las mismas en aquellas zonas que estén más concurridas por especies. Éstas son las principales alternativas que se pueden plantear para reducir y evitar las colisiones.

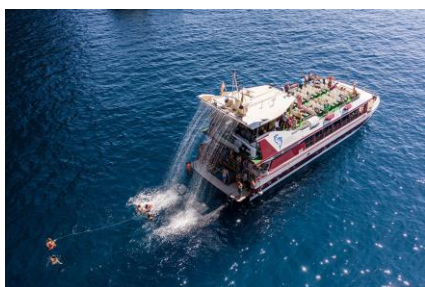


Figura 8. Catamarán de Royal Dolphin.



Figura 9. Kayak y avistamiento de cetáceos.

2.3. OTROS USOS QUE SE LE DAN A ESTA ZONA.

Además de las actividades que se han explicado anteriormente, la franja de Teno-Rasca tiene otros usos, como por ejemplo la pesca deportiva. Es una modalidad de pesca consistente en la captura de ejemplares para su posterior suelta, es decir, se captura a un ejemplar de cualquier especie de pez, para posteriormente devolverlo al mar.

Es una actividad que, si bien su fin no es capturar ejemplares para el consumo, implica que en ocasiones se produzcan incidentes, como por ejemplo capturas accidentales. Estos incidentes suelen involucrar a especies como por ejemplo las tortugas marinas, que en muchas ocasiones quedan atrapadas en los anzuelos o redes que se utilizan para capturar a los peces, y que son herramientas que acaban provocando daños a aquellas especies que caen de forma accidental.

Pero esta zona, además tiene muchos más usos como por ejemplo, actividades que tengan un fin científico, como podría ser realizar un seguimiento y registro de todas las especies que habitan en esta zona, sin embargo, éstas implican un gran impacto en el medio, por lo que a pesar de que estas actividades se realicen con un fin meramente científico, no impide que el medio en el que se realicen sufra algún tipo de daño.

Las redes de comunicación con otras islas también influyen en esta zona, principalmente las rutas marítimas que conectan el Puerto de Los Cristianos con las islas occidentales. El uso de los ferrys y la presencia de multitud de pequeñas embarcaciones supone también un impacto para esta zona, ya que provocan un impacto acústico por el ruido de sus motores, que desemboca en posibles incidentes con cetáceos.

Por último, otro de los usos que se le pueden dar a esta zona es la acuicultura, consistente en la cría de peces, crustáceos y similares para incrementar la producción de los mismos.



Figura 10. Pesca deportiva.



Figura 11. Trimarán de Fred Olsen.



Figura 12. Acuicultura en Los Gigantes.

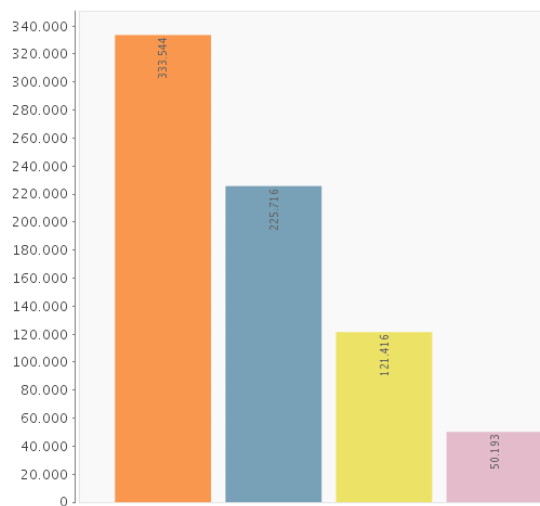


Gráfico 1. Nº de turistas que realizaron actividades en el mar por municipio en 2021. Fuente: ISTAC.

En el gráfico mostrado en la página anterior, se muestra el número de turistas que realizan actividades en el mar, dicho gráfico incluye a aquellas actividades como los deportes acuáticos o el buceo, sin embargo no incluye al avistamiento de ballenas, del cual haremos un análisis en las páginas posteriores. Podemos apreciar claramente que el municipio más representativo es Adeje

(color naranja), con un total de 333.544 turistas, seguido por Arona (color azul), con 225.716 turistas, a continuación Puerto de la Cruz (color amarillo), con 121.416 turistas y finalmente Santiago del Teide (color marrón) con 50.193 turistas.

Dichos datos ponen de manifiesto la gran predominancia de las actividades acuáticas en el sur de la isla, debido a factores tanto geográficos como económicos que comentaremos posteriormente. En este sentido, Adeje y Arona se sitúan como los municipios elegidos por los turistas que vienen a realizar actividades en el mar. Aunque en este análisis no se encuentra incluido el avistamiento de cetáceos, esta actividad será analizada con detenimiento en las páginas posteriores.

3. AVISTAMIENTO DE CETÁCEOS.

Antes de introducirnos en el avistamiento de cetáceos en Tenerife y los lugares en los que se realiza, es conveniente hacer una introducción y una definición de esta actividad que en los últimos tiempos ha visto incrementada su demanda y que se ha convertido en un gran atractivo en la isla.

El avistamiento de cetáceos es una actividad que se incluye dentro de la amplia oferta turística de las Islas Canarias. Dicha actividad comprende la utilización de una embarcación homologada y con las correctas medidas de seguridad para permitir su uso y disfrute por parte de los viajeros. Aquellas embarcaciones turísticas que cumplan unas determinadas normas de sostenibilidad y que fomenten la educación ambiental mediante la realización de excursiones que tengan un bajo impacto ambiental, serán portadoras de la Bandera Azul, que reconoce a las embarcaciones que la portan como sostenibles.

Es una actividad que, si se gestiona de manera adecuada, puede ser muy útil para la educación ambiental, y que nos permitirá dar un impulso a la promoción e investigación de los mamíferos que se encuentran en el fondo marino.

Esta actividad supone además el empleo de unas medidas de seguridad extremas, ya que una incorrecta práctica de esta actividad puede derivar en accidentes que ponen en riesgo la vida del animal y de los ocupantes de la embarcación. Dichos accidentes pueden tener como consecuencia un cambio en la conducta del animal, y es por eso que al realizar esta actividad, se debe respetar el espacio de estos animales.

Para llevar a cabo dicha actividad de manera responsable, hemos logrado recoger alguno de los consejos que se nos propone en la página web de “Turismo responsable con los animales”:

- Se debe guardar una distancia mínima de seguridad de 100 metros, con un acercamiento lento y pausado para no ahuyentar al animal.
- No es recomendable permanecer mucho tiempo junto al animal, ya que de ser así, se podría producir un cambio en el comportamiento del mismo, como irritación o molestia por la presencia durante un tiempo prolongado de la embarcación.

- Nunca se debe navegar a través de un grupo de cetáceos, para evitar separarlo, sobre todo si dicho grupo se compone de crías que van acompañadas de su madre.
- En caso de que los animales se aproximen a la embarcación, se deben poner los motores en posición neutral y no se debe impulsar la embarcación hasta que los animales se alejen de la misma.
- Es requerida la presencia de un experto que en todo momento se encargue de controlar la ubicación de los animales, sirviendo de apoyo al operador de la embarcación.
- No acorralar a los animales en la costa, teniendo en cuenta en todo momento la geografía local.
- Evitar que la embarcación realice cambios bruscos de velocidad y dirección cuando está cerca de los animales.

3.1. ZONAS EN LAS QUE SE REALIZA.

En la isla de Tenerife, la actividad de avistamiento de cetáceos se realiza en la costa oeste de la isla, que se encuentra dentro de la franja de Teno-Rasca, zona declarada Zona Especial de Conservación como ya hemos explicado en páginas anteriores por su enorme variedad de especies animales, entre las que se puede destacar el calderón tropical y la tortuga boba. A continuación comenzaremos a describir todas las zonas desde las cuales se lleva a cabo la observación de cetáceos y las zonas donde las empresas náuticas poseen su base.

3.1.1. Puerto de Los Cristianos.

El Puerto de Los Cristianos está situado en la parte sur de la isla de Tenerife. Pertenece al municipio de Arona, y supone la principal vía de conexión con las islas occidentales. Desde este puerto, Fred Olsen Express cubre rutas hasta San Sebastián de La Gomera y Santa Cruz de La Palma, mientras que Naviera Armas, además de cubrir las rutas anteriores, opera la ruta hasta el Puerto de La Estaca, en El Hierro.

Dentro del entorno del puerto encontramos, además de la estación marítima para ferrys, un puerto deportivo en el que se encuentran atracadas más de un centenar de embarcaciones, como veleros que se utilizan para viajes de recreo o incluso barcos pesqueros. Pero además, en su entorno cercano encontramos varias playas como la Playa de Los Cristianos, y la Playa de Las Vistas. En este puerto tienen su sede múltiples empresas que se dedican a la realización de actividades acuáticas como por ejemplo Peter Pan Whale Experience y Mar de Ons S.L., empresas que se localizan en Los Cristianos que se especializan en realizar rutas de observación de cetáceos de entre 2 y 4 horas de duración, y que recorren prácticamente toda la costa sur-oeste de la isla.

Actualmente, el Puerto de Los Cristianos está sumido en una congestión de vehículos y personas, y la misma ha sido corroborada por la Autoridad Portuaria de la provincia tinerfeña, y se reafirma en unos datos que se recogieron antes de que la pandemia por COVID-19 apareciera. Y es que en 2019, utilizaron sus instalaciones un total de 1.097.455 millones de

pasajeros, frente a los 1.391.561 millones que se registraron en 1996, la prueba de que son unas instalaciones que apenas han cambiado.

Entre las soluciones que cogen fuerza para eliminar ese colapso o congestión, figuran la propia construcción del macropuerto de Fonsalía. Pero otras alternativas que se manejan son la ampliación y renovación de las instalaciones del Puerto de Los Cristianos, o el desplazamiento de las líneas marítimas que conectan a Tenerife con las islas de La Palma, El Hierro y La Gomera hacia el muelle de Santa Cruz o el muelle de Granadilla, el cual después de unos cuantos años de muy poco uso, por fin tendría un uso que realmente justifique su construcción.



Figura 13. Vista del Puerto de los Cristianos.

3.1.2. Puerto Colón (Costa Adeje).

El puerto deportivo Puerto Colón es un moderno puerto que se sitúa en la costa del municipio de Adeje. Situado dentro de la zona de Playa de las Américas, destaca por tener un dique curvo que protege el entorno del puerto. Tiene capacidad para fondear hasta 364 embarcaciones y dispone de hasta 237 puestos de atraque en seco, lo que lo convierten en uno de los puertos que mejor preparado está para la navegación de recreo, ya que ofrece unas instalaciones únicas para aquellos que desean fondear su embarcación ahí.

Pero el puerto también cuenta con una serie de instalaciones, como una estación de servicio, rampa y grúa. Todos y cada uno de los pantalanes de los que dispone este puerto están equipados con electricidad, y existe además la posibilidad de contratar servicios de mantenimiento para las embarcaciones, además de que se pueden llevar a cabo reparaciones en la propia marina.

En sus alrededores se pueden encontrar múltiples establecimientos alojativos, e incluso un complejo de apartamentos que pueden ser utilizados por los navegantes como una alternativa para descansar en tierra firme. El puerto cuenta además con el Club Náutico Puerto Colón, un edificio con una piscina y canchas de tenis, para el uso y disfrute de los clientes del club. Desde este puerto, muchas embarcaciones suelen zarpar para realizar actividades marítimas, entre las que destacan el avistamiento de cetáceos y las motos de agua. A lo largo de los pantalanes de los que dispone el puerto se ubican estas embarcaciones, con un puesto incluido para realizar la reserva, aunque dicha reserva también se puede realizar de manera online, un

método que se ha visto potenciado en la actualidad, dadas las condiciones sanitarias debido al COVID-19.

El puerto posee además una serie de normas de sostenibilidad:

- Utilizar las instalaciones de manera responsable y siguiendo en todo momento las indicaciones del personal.
- No acceder ni transitar por zonas no autorizadas.
- No arrojar al mar objetos ni residuos de ningún tipo.
- Respetar todos los elementos del mobiliario público (paneles, asientos, barandillas...).
- Usar las papeleras, y si es posible, separar los residuos para depositarlos en su contenedor correspondiente.



Figura 14. Vista aérea de Puerto Colón.

3.1.3. Puerto de Los Gigantes.

El Puerto de Los Gigantes está localizado en el oeste de la isla, dentro del núcleo de población del mismo nombre, y que pertenece al municipio de Santiago del Teide. Al igual que los puertos anteriores, se encuentra dentro de una Zona Especial de Conservación, y su mayor atractivo son los Acantilados de Los Gigantes, que con una altura de 600 metros, dominan el paisaje y ofrecen unas vistas inigualables.

Justo al lado del puerto se encuentra la Playa de los Guíos, una playa de arena negra desde la cual se pueden observar los enormes acantilados, pero a los que es posible acercarse aún más si se alquila un kayak o si se realiza una aproximación mediante una embarcación.

Entre los servicios que ofrece se encuentra el alquiler y fondeo de embarcaciones, un servicio de reparación y mantenimiento de las mismas, que incluye trabajos de mecánica, chapa y pintura, además de grúas que se encargan del izado de las embarcaciones. Para uso y disfrute de los clientes ofrece suministro eléctrico y conexión Wifi.

La actividad acuática que más se realiza es el avistamiento de cetáceos, debido a que geográficamente hablando, este puerto está mejor localizado que los que hemos descrito con anterioridad y permite una mejor accesibilidad a esos lugares donde suelen haber más avistamientos, ya que cabe destacar que los acantilados, al ser una zona prácticamente despoblada, no han sufrido los devastadores efectos del turismo masivo, y como consecuencia

principal, es en este punto donde se congrega un mayor número de ejemplares y especies de mamíferos marinos.

Otra actividad que posee una alta demanda en esta zona es el alquiler de canoas o de kayaks, que se emplean principalmente para tener una mejor vista de los acantilados, e incluso para tener un encuentro en primera persona con los cetáceos.

Pero sin duda, una actividad acuática que es imprescindible en esta localidad es el buceo, pues los acantilados esconden unos fondos rocosos abruptos, pero de una belleza inigualable y que hacen disfrutar a todos aquellos amantes del buceo, y si incluimos las miles de cuevas tanto sumergidas como semisumergidas que se encuentran en los acantilados, las inmersiones que se realizan dejan imágenes de una belleza sin igual.



Figura 15. Vista general de Los Gigantes.

	2021
Excursiones marítimas / observación de cetáceos	
TOTAL	
Adeje	162.016
Arona	96.304
Puerto de la Cruz	64.770
Santa Cruz de Tenerife	16.918
Santiago del Teide	35.877
Otros municipios no turísticos de Tenerife	69.470

Tabla 1. Nº de turistas por municipio que ha realizado avistamiento de cetáceos en 2021 en Tenerife. Fuente: ISTAC.

En la tabla superior podemos encontrar el número de turistas que ha visitado cada municipio en 2021 para realizar avistamiento de cetáceos. Y se puede apreciar que el municipio de Adeje es el elegido por la mayoría de turistas para realizar dicha actividad, con un total de 162.016 turistas en 2021, seguido por Arona con 96.304 turistas. Ya en menor medida encontramos a Puerto de la Cruz con 64.770 turistas, seguido de Santiago del Teide con 35.877 turistas y en último lugar Santa Cruz de Tenerife con 16.918 turistas. Sin embargo, existe en dicha tabla una curiosidad que es merecedora de un análisis conciso, y que iremos desglosando poco a poco.

Por un lado, cabe destacar el enorme protagonismo del municipio de Adeje, situándose como el destino favorito para realizar dicha actividad. A ello contribuye su localización geográfica, que se encuentra muy cercana a la franja de Teno-Rasca y a ello contribuye la amplia oferta de

actividades marinas que en este municipio existe. La mayor presencia de empresas que ofertan estas excursiones, unida a otras actividades destacables como excursiones en motos de agua, buceo y demás deportes acuáticos convierten a Adeje en el municipio escogido por la mayoría de turistas, pues además ha conseguido con los años un mayor equilibrio entre precio y calidad.

Pero, por otro lado, existe una gran curiosidad que se basa en el hecho de que un mayor número de turistas decide escoger su excursión de avistamiento de cetáceos en Puerto de la Cruz antes que realizarla en Santiago del Teide, puesto que este último se encuentra prácticamente dentro de la franja, mientras que Puerto de la Cruz se encuentra a mucha más distancia.

Y la explicación más plausible para este hecho es de origen histórico, ya que debemos tener en cuenta que, en la isla de Tenerife, el primer núcleo turístico se originó en este pequeño municipio, que a pesar de experimentar una evidente decadencia durante los últimos 15 años, sigue siendo objeto de visita por miles de turistas al año, lo cual ha motivado a que el propio municipio haya tenido que atender la demanda de los viajeros y modificar su oferta. Como resultado, Puerto de la Cruz ofrece una amplia oferta, que va desde sol y playa, pasando por visitas a elementos históricos hasta la realización de actividades acuáticas, entre las que encontramos el avistamiento de cetáceos.

3.2. LA IMPORTANCIA DE ESTA ACTIVIDAD PARA EL TURISMO EN TENERIFE.

Gracias a todo lo explicado en relación a la franja Teno-Rasca, dicha zona ha sido considerada como un auténtico santuario de ballenas, siendo la isla de Tenerife la primera localización en Europa que obtiene esta distinción.

Desde este mismo año, Tenerife ha logrado un distintivo internacional que reconoce a la isla como un lugar de importancia debido a que la franja Teno-Rasca es hogar de numerosas especies de cetáceos. Esta zona ha sido declarada como Lugar Patrimonio de Ballenas, el primero dentro de Europa y el tercero del mundo. Dicha franja posee una longitud de 22 kilómetros y comprende toda la costa oeste de la isla, como hemos explicado con anterioridad. Incluso antes de que a la isla de Tenerife se le diera este reconocimiento a nivel mundial, la actividad de observación y avistamiento de cetáceos ya tenía una elevada demanda dentro de la oferta turística de la isla.

Y es un hecho que, con el paso de los años, dicha demanda se ha incrementado de manera notable. Ni siquiera la pandemia por COVID-19 ha supuesto un freno para la realización de ésta y otras actividades acuáticas, pero lo que sí ha provocado es una digitalización de este sector, que habitualmente se reservaba y/o compraba en el mismo lugar de realización, y como consecuencia, estas actividades han visto incrementadas sus reservas a través de páginas web.

En todo el archipiélago canario es común avistar al menos 31 especies de cetáceos, ya que eligen esta zona como su favorita para alimentarse y reproducirse. Delfines, zifios, rorcuales, cachalotes y orcas, entre otros, forman parte de las 21 especies que se han identificado en este

lugar, que asciende a 28 si se incluye a aquellas especies de las que todavía no se tienen suficientes datos.

Por lo tanto, la costa oeste de Tenerife se ha convertido, con el paso de los años, en un lugar estratégico para los cetáceos, y que es un hecho que se reafirma tras su reciente declaración como Lugar Patrimonio de Ballenas. Esta zona localizada entre La Gomera y Tenerife se podría considerar como una auténtica zona de repostaje y descanso para estos mamíferos.

La isla de Tenerife guarda un auténtico tesoro que, gracias a sus excelentes condiciones, se ha convertido en un lugar referente a nivel mundial para la observación de los cetáceos, y que sin duda es uno de los principales motores del turismo dentro de esta isla.

A continuación, mediante una serie de gráficas y tablas podemos justificar lo anterior basándonos en resultados numéricos. Partiendo de unos gráficos proporcionados por el ISTAC (Instituto Canario de Estadística), obtenemos los siguientes resultados:

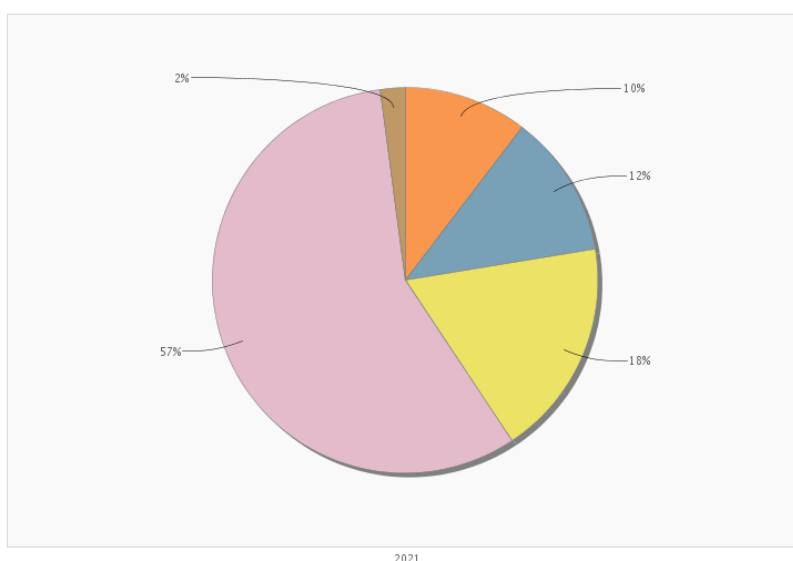


Gráfico 2. Porcentaje de turistas que realizan avistamiento de cetáceos por isla. Fuente: ISTAC.

Para poder resaltar aún más la importancia de esta actividad dentro de la amplia oferta turística de Tenerife, nos apoyaremos en este gráfico de colores, que nos muestra el porcentaje de turistas que realizaron esta actividad en las islas en el año 2021. En violeta destaca Tenerife, y dicho gráfico nos muestra que más del 50% de los turistas que llegan a Canarias para realizar actividades de avistamiento de cetáceos escogen a la isla de Tenerife para dicha finalidad, frente a apenas un 18% en Gran Canaria (color amarillo), un 12% en Fuerteventura (color azul), un 10% en Lanzarote (color naranja) y un pobre 2% en La Palma (color marrón).

Este gráfico de colores no hace más que poner de manifiesto la enorme atracción que supone el avistamiento de cetáceos en la isla de Tenerife, a ello también ayuda que existe una buena relación calidad-precio a la hora de ofrecer al público las excursiones. Las empresas que se encargan de realizar este tipo de actividades han conseguido establecerse con suma facilidad,

conscientes de que el área geográfica en la que se encuentran ofrece lo que ellas buscan, y que es el sustento principal de su actividad. Y a lo largo de los años, dichas empresas han logrado mantener a su público gracias a una mejora progresiva de su producto, incrementando la calidad del mismo y ajustando el precio hasta lograr el tan ansiado equilibrio entre la calidad del servicio y el precio que un turista está dispuesto a pagar por el mismo.

En resumidas cuentas, este breve pero relevante análisis apoyado en datos numéricos nos ayuda a reafirmar la idea de que Tenerife es el destino escogido por la mayoría de turistas que buscan realizar actividades acuáticas, concretamente avistamiento de cetáceos. La unión de unas condiciones climatológicas ideales, junto a la muy buena oferta de este producto por parte de las empresas, convierten a la isla chicharrera en el destino favorito para aquellos que buscan un turismo asociado a las actividades acuáticas, concretamente el avistamiento de cetáceos.

3.3. AMENAZAS AL AVISTAMIENTO DE CETÁCEOS.

El avistamiento de cetáceos es una actividad que aporta gran cantidad de ventajas a la isla de Tenerife. Desde un punto de vista económico, como hemos descrito anteriormente, es una actividad que ha visto incrementada su demanda de forma notable en los últimos años, y que sigue teniendo mucha acogida a pesar de la actual situación de crisis sanitaria debido a la COVID-19.

Muchos de los motivos que han impulsado la demanda están relacionados con la propia experiencia, que como todos sabemos, permite un acercamiento sin precedentes a los cetáceos, de tal forma que es posible tomar buenas fotos, aparte del propio aprendizaje que los turistas obtienen de un guía que va dirigiendo la excursión, los turistas por sí mismos aprenden a valorar mucho más la zona hasta la que se han desplazado, en el sentido de que adquieren mucha educación ambiental, como hemos mencionado anteriormente, ayudando además a la promoción del destino y de la actividad.

Sin embargo, esta actividad también está rodeada de una serie de amenazas e inconvenientes que podrían afectar a su realización y que podrían afectar a la biodiversidad que se encuentra a lo largo de esta franja.

3.3.1. Sobrepesca.

La sobrepesca consiste en una pesca excesiva, que se realiza en los océanos y que tiene como principal objetivo lucrar al máximo a aquellas embarcaciones y empresas que se dedican a la pesca. Muchas especies marinas se pescan en cantidades que ponen en peligro la existencia de la propia especie, como por ejemplo el bacalao y el atún, pues su carne es muy codiciada y se utiliza para poder elaborar cientos de platos diferentes.

Pero la sobrepesca, además de afectar directamente a aquellas especies que son las principales víctimas de esta actividad, afecta indirectamente a la fauna compuesta por cetáceos y otros animales como pueden ser las tortugas marinas, muy frecuentes también en esta zona. Como principal consecuencia de una pesca excesiva, se encuentra la reducción de las principales

fuentes de alimento de algunas especies (sobre todo cetáceos), que habitan en esta zona, lo que conlleva a que, sin alimento posible, dichas especies acaban desplazándose hacia otro lugar en busca de una mayor fuente de alimento.

Sin embargo, otro fenómeno que preocupa y que es un derivado de la sobrepesca son los incidentes que involucran a los cetáceos, como las capturas accidentales de los mismos. Debido a aquellas actividades pesqueras que ponen en entredicho la seguridad y la vida de los cetáceos, estos animales caen de forma accidental en las redes y anzuelos que se emplean para la pesca masiva, produciendo daños a su integridad física.

3.3.2. Colisiones con embarcaciones.

La colisión de embarcaciones con los cetáceos es un hecho ocasional que suele involucrar a prácticamente cualquier tipo de embarcación. Estos incidentes suelen ser más frecuentes cuando coincide el tráfico de barcos con concentraciones de estos mamíferos, y dichas colisiones pueden poner en peligro a los cetáceos.

El riesgo de colisiones se produce en el mismo momento en que los mamíferos salen a la superficie a respirar, como consecuencia del tiempo que han permanecido bajo el agua. Ese mismo instante en el que emergen a la superficie puede coincidir con el paso de embarcaciones, que mediante sus quillas o hélices pueden causar graves daños a los cetáceos. Los principales daños que puedan sufrir afectan principalmente a las aletas de estos animales, pudiendo comprometer su desplazamiento e incluso provocar la muerte. Con el paso de los años, la mejora de la oferta de actividades en el mar junto al evidente crecimiento del número de embarcaciones, ha provocado un incremento del tráfico marítimo en esta zona, lo que hace más probable el aumento de encontronazos entre cetáceos y embarcaciones.

La primera colisión de un cetáceo con una embarcación en Tenerife y que estuvo documentada se produjo en 1991 frente a las costas de Güímar, dicha colisión involucró a un cachalote y a un *jet foil*, o lo que es lo mismo, una embarcación de transporte de pasajeros a alta velocidad, pero otra colisión ocurrida un año después, y que en esta ocasión la víctima fue un rorcual tuvo graves consecuencias, tanto para el propio animal como para los pasajeros y la empresa que se encargaba de operar la embarcación. Desde entonces, se han registrado un total de 284 varamientos y colisiones que dejan a la isla de Tenerife como la isla donde mayor número de colisiones entre embarcaciones y cetáceos se han registrado.

Dichos incidentes motivaron a la compañía naviera a incentivar un programa para estudiar la distribución de los cetáceos en la isla y a instalar en las embarcaciones sistemas de detección para así evitar las colisiones. Sin embargo, a pesar de los grandes avances en la materia, eso no ha impedido que a día de hoy se sigan produciendo incidentes de ese tipo. El último se produjo en el año 2019 en la costa oeste de la isla de Tenerife, cuando las hélices de una embarcación seccionaron la cola de un calderón tropical, y los graves daños que sufrió el animal obligaron a sacrificarlo. Esta última colisión tuvo una enorme repercusión mediática, que unida a la noticia

del macropuerto de Fonsalía, ha hecho que los medios de comunicación se hayan hecho eco de esta situación.



Figura 16. El cachalote es la especie que se ha visto involucrada en más colisiones.

3.3.3. Contaminación marina.

La contaminación es otra amenaza que se extiende a lo largo y ancho del planeta, contribuyendo a un deterioro progresivo del medio ambiente. En esta ocasión, nos centraremos en la contaminación de los mares, así como en otras clases de contaminación que pueden influir negativamente en el medio y las actividades que en él se realizan. Pero antes, una breve definición de contaminación: es la introducción de elementos nocivos que no son nada habituales en un ecosistema determinado. Algunos contaminantes que son muy frecuentes, y que se derivan de la actividad humana son los fertilizantes, químicos, detergentes, hidrocarburos, aguas residuales y plásticos, entre otros.

Comenzando por la contaminación de los mares, es una actividad altamente perjudicial para el ecosistema marino, debido al arrojado de desperdicios al mar. Existen muchas clases de residuos, como ya hemos nombrado en el párrafo anterior. La principal causa de la contaminación marina se debe al propio modelo turístico de las Islas Canarias, carente de sostenibilidad al tratarse de un turismo masivo, que compromete seriamente al entorno de las islas. La recalificación de terrenos para construir más edificaciones destinadas para uso turístico, el mayor consumo de agua y electricidad y, consiguientemente, una mayor generación de residuos cuyo destino final es el mar.

Los casos más graves se producen cuando el vertido está compuesto en su mayoría por plástico, ya sea en forma de bolsas o envases. El plástico es un elemento dañino, tanto para los animales como para el medio en general ya que tarda muchos años en descomponerse. Se calcula que una bolsa de plástico tarda aproximadamente 400 años en descomponerse. Y en Tenerife, es el residuo que más estragos ha causado y del que hay una mayor cantidad. En 2020, una investigación llevada a cabo por el grupo de investigación en Ecofisiología de los Organismos Marinos (EOMAR) del Instituto Universitario Ecoaqua de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC)², constató la existencia de hasta ocho playas de Tenerife con un índice preocupante de contaminación por plástico, dejando en evidencia que el plástico es el elemento más dañino y del cual se vierten mayores cantidades al mar.

² Informe recogido en la página oficial de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Realizado en colaboración con el grupo de investigación en Ecofisiología de los Organismos Marinos (EOMAR).

La forma en que el plástico afecta a los animales es en que se pueden producir ingestas accidentales por parte de los cetáceos, pudiendo fallecer en el peor de los casos, dado que el plástico puede provocar serios daños en su organismo, como por ejemplo perforación del estómago. En noviembre de 2019, frente a las costas de Escocia, fue hallado un ejemplar de cachalote con más de 100 kilogramos de residuos plásticos en su estómago.

Pero sin duda, la imagen más distintiva es la de las tortugas marinas. A menudo, muchas de ellas ingieren accidentalmente plásticos, sobre todo bolsas, sin realmente conocer que puede ser perjudicial para su organismo. Pero además, se han hecho múltiples avistamientos de tortugas que aparecen con alguna bolsa de plástico enrollada en sus extremidades, causando un corte de circulación que afecta al movimiento de la extremidad, y al desplazamiento de la tortuga.

Derivado del tráfico de embarcaciones, otra clase de contaminación que cabe destacar es la contaminación acústica. Es un exceso de ruido que afecta a las condiciones normales de una zona. La contaminación acústica marina tiene una serie de consecuencias en los cetáceos, como por ejemplo, daños a los tejidos y demás sistemas corporales, así como a las estructuras auditivas. A estos daños físicos les acompañan la desorientación, la interrupción en la comunicación acústica entre ejemplares y una reducción de la capacidad de detección de presas, lo que incluso aumenta el peligro de colisión con embarcaciones.

Sin embargo, dicha contaminación puede ser erradicada. En el caso de aquellos vertidos que se realizan en el mar, una solución práctica puede basarse en depositar dichos residuos en tierra y transportarlos a plantas de reciclaje, donde recibirán un mejor tratamiento y, por lo tanto, ayudará a reducir la generación de residuos. La contaminación acústica se puede minimizar mediante la reorganización del tráfico de embarcaciones, es decir, dentro de esta franja considerada como Zona Especial de Conservación, designar unas determinadas rutas de navegación que puedan contribuir a que el ruido deje de suponer una molestia, y más importante todavía, reducir y eliminar el riesgo por colisión.



Figura 17. Cachalote varado a causa de ingerir plástico.



Figura 18. Tortuga ingiriendo plástico.

3.3.4. Construcciones en el litoral.

El avistamiento de cetáceos, al igual que otras actividades acuáticas, no escapa de las amenazas que se producen en el litoral, y que en este apartado están relacionadas con aquellas construcciones que se realizan en la costa, o en un emplazamiento muy cercano a la misma.

Según afirman los expertos del Grupo Intergubernamental de Expertos en Cambio Climático de Naciones Unidas³, el nivel del mar aumentará de manera significativa en los próximos años unos 30-40 centímetros. Consecuentemente, en un futuro en el cual está previsto este incremento del nivel del mar, las poblaciones costeras o cercanas a la costa se verán seriamente perjudicadas, algo que sin duda afectará al proyecto del macropuerto.

Tenerife posee una costa que ofrece una amplia variedad de paisajes, desde playas naturales de arena negra volcánica, pasando por acantilados y callados con grandes rocas, hasta cuevas y charcos que se han formado a raíz de la actividad volcánica. Dichos charcos y cuevas se han convertido en todo un atractivo, hasta el punto de que desde el Cabildo de Tenerife se quería llevar a cabo un proyecto para acercar al turista a estos bellos lugares, propuesta consistente en la construcción de mejores caminos y accesos para aquellos rincones que permanecen más ocultos, propuesta que cuenta con una gran oposición.

Las costas españolas se encuentran reguladas por una serie de leyes, siendo la más importante la Ley de Costas, aprobada en 1988 y con una última revisión y modificación en 2013. Otra normativa que se encarga de la protección del litoral español se recoge en la Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral y el Reglamento de la Ley de Costas de 2014. Todas estas normas cumplen una función en común, que es adecuar la actividad en el litoral con el respeto al medio ambiente y la sostenibilidad.

En este caso, la construcción del Macropuerto de Fonsalía se trata de una edificación que se realiza en el litoral, la cual se pretende construir dentro de la franja de Teno-Rasca, que como hemos mencionado con anterioridad, se trata de una Zona Especial de Conservación y ha sido declarada como Lugar Patrimonio de Ballenas. Y precisamente esto es lo que ha suscitado polémica, con su consecuente impacto a nivel mediático es la intención de levantar dicha

³ Datos recogidos por Naciones Unidas en el *Informe especial sobre los océanos y la criosfera en un clima cambiante* (2019). Informe disponible en inglés en la web del Grupo Intergubernamental de Expertos en Cambio Climático.

infraestructura dentro de un área protegida. La construcción de este proyecto, de la cual hablaremos en las páginas siguientes, supondrá la presencia de hasta 3 infraestructuras portuarias en un radio de 40 kilómetros cuadrados, lo que generaría un incremento del tráfico marítimo, y que terminaría afectando a la actividad de avistamiento de cetáceos, debido a el incremento de fenómenos perjudiciales como la contaminación acústica y el riesgo de colisiones.

Además, la propia edificación de una infraestructura que para construirla se debe realizar ganando terreno al mar, una tarea que se realiza depositando tierra y grava en el lecho marino hasta que alcanza la superficie marina. Esta tarea, en caso de que se llegue a realizar, implica que la calidad del agua de esta zona disminuiría de manera notoria, perjudicando así a la biodiversidad que en esa zona se encuentra. La fauna situada en esta zona, probablemente se verá obligada a desplazarse en busca de alimento, provocando que la actividad de observación de cetáceos no fuese posible en esta parte de la isla como en la actualidad.

En resumidas cuentas, dicho proyecto supondrá un impacto enorme para el litoral del municipio de Guía de Isora, que si bien puede ayudar a la economía del lugar, perjudica notablemente al entorno en el que se pretende construir. La población ha sido capaz de defenderse de un Cabildo cuya concienciación con el medio ambiente es casi nulo, e incluso ha sabido generar una respuesta claramente negativa, lo que sin duda supone un frenazo a las posibilidades de éxito y prosperidad del proyecto.

4. EL MACROPUERTO DE FONSA LÍA.



Figura 19. Render 3D del Macropuerto de Fonsalía.

4.1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

El proyecto del puerto de Fonsalía tiene su origen hace 21 años, y su función principal se planea que sea el tráfico de pasajeros y mercancías con pequeñas zonas dentro del propio puerto dedicadas a los barcos de pesca y de recreo. Su construcción se ha proyectado en el litoral del municipio de Guía de Isora, complementando así las funciones del puerto de Los Cristianos, y contribuyendo a la descongestión del mismo. Ayudará al resto de puertos a desahogar la actividad que se encuentre en ellos al habilitar una zona de barcos para pesca y recreo, y contribuirá a agilizar el tráfico que se pretende realizar tanto de pasajeros como de mercancías,

gracias a que pretende ser un puerto dedicado exclusivamente a esas funciones, mejorando por tanto las conexiones con las islas menores.

Este proyecto contiene una infraestructura compuesta por un dique, que poseería una longitud de 739 metros, con capacidad para cuatro buques y con la posibilidad de albergar una zona destinada al atraque de cruceros. Contaría además con grandes explanadas que pueden albergar 820 turismos, o en su defecto, 290 camiones, además de un estacionamiento con capacidad para 270 vehículos y el propio edificio portuario. Todo esto ocuparía una superficie total de 4.000 metros cuadrados.

Incluiría además un dique curvo de protección con una longitud de 840 metros, y una explanada con pantalanés flotantes, con una capacidad para 460 embarcaciones. Además, contaría con un canal de 65 metros de ancho que separa el dique curvo con la dársena portuaria. Estaría unido al litoral por un puente de 122 metros de longitud.

Este proyecto se ha encontrado sometido a constantes modificaciones con respecto al proyecto inicial debido a que se debe adaptar a los requisitos e irse amoldando de manera que al final se logre un equilibrio en todos los aspectos, haciendo que sea viable la construcción del puerto de Fonsalía. Actualmente el proyecto se encuentra en una etapa de constantes evaluaciones y modificaciones y hasta que no sea viable y aceptado por todos los responsables no seguirá adelante su construcción.

4.2. VENTAJAS E INCONVENIENTES DE SU CONSTRUCCIÓN.

Las ventajas con las que cuenta el puerto de Fonsalía son numerosas y todas ellas vendrían bien no solo a la zona donde se encuentre el puerto, sino también al municipio, a Los Cristianos, y a toda la isla.

La ventaja principal que nos ofrece el puerto de Fonsalía es la movilidad y conectividad que da a toda Canarias, se puede brindar de mayor conexión a las islas menores ofreciendo diferentes rutas e incluso barcos, aparte de mejorar la situación en la que se encuentra el puerto de Los Cristianos, sumido en una congestión y masificación constante. Otra ventaja es que este puerto ampliará sus operaciones hasta ser un puerto deportivo, lo que ayudaría al incremento de ingresos en la zona, que es exactamente lo que se reclama por parte del empresariado.

La aparición de este nuevo puerto supondrá indudablemente la aparición de nuevos puestos de trabajo debido a que existirán gran cantidad de servicios que se van a ofrecer y tienen que ser cubiertos, y se generarán gran cantidad de empleos y beneficios económicos tanto para la comarca Suroeste como para el resto de la isla.

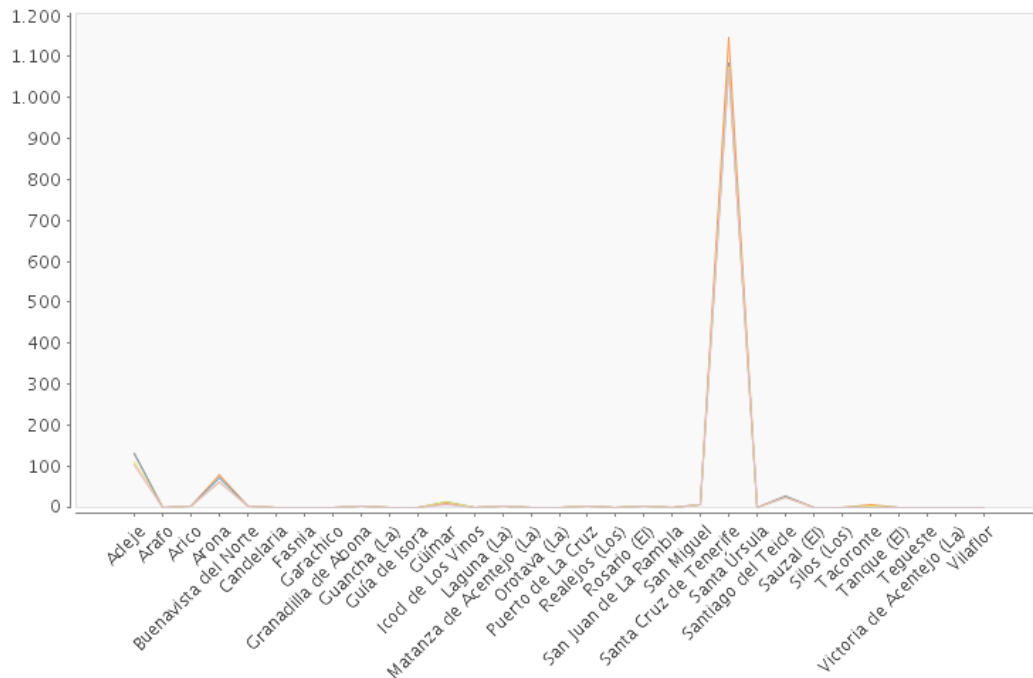


Gráfico 3. Empleos ofertados en el sector de transporte marítimo por municipio durante 2021.
Fuente: Istac.

Partiendo de las ventajas que la ejecución de este proyecto pueda acarrear, hemos hecho hincapié en la ventaja que implica la generación de nuevos puestos de trabajo. En el gráfico superior tenemos el número de empleos que se generaron durante el año 2021 en el sector de transporte marítimo en cada municipio. Aunque algunos municipios como Vilaflor, El Tanque y Tegueste no tienen línea de costa y por lo tanto, ningún empleo que ofrecer dentro de este sector, también han sido incluidos.

En cuanto a la información que el gráfico nos muestra, cabe destacar que Santa Cruz de Tenerife es el municipio que con claridad ofrece un mayor número de puestos de trabajo, con más de 1.100 puestos, algo lógico tratándose del mayor puerto de la isla y principal entrada de viajeros y mercancía de la misma. Siguiendo a Santa Cruz pero a una distancia abismal, encontramos a los municipios de Adeje y Arona, ambos ofertando entre 100 y 200 empleos, sin embargo Guía de Isora, municipio donde se pretende proyectar el Macropuerto de Fonsalía, destaca por una oferta relativamente baja de empleo.

Algo que con la construcción de este proyecto podría dar un vuelco. De salir adelante, la oferta de plazas en diversas áreas como dirección del puerto, gestión y mantenimiento del mismo podría estar en torno a las 300 plazas, convirtiendo a este municipio en el segundo de la isla con mayor oferta en el sector de transporte marítimo. Algo que sin duda puede posicionarse como una gran atracción, dado que este puerto estaría destinado a ofrecer mucho más que un simple servicio de cuidado y mantenimiento de embarcaciones. Podría constituirse como base para que empresas ya existentes y empresas futuras puedan desempeñar su función de proveer a los turistas de una variada oferta de actividades marinas, entre la que sin duda encontramos el avistamiento de cetáceos.

En cuanto a los inconvenientes que presenta la construcción del puerto de Fonsalía, podemos encontrar aquellos que son principalmente de índole medioambiental.

El mayor inconveniente es de ámbito geográfico, ya que es la zona en la que se tiene pensado llevar a cabo dicha construcción, debido a que ha sido denominada como Zona Especial de Conservación (ZEC). A principios de año, la Alianza Mundial de Cetáceos convirtió esta zona costera en el primer lugar Patrimonio de Ballenas de un país europeo, y el tercero a nivel mundial. Una construcción en esta localización puede traer como consecuencia la destrucción del litoral y del propio fondo marino, fruto de los trabajos para construir dicho puerto.

Otro inconveniente que se presenta se relaciona con la construcción del mismo, y es que para la construcción del propio puerto se debe depositar gran cantidad de bloques y tierra en el fondo marino para poder ganarle terreno al mar, y esto trae consigo que se ensucien las aguas trayendo consigo no solo la disminución de la calidad de nuestras aguas sino el daño irreversible que se puede producir en el litoral y el lecho marino, pudiendo llegar a provocar la muerte de seres vivos que se encuentran en esta zona.

Se verá perjudicado nuestro turismo, ya que una de nuestras atracciones turísticas es el avistamiento de cetáceos y al realizar dicha contaminación la dieta de los cetáceos se vería perjudicada, lo que haría que se desplazaran a otra zona, y esa actividad ya no podría entrar dentro de nuestro itinerario de atractivos y actividades.

4.3. IMPACTO DEL PROYECTO.

El puerto de Fonsalía ha traído consigo a lo largo de la propuesta una gran cantidad de impactos que podemos clasificar en mediáticos, sociales, económicos, políticos y medioambientales, que se han prolongado en el tiempo a lo largo de la elaboración del proyecto con sus respectivos cambios hasta el día de hoy, debido a los impactos económicos y ambientales que se manifestaría con la construcción de dicha infraestructura, generando diversas opiniones, posturas, debates e incluso modificaciones en el propio proyecto.

4.3.1. A nivel mediático.

Durante la elaboración, y posterior anuncio del proyecto del puerto de Fonsalía los medios han tenido una gran importancia para dar conocimiento a los ciudadanos de lo que se pretende llevar a cabo, dónde y cómo, siendo los informativos y las propias redes sociales el medio perfecto para difundir todo tipo de informaciones relativas al sector político mostrándose a favor de la realización del proyecto, pero a su vez se han llevado a cabo campañas con firmas en contra de su construcción haciendo partícipes a la población. En ambos casos, las redes sociales han ayudado a que ambas partes puedan expresar libremente su opinión y postura hacia este proyecto con gran cantidad de publicaciones y críticas, ya sean constructivas o destructivas, y que ponen de manifiesto la manera en la que tanto la opinión de la población local o de la clase política influye en este proyecto.

Por un lado, el propio Cabildo ha intentado hacer ver a la población que este proyecto acarreará una inversión que, a pesar de ser enorme, a largo plazo espera traer beneficios de todo tipo para

el municipio de Guía de Isora, sosteniéndose en beneficios de índole económica, como la generación de ingresos que puede producir o la enorme demanda de empleo del mismo, y se aprecia claramente el poco interés en las consecuencias que a nivel medioambiental puede conllevar, factor que por otra parte, es tomado en cuenta por la población. Dicha postura es además recogida por los medios de comunicación, lo que produce inevitablemente la reacción de la población local.

Por otro lado, especialistas del sector medioambiental, más concretamente ecologistas pertenecientes a la plataforma Ecologistas en acción,⁴ y la propia población han dejado claras sus posturas con respecto a la construcción de dicha infraestructura, todos ellos concuerdan en que dicho proyecto tiene cero posibilidades de ser sacado adelante y que dicha construcción no se puede realizar acorde a unos estándares de sostenibilidad, y principalmente por el hecho de que este puerto pretende ser construido dentro de la Zona Especial de Conservación de Teno-Rasca. A pesar de que se dejó una especie de agujero para posibilitar su construcción, es evidente que esta pequeña zona no posee un menor valor ambiental que el resto de la franja.

La gran mayoría se ha mostrado en contra de este proyecto, y ha sido gracias a las redes sociales, y a los diferentes medios de comunicación que los ciudadanos son capaces de situarse a favor o en contra, pero con la certeza de saber de que se encuentran en la postura correcta tras contrastar la información en los diferentes medios y así poder elaborar argumentos que contengan una explicación lógica y concisa.



Figura 20. Titulares diversos que podrían servir de argumento para la no construcción. Extraído de una publicación de Instagram de El Típico de Tenerife⁵.

⁴ Información aportada por Ecologistas en Acción.

⁵ Dicha publicación cita una serie de noticias sobre el puerto.

4.3.2. A nivel económico.

En cuanto a la economía, el puerto puede traer consigo una gran cantidad de beneficios y no solo por los servicios que se llevasen a cabo en la propia infraestructura, sino también por la cantidad de empleos que se pueden generar y lo beneficioso que puede llegar a ser tanto para el municipio como para Canarias en su totalidad. Y más ahora en la actualidad, en la cual el mundo entero se ha visto envuelto en una pandemia y en un conflicto bélico, es cuando la situación en torno a la búsqueda de empleo se complica. En este contexto, y específicamente en Tenerife, la aparición de este proyecto puede tener como consecuencia la generación de más de 100 nuevos empleos, que son esenciales para que este puerto en un futuro que se torna muy incierto pueda desarrollar con normalidad su actividad.

Así mismo, la presencia de este puerto podría tener como efecto colateral la aparición y/o desplazamiento de aquellas empresas cuya actividad se basa principalmente en las actividades acuáticas, tales como el buceo y las propias excursiones en barco, y en las que podemos incluir la actividad de avistamiento de cetáceos. De esta manera, las empresas se pueden encontrar en un lugar más cercano a la franja de Teno-Rasca, algo que beneficia al propio municipio debido al aumento del número de turistas que están dispuestos a desplazarse hasta Guía de Isora.

En lo que a cuestión de conectividad se refiere, islas como El Hierro, La Gomera y La Palma demandan la elaboración del proyecto, ya que puede conllevar una mejora de la conectividad necesaria para lograr crecimiento a nivel económico, por lo que no se está beneficiando únicamente Tenerife de dicha construcción sino el resto de las islas, las cuales también ven necesaria su elaboración para un mayor crecimiento a nivel económico y una consiguiente mejora de la conectividad.

Los propios barcos de pesca y recreo podrán contar también con zonas mejores preparadas para su explotación y mantenimiento, lo cuál llevará a incluso aumentar el número de particulares que prefieren almacenar en este lugar sus embarcaciones y que se lleven las pertinentes operaciones de mantenimiento, y no solo eso, sino la posible explotación de otros puertos como el propio puerto de Los Cristianos podría verse beneficiado en el sentido de que la congestión que lleva sufriendo desde años atrás se verá aliviada, debido al desvío de la mayor parte del tráfico rodado hacia este nuevo punto de conexión entre islas.

4.3.3. A nivel social.

La gran parte de la población local se posiciona en contra de la construcción de la infraestructura, debido a que son conscientes del gran impacto medioambiental que puede producirse en toda la costa de Teno-Rasca sabiendo que pueden llegar a existir otro tipo de alternativas para la descongestión por el tráfico marítimo.

Nos encontramos en una isla, y nuestros recursos y medioambiente deben ser cuidados más de lo normal. Muchas personas e incluso imágenes públicas reconocidas en toda la isla ponen de manifiesto la mala situación en la que se encuentran las aguas canarias, muy delicada como

para estar pensando en realizar una mayor contaminación en ellas y más en una zona tan importante con una gran riqueza en lo que a fauna marina se refiere, de esta manera solo nos estamos perjudicando a nosotros mismos, y proponen que lo que se debe hacer es comenzar a remediar la situación actual en la que nos encontramos y empezar a cuidar más el medio en el que vivimos.

La población local también manifiesta que no solo afectará a nivel medioambiental y no tendrá ningún tipo de reparo posible debido a la magnitud del proyecto y a la actividad posterior, sino que también todo ello forma parte de nuestro turismo. Nuestras aguas son un atractivo turístico primordial, al igual que las excursiones, actividades acuáticas, y avistamiento de cetáceos entre otras. Y actualmente no se está priorizando la limpieza ni la mejora de la costa marítima sino todo lo contrario, lo que se quiere es continuar con la contaminación y la explotación de los escasos recursos con los que contamos, y la gran mayoría no se encuentra de acuerdo con ello.

Habría que encontrar una solución en la cuál la población se encuentre satisfecha con los cambios realizados y la situación de las aguas no empeore más, ya que han existido diversas ocasiones a lo largo de los años donde no se ha tenido en cuenta sino el crecimiento económico y hay que ver más allá, haciendo caso a la población y dejando que la misma también pueda decidir sobre la contaminación del medio donde viven a diario.

4.3.4. A nivel político.

En la actualidad se están dando modificaciones continuas en el proyecto de Fonsalía para lograr que sea viable y se pueda dar una combinación entre desarrollo y sostenibilidad, hasta entonces los responsables políticos han declarado que no se llevará a cabo ningún tipo de construcción⁶.

Dicha construcción se basa en el cumplimiento de una serie de estándares de sostenibilidad, sin embargo, debido a las dimensiones de dicho proyecto y a su localización, parece impensable que se vaya a llevar a cabo porque básicamente no existe la posibilidad de que el mismo se lleve a cabo de forma que suponga un impacto mínimo para el medio ambiente. Esto se relaciona con el sector político de tal forma en que la planificación de este proyecto se ha realizado sin hacer hincapié en las consecuencias a nivel ambiental, es decir, no se está teniendo en cuenta la sostenibilidad.

A su vez se ha logrado apreciar en los medios diversas posturas como la del alcalde de Arona que se encuentra en contra de dicha construcción, apoyando su opinión con que la construcción del puerto traería consigo un impacto irreversible y de gran magnitud llegando a ofrecer alternativas como la modernización del actual puerto de Los Cristianos, dando a ver que esta alternativa traería consigo un desembolso inferior, de 90 millones, con respecto al del puerto de Fonsalía, de 200 millones, realizando así una propuesta idónea para que la construcción no se lleve a cabo convirtiendo a Los Cristianos en un puerto-ciudad, logrando de esta manera descongestionar el tráfico en Los Cristianos. E incluso NC propone la combinación del puerto de Los Cristianos y el puerto de Granadilla para lograr la movilidad y conectividad que se busca.

⁶ El Gobierno de Canarias votó en contra del proyecto en octubre de 2021.

Pero a pesar de ello gran número de políticos se encuentran a favor de la construcción del puerto pasando por alto todas las alternativas que pudiesen llegar a existir, la única solución real que ven es la elaboración de la infraestructura como es el caso de la alcaldesa de Guía de Isora, a la cuál hemos logrado entrevistar. Afirma que el nuevo puerto ayudaría a la conectividad entre las islas, al crecimiento económico a nivel regional y a la generación de empleos, que traería muchos beneficios, y lograría una descongestión y solución a la situación en la que se encuentra Los Cristianos, siendo un puerto incapaz de llevar a cabo las labores que se le exigen de manera eficiente. Tengamos en cuenta que el puerto de Los Cristianos es el segundo puerto de España con mayor índice de tráfico de vehículos y embarcaciones.

4.3.5. A nivel medioambiental.

Este es el nivel en el que más hincapié se ha hecho a lo largo de todos los años, pero mucho más en la actualidad, debido a lo presente que se tiene la sostenibilidad y el cuidado del medioambiente. Por esta razón es por la cual el puerto de Fonsalía no ha logrado ejecutarse de manera exitosa, y es lógico debido a la localización en la que se encontraría y el impacto medioambiental que tendría en la costa marítima, ya que este contaría con unas consecuencias irreversibles.

Dicho impacto a nivel medioambiental es el tipo de impacto más temido, debido principalmente a las enormes dimensiones que abarca el proyecto y su localización geográfica, dentro de una zona que reúne unas condiciones únicas y exclusivas, las cuales pueden echarse a perder sin posibilidad alguna de recuperación. Afecta a todo tipo de actividades, impidiendo el correcto desempeño de las mismas, y ante un escenario en el cual el agua ve reducida claramente su calidad y las fuentes de alimento de los cetáceos desaparecen, ya sea por la contaminación o por la pesca masiva, dicha desaparición conlleva al desplazamiento de los cetáceos hacia otro lugar que posea unas mejores condiciones, provocando por lo tanto que la actividad de avistamiento de cetáceos, en concreto, pierda todo su sentido.

La ejecución del proyecto traería una mayor contaminación de las aguas canarias, ya que en la actualidad no se encuentran en el mejor estado posible, esta situación empeoraría aún más haciendo que la biodiversidad que se encuentra en esa franja marina se vea afectada y suponga la muerte de seres vivos e incluso el desplazamiento de los cetáceos, un atractivo turístico primordial y un orgullo para Canarias contar con uno de los principales santuarios de ballenas del mundo, todo eso lo arruinaríamos con la construcción del puerto, algo que ni la sociedad ni los medioambientalistas están dispuestos a sacrificar.

Pero no sólo se puede mencionar el puerto en sí. Dicha zona lleva años sufriendo las consecuencias del turismo masivo, siendo las actividades acuáticas la segunda actividad más realizada después de las visitas al Parque Nacional de las Cañadas del Teide. Por lo tanto, se puede afirmar que la zona lleva años sufriendo las consecuencias de un modelo turístico basado en el sol y playa y que carece de total sostenibilidad. La construcción de este macropuerto lo convertirá en un elemento que puede seguir fomentando un modelo turístico que no ha hecho más que ir reduciendo poco a poco la calidad de vida de la isla.



Figura 21. Impacto del turismo de masas en la costa sur-suroeste de Tenerife. Extraído de una publicación de Instagram de El típico de Tenerife.

5. CONCLUSIONES.

Tras haber realizado un amplio análisis y descripción del proyecto que se pretende proyectar en el litoral de Guía de Isora, y después de haber profundizado en las características del lugar y todas las actividades que se realizan en él, ya sean beneficiosas o perjudiciales para esta zona, nos remitimos a la idea de que el Macropuerto de Fonsalía es un proyecto que, a pesar de que lleva muchos años de planificación, creemos que nunca verá la luz por el simple hecho de que es totalmente inviable poder llevarlo a cabo sin que suponga un gran impacto para el medio, ya que como explicamos en párrafos anteriores, su construcción implica ganar terreno al mar, una operación que a priori provocaría daños irreparables en el litoral del municipio.

La construcción del mismo implica utilizar mucha maquinaria, como por ejemplo camiones y excavadoras, cuyo uso puede dejar enormes cambios en la superficie en la que trabajan, y en todos los casos, son cambios que comportan daños irreversibles al entorno. El material que se extrae en tierra firme posteriormente es arrojado al mar, para ganar terreno al mar y así comenzar con la tarea de construir el dique. Todo esto sin duda dejará muchas secuelas, tanto en tierra firme como en el propio fondo marino, causando un enorme e inexorable deterioro del mismo.

Por otro lado, la enorme presión mediática a la que se ha visto sometida este proyecto ha generado que el mismo haya sido accesible para toda la población de Tenerife, y por ende, de las Islas Canarias, lo que ha permitido conocer de primera mano las intenciones de construir este

proyecto dentro de una Zona Especial de Conservación. Así mismo, las redes sociales han ayudado a divulgar estas intenciones, y eso ha permitido que la población esté más informada sobre este proyecto, y además de darle la capacidad de poder contrastar toda la información y así elaborar su propia opinión.

Por mucho que el propio Cabildo de Tenerife y los propios medios de comunicación traten de vendernos que dicho proyecto se puede construir con impacto mínimo, ya por todos es sabido que es totalmente imposible. Megaproyecto y sostenibilidad son dos conceptos que no pueden ir de la mano, aunque desde el sector político traten de convencernos de lo contrario. Nunca debemos seguir la opinión del Cabildo solo porque se trate del mayor organismo público de la isla. Nosotros también debemos elaborar nuestra opinión propia y sujeta con argumentos de peso.

En resumidas cuentas, es un proyecto que muy difícilmente saldrá adelante, y aquellos que están a favor de su construcción tendrán que enfrentarse a la realidad: que es una construcción ambiciosa pero con una gran falta de apoyo, que se verá condenada al fracaso.

6. DE NUEVO EN EL OJO DEL HURACÁN

Una vez hemos tratado todo lo relacionado con el macropuerto de Fonsalía, es decir, tras conocer los detalles del macropuerto, y saber de primera mano las ventajas e inconvenientes, así como sus impactos a todo nivel, no podemos terminar este trabajo sin hacer mención a algo que se ha estado cocinando a fuego lento, un megaproyecto que de nuevo vuelve a involucrar a la Zona Especial de Conservación de Teno Rasca, pero que afecta a su vez a una de las pocas playas vírgenes que se encuentran en la isla de Tenerife.

Hablamos de el Puertito de Armeñime. Es un pequeño enclave costero situado en el municipio de Adeje. Se compone de una pequeña playa junto a un conjunto de menos de 20 casas, y se encuentra muy cerca del Espacio Natural Protegido de la Caleta de Adeje. Se caracteriza por ser uno de los pocos espacios que no han sufrido las consecuencias del turismo de masas. Sin embargo, en las últimas semanas su futuro ha dado un giro radical.

Y es que se ha anunciado la construcción en esa zona de un megaproyecto que ha recibido el nombre de Cuna del Alma. Se trata de un proyecto urbanístico y hotelero que cubre una superficie de 437.000 metros cuadrados que contará con hasta 420 viviendas de lujo, un hotel, piscinas, restaurantes variados y otras edificaciones que se levantarán muy próximos al Espacio Natural Protegido de la Caleta.

Tras la financiación de este megaproyecto se encuentran dos familias belgas, Vandermarliere y Van Biervliet. Ambas poseen una enorme cartera de proyectos inmobiliarios a nivel internacional, y su próximo proyecto irá enclavado en este espacio protegido ubicado al oeste de Tenerife. Sin embargo, en la actualidad el Puertito de Armeñime es muy popular en la isla, debido a que es una de las pocas playas que ha conseguido escapar a la masificación turística (al menos, por el momento), y a la presencia de tortugas marinas. Es por esto que destaca, ya que en Tenerife,

cada vez son menos frecuentes aquellos lugares que están libres de toda actividad turística masiva.

La creación de este macroproyecto no ha tardado en generar todo tipo de reacciones. En primer lugar, los ecologistas, junto a parte de los políticos han quedado en una situación comprometida debido a la actuación de muchas plataformas, como por ejemplo el colectivo Salvar la Tejita, han organizado una manifestación en el puertito para protestar en contra de la creación de este proyecto. En dichas protestas, existe la negación a seguir formando parte de un modelo turístico cuya actividad en masa no hace sino ir desgastando lenta y progresivamente los pocos rincones vírgenes y alejados de toda actividad que quedan en la isla.



Figura 22. Recreación de las villas de lujo que pretenden ser construidas.

Desde Sí Podemos Canarias, han expresado públicamente su rechazo a la puesta en marcha de este proyecto, debido al enorme impacto que éste supondrá, ya que se pretende llevar a cabo en las proximidades de un espacio protegido. Consideran este proyecto como otro pelotazo urbanístico, que sólo conseguirá lucrar a las compañías inversoras extranjeras que se benefician de las recalificaciones del suelo⁷.

Para los ecologistas, existen una serie de aspectos que no terminan de encajar. Desde un punto de vista social y ambiental, destaca principalmente el hecho de que este megaproyecto se construirá dentro del Sitio de Interés Científico de La Caleta, como hemos mencionado anteriormente. Según Adrián Flores⁸, graduado en Ciencias Ambientales en la Universidad de La Laguna y con máster en Biodiversidad Terrestre y Conservación de Islas, “las propias normas de conservación impiden la construcción de este enorme complejo urbanístico”⁹, citó para el periódico El Diario. Cabe recordar que la pequeña playa de Armeñime se encuentra dentro de la Zona Especial de Conservación Teno-Rasca, la cual abarca prácticamente toda la costa oeste de Tenerife.

⁷ Información proporcionada por Sí Podemos Canarias.

⁸ Adrián Flores, graduado en Ciencias Ambientales y con máster en Biodiversidad Terrestre y Conservación de Islas.

⁹ Palabras de Adrián Flores recogidas por el periódico El Diario.



Figura 23. Recreación de la futura playa de Armeñime.

Es un megaproyecto que, desde muchos puntos de vista, es fraudulento debido a la ausencia de empatía con el medio ambiente, y a la no localización de los permisos pertinentes para su construcción. Sin embargo, a pesar de estas desavenencias, el proyecto ya se ha puesto en marcha, con un conjunto de excavadoras y camiones arrasando con la vegetación de la zona y con la ceremonia de la puesta de la primera piedra.

La noticia se ha hecho muy viral en las últimas semanas, y a través de las redes sociales, miles de usuarios han manifestado su total descontento con el proyecto, lo que deja claro la opinión que en general se tiene respecto al mismo.

7. BIBLIOGRAFÍA

Franja marina de Teno-Rasca <https://www.miteco.gob.es/gl/biodiversidad/temas/biodiversidad-marina/espacios-marinos-prottegidos/red-natura-2000-ambito-marino/zec-es7020017.aspx#:~:text=El%20espacio%20denominado%20Fanja%20marina,de%20Isora%2C%20Adeje%20y%20Arona.>

No al Puerto de Fonsalía • Ecologistas en Acción.
<https://www.ecologistasenaccion.org/122581/no-al-puerto-de-fonsalia/>

Creanetica, M. (2021). “Actividades acuáticas en Tenerife - Islas Canarias”. Recuperado 6 de septiembre de 2021, de <https://tenerifeliz.com/actividades-acuaticas-tenerife.html>

Martínez Batalla, E. (2019). “Un cetáceo brutalmente amputado evidencia la indefensión ante los humanos”. Recuperado 2 de mayo de 2019 <https://www.lavanguardia.com/natural/animaladas-videos/20190425/461829200084/ballena-amputada-colision-embarcacion-canarias-indefension-cetaceos.html>

Avistamiento de cetáceos - Turismo Responsable. <http://turismo-responsable.com/s65>

Puerto Colón. <https://www.holaislascanarias.com/puertos-y-marinas/tenerife/puerto-colon/>

Puerto Deportivo Los Gigantes - Acantilados de Los Gigantes. <https://puertolosgigantes.com/>

Méndez, J. (2021). "Las tres soluciones al colapso del Puerto de Los Cristianos". 28 de agosto de 2021 <https://www.eldia.es/tenerife/2021/08/28/tres-soluciones-colapso-puerto-cristianos-56549086.html>

La Unión Europea hace oficial el Día Europeo de la Red Natura 2000. (2021). Recuperado 17 de mayo de 2017 <http://www.comunidadism.es/actualidad/la-union-europea-hace-oficial-el-dia-europeo-de-la-red-natura>

Redacción NG (2010, actualizado en febrero de 2022). "La sobrepesca". Recuperado 21 de octubre de 2010, de <https://www.nationalgeographic.es/animales/la-sobrepesca>

La ULPGC participa en un estudio científico que revela la contaminación por plásticos en 8 playas de Tenerife. 31 de enero de 2020. <https://www.ulpgc.es/noticia/ulpgc-participa-estudio-cientifico-que-revela-contaminacion-plasticos-8-playas-tenerife>

H. O. Pörtner, D.C Roberts et al (2019) "Los océanos y la criosfera en un clima cambiante". Disponible en la web del Grupo Intergubernamental sobre Expertos del Cambio Climático <https://www.ipcc.ch/languages-2/spanish/>

Daly, N. (2019) "¿Por qué consumen plástico los animales marinos?". Recuperado 11 de diciembre de 2019 <https://www.nationalgeographic.es/animales/2019/12/por-que-consumen-plastico-los-animales-marinos>

Viajes NG (2021) "Tenerife se convierte en el primer Lugar Patrimonio de Ballenas de Europa". 28 de enero de 2021 https://viajes.nationalgeographic.com.es/a/tenerife-se-convierte-primer-lugar-patrimonio-ballenas-europa_16425

Crespo Garay, C. (2021) "Un nuevo puerto comercial amenaza el reciente santuario de ballenas de Tenerife". 28 de julio de 2021 <https://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/2021/07/nuevo-puerto-comercial-amenaza-reciente-santuario-de-ballenas-de-tenerife>

Ahora, C. (2021). "La campaña contra el puerto de Fonsalía supera las 200.000 firmas tras viralizarse fuera de Canarias". 27 de julio de 2021 https://www.eldiario.es/canariasahora/tenerifeahora/sociedad/campana-puerto-fonsalia-acerca-200-000-firmas-viralizarse-fuera-canarias_1_8171829.html

"Fonsalía generaría un daño irreparable, es un proyecto insostenible y existen alternativas mejores". (2021) 12 de agosto de 2021. Recuperado 6 de septiembre de 2021, de <https://www.canariadiario.com/jose-julian-mena:-fonsalia-generaria-un-dano-irreparable-es-un-proyecto-insostenible-y-existen-alternativas-mejores>

Medina, J. (2021). "El proyecto del Puerto de Fonsalía: tan solo un boceto 26 años después". 28 de agosto de 2021 <https://www.eldia.es/tenerife/2021/08/29/proyecto-puerto-fonsalia-boceto-26-anos-despues-56654609.html>

Chijeb, N. (2021). Josefa Mesa: "Es lamentable que ahora se ponga en duda el Puerto de Fonsalía". Recuperado 9 de mayo de 2020, de

<https://diariodeavisos.elespanol.com/2020/05/josefa-mesa-es-lamentable-que-ahora-se-ponga-en-duda-el-puerto-de-fonsalia/>

Curbelo reitera la importancia de desbloquear el Puerto de Fonsalía al ser clave para la cohesión territorial. (2021). Recuperado 5 de noviembre de 2019, de

<https://www.canariasdiario.com/curbelo-reitera-la-importancia-de-desbloquear-el-puerto-de-fonsalia-al-ser-clave-para-la-cohesion-territorial>

El Parlamento cierra la puerta a la construcción del Puerto de Fonsalía en Tenerife (2021) 27 de octubre de 2021 <https://www.europapress.es/islas-canarias/noticia-parlamento-cierra-puerta-construccion-puerto-fonsalia-tenerife-division-gobierno-20211027190520.html>

NC propone el uso combinado de los puertos de Los Cristianos y Granadilla para evitar Fonsalía. (2021). 7 de agosto de 2021, de <https://www.canariasdiario.com/nueva-canarias-tenerife-propone-el-uso-combinado-de-los-puertos-de-los-cristianos-y-granadilla-para-evitar-fonsalia>

Jiménez, D. (2022) “Puertito de Armeñime: un proyecto turístico de lujo pone en jaque a ecologistas para salvar la última playa sin masificar de Tenerife”. 10 de mayo de 2022 https://www.eldiario.es/canariasahora/tenerifeahora/isla/puertito-armenime-proyecto-turistico-lujo-pone-jaque-ecologistas-salvar-ultima-playa-masificar-tenerife_1_8981604.html

8. ANEXO

A continuación anexamos la entrevista realizada a la alcaldesa de Guía de Isora, gracias a dicha entrevista hemos conseguido obtener el punto de vista por parte de uno de los órganos interesados en la realización del proyecto y nos ha ayudado a saber razones por las cuales se pretende realizar, y lo necesario que sería para la isla que se llevase a cabo la construcción del puerto de Fonsalía. Al igual de las funciones que se llevarían a cabo en el puerto, lo que ha hecho que podamos tener un mayor conocimiento de la situación, expresado así en nuestra memoria.

8.1. Entrevista a Josefa Mesa Mora, alcaldesa de Guía de Isora.

P: Para empezar, queríamos hacerle una pregunta que nos genera bastante interés, ya que es algo que no logramos entender: El puerto de Fonsalía fue un proyecto impulsado hace más de 20 años, produciéndose la apertura formal del expediente para la construcción en 2001 y ha sido considerado prioritario por el cabildo, pero después de tanto tiempo no se ha llevado a cabo aún el proyecto. ¿Por qué después de tanto tiempo no se ha podido ejecutar un proyecto denominado como prioritario?

R: En mi opinión creo que en este caso ha sido por falta de voluntad en su momento por el Gobierno de Canarias, porque el puerto de Los Cristianos es propiedad del Estado y fue la Comunidad Autónoma precisamente la que pidió al Estado que le diera las competencias para ese nuevo puerto de pasajeros, entonces cuando a ti te dan la competencia realmente tu le vas a poner ganas al asunto y yo creo que ahí se ha dilatado en el tiempo pues porque el Gobierno que ha estado durante muchos años gobernando pues no le dio la prioridad que tenía que

haberle dado, dado que las circunstancias características de Los Cristianos, lo sabemos ya hace muchos años, y segundo porque aquí se han financiado muchos puertos en Tenerife directamente por no comentar en otros sitios, que han salido y no tienen a lo mejor la función que deberían tener y que ahora mismo, bueno, tenemos la circunstancia que tenemos. Se ha dejado pasar, es verdad que hay un trámite administrativo largo pero bueno se trabajó en el proyecto, se presentó en su momento, tenía todos los parabienes, tenía el informe del impacto medioambiental a favor y que bueno, todos esos trámites al final pues bueno han dado el fruto que durante todos estos años pues se haya dilatado y entramos ya en unas nuevas dinámicas, de hecho, por medio estuvo el puerto de Granadilla, el puerto comercial. Entonces yo creo que ha sido en cierta manera entre la complejidad que lleva una cosa como esta, pero yo creo que sobre todo ha sido por la voluntad del gobierno regional en su momento que no ha impulsado de una manera definitiva un proyecto como este para la isla de Tenerife.

P: Hemos logrado leer en diversas publicaciones declaraciones tuyas donde afirma estar totalmente a favor de la construcción del puerto de Fonsalía e incluso dando motivos por los cuales se debería de llevar a cabo el proyecto. Usted y su equipo político habrán realizado diversos estudios a través de los cuales han llegado a la conclusión de que lo mejor es la construcción del puerto y de que este traerá una gran mejora en la isla tanto a nivel económico como en la movilidad. Teniendo todo esto en cuenta y haciendo hincapié en lo último mencionado: ¿Qué actividades se llevarían a cabo con la construcción del puerto? ¿Qué se pretende mejorar principalmente?

R: En Fonsalía lo que se quiere es hacer un puerto para pasajeros y mercancías, porque están ofreciendo ahora trasladarlo a una ubicación, y este estudio lo han realizado técnicos del Gobierno de Canarias y se han valorado todas las posibilidades en esa zona y de comunicación con el resto de las islas, fue un estudio bien elaborado con muchas propuestas que se han hecho en su momento. Luego se aprovechó y se permitió también el resto de los barcos que podían ser incluso de pesca y de recreo, pero algo como muy limitado, por aprovechar el espacio que se tenía para lograr concentrar todas las posibilidades en un mismo punto, evitando que el resto de puertos que tengamos en el propio municipio tuviese su concentración en un mismo punto, porque a día de hoy Playa de San Juan es un puerto y Alcalá es otro puerto, realizando una simplificación de todo que vendría hasta bien para desahogar otros dos puntos del municipio.

P: Aparte de los beneficios que traerá el propio puerto, ¿piensa que la zona donde se encuentre se revalorizará y se podrá convertir en un nuevo gran núcleo tanto urbanístico como turístico?

R: No, en absoluto, sería un puerto que cubriría las necesidades, además toda la zona de alrededor está limitada a servicios del puerto, se convertiría más bien en una zona comercial-industrial, pero en ningún momento se va a convertir en un punto de atracción turística ni el desarrollo de Guía de Isora va por esa línea, ni a nosotros nos interesa, nosotros hemos hecho una apuesta de desarrollo diferenciado de toda Canarias y son cinco hoteles 5 estrellas lujo muy limitado y que además tampoco queremos mezclar una cosa con la otra.

P: ¿Y no piensa que se pueda dar esta situación de manera indirecta?

R: No, porque eso no es algo que se contemple y nosotros tampoco vamos a potenciar que eso se desarrolle dentro de una zona comercial, yo creo que eso facilitará en su momento pues el tráfico con el resto de las islas y que exista una vía de comunicación ágil y rápida para la distribución de pasajeros y de mercancía. Un puerto de esta índole lo que se fomentaría serían los servicios que se desarrollan alrededor del puerto y los puestos de trabajo que se puedan adquirir por los servicios que se instalen, pero no porque esté vinculado a un sector turístico.

P: En reiteradas noticias se cita que el puerto de Fonsalía se espera que acoja y sustituya la actividad de transbordo interinsular que se desarrolla en “Los Cristianos”. Por lo tanto, ¿se quiere llevar a cabo la ejecución de un nuevo puerto para sustituir las funciones de un puerto ya existente? ¿Qué pasará con el puerto de Los Cristianos?

R: El problema principal es que la situación de Los Cristianos incluso fue demandada por parte del sector empresarial de Los Cristianos en su momento, y una presión que hubo también al propio ayuntamiento para buscar fórmulas para quitar el puerto de Los Cristianos, de ahí que el puerto para pasajeros se convirtiera en un puerto para zona turística. Y luego, debido a las circunstancias ya incluso de capacidad del hecho de tráfico y de la situación que viven en Los Cristianos en esta comunicación de pasajeros, yo creo que no reúne muchas condiciones que debería tener un puerto de pasajeros. Entonces la situación de Los Cristianos es una y que es real, a veces tardas más en salir de Los Cristianos que en el propio trayecto que haces a otra isla y a parte es un tráfico de mercancías no solamente de pasajeros. Luego ya estaríamos con el puerto que se quiere para Fonsalía, en su momento se habló de un puerto que contempla no solo el tráfico de pasajeros, sino que también se combinará con una pequeña parte para barcos, barcos de pesca y otra parte para barcos de recreo, pero una cosa como muy comedida. Y luego en tierra está contemplado dentro de nuestro plan general una zona restringida para los servicios que el propio puerto demanda.

De hecho, el uso que se le da al Puerto de Los Cristianos ni siquiera repercute directamente en los Cristianos porque la mayoría de la gente lo que hace es ir y salir salvo que sea una necesidad muy puntual, salvo el turista que va a los Cristianos para alguna excursión u otra actividad. Y exactamente yo creo que es eso lo que se reclama por parte del empresariado de los Cristianos porque el puerto no repercutía en la compra o directamente en que la gente visite Los Cristianos.

El puerto de Los Cristianos adoptaría una función de puerto deportivo, demandado por el propio ayuntamiento de Arona y por la asociación de empresarios y que se quitase el muelle actual debido a que no daba unos resultados positivos en el área de Los Cristianos en el ámbito económico.

P: ¿Es tan necesario desahogar al puerto de Los Cristianos como para crear un nuevo puerto con el impacto y el desembolso correspondiente?

R: Yo creo que opciones muchas no hay, el tema de Los Cristianos es o seguir con la situación actual y que Los Cristianos no responda a lo que debería de ser un puerto de pasajeros, porque si nos fijamos en cualquier otro puerto con tráfico de pasajeros reúnen unas condiciones

determinadas, Los Cristianos las podría haber reunido pero ahora mismo no reúne las condiciones, y más contando con el tráfico que se encuentra en las islas menores que cada vez es mayor y no cuenta con las instalaciones adecuadas para que este tráfico se pueda dar de manera agradable y cómoda para los pasajeros, yo pienso que con el cambio se daría un cambio incluso de imagen. Actualmente nos encontramos en una situación totalmente distinta donde existe una mayor sensibilización por el impacto y en Guía de Isora somos los primeros en cuidar de nuestro litoral y nuestro medioambiente, por lo tanto, en los propios estudios se tiene en cuenta. Necesario te digo que sí lo es y viable también tendrá que ser reuniendo todas las condiciones de impacto medioambiental, que en su momento ya se dijo que si, todos queremos defender nuestro territorio y la situación frágil que existe de cambio climático y yo creo que se tiene que realizar con todas las condiciones. No se debe de cerrar puertas a una infraestructura tan necesaria como es la del puerto de Fonsalía, hay que tener en cuenta todo, y si finalmente no se termina dando viabilidad al proyecto pues no se hace, pero se debería discutir de manera sosegada y teniendo todo en cuenta.

P: Suponemos que, tras la propuesta de la realización del puerto de Fonsalía existe un estudio acerca del impacto económico que puede llegar a traer: beneficios, coste, e incluso impacto medioambiental. Si aun estudiando todos estos sectores continúan haciendo hincapié en la importancia de la realización del puerto, asumimos que están seguros de que es mucho más beneficioso que los impactos negativos que puede llegar a traer a la isla. ¿Por qué piensa entonces que hay tanto revuelo social o hubo? ya que actualmente no se encuentra tan reciente, ¿Y no creen que exista una manera de hacer que la población comprenda que será beneficiosa la construcción del puerto para la isla?

R: Creo que hay dos posiciones; uno los que defienden que la infraestructura es necesaria y la gente se encuentra en la defensa de lo que pueda ser el impacto que se de en la costa desde Tenos a Punta Rasca. El revuelo se puede dar porque nos encontramos en una época diferente, nos preocupamos más por el impacto y antes no teníamos tanta consciencia de lo que se podía realizar y se hacía muchas veces sin esa impronta tan defensora, pero que también se entiende que el desarrollo no es incompatible con el proteger nuestro medioambiente. Yo creo que existen muchas posiciones maximalistas, ni esto es una depredación y se quiere hacer sí o sí, sino que existe un proceso detrás, un estudio donde ha intervenido el gobierno, el gobierno de canarias, el Gobierno de España, y creo que ahora mismo estamos en disposición en que el ministerio ha puesto salvedades y dentro de eso saber si se puede salvar o no, y dentro de lo que pueda ser salvable si se puede hacer o no. Queda un procedimiento muy largo para que nos encontremos ya en una guerra, ya que el puerto no es que se vaya a construir mañana, se está teniendo todo en cuenta y habrá que valorar el impacto, si el modelo es el idóneo, si con otro modelo se puede salvar la situación, debido a que barcos van a seguir habiendo y salgan de donde salgan el efecto va a seguir existiendo, no se va a minimizar si se realiza o no la construcción del puerto. El desarrollo va a seguirse dando y tenemos que elegir entre continuar de la manera que nos encontramos o buscar un equilibrio que tenemos que conseguir. Lo que quiero decir también es que más de lo que quiere la gente que defiende el no al puerto nuestro litoral, los que lo defendemos no dejamos de querer nuestro territorio, nosotros también lo defendemos y

queremos lo mejor para Tenerife, y nos encontramos en un proceso largo que hay que estudiar, valorar y después ya pues decidir, no hay ninguna decisión tomada aún.

P: Afirma en diversos medios que se darán mejoras económicas al generarse empleos, y mucha más movilidad en cuanto a pasajeros y mercancías. ¿Por qué piensa que los ciudadanos, de igual manera, se encuentran en contra de dicha construcción?

R: Esto no creo que salga ni de la población de Guía de Isora, sale de otras instituciones, de los grandes defensores quizás, ahora mismo hay mucha gente que tiene mayor control y seguimiento, hay gente mucho más reivindicativa y que quizás basa sus objetivos en la defensa ultranza del territorio y del medioambiente. No es lo mismo, debido a que antes no existían asociaciones ni colectivos, gente con esa especialidad o trabajo, y ahora mismo sí que la hay, en ese caso es cierto que esa sensibilidad de cuidar nuestro territorio es mucho mayor ahora que la que había hace años. Hace años se hacían cosas que no eran del todo correctas y si lo mirásemos con los ojos de hoy diríamos que es una aberración, por lo que existe una mayor sensibilidad, pero una sensibilidad general, los políticos también tenemos esa sensibilidad. Toda construcción pienso que genera polémica y más un puerto como este, esto no se va a realizar sin todos los parabienes ni ningún otro puerto.

P: ¿Quizá es la localización donde se va a realizar el proyecto lo que hace que gran parte de la población se posicione en contra del puerto? Ya que como sabemos ha sido declarado el primer patrimonio de ballenas de Europa y a su vez, el tercero a nivel mundial. ¿Si llegase a encontrarse en otro lugar de la costa de Tenerife piensa que existiría tanta expectación por el proyecto o existiría tal movimiento en contra de su ejecución?

R: Es cierto que hay muchos cetáceos como en otras partes de la isla, pero es verdad que existe una sensibilización, no creo que sea por la ubicación, ya que los cetáceos se encuentran desde los Gigantes, donde existe un puerto deportivo, hasta Punta Rasca, que pasa también por un muelle como Los Cristianos. Es decir, se está protegiendo la zona de Guía de Isora, pero es que en toda esa franja de protección también existe un tráfico de pasajeros, de mercancía, hay dos puertos deportivos que tienen su actividad. A veces yo no pienso que sea la infraestructura la que molesta o no en cierta zona, sino la negativa a la construcción de otra infraestructura más. Impacto va a existir en todos lados como ocurre en Los Cristianos o en Los Gigantes, con la construcción del puerto de Fonsalía no va a existir más tráfico, lo único que se desplazaría de localización. Lo que yo pienso es que la postura es que no se haga sin importar el sitio, debido a que lo que no se quiere es una construcción de una nueva infraestructura y se aproveche una infraestructura ya construida para llevar a cabo esas funciones.

P: La percepción es que hay una mayor cantidad de personas en contra de la construcción del puerto que a favor, puede ser que la mayoría de ellos se encuentren en contra por el desconocimiento y no saber la importancia y los beneficios que traería llevar a cabo la construcción del puerto. Si es posible, ¿qué le diría a la parte de la población que no sabe de su importancia para que ellos comprendan que vendría bien para todos llevar a cabo la construcción del puerto?

R: Vuelvo al razonamiento inicial, Canarias vive del turismo y nuestra economía se basa en lo que le ofrecemos al turista y una de las características que le ofrecemos son los servicios y un territorio diferente, entonces tenemos que combinar el cuidado del territorio con darles las mejores infraestructuras que se puedan ofrecer al sector turístico. Se entiende que las infraestructuras son para mejorar no solo a Tenerife como el que ofrece mejores instalaciones, sino porque consigues que el tráfico de pasajeros entre islas pues sea en unas mejores condiciones, por lo que yo creo que se lo ofrecemos no solo al turista sino también al ciudadano. Tenemos que defender nuestro territorio y nuestro medioambiente, pero podemos defender también a infraestructuras que mejoran considerablemente el tráfico de pasajeros y mercancías, y yo creo que todo eso puede ser compatible y debe ser compatible. El desarrollo no es incompatible con el cuidado del medioambiente.