

EL LITORAL COMO ÁREA DE GESTIÓN INTEGRADA. COSTAS NORTE Y ESTE DE GRAN CANARIA

EL LITORAL COMO ÁREA DE GESTIÓN INTEGRADA. COSTAS NORTE Y ESTE DE GRAN CANARIA

DOCTORADO EN GESTIÓN COSTERA 2010
ACREDITACIÓN DE LA ETAPA DE INVESTIGACIÓN

Francisco José **MARTÍNEZ CASTELLANOS**
Tutor: Vicente **MIRALLAVE IZQUIERDO**





INDICE

RESUMEN	3
1. INTRODUCCIÓN	4
2. DESAFIOS DE LA ACTUACIÓN EN EL LITORAL.....	6
3. MARCO LEGISLATIVO.....	9
3.1 LEY DE COSTAS	10
3.2 TR-LOTENC'00	12
3.3 LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (LEY 19/2003)	12
3.4 MODIFICACIÓN DEL TR-LOTENC'00.....	13
3.5 RECURSO INCONSTITUCIONALIDAD	14
3.6 AUTO DEL PLENO DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL	14
4. HACIA UNA GESTIÓN INTEGRAL DE LA COSTA.....	15
4.1 COSTA ESTE DE GRAN CANARIA.....	17
4.2 COSTA NORTE DE GRAN CANARIA.....	28
5. CONCLUSIONES	35
6. BIBLIOGRAFÍA	37





EL LITORAL COMO ÁREA DE GESTIÓN INTEGRADA. COSTAS NORTE Y ESTE DE GRAN CANARIA

FRANCISCO J. MARTINEZ CASTELLANOS.
fmartinez@dic.ulpgc.es

RESUMEN

Podemos definir la costa como la franja terrestre que el oleaje puede cubrir en determinadas circunstancias y el litoral como una franja de mayor ámbito que tiene una fuerte interrelación con el mar. En este concepto de litoral incluimos no solo el espacio terrestre bajo influjo del mar, sino también la masa de agua en la que se producen procesos directamente relacionados con la tierra firme.

Por lo tanto estamos ante un “espacio indeterminado” situado a caballo de una línea de encuentro de dos medios naturales diversos y a la vez intensamente relacionados. Esta indeterminación introducirá, en esta franja de territorio, un primer grado de dificultad de ordenación.

Un segundo grado de dificultad vendrá dado por el número de competencias que convergen en esta franja y la diversidad de tipología de problemas que se dan en ella.

En la gestión del litoral español convergen tres administraciones distintas: *El planeamiento urbanístico* corresponde a los Ayuntamientos (bajo tutela de las comunidades autónomas); *la ordenación del territorio* compete de forma compartida a los Gobiernos Autónomos y al Estado (Ley del suelo), y *la ordenación y salvaguarda de la costa* al Gobierno del Estado.

La indeterminación y confluencia de competencias en un mismo territorio hace muy difícil coordinar las acciones de cada administración. Será muy problemático poder abordar la gestión del litoral de una forma integral, que es como aconsejan las instituciones europeas.

La Conferencia de las Regiones Periféricas Marinas de la CEE formula ya en 1981 la necesidad de afrontar la cuestión del litoral desde una Gestión Integrada de la Zona Costera.

Analizando minuciosamente la situación actual existente en las costas Norte y Este del litoral canario coincidimos plenamente con las directrices de la CEE, considerando que la isla de Gran Canaria en particular y el conjunto de islas del Archipiélago en general deben gestionar sus litorales desde un punto de vista integral.

Esta idea la iremos desarrollando a lo largo del presente trabajo.



1. INTRODUCCIÓN

La costa es un recurso territorial singular y único que juega un importante papel socioeconómico como lugar de ocio por excelencia. Sobre él pivota todo el desarrollo turístico de nuestro País en general y de nuestra Comunidad Autónoma en particular.

La bondad de este espacio y sus buenas condiciones climáticas lo hacen especialmente atractivo y acogedor, por ello merece la máxima protección y su gestión debe asegurar su integridad física, así como, su libre acceso y uso público.

Hablar de la ordenación de la costa es hablar de la ordenación de una pieza clave del territorio y de la regulación de un espacio que es fachada, equipamiento e imagen del gran sector económico que soporta.

La línea de costa podemos considerarla como la línea de encuentro de dos realidades muy distintas, se trata de un espacio “interfase” en el que se dan playas, marismas, campos de dunas, acantilados, obras de defensa y portuarias... etc.

Esta franja de territorio tendrá un potencial paisajístico que no será evaluable en si mismo, sino a través de una lectura mucho más amplia que abarque todo el litoral.(Fig.1).

De acuerdo con la definición sobre zonas costeras que hace la Comisión de las Comunidades Europeas en sus directrices para el documento “L’amenagement intégré du litoral dans la Communauté Européene” de 1980:

“La definición de las zonas costeras, a las que se debería aplicar normalmente la acción comunitaria conveniente a la ordenación del litoral, es a la vez necesaria y muy difícil. Sería deseable que se admita que una zona costera engloba: de una parte, el territorio terrestre que se extiende a partir de la costa sobre una profundidad de al menos varios kilómetros, correspondiente a un territorio que vive en simbiosis directa con la costa. De otra parte, el espacio marítimo que delimita la costa y está directamente atado por los fenómenos que se interrelacionan con ella, constituido por una franja de una anchura variable de algunas millas a algunas decenas de millas marítimas, en función de la estructura de la plataforma continental del movimiento de las mareas y la dinámica litoral”.



Fig. 1 - Franja Costera de Bahía Feliz. Sur de Gran Canaria

El litoral, pues, se puede definir como el ámbito estructurado respecto a la costa cuya amplitud es variable según la naturaleza de los suelos que la forman.

“La ordenación del espacio costero podemos considerarla como un acto humano de antropización de un territorio en el que el hombre recrea el espacio desde unas coordenadas



determinadas. Por ello la descripción de esta franja costera no se puede entender como una lectura mecánica e impersonal, sino como una conceptualización culta del espacio”¹.

Todas las intervenciones que se materialicen en este espacio deben hacerse desde la estimación de su impacto ambiental y muy especialmente de su bondad paisajística.

A partir de los años 60 la costa española ha sufrido una gran transformación y se ha convertido en un ámbito estratégico para la economía española. La importancia del turismo vinculado al producto sol y playa, así como los sectores económicos asociados a mantener dicho turismo y el uso lúdico del litoral son los principales factores económicos que han propiciado esta transformación.

El efecto más impactante de esta transformación ha sido el poblamiento de la costa. Los residentes en zonas próximas a las costas han poblado las zonas costeras desde dos aspectos, en primer lugar como símbolo de desarrollo y lucro y también como residencial cerca del turismo como elemento productivo.

En las primeras invasiones de los litorales costeros es cuando se produjeron las ocupaciones del dominio público. Junto con estas invasiones del litoral vinieron las demandas de importantes recursos vitales como el agua, la energía y la urbanización del suelo.

La ocupación de la franja litoral se produce de una forma violenta y descontrolada sin ningún tipo de planificación y ello ha supuesto deterioro y pérdida, en muchos casos definitiva, de valiosos espacios naturales. Estos espacios que fueron “reclamo” del desarrollo turístico, poco a poco se han ido infravalorando y su posible desaparición pone en peligro la propia subsistencia económica del modelo de desarrollo existente en algunas zonas del litoral. En Canarias, por desgracia tenemos algunos ejemplos de espacios en deterioro progresivo.(Fig.2 y 3). Si a la situación anterior le añadimos los grandes desconocimientos que se tenían sobre el comportamiento de los fenómenos naturales en el litoral y la falta de coordinación de las administraciones en su gestión, como resultado tenemos el litoral que podemos observar el día de hoy.



Fig. 2 – Campo Dunar de Maspalomas. 1968



Fig. 3– Campo Dunar de Maspalomas. 2010

Además, como una situación nueva, que se ha desarrollado y se está desarrollando en la actualidad, tenemos los efectos del cambio climático global sobre nuestras costas. Los datos y conocimiento que se tienen, al respecto, nos señalan que con urgencia incorporemos en nuestras estrategias y planificación los efectos que se prevén puedan ocurrir en los próximos años. En pocas décadas desaparecerán o se reducirán sustancialmente la anchura de gran parte de las playas, y acabará por causar daños importantes en casi todas las fachadas urbanas de la costa.

¹ PIE, R.; BARBA, R. (1991) Plan Especial de Ordenación del Litoral de San Bartolomé y Mogán. Gobierno de Canarias



Por lo tanto, la franja costera de nuestro país está bastante deteriorada más en unas zonas que en otras que habría que analizar detenidamente. El conjunto de personas que habitan el litoral, la economía que éste soporta y los espacios naturales anexos se encuentran en una problemática urgente de solucionar antes de que ese deterioro progresivo llegue a ser irreversible en más lugares de la costa. Nos enfrentamos a grandes desafíos para poder establecer una nueva orientación en la gestión del litoral que sea compatible con los nuevos conceptos de sostenibilidad y gestión integral de la franja costera.

2. DESAFIOS DE LA ACTUACIÓN EN EL LITORAL

El primero de los desafíos pasa por realizar un análisis profundo de la situación actual, ordenar y **frenar la ocupación masiva de la franja costera**. Este fenómeno de ocupación se conoce como "litorización", se estima que en los municipios costeros de nuestro país vive el 44% de la población y este porcentaje se triplica en épocas veraniegas (Fig. 4 y 5). Estamos consiguiendo en nuestro litoral el efecto contrario para lo que había sido concebido se pretendía conseguir proyectar un sitio de ocio, y de descanso conservando los valores naturales, muy lejos de la realidad que encontramos hoy.



Fig. 4- Playa del Inglés. Sur de Gran Canaria. 1971



Fig. 5- Playa del Inglés. Sur de Gran Canaria. 2010

En estos últimos años podemos afirmar que ha habido un frenazo importante a esta tendencia desarrollística debido por un lado a la grave crisis económica en la que estamos inmersos y que ha afectado principalmente a la construcción, por otro lado a los esfuerzos proteccionistas llevados a cabo desde las administraciones europeas, estatales y autonómicas cuyas directrices ha permitido que un 30% del litoral tenga alguna figura de protección.(Fig. 6)



Fig. 6- Campo Dunar de Corralejo. Norte de Fuerteventura. 2010



En la actualidad el control de la franja litoral, así como su recuperación, cuando ha sido ocupada ilegalmente, corre a cargo de la administración estatal a través del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino que a su vez delega sus actuaciones en las Demarcaciones de Costas de cada provincia costera.

En este desafío por parte de la administración estatal de recuperar y salvaguardar el litoral en su franja de Dominio Público y Protecciones anexas deben involucrarse el resto de administraciones autonómicas y locales a fin de conseguir conjuntamente los objetivos. En la desconexión interadministraciones que encontramos en las actuaciones de recuperar el litoral será uno de los puntos fundamentales a actuar en cuanto a una nueva gestión integral del litoral.

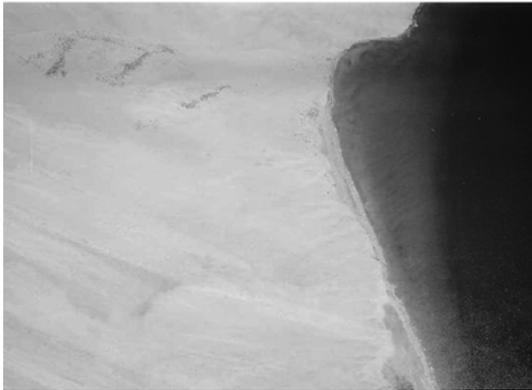


Fig.7 – Istmo de La Pared. Jandia. Fuerteventura. 1963



Fig. 8 – Istmo de La Pared. Jandia. Fuerteventura. 2010

Otro de los objetivos que nos podemos plantear para el litoral desde la situación actual, es la recuperación de su funcionalidad tanto física como natural. Con nuestras actuaciones desordenadas en el litoral hemos producido grandes desequilibrios con consecuencias mediambientales, económicas y sociales, se han degradado grandes zonas de espacios naturales y se ha alterado la dinámica litoral de la franja costera en la que se ha actuado sin ningún rigor científico.(Fig.7 y 8). Las actuaciones de puertos deportivos o defensas de costa han producido grandes alteraciones de la dinámica litoral y por tanto de la morfología de la costa.(Fig.9 y 10).



Fig.9- Puerto de Tazacorte. La Palma. 1968



Fig. 10 – Puerto de Tazacorte. La Palma.1998

En el Mediterráneo, en el Sur de Andalucía y en algún caso más aislado en Canarias, estos “errores costeros” generan cuantiosas pérdidas económicas y ponen en riesgo de inundación amplias zonas del litoral.

En cuanto a los espacios naturales invadidos por la actividad humana podemos decir que han desaparecido en un 60% de su superficie, siendo ya en estos momentos irrecuperables para el



litoral, fundamentalmente se trata de humedales que han sido desecados para construir urbanizaciones en zonas de “primera línea” de costa. La Ley Cambó de 1918 para el saneamiento y desecación de marismas, auspició la desaparición de buena parte de nuestros espacios naturales costeros.

Esta tendencia a la degradación o invasión de espacios naturales y de construcción incontrolada de obras en la costa, ha sido frenada por la administración estatal, teniendo ahora como objetivo fundamental la recuperación de los espacios naturales.

En este segundo objetivo muy difícil de conseguir deben estar muy involucradas las tres administraciones actuantes, la estatal, la autonómica y la local, así como, los colectivos ecologistas de las zonas en las que se ubican los espacios naturales degradados. Nuevamente volvemos a vislumbrar lo necesario que es desarrollar una gestión integral en el litoral.

Como objetivo inmediato y muy a tener en cuenta será **evaluar los posibles efectos del cambio climático en el litoral español**². Se da ya por evidente que el nivel del mar está subiendo entorno a 2,5 cm al año a lo largo del litoral y que los oleajes que llegan a nuestras costas, según las observaciones de los últimos 40 años, son de mayor duración y mayor componente energética, llevando estos consigo una acción directa sobre la morfología de las costas, alterando las playas y humedales próximos al litoral.



Fig. 11 - Temporal de oleaje en Garachico. Tenerife. 17.11.2003

Según la Oficina Española para el Cambio Climático el aumento de la cota de inundación del litoral en el Archipiélago Canario conllevará que en zonas de costa baja se producirá un retroceso de decenas de metros. Como orden de magnitud se puede estimar un retroceso de 1 m en la línea de costa por cada centímetro de ascenso del nivel del mar, por lo que es esperable un retroceso generalizado en las costas españolas de unos 15 m en las playas del litoral para el año 2050, considerando un ascenso del nivel del mar de 15 cm .

Igualmente habría que evaluar como negativo el retroceso adicional por la acción de los temporales que se vienen presentando en los últimos años, con menores periodos de recurrencia y mayor carga energética.(Fig. 11)

Por lo tanto sería muy interesante que por las administraciones con responsabilidad en el litoral se fuera previendo la repercusión de este ascenso del nivel del mar, principalmente en zonas muy vulnerables como son las fachadas urbanas y ocupaciones ilegales de la franja de

² LOSADA, I.; (2002) Impactos en la costa española por efecto del cambio climático. Convenio M.M.A. R.M.-Universidad de Cantabria.



D.P.M.T. ya que en éstas es muy grande la probabilidad de pérdidas humanas en la ocurrencia de grandes temporales.

Como resumen de los desafíos planteados para el litoral y como gran desafío final podemos plantear el **cambio de modelo de gestión del litoral**, la situación de nuestro litoral es muy grave y el deterioro sigue siendo progresivo. En estos últimos años se han observado unos “brotes” de contención que tal vez nos conducirán a “hacer lo mismo, pero mejorando lentamente”, no obstante nuestro declive sería continuo, por lo tanto planteamos un cambio radical en la gestión, planteamos “hacer otras cosas”, abordar las problemáticas desde otras perspectivas, con nuevos métodos y distintos puntos de vista, planteamos “algo” que realmente “salve” nuestro litoral y vuelva a realzar en la medida de lo posible los valores naturales que aun se conservan en el momento actual.

En el análisis de la gestión costera debemos tener muy en cuenta el papel relevante del conjunto de actividades que se realizan en la franja costera, por un lado los múltiples sectores implicados (medio ambiente, obras públicas, ordenación del territorio, turismo, energía, agricultura y pesca, transportes marítimos...) y por otro los distintos niveles de la administración con competencias, desde la Comunidad Europea hasta los Ayuntamientos, pasando por la Administración Estatal y Autonómica.

Esta complejidad unida a la urgente necesidad de actuar en la franja costera, enfrentándonos a la fragmentación sectorial y administrativa existente, hacen que haya una necesidad imperiosa de cooperación y coordinación en la gestión del litoral. Debemos, cuanto antes, diseñar una auténtica Gestión Integral del Litoral (G.I.L.) que es el tipo de política que recomiendan desde los años 80 desde la Comunidad Económica Europea.

Con la G.I.L. se pretende armonizar todas las políticas sectoriales que convergen en la costa, de tal forma que las distintas Administraciones, poderes públicos y actividades que intervienen en la costa, ejerzan sus propias competencias con autoridad, pero que a su vez colaboren y se coordinen con sentido común e inteligencia, apoyados desde las reflexiones sobre la situación actual del litoral y por el conocimiento sobre los procesos naturales que están afectando y afectarán a la costa. De esta forma se podrá dar respuesta poco a poco a los distintos desafíos a los que nos enfrentamos y atender así el interés general próximo y futuro.

3. MARCO LEGISLATIVO

Antecedentes

El marco legislativo debe regular las condiciones de actuación del planeamiento urbanístico en la zona inmediata a la ribera del mar y en los distintos espacios que constituyen la franja de dominio público y servidumbres de protección en la totalidad del territorio nacional.

Ya el derecho romano y medieval consideraban el mar y su ribera como un patrimonio colectivo, pero es la actual Ley de Costas la que haciendo cumplimiento del artículo 132.2 de nuestra Constitución, declara que son bienes de Dominio Público la Zona Marítimo-Terrestre, las playas, el mar territorial, los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental.

La Ley de Costas atribuye a la Administración del Estado la mayor parte de las competencias en tutela y gestión del litoral.

Por otra parte las Comunidades Autónomas en base a la sentencia 149/91 de 4 de Julio de 1991 del Tribunal Constitucional adquieren las competencias en materia de autorización de usos permitidos en zona de servidumbre de protección, así como la protección de ciertas áreas y vertidos.

Por último las competencias de los Ayuntamientos recaen fundamentalmente en los informes sobre deslindes, en las solicitudes para la ocupación y el servicio de limpieza y salubridad de las aguas y la costa.



El marco legislativo a aplicar lo componen:

3.1 La Ley de Costas

► Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (BOE nº 181 de 29 de julio de 1988), de ahora en adelante Ley de Costas. Modificada a través del Artículo 120 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

► Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (BOE nº 297, de 12 de diciembre de 1989), modificado por RD 1771/1994, de 5 de agosto de 1994 (BOE nº 198, de 19 de agosto de 1994).

Las actuaciones que se realizan en el ámbito de la costa deberán estar a lo dispuesto en la Ley 22/1988 de Costas y su modificación (Fig 12 y 13).|



Fig. 12 y 13 – Recuperación del D.P.M.T. en la Playa de Melonara. Telde. Gran Canaria. 2010

Aspectos importantes de la Ley de Costas

La Ley 22/1988, de 28 de julio de Costas (de ahora en adelante Ley de Costas), y su Reglamento desarrollado mediante Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, modificada a través del Artículo 120 de la Ley 53/2.002 de 30 de Diciembre de Medidas fiscales, administrativas y del Orden Social, establece una serie de servidumbres legales a partir de la línea de deslinde del Dominio Público marítimo – terrestre.

Sobre las servidumbres (Fig. 14)

1. Servidumbre de protección: Recae sobre una zona de 100 m medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar y las actividades, obras e instalaciones en la misma se regulan en los artículos 23 a 26 de dicha Ley y artículos 43 a 50 de su Reglamento.

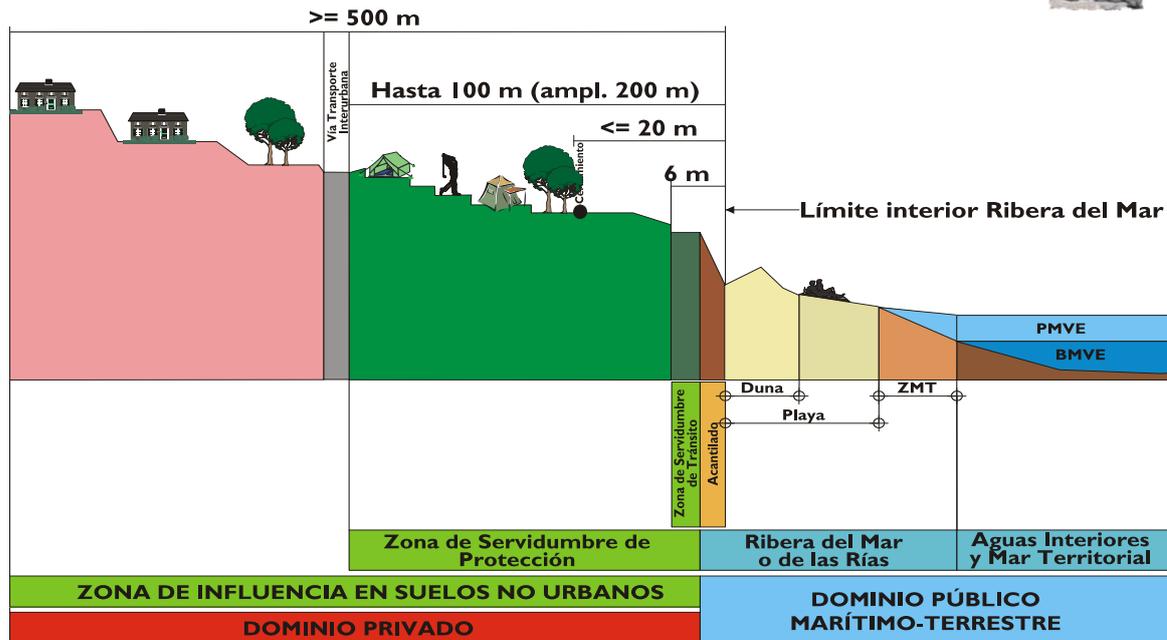


Fig. 14 - Esquema gráfico DPMT y servidumbres

2. **Servidumbre de tránsito:** Recae sobre una franja de 6 m medida tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar y queda regulada por el artículo 27 de la citada Ley de Costas y artículo 51 de su Reglamento.
3. **Servidumbre de acceso al mar:** Se regula en el artículo 28 de la Ley de Costas y artículos 52 a 55 de su Reglamento y, en virtud de éstos, en los suelos clasificados en este PGO como urbano o urbanizable, las vías de acceso al mar deberán estar separadas entre sí, como máximo, de 500 m para el tráfico rodado y de 200 m para los peatones.
4. **Zona de influencia:** Recae sobre una franja de terreno de 500 m de ancho medidos a partir del límite interior de la ribera del mar, y se regula por los criterios del artículo 30 de la citada Ley de Costas y artículo 58 de su Reglamento.

Sobre las Obras e instalaciones en Dominio Público Marítimo Terrestre. (Fig. 15)

1. Están prohibidas, de conformidad con la Ley de Costas, cualquier obra o instalación susceptible de detentación privada, por la propia naturaleza del dominio; inalienable, imprescriptible e inembargable.
2. La utilización del dominio público marítimo-terrestre y, en todo caso, del mar y su ribera será libre, pública y gratuita para los usos comunes y acordes con la naturaleza de aquel, tales como pasear, estar, bañarse navegar, embarcar y desembarcar, varar, pescar, coger plantas y mariscos y otros actos semejantes que no requieran obras e instalaciones de ningún tipo y que se realicen de acuerdo con las Leyes y reglamentos o normas aprobadas conforme a la Ley de Costas.
3. Los usos que tengan especiales circunstancias de intensidad, peligrosidad o rentabilidad y los que requieran la ejecución de obras e instalaciones sólo podrán ampararse en la existencia de reserva, adscripción, autorización y concesión, con sujeción a lo previsto en la Ley de Costas.
4. Únicamente se podrá permitir la ocupación del dominio público marítimo-terrestre para aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación, de conformidad con lo establecido en el art. 32 y 33 de la Ley de Costas.



5. Toda ocupación de los terrenos de dominio público marítimo-terrestre con obras o instalaciones no desmontables o por instalaciones desmontables que requieran un plazo de ocupación superior a un año estarán sujetas a previa concesión por la Administración del Estado.

Sobre las Obras e Instalaciones en la Servidumbre de Tránsito. (Fig. 15)

1. La servidumbre de tránsito recaerá sobre una franja de 6 metros, medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar. Esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para el paso público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento, salvo en espacios especialmente protegidos. En lugares de tránsito difícil o peligroso dicha anchura podrá ampliarse en lo que resulte necesario, hasta un máximo de 20 metros.
2. Esta zona podrá ser ocupada excepcionalmente por obras a realizar en el dominio público marítimo-terrestre. En tal caso se sustituirá la zona de servidumbre por otra nueva en condiciones análogas, en la forma en que señale la Administración del Estado. También podrá ser ocupada para la ejecución de paseos marítimos.
3. La obligación de dejar expedita la zona de servidumbre de tránsito se refiere tanto al suelo como al vuelo y afecta todos los usos que impidan la efectividad de la servidumbre.



Fig. 15 - Playa con ocupación DPMT y zona de servidumbre de protección por edificaciones.

3.2 TR-LOTENC'00

Decreto legislativo 1/2000 de 8 de mayo, que aprueba el **Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias**

Decreto Legislativo 1/2000 de 8 de Mayo de 2000

3.3 Las directrices de ordenación del territorio. (Ley 19/2003).

Directriz 57. Ordenación del litoral

DECRETO 28/2004, de 23 de marzo, por el que se acuerda iniciar el procedimiento de elaboración de las Directrices de Ordenación del Litoral. (BOC nº 66, de 5.4.2004)

1. Formular Directrices de Ordenación del Litoral, orientación:



Disminución de la presión urbana e infraestructural en el litoral

Regeneración, recuperación y acondicionamiento uso disfrute públicos

2. El planeamiento considerará el espacio litoral como zona de valor natural y económico estratégico, notablemente sobre utilizada.

3. Los Planes Insulares delimitarán unidades litorales homogéneas, con entidad suficiente para su ordenación y gestión, y establecerán determinaciones para su desarrollo mediante Planes Territoriales Parciales objeto:

Protección y ordenación de los recursos litorales

Ordenación de las actividades, usos, construcciones e infraestructuras

4. La línea litoral no ocupada: carácter excepcional implantación nuevas infraestructuras y clasificación nuevos sectores suelo urbanizable en zona influencia litoral, de 500 metros. Expresamente previsto y justificado por DOL y PIO.

3.4 Modificación del texto refundido de las Leyes de Ordenación del territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias. Sobre declaración y ordenación de áreas urbanas en el Litoral Canario (Ley 7/2009 de 6 de Mayo de 2009).” **Ley de Costas Canaria”**

Artículo 1 – Disposición DECIMOTERCERA.

Áreas urbanas a efectos del régimen transitorio de la Ley de Costas

1. *A los efectos de la aplicación del régimen transitorio de la Ley de Costas, se considerarán áreas urbanas, con independencia de la existencia o no de instrumento de ordenación sobre las mismas y de la clase y categoría de suelo que en su caso se estableciera, las que, a 29 de julio de 1988, se encontraran en alguno de los siguientes supuestos:*

Las que comprendan terrenos que cuenten con acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas y suministro de energía eléctrica.

Las que comprendan terrenos consolidados por la edificación al menos en dos terceras partes de su superficie, si el municipio en el que se ubicara tuviera en esa fecha planeamiento general en vigor.

Las que comprendan terrenos consolidados por la edificación al menos en la mitad de su superficie, si el municipio en el que se ubicara el asentamiento no tuviera en esa fecha planeamiento general en vigor.

2. *Dicha declaración se efectuará por el órgano autonómico que se determine reglamentariamente, a iniciativa del Cabildo o del Ayuntamiento competente, que aportará los medios de prueba que sirvan de motivación al correspondiente acto.*

Artículo 2 – Disposición DECIMOCUARTA.

Delimitación del límite interior de la servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre.

La Administración urbanística actuante fijará el límite interior de la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre y establecerá la ordenación de los terrenos comprendidos en la misma, teniendo en cuenta la línea de ribera del mar que a tal efecto le comunique la Administración del Estado, comunicación que irá acompañada del correspondiente proyecto técnico y expediente administrativo.



Artículo 3 – Disposición DECIMOQUINTA.

Censo de edificaciones con valor etnográfico ubicadas en el dominio marítimo-terrestre y en sus zonas de servidumbre de tránsito y protección.

1. La Consejería competente en materia de ordenación del territorio y urbanismo formulará un censo de edificaciones que, ubicadas en el dominio marítimo-terrestre y en sus zonas de servidumbre de tránsito y servidumbre de protección, tengan un valor etnográfico, arquitectónico o pintoresco, debiendo valorarse su antigüedad, integración en el litoral y finalidad social, al objeto de su consideración en el otorgamiento de concesiones y autorizaciones que puedan solicitar los titulares de las mismas al amparo de la disposición transitoria cuarta de la Ley de Costas.

2. La inclusión en el censo requerirá el compromiso del titular de la edificación o, en su defecto, del Ayuntamiento respectivo, de instalación de los servicios urbanísticos básicos en el área en que se ubique la misma, especialmente del sistema de evacuación de aguas residuales que impida su vertido incontrolado al mar.

3. El censo se aprobará mediante Decreto del Consejo de Gobierno, a propuesta de la Consejería competente en materia de ordenación del territorio y urbanismo y a iniciativa de los respectivos Ayuntamientos, que deberán remitir la relación de edificaciones, los compromisos a que se refiere el apartado anterior y el proyecto de urbanización primaria del área, en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la presente norma.

3.5 Recurso de inconstitucionalidad de la “ley de Costas de Canarias”

Recurso de Inconstitucionalidad núm. 6964 de 2009 del Estado ante el Tribunal Constitucional sobre la denominada “Ley de Costas Canaria”, o sea, sobre la Modificación del Texto Refundido de 6 de Mayo de 2009, en sus artículos 1,2 y 3.

Con fecha 29 de Julio de 2009, se produce la suspensión cautelar de la aplicación de la modificación en los artículos 1,2, y 3 del Texto Refundido.

3.6 Auto del Pleno del Tribunal Constitucional de 10 de Diciembre de 2009 en el recurso de inconstitucionalidad núm. 6964-09, promovido por el Abogado del Estado. Se ha acordado:

1. Mantener la suspensión de la vigencia y aplicación del artículo 1 de la Ley de Canarias 7/2009 de 6 de Mayo de modificación del texto refundido de las leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias sobre declaración y ordenación de áreas urbanas en el litoral canario.

2. Levantar la suspensión de sus artículos 2 y 3, suspensión que se produjo con la admisión del mencionado recurso y que fue publicada en el B.O.E. núm. 189 de 6 de Agosto de 2009.

Por lo tanto la Comunidad Autónoma a través de sus Órganos competentes podrá:

Fijar el límite interior de la zona de servidumbre de protección del D.P.M.T. y establecer la ordenación de estos terrenos, teniendo en cuenta los deslindes aprobados por la Administración del Estado.

Realizar un censo de edificaciones ubicadas en el D.P.M.T. y sus zonas de servidumbres, al objeto de su consideración en el otorgamiento de concesiones y autorizaciones solicitadas al amparo de la disposición transitoria cuarta de Ley de Costas.

En ningún momento la Comunidad Autónoma podrá “declarar áreas urbanas”, como se indicaba en el Artículo 1 de la Ley de Costas Canaria, que sigue en suspensión.



4. HACIA UNA GESTIÓN INTEGRAL DE LA COSTA.

En el año 2000 la Comisión Europea, en una Comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo (COM 2000/547) realizó un análisis de los problemas en las costas europeas. Entre otros destacan.

Falta de visión en la gestión de la costa.

Política y legislación sectorial inadecuada y poco coordinada.

Existencia de burocratización y falta de coordinación entre administraciones.

Discrepancia de iniciativas entre administraciones superiores y locales.

Concluye esta comunicación de la siguiente forma: "... unas zonas complejas con múltiples usuarios, como las costeras, con unas políticas sectoriales sin coordinación, tienden a entrar en conflicto e incluso a ser contradictorias, lo que desemboca en una paralización política. Para evitar esta situación y así garantizar la coordinación de muchos objetivos sectoriales concretos, es necesaria la aplicación de un "enfoque territorial integrado".

Como definición de Gestión Integral de Zonas Costeras destaca la que identifica como "proceso de gobernanza, que consiste en el marco legal e institucional necesario para asegurar que los planes de desarrollo y de gestión integren los objetivos medioambientales y que éstos sean elaborados con la participación de todos los afectados"³

La Gestión Integrada de Áreas Litorales (GIAL), propone todo un conjunto de técnicas e instrumentos de carácter normativo, financiero, de planificación y de formación para conseguir una actuación coordinada entre los distintos niveles administrativos, con el fin de conducir la gestión hacia objetivos globalizadores y de desarrollo sostenible.

Estos modelos de gestión establecen propuestas de estrategias y procedimientos que aseguran la coordinación entre organismos competentes en materias que afectan al litoral, así como la participación ciudadana en asuntos costeros. Un aspecto novedoso es la incorporación de **"técnicas de resolución de conflictos y de negociación"** como fórmula para alcanzar los consensos. Otro aspecto muy importante es la visión de la integridad del espacio litoral, de forma que se puedan interrelacionar todos los aspectos entre el medio marino y terrestre.

³ POST, J.C. and C.G. LUDIN (EDS) (1996) Guidelines for Integrated Coastal Zone Management, Washington, D.C. 16p.



Trasladando el campo de las declaraciones institucionales de los órganos de la administración europea sobre el carácter integral de la costa a nuestras instituciones, podemos decir que no se han elaborado documentos estratégicos orientados a adaptar o modernizar la gestión en el litoral. Sin duda el origen de la carencia de estrategias la encontramos principalmente en la dispersión de responsabilidades entre un elevado número de instituciones que, en las diferentes escalas territoriales de gestión públicas poseen competencias sectoriales.

Analizando los distintos estamentos administrativos de nuestro país, parece claro que la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, debe tomar la iniciativa en el planteamiento de estrategias. A este organismo compete la coordinación entre las comunidades autónomas así como la gestión en el dominio público marítimo-terrestre, autentica columna vertebral del sistema costero. Hasta ahora las actuaciones de esta Dirección General en ningún momento han ido orientadas a gestionar el litoral con una visión más integradora, sus actuaciones se han centrado en liberar y preservar el dominio público y la franja de tránsito. **En el siguiente ámbito administrativo, el autonómico, encontramos una considerable dispersión horizontal de competencias (medio ambiente, ordenación del territorio, pesca, turismo,..etc) y en general no encontramos unidades administrativas específicamente dedicadas a la gestión de aspectos costeros. Igualmente no encontramos órganos de coordinación con el resto de las administraciones competentes en la gestión de la franja costera.**

La carencia la podemos extender al ámbito de la participación ciudadana; no existen órganos colegiados ni foros dedicados a tratar de incorporar la opinión ciudadana en las decisiones que afectan a las costas, esto es una imposición de la U.E con el fin de desarrollar una verdadera Gestión Integral de la Costa.

En cuanto a las administraciones locales solo encontramos relacionados con el litoral las concejalías de playas cuya gestión deja mucho que desear, cumpliéndose además la paradoja de que **la administración local es responsable de las licencias urbanísticas que por otro lado son, a veces, las principales fuentes de financiación de las arcas municipales.**



Fig. 16 - Crecimiento urbanístico Gran Tarajal. Tuineje. Fuerteventura. 2010

Encontramos municipios en Canarias que en 2007 aumentaron su superficie urbanizada por encima del 100%: Antigua (Fuerteventura) un 270%, Pájara (Fuerteventura) un 241%; Adeje (Tenerife) un 194%; San Miguel de Abona (Tenerife) un 170% y Tuineje (Fuerteventura) un 109% (Fig. 16) (fuente: informe de Green Pace sobre litoral).



Estos incrementos tan desproporcionados, por desgracia, han venido en muchas ocasiones acompañada de corrupción política. En el 2008, en Canarias y Andalucía se denunciaron el mayor número de tramas de corrupción urbanística, todas ellas ligadas al litoral.

Otro aspecto que queremos destacar es que en general en las tres administraciones observamos la falta de profesionales adaptados a las necesidades específicas de la gestión del litoral desde una perspectiva integradora, sobre todo en el cuerpo técnico de las distintas administraciones.

Si bien encontramos especialistas de los distintos ámbitos que afectan al litoral (biólogos, ingenieros, licenciados en ciencias marinas, abogados urbanistas,.. etc) se echan en falta especialistas en habilidades sociales que completarían esa gestión integradora del litoral

Como podemos ver se adolece de falta de formación en **generalistas en temas costeros** que contemplarían la costa desde un punto de vista integral.

Tras el análisis realizado observamos que estamos en un punto en el que conocemos las carencias del sistema y como abordar sus soluciones, solo nos falta la acción coordinadora de la administración estatal y la buena voluntad del resto de administraciones, para poder iniciar una andadura que nos conduzca por el camino de una Gestión Integral de Zonas Costeras.

Pasamos a continuación a analizar posibilidades de gestión en varios núcleos de la costa Este y Norte de Gran Canaria, que nos llevarán a poder adquirir una verdadera toma de conciencia de la problemática existente y de la posibilidad de que en las costas canarias sea factible desarrollar una verdadera Gestión Integral.

4.1 Costa ESTE de Gran Canaria

Analizaremos cuatro zonas con asentamientos ilegales en esta costa, en cada una ubicaremos las distintas líneas costeras de D.P.M.T. y servidumbres, estableciendo para cada una de ellas las propuestas de ordenación, actuaciones que se recomiendan realizar y cómo se podría llevar a cabo la Gestión Costera.

4.1.1 Gestión Costera en el asentamiento de Tufia (T.M. Telde)

PROPUESTA DE ORDENACIÓN

La actuación de la Administración en la zona en cuestión es muy clara: *“Demolición de todas las edificaciones que ocupan D.P.M.T. y para el resto ofrecer vías de legalización al mayor número de viviendas, previa confirmación de titularidades, atendiendo al mismo tiempo a la demanda social existente y a la adecuada ordenación y protección del territorio”* (Fig. 17)

La zona de Tufia presenta un condicionante especial respecto al resto de zonas en estudio, en ella se interconectan el núcleo de viviendas con el Sitio de Interés Científico de Tufia, por lo tanto todo el ámbito de soluciones debe ir orientado a optimizar la existencia de esta realidad.

En cuanto a la calificación del núcleo de viviendas para poder evaluar las propuestas a considerar, diremos que por una parte el Ayuntamiento de Telde y la Consejería de Política Territorial optan por darle una calificación de “Asentamiento Rural” y por otro lado la administración de Costas admitiría darle una calificación de “urbano” con lo que ello conlleva en cuanto a la delimitación de las zonas de protección.

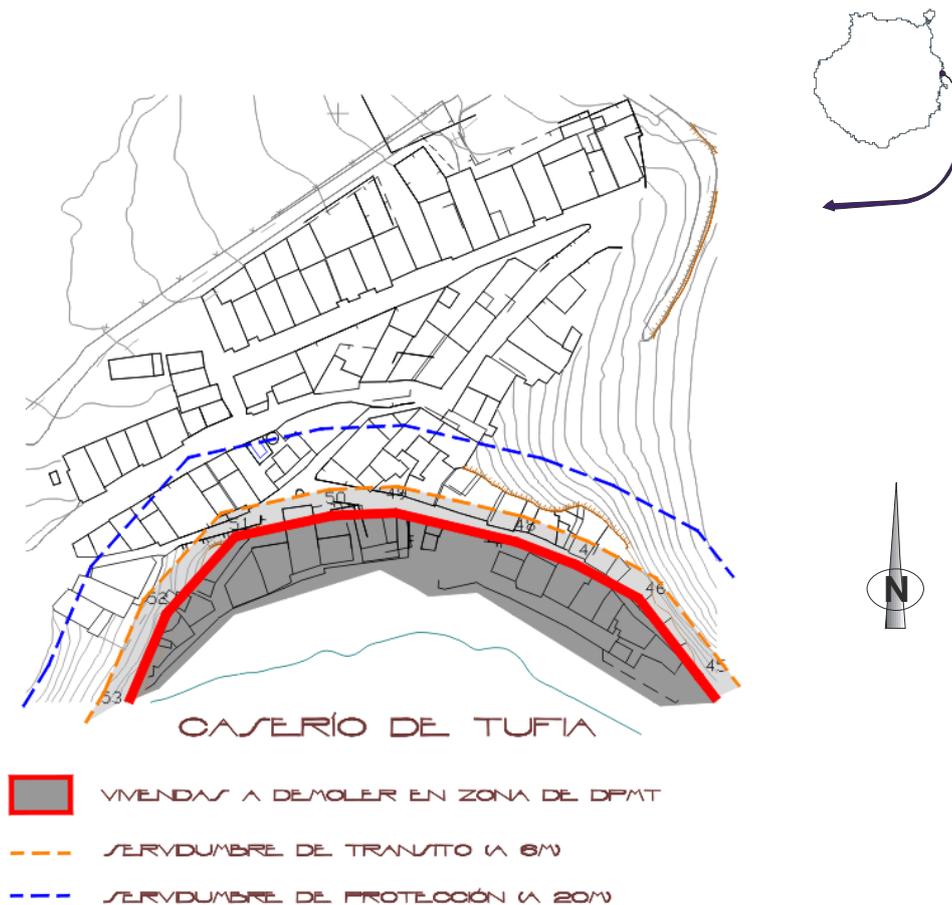


Fig. 17 - D.P.M.T. y zonas de servidumbres en Caserío de Tufía. T.M. Telde

Lo que si tienen clara las administraciones es que en ningún caso se considera necesaria ni posible la erradicación completa del asentamiento.

La propuesta de solución tenderá a un “modelo de equilibrio” entre los intereses generales y particulares concluyentes en este territorio, reconociendo, por un lado, la existencia de importantes valores naturales y por otro la presencia en el interior de este espacio de un núcleo de población asentado en el territorio.

OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

- Recuperar y potenciar el uso y disfrute de los valores mediambientales y culturales de la zona.
- Mejorar las condiciones de equilibrio e integración del Núcleo Urbano – Espacio Natural, entendiéndose como un espacio único. El espacio natural considerará el espacio urbano como centro de servicios y el núcleo urbano se ordenará teniendo en cuenta las particularidades del espacio natural.

El objetivo será: “Integrar el núcleo en el espacio protegido desde su entendimiento global como un complejo equipamiento social”.

- Preservar al núcleo de nuevos crecimientos delimitando perfectamente su contorno.

Delimitar su perímetro definitivamente.

No admitir incrementos de edificabilidad en las viviendas ya existentes.



COMPLEMENTOS DOTACIONALES PARA CONSEGUIR LA INTEGRACIÓN

- Dotar el área de un aparcamiento suficiente y acondicionado que permita concentrar los vehículos que accedan al espacio natural, evitando así la dispersión de vehículos en el área.
- Implantar equipamientos de uso público que permitan el uso y disfrute tanto del espacio natural como del núcleo de viviendas. Esto le dará a todo el entorno un carácter de uso público que actualmente no tiene.
- Diseñar una red de senderos que partiendo del aparcamiento nos lleven a cada uno de los sitios de interés como el campo dunar, el yacimiento arqueológico y cada una de las playas existentes.
- Dotar las playas de servicios tanto higiénicos como de restauración y servicios de atención con el fin de hacerles atractivos al uso público.
- Incrementar la actividad del área arqueológica, estableciendo visitas guiadas, así como, visitas escolares organizadas desde la Consejería de Educación (Fig. 18).
- Rediseñar el frente marítimo, una vez aplicada en el territorio la Ley de Costas, creando un paseo marítimo que dignifique la zona.

ACTUACIONES A REALIZAR

- Recuperación para el uso público de los terrenos pertenecientes al D.P.M.T. procediéndose, previo expediente, a la demolición de las edificaciones, implantaciones y ocupaciones existentes. Esta actuación deberá de ir acompañada de la intención de reubicación y realojamiento de la población afectada en el entorno más próximo dentro del ámbito del núcleo de viviendas, sin que ello implique el aumento de edificabilidad. Estarían afectadas por esta actuación 21 viviendas.
- En cuanto a las zonas de servidumbre distinguiremos entre servidumbre de tránsito (primeros 6 m) y servidumbres de protección (primeros 20 m. suelo urbano y primeros 100 m., suelo rústico). En cuanto a la edificación en la servidumbre de tránsito tendrá el mismo tratamiento que las edificaciones que ocupan el D.P.M.T. estableciéndose un derecho de “realojo” previas comprobaciones de legitimidad y derechos de cada caso (Art. 27 de la Ley de Costas)

Para las viviendas que existían en esta franja antes de la entrada en vigor de la Ley de Costas se les aplicará el régimen transitorio de la propia ley considerándolas como “fuera de ordenación”

En cuanto a la servidumbre de protección si consideramos el ámbito como urbano se extenderá hasta los 20 m. desde el deslinde, entrando igualmente en régimen transitorio de la ley.

En la aplicación de estas actuaciones se insiste en el esfuerzo por parte de la administración para “realojo” de los afectados que justifiquen la legitimidad de su propiedad.

- Acondicionamiento urbanístico del núcleo. Se dotará al núcleo de una estructura urbana lógica dentro de las posibilidades existentes, con el fin de conseguir la accesibilidad de vehículos y personas por toda la trama urbana.
- Recuperación para uso público de las cuevas existentes en el frente marítimo del acantilado de la punta de Tufia, manteniendo su singular sendero que ofrece una vista panorámica de todo el entorno por lo tanto será primordial erradicar el uso residencial de todas las cuevas y el paseo adaptándolo al uso público (Fig. 19)



- Actuación primordial es realizar un paseo marítimo que discurra a la largo del frente litoral y de uso exclusivamente peatonal, dotándolo de servicios y equipamiento para un completo disfrute de los ciudadanos.
- Dotar al ámbito de una mínima instalación marítima de ayuda a las actividades náuticas que se desarrollan en la bahía de Tufia, sería un pequeño embarcadero que reforzaría la calidad y uso del entorno.
- Como final diremos que habría que completar todos los servicios urbanos de los que el núcleo actualmente carece o están infradotados. Se establecerá una depuradora para erradicar el principal problema que actualmente causa el núcleo residencial por sus vertidos directos al mar.



Fig. 18 - Entrada a monumento arqueológico Tufia



Fig. 19 - Casas cueva en Punta Tufia

GESTIÓN COSTERA EN TUFIA

Debido a encontrarnos en un ámbito multicompetencial la gestión deberá ser detalladamente planificada. Por un lado actúa como órgano fundamental el Ministerio de Fomento, el Gobierno de Canarias, tanto desde la Consejería de Política Territorial como desde la Consejería de Educación y Cultura, así mismo actuara el Ayuntamiento de Telde y el ente público AENA, debido a estar éste territorio anexo a la ampliación de la Zona Aeroportuaria.

Igualmente deberán estar representados los propietarios con legitimidad justificada que deberán asumir sus responsabilidades, corriendo con una parte importante de los costes, fundamentalmente en lo que se refiere a dotar al núcleo de infraestructura urbana.

Teniendo en cuenta todos los antecedente anteriores consideremos que la mejor forma de gestión se llevará delimitando el área como una AREA DE GESTIÓN INTEGRADA en base a los artículos 140 a 143 del TR-LOTENAC-OO, su objetivo será buscar el equilibrio entre la conservación del territorio y las diversas actividades y uso que tenga el lugar. Se tratará de conseguir el uso sostenible de la zona. La delimitación se establecerá con independencia de las tipologías de suelo.

Por último esta fórmula de gestión comportará la coordinación e integración de las acciones de las administraciones públicas afectadas y que ya han sido citadas con anterioridad.

4.1.2 Gestión Costera en el asentamiento de Ojos de Garza (T.M. Telde)

PROPUESTA DE ORDENACIÓN.

De la observación del plano de deslinde con sus correspondientes zonas de servidumbres podemos determinar que las viviendas de este núcleo situadas en la zona sur están dentro de



D.P.M.T. y por lo tanto deberán ser demolidas, en cuanto a las viviendas ubicadas en la zona norte vemos que el deslinde pasa por fachadas o tocando algunas viviendas, quedando la mayoría de ellas afectadas por la servidumbre de tránsito que igualmente lleva implícito la demolición de las viviendas situadas en ella con el fin de preservar el dominio público. (Fig. 20).

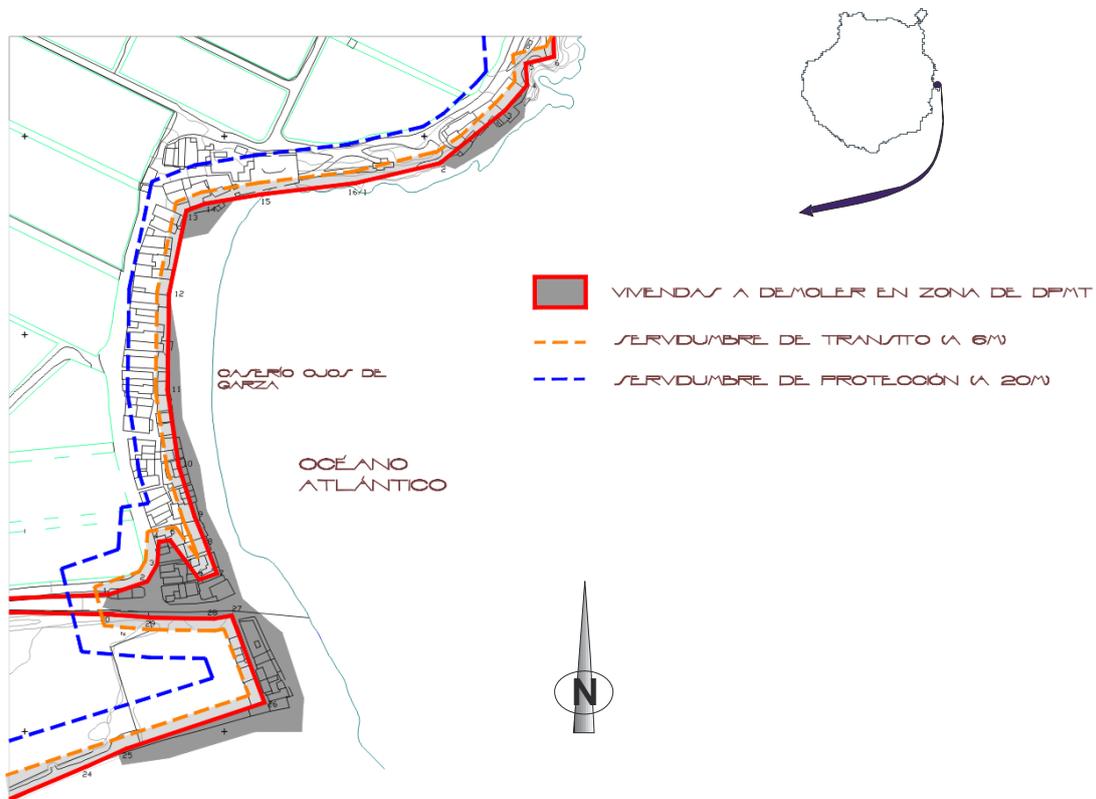


Fig. 20 – D.P.M.T. y zonas de servidumbre en Ojos de Garza. T.M. Telde

En este sector encontramos 144 viviendas cuyos dueños no son titulares del suelo, se produjo una ocupación ilegal de terrenos comprendidos entre los invernaderos propiedad de los herederos de D. Juliano Bonny y la playa de Ojos de Garza, y ante la estrechez de la franja existente optaron por ocupar el D.P.M.T. (Fig. 21)



Fig. 21 - Núcleo Ojos de Garza entre invernaderos y costa próxima posible.

Por lo tanto, nos encontramos ante un asentamiento en el que la aplicación estricta de la ley de costas implicaría la demolición total y volver a dejar la costa en su estado primitivo antes de los asentamientos ilegales.

Dada la clara voluntad de todas las administraciones intervinientes de resolver el conflicto existente en la zona se tratará de canalizar alguna solución que siempre pasaría por la demolición total del núcleo y estudiar las posibilidades de “relojo” de los habitantes afectados en una zona próxima a la existente que cumpla la normativa existente.

Una solución sería la redacción y tramitación de un Plan Especial que reubique a los habitantes en la zona más



El objetivo primordial del documento que se redacte será el de conseguir que la playa vuelva a sus dimensiones primitivas eliminando las edificaciones que paulatinamente la han ido invadiendo. Ello supone la desaparición de la totalidad del asentamiento "urbano" actual, obligando a la creación de un nuevo núcleo edificado donde reubicar a sus habitantes, consiguiendo, a su vez, un espacio urbano articulado.

Otros objetivos a conseguir con la redacción del Plan, serán:

- Zonificar el territorio para obtener una urbanización residencial en función de la futura edificación. Esta edificación deberá dar respuesta a la tipología residencial más adecuada, tratándose en todo caso de una intervención en baja densidad.
- Proponer una estructura parcelaria en la que sea posible la promoción de la vivienda individual, tanto en parcela independiente como en parcela colectiva, definiendo una zona especialmente configurada para tal tipología.
- Distribuir los diferentes usos en función de las localizaciones más idóneas, con el objetivo final de recuperar el valor funcional público, natural y paisajístico de la playa.
- Diseñar una red viaria que con un trazado sencillo resuelva la accesibilidad a todas las parcelas proponiendo a la vez unas redes infraestructurales que den total respuesta a las necesidades previstas.

A su vez esta red viaria deberá estar racionalmente conexiada con la red viaria ya existente, teniendo en cuenta su carácter de destino final que es el área de actuación y la playa.

- Crear el necesario equipamiento comercial, social, asistencial y deportivo adecuado a las necesidades derivadas de la nueva ordenación.
- Dar respuesta a las necesidades derivadas de la especial ubicación del sector vinculado al mar y al ocio, dotándolo de los servicios precisos tales como balneario, restaurante etc
- Conseguir un conjunto que no perturbe el medio natural y provoque un mínimo de alteraciones de carácter negativo en el medio existente.
- Elaborar unas ordenanzas de fácil interpretación y aplicación, que sirvan para controlar la redacción de proyectos y ejecución futura de obras y edificaciones en consonancia con la parcelación.

El desarrollo del Plan conllevaría la modificación puntual del Plan General de Telde y el acuerdo previo de las administraciones implicadas.

El sistema de actuación que se propondría sería de expropiación de los terrenos colindantes necesarios, previa justificación del claro fin social que se persigue dado que en la zona aunque ilegales encontramos viviendas desde los años 60. La tramitación de documentos debe seguir una cronología lógica con el fin de conseguir los objetivos propuestos. En primer lugar se redactaría el Plan Especial, iniciando su tramitación y aprobación, previa modificación del Plan General de Telde, con posteridad se tendría que redactar un proyecto de demolición con el fin de proceder al derribo de las edificaciones afectadas que serían la totalidad y por último se redactaría y ejecutaría un proyecto de urbanización que comprendería la totalidad de las actuaciones a llevar a cabo entre las que destacaríamos la realización de un paseo marítimo de borde de litoral con escaleras de acceso a la playa y dotación de servicios públicos con el fin de dotar la nueva área diseñada para ser utilizada por los usuarios en general.

Igualmente habría que remodelar el acceso a la zona ya que el acceso actual transcurre por el cauce público del barranquillo de Ojos de Garza.



Aunque el núcleo actual tiene algunos servicios urbanos resueltos como el de saneamiento y abastecimiento, el nuevo diseño recogerá todos los servicios urbanos adaptados a las normativas vigentes.

El resultado final de la actuación sería un nuevo pequeño núcleo urbano totalmente dotado de servicios a unos 150m de la zona de costa actual, que quedaría delimitado para controlar posibles crecimientos ilegales y que permitiría el uso público de la playa de Ojos de Garza así como de su litoral circundante.

La Administración participaría en los sistemas dotacionales de la actuación, pero los particulares deberían correr con la mayor parte del costo de las expropiaciones y obras como responsables primeros de la ilegalidad en la que se encuentra este núcleo.

En estos casos se considera que las administraciones responsables, Ayuntamiento de Telde y Demarcación de Costas, deberían haber actuado con contundencia, no siendo permisivos en nuevas construcciones que al día de hoy hemos podido constatar.

GESTIÓN COSTERA EN OJOS DE GARZA

Encontramos igualmente diversos organismo implicados en la solución del problema si bien ésta dependerá fundamentalmente del Ayuntamiento de Telde y la Demarcación de Costas, el primero promoviendo el Plan Especial y tramitándolo en los organismos competentes, como la Consejería de Política Territorial y el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria y la Demarcación aceptando la nueva ubicación del núcleo, así como en la ejecución del Paseo Marítimo y los servicios de playa.

Por otro lado vemos en la planificación que la zona puede ser afectada por la ampliación de la Zona Aeroportuaria, con lo cual el organismo público AENA deberá ser consultado con el fin de consensuar la solución.

La solución definitiva pasará porque los habitantes del núcleo realicen un esfuerzo económico importante en la consecución del fin, además de aceptar la demolición de las viviendas actuales. Creemos que ese esfuerzo es difícil que se llegue a producir y que el resultado de la propuesta sea la demolición del núcleo y restablecer el litoral a su estado primitivo, en aplicación exhaustiva de la Ley de Costas.

4.1.3 Gestión costera en el asentamiento de Playa del Cabrón (T.M. Agüimes)

PROPUESTA DE ORDENACIÓN

Como ya hemos analizado en apartados anteriores la casi totalidad de las viviendas están ubicadas en zona de D.P.M.T., además de constituir un núcleo de viviendas dispersas sin ningún tipo de ordenación ni infraestructuras, por tanto, consideramos válida la decisión del Plan Insular respecto a este núcleo: *“se han de demoler las edificaciones localizadas en servidumbre de protección así como en D.P.M.T.”*⁴ Esta definición es asimismo compartida por el Ayuntamiento de Agüimes que en ningún momento ha dotado el núcleo de ningún tipo de servicios urbanos considerándolo como un asentamiento ilegal. (Fig. 22)

Por lo tanto, ratificamos que la propuesta para este núcleo es la demolición total, sin iniciativa de realojo ya que se encuentra ubicado en terreno protegido por la TR-LOTENAc'00 y no sería factible la reubicación, además consideramos que la poca entidad del núcleo no justifica ningún tipo de actuación.

Una vez demolidas las edificaciones se deberá restaurar el territorio a su estado primitivo dotándolo de accesos y actuaciones blandas compatibles con los usos del territorio así como, con el nivel de protección que presenta.

⁴ P.I.O. de G.C. (1999) Cabildo Insular



El Plan Insular insta a que se una la zona de Arinaga con la playa de Vargas a través de una senda peatonal que pasando por la playa del Cabrón, resalte los valores naturales de esta parte del territorio. Se han de prever los equipamientos necesarios para la potenciación del uso recreativo del litoral, incluso aparcamientos, que no afecten a los valores naturales.

Los valores naturales de la zona terrestre unidos a los de la zona marina (lugar preferente de buceo de Gran Canaria) hacen que las actuaciones se orienten a la restauración y preservación de los valores naturales.

Las actividades recreativas que se permitan estarán ordenadas en función de las medidas necesarias de protección del espacio natural y su paisaje.

Estudiando pormenorizadamente la zona, hemos de destacar que en este espacio tenemos todo el territorio protegido por ley, por un lado tenemos el Monumento Natural de Arinaga (C-18) y por otro el L.I.C. del Cabrón como reserva marina propuesta para su inclusión en la Red Natura 2000, proponiéndose como Espacio Natural Protegido dentro de la figura de Reserva Natural Especial. Esta área marina forma parte de la Reserva Marina de Gando a Arinaga tramitada actualmente por la Viceconsejería de Pesca del Gobierno de Canarias. Debido a este condicionante las únicas propuestas que haremos para este territorio son las siguientes:



Fig. 22 – Deslinde en Playa del Cabrón. T.M. Agüimes

- Viales de acceso rodado a aparcamientos.
- Senderos peatonales
- Veredas eco-paisajísticas.

Los viales de acceso rodado se extienden desde el enlace al Faro de Arinaga hasta el final de la punta de la Sal, llegando a la zona de acceso de buceo.

El sendero peatonal comienza en la Punta de la Sal y finalizará en la Playa de Vargas.

Las veredas de acceso al litoral se localizan en distintas zonas para permitir el acceso a las zonas de litoral donde las prácticas de pesca y baño sean más frecuentes.

Los viales de acceso rodado se diseñarán con un ancho de cinco metros, para que dos coches se puedan cruzar, a poca velocidad, 20 km/h, que será la obligatoria en todo el tramo, contribuyendo a ello el trazado sinuoso y adaptado del terreno en todo su perfil longitudinal. Este vial llevará anexo en todo su trazado una senda peatonal suficientemente separada del tráfico rodado y que dará acceso a cada zona del litoral.

El pavimento del vial rodado será del mismo material existente en la zona suficientemente empedrado y compactado con el fin de respetar al máximo el entorno por el que transcurre. Se encauzarán las barranqueras con el fin de que las aguas continúen hacia la costa.

Se establecerán cuatro aparcamientos en la zona:



El primero se ubicará junto al Albergue de Arinaga, con el fin de resolver la accesibilidad a este edificio, el siguiente estará en la playa del Cabrón con el fin de que el mayor número de usuarios pueda llegar a la playa y esta tenga el carácter público que se le quiere dar, diseñaremos otro aparcamiento junto a la zona de buceo debido a la necesidad de esta actividad de llevar los pesados equipos hasta pie de costa y el último aparcamiento en el extremo norte de la Punta de la Sal que dará acceso a las sendas peatonales y eco-paisajistas que se tracen por el territorio.

Todos los diseños de viales y senderos serán al máximo compatibles con la conservación del territorio, las propuestas que se planteen deberán venir acompañadas de medidas de control por parte de la administración con el fin de que las pautas marcadas en el uso de este territorio se cumplan.

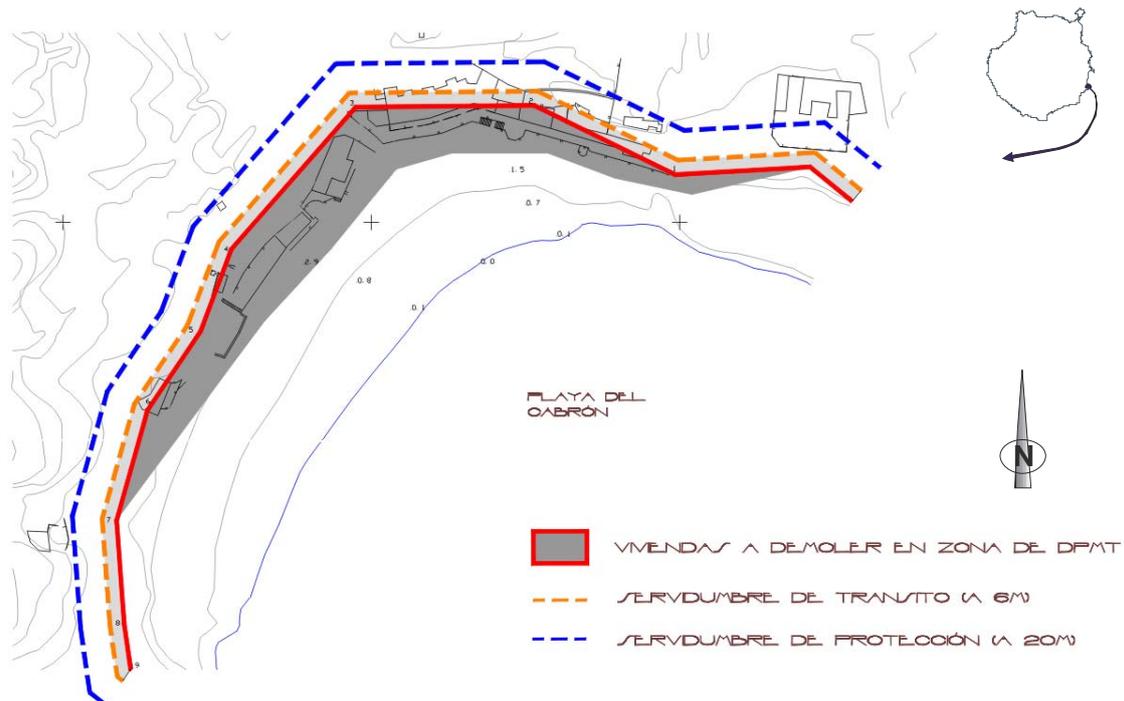


Fig. 23 - D.P.M.T. y Zonas de servidumbre de Playa del Cabrón. T.M. Agüimes

GESTIÓN COSTERA EN PLAYA DEL CABRÓN

La gestión costera en esta zona tendrá como objetivo fundamental el demoler las viviendas ilegales y devolver al territorio su estado primitivo, para esto las administraciones intervinientes serán fundamentalmente el Ayuntamiento de Agüimes y la Demarcación de Costas, caminando ambas administraciones en la misma dirección no habrá problemas en conseguir los objetivos propuestos (Fig. 23).

Para la ordenación del territorio tendrán que intervenir conjuntamente las dos administraciones anteriores más el Cabildo Insular y el Gobierno de Canarias a través de la Consejería de Política Territorial.

Por lo tanto en este núcleo la gestión costera estará sustentada en el Protocolo o Convenio de Colaboración entre la Dirección General de Costas y el Ayuntamiento de Agüimes.



4.1.4 Gestión Costera en el asentamiento Salinas del Matorral (T.M. San Bartolomé de Tirajana)

PROPUESTA DE ORDENACION

El núcleo de las Salinas de Matorral se encuentra en zona de servidumbre de protección según dispone el artº 23 de la Ley 22/1988, de 28 de Julio, de Costas,. *La servidumbre de protección recaerá sobre una zona de 100 metros medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar.* En el apartado 1 del artº 25 establece: *En la zona de servidumbre de protección estarán prohibidos: Las edificaciones destinadas a residencia o habitación.* Además está afectado por la servidumbre de tránsito del artº27 de la Ley de Costas, *La servidumbre de tránsito recaerá sobre una franja de 6 metros, medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar. Esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para el paso público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento, salvo en espacios especialmente protegidos.* En la Disposición Transitoria Tercera de la misma Ley dispone en su apartado 3

Los terrenos clasificados como suelo urbano a la entrada en vigor de la presente Ley estarán sujetos a las servidumbres establecidas en ella, con la salvedad de que la anchura de la servidumbre de protección será de 20 metros.

En la entrada en vigor de la Ley de Costas, el 29 de julio de 1988, estaba vigente las Normas Subsidiarias Municipales, aprobadas definitivamente el 22 de julio 1986, publicadas en el BOP Las Palmas de 7 de agosto de 1987, clasificando las Salinas del Matorral como Suelo No Urbanizable de Protección Agrícola 2 (Suelo Rústico), por lo tanto estaría incluido en la zona de Servidumbre de Protección de 100 metros que establece el artº 23 de la Ley de Costas.

Como podemos comprobar el núcleo al no ser suelo urbano debería estar afectado del límite de la servidumbre de protección hasta los 100 m, observándose en el documento gráfico que afectaría a un gran número de viviendas .

Según hemos podido comprobar en nuestras consultas a la Oficina Técnica del Ayuntamiento de San Bartolomé, el Tribunal Superior de Justicia de Canarias a través del Contencioso Administrativo nº 199/2007 de Procedimiento ha solicitado información específica del núcleo de las salinas del Matorral con el fin de justificar la aplicación de la Disposición Adicional Decimotercera de la tr-lotenc'00 según la cual el suelo podría ser considerado como urbano y entonces la servidumbre de protección sería de 20 m. exclusivamente.



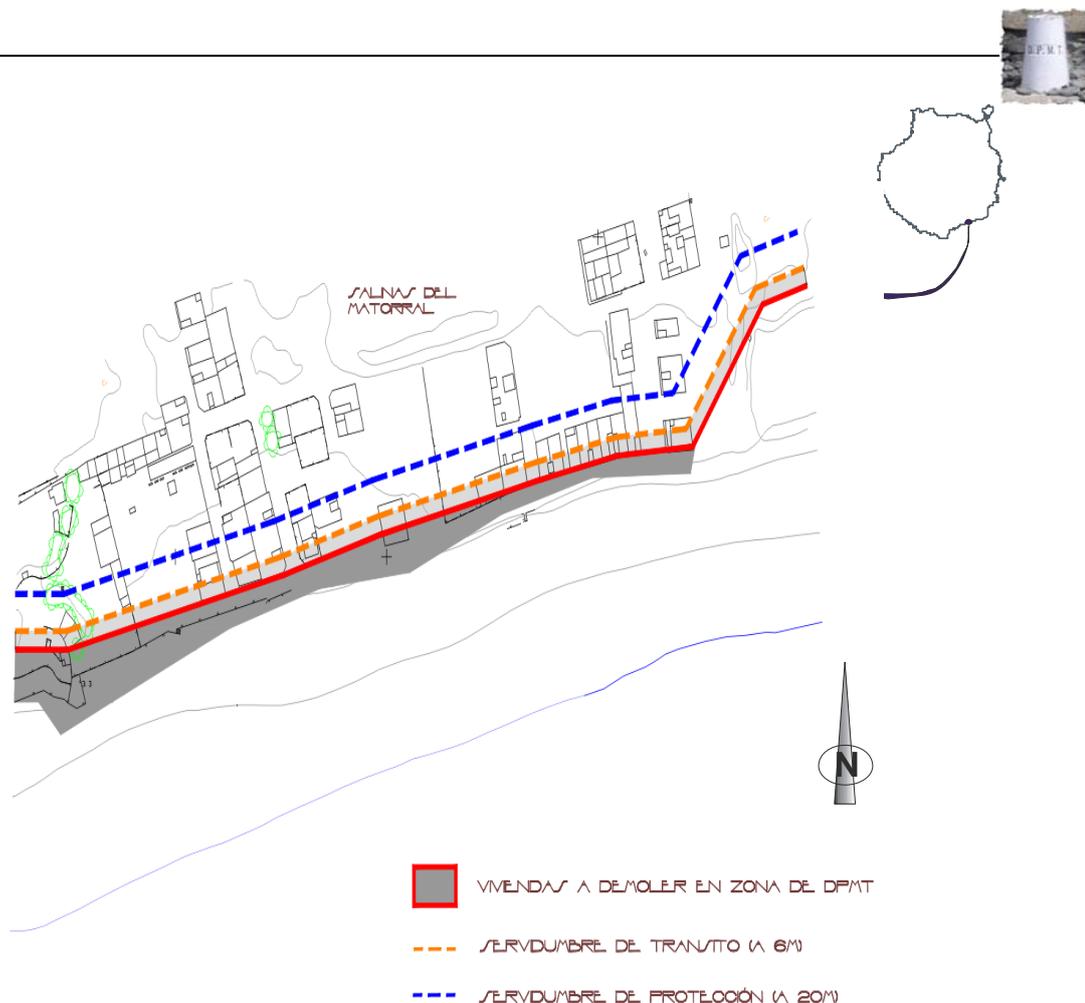


Fig. 24 - D.P.M.T. y zonas de servidumbre de Salinas del Matorral. T.M. San Bartolomé de Tirajana

Como podemos comprobar la línea de DPMT transcurre por la fachada de las viviendas existentes en la línea de costa, ocupando estas en su totalidad la servidumbre de tránsito y de protección (Fig. 24)

La actuación a desarrollar sería demoler en su totalidad todas las viviendas ubicadas en la zona de servidumbre de tránsito, ejecutando por parte de la administración de costas un paseo marítimo y un nuevo frente marítimo como nuevo límite, quedando las viviendas incluidas en la servidumbre de protección hasta los 20 m en el régimen transitorio de la Ley de Costas (Fig. 25). Las actuaciones de complemento de infraestructuras y servicios en el barrio debe ser bastante exhaustiva, consistiría en las siguientes actuaciones:

- Ejecutar un enlace al núcleo desde la carretera hacia la central eléctrica.
- Urbanizar las calles ejecutando bordillos, aceras y asfaltado.
- Ejecutar las redes de saneamiento, con una estación de impulsión, así como las acometidas domiciliarias a cada vivienda.
- Ejecutar la red de pluviales con el fin de canalizar las aguas de lluvia antes de verterlas al mar.
- Completar la red de abastecimiento
- Ejecutar la red de alumbrado público inexistente al día de hoy.

En definitiva convertir en urbano un suelo que en la actualidad es totalmente marginal.



Entre las actuaciones complementarias estarían ejecutar las dotaciones de la que actualmente carece el núcleo así como su delimitación con el fin de evitar su crecimiento.

Se propone rehabilitar las Salinas del Matorral como hito significativo del nuevo núcleo, a desarrollar.



Fig. 25 - Viviendas en D.P.M.T. y servidumbre de tránsito

GESTION COSTERA EN SALINAS DEL MATORRAL

Los dos organismos que fundamentalmente actúan son la Demarcación de Costas, en el cumplimiento de la Ley de Costas y el Ayuntamiento de San Bartolomé, se tendría que suscribir un protocolo entre ambas con el fin de solucionar la problemática existente. Las viviendas expropiadas deberían ser objeto de realojo en las parcelas aun no edificadas del núcleo y que son suficientes para esta actuación ya que la consolidación edificatoria del núcleo esta en un 53 % según el informe técnico municipal.

Otros organismos implicados serán el cabildo Insular de Gran Canaria y el Gobierno de Canarias a través de la Consejería de Política Territorial en cuanto al cumplimiento de la TR-LOTEN'c-00.

Una parte importante de la participación en la gestión del desarrollo de este núcleo estará en manos de los propietarios de las viviendas, ya que deberán realizar un gran esfuerzo económico en la urbanización del suelo, además de admitir el plan de demolición que establezca la administración, así como el posible realojo de viviendas demolidas.

En el caso de que la gestión no fuera fructífera la actuación de la administración deberá tender a la demolición completa del núcleo al considerar todas las viviendas sin licencia municipal y que la mayor parte de las viviendas son usadas como estancia de verano y fines de semana y su valor urbanístico es casi nulo, encontrándose además junto a una gran infraestructura como es la central eléctrica que causa un impacto ambiental muy negativo sobre el entorno que la circunda.

4.2 Costa NORTE de Gran Canaria

La subdividiremos en dos tramos, el primero a los municipios de Arucas-Moya y Santa María de Guía, y un segundo tramo correspondiente a la costa de Gáldar.



En cada uno de ellos procederemos de igual forma que para la Costa Este, ubicaremos las líneas costeras de D.P.M.T. y servidumbres, estableciendo a continuación propuestas de ordenación y análisis de la gestión costera en cada tramo de costa.

4.2.1 TRAMO 1- Costa de Arucas-Moya-Santa María de Guía

Esta zona del litoral ha sido ordenada por el Plan Territorial Parcial de Ordenación del Litoral PTP-15 que sigue las directrices marcadas por el Plan Insular para la Costa Norte. El documento PTP-15 se encuentra actualmente en la fase de Avance.

La costa fue densamente ocupada en la década de los años 60 como residencia de verano por los habitantes de los municipios que se ubican en las medianías. El resultado fue una fuerte "litorización" ilegal, con ocupaciones masivas del D.P.M.T, esta ocupación se produjo principalmente en sentido longitudinal a la costa.



Fig. 26 - Costa Norte de Gran Canaria

PROPUESTAS DE ORDENACIÓN

Se establece como objetivo territorial despejar el borde litoral de actuaciones degradatorias (vertidos, edificaciones marginales,...) o ilegales y potenciar los valores del mismo evitando edificaciones en primera línea de costa.

Por lo tanto, liberar el espacio litoral será la principal estrategia para la transformación del territorio.

La justificación de la intervención se apoya en el cumplimiento de la Ley de Costas 22/1988 del 28 de julio. Nos encontramos con viviendas que incumplen la ley por distintos motivos o con distintos grados de afección:

- Algunas de ellas invaden totalmente la rivera del mar, situándose dentro del D.P.M.T.
- En otros casos invaden la servidumbre de tránsito.
- En otros la servidumbre de protección.

La intervención que haga posible la liberación del espacio litoral es una de las acciones de mayor envergadura: tanto por lo comprometido de la misma, por afectar a viviendas, como por la repercusión posterior. Permitirá la ejecución del paseo marítimo que también forma parte de las actuaciones invariantes del plan y clave para la regeneración de la Costa y revalorización de la misma ya que al trazado del paseo (junto con todos los componentes de mobiliario urbano, ajardinamiento, iluminación), le acompaña un plan de saneamiento y limpieza de vertidos, basuras acumuladas por acción del viento, acondicionamiento de accesos...

Consideramos dos fases en la mejora del espacio litoral:

Primera Fase: Se limita a la liberación del D.P.M.T. y la recuperación de la Zona de Servidumbre de Tránsito. Es decir se libera el D.P.M.T. de edificaciones y propiedades y se reserva la franja de 6m medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar.



Esta zona deberá dejarse permanentemente libre para el paso público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento, tal como especifica la Ley de Costas.

Esta alternativa permite el trazado de un paseo de 6 metros como zona de Servidumbre de Tránsito. Teniendo en cuenta que la Costa Norte tiene un elevado grado de edificación en primera línea, los 6m de servidumbre de tránsito sólo podrán aumentarse en aquellos tramos de costa donde no haya edificación en la servidumbre de protección y se reserve dicha superficie para Espacio Libre o Dotaciones.

En la actualidad sólo en El Puertillo, Bocabarranco y el tramo comprendido entre El Roque y San Felipe no hay edificación en primera línea de costa.

Segunda Fase: añade a la fase anterior la recuperación de la servidumbre de protección. Se ha considerado que esta recuperación de la servidumbre de protección no se podía abordar completamente por existir muchos tramos urbanos consolidados a lo largo de esta costa norte por lo que la recuperación es parcial, apoyada en criterios de:

- Esponjamiento del espacio litoral en áreas que se consideran importantes para la creación de Espacios Libres que cualifiquen la oferta de equipamiento tanto a nivel local como para el conjunto de la Costa Norte.
- Tramos en los que se ha considerado necesario agrandar el área de actuación y someterla a un estudio de detalle para evitar que resulten fincas residuales u otros aspectos que impidan un correcto tratamiento de la fachada litoral.

Como resultado, esta alternativa hace posible el trazado de un paseo que en muchos casos tiene el ancho mínimo de 6m. y que en otros se ensancha generando zonas libres de uso y dominio público: plazas o miradores a modo de parques o áreas de recreo urbano.



Fig. 27 - Ocupación de D.P.M.T. . Costa Norte Gran Canaria

ACTUACIONES A REALIZAR

La principal de ellas es diseñar y construir un paseo marítimo que conecte los núcleos urbanos de San Felipe, el Roque, San Andrés, Quintanilla y el Puertillo.

El objetivo de esta actuación es la recuperación de las servidumbres del dominio público, sistemáticamente invadido por edificaciones (Fig. 27). La franja resultante servirá de apoyo para la ubicación de equipamientos relacionados con el ocio y disfrute del litoral. No obstante, el paseo litoral tendrá carácter de paseo marítimo con el consiguiente tratamiento urbano. Se propone la demolición de las edificaciones en la servidumbre de protección y la creación de



una nueva fachada marítima. En los tramos de suelo rústico de protección costera, el paseo tendrá carácter de sendero.

- El paseo marítimo será concebido como el elemento de unión de todas las actuaciones que se diseñen (Fig. 28).

- La cota del paseo que se proponga será la más baja posible con el fin de mejorar la accesibilidad al mar.

- En la Playa de San Felipe las estructuras artificiales no deberán alterar el lugar existente para la práctica del surf.

- Se incluirá un sistema de eliminación de los vertidos directos, canalizando las aguas residuales a una red de saneamiento conectada a estación de bombeo o a estación depuradora con emisario submarino, estudiando su mejor diseño y localización.

Otras actuaciones propuestas por el Plan son:

- Mejora de la Playa de San Felipe
- Acondicionamiento del Charco de San Lorenzo
- Actuaciones en Roque de San Felipe y playa
- Recuperación de la ribera del mar en El Puertillo
- Y creación de dotaciones recreativas y equipamientos en Bañaderos.



Fig. 28 - Afección de viviendas en D.P.M.T.. Servidumbre de tránsito. Quintanilla de San Andrés. Gran Canaria

GESTIÓN COSTERA

Tras el análisis de la zona en cuestión se prevé que la gestión costera será muy complicada y difícil, ya que para conseguir el objetivo de paseo marítimo habrá que recuperar, mediante



demoliciones, casi en su totalidad, la zona del D.P.M.T., así como la servidumbre de tránsito y en algunos puntos la servidumbre de protección.

Al haberse ocupado la costa de una forma tan densa cuando se recupere la servidumbre de tránsito quedaría un frente marítimo muy irregular y sin ninguna calidad urbanística, por lo tanto se aconseja desde el propio PTP-15 liberar parte de la servidumbre de protección con el fin de esponjar manzanas edificadas y hacer permeable, en cuanto a accesibilidad se refiere, el frente marítimo.

La planificación urbanística de los Ayuntamientos afectados debe adaptarse al Plan Territorial. Se recomienda delimitar **ÁREAS DE GESTIÓN INTEGRAL** en toda la zona del D.P.M.T. así como, en la zonas de servidumbres de tránsito y protección.

Solamente con el consenso de las administraciones que intervienen y con la incorporación de gestores en técnicas de resolución de conflictos y negociación, se podrán conseguir los objetivos propuestos.

4.2.2 TRAMO 2- Costa Galdar

La costa norte de Gáldar se caracteriza por su alto grado de ocupación mediante procesos edificatorios lineales e incontrolados que se extienden desde Punta de Gáldar hasta Caleta de Arriba. Este tramo de costa, igualmente, ha sido ordenado desde el Plan Insular de Gran Canaria con un Plan Territorial Parcial de la Costa Noroeste, denominado PTP-37, este documento aun no ha sido redactado.

La característica general de la morfología de este tramo de costa son los acantilados, solamente se suaviza el terreno en las desembocaduras de los barrancos en las que solemos encontrar depósitos sedimentarios y playas totalmente encajadas (Fig.29).



Fig. 29 – Modelo de asentamiento costero ilegal en Costa Norte de Gran Canaria.

La ocupación del litoral se hace como residencia de verano por los vecinos de Galdar y se desarrolla en núcleos, más o menos, densos como la Punta de Galdar, la Furnia, el Agujero, Caleta y Roque Prieto. Los asentamientos litorales se consolidan sin ningún tipo de ordenación y con ocupación del D.P.M.T. Por tratarse de una costa muy acantilada las edificaciones ocupan los bordes del acantilado y, a veces, la parte baja de los mismos en contacto con el mar con el consiguiente peligro de inundación con la ocurrencia de los grandes temporales, ya que nos encontramos en la costa con los oleajes más energéticos de Gran Canaria.



ACTUACIONES A REALIZAR

El planeamiento municipal determinará la fachada marítima, mediante un estudio pormenorizado de la edificación existente a los efectos de completar los vacíos urbanos con edificaciones de nueva planta y posibilitar el realojo de edificaciones existentes en la zona de servidumbre de protección de costas, estableciendo las determinaciones normativas precisas para que las nuevas construcciones queden plenamente integradas en las características urbanísticas del núcleo y en la ordenación del frente marítimo.

Para los núcleos urbanos de Punta de Galdar, La Furnia, Los Dos Roques, Bocabarranco, El Agujero, Caleta de Arriba, Roque Prieto y Punta Moreno, se propone las siguientes actuaciones:

- Recuperación del DPMT (Dominio Público Marítimo Terrestre)

Se cuenta con la totalidad de los deslindes de dominio público aprobados y en aplicación de la Ley de Costas se propone establecer las medidas precisas para el rescate del dominio. Se realizará un estudio de las dimensiones del problema y se hará una reserva de suelo con destino al realojo de las edificaciones que ocupan el D.P.M.T.



Fig. 30 - Asentamientos costeros en El Roque. T.M. Galdar

La necesidad legal de desalojar la servidumbre de tránsito a lo largo de toda su extensión, provoca dos situaciones respecto de la edificación actual:

1. Edificaciones totalmente afectadas por la servidumbre de tránsito. Son aquellos casos en los cuales la parcela que soporta la edificación se localiza en el interior de la servidumbre de tránsito, entre su límite interior y la línea de costa. El tratamiento que se dará a estas edificaciones será el mismo que si ocuparan el Dominio Público, se iniciará el procedimiento de realojo previas las comprobaciones de legitimidad y derechos de cada caso concreto.

2. Edificaciones entre la servidumbre de tránsito y la de protección. Son aquellas cuya parcela cuenta con una parte incluida en cada una de las servidumbres; en este caso vuelve a darse una doble situación; si la parte de parcela que está en servidumbre de protección tiene una capacidad superficial superior a la parcela mínima edificable, lo que sucede en algunos casos, se procederá al retranqueo de la edificación hasta el borde interior de la servidumbre de tránsito, conservándose la fachada de la nueva edificación en dicho borde y con las condiciones de edificación fijadas en el planeamiento.

En los casos en que la parte de parcela sin afección no alcance la parcela mínima se procederá al realojo de la totalidad de la edificación, pasando a propiedad municipal el sobrante



de parcela, que se tratará como espacio libre destinado a la ampliación del futuro paseo marítimo.

La recuperación del D.P.M.T. en esta costa tiene una doble finalidad, por un lado es delimitar el borde marítimo por medio de paseos o fachadas litorales ordenadas y por otro lado evitar la peligrosidad de las edificaciones existentes en los bordes acantilados o en contacto con el mar.

Otras actuaciones son:

- Rehabilitación de tres piscinas naturales con plataformas de baño y solarium de madera y escalinatas talladas en la roca en la Punta de Galdar.
- Acondicionamiento y mejora mediante aportación de sedimento en la playa de Los Hoyos.
- Restauración del muro-dique y rampa de varada en Caleta de Abajo.
- Recuperación de cuevas litorales ocupadas por edificación en La Furnia.
- Acondicionamiento de la playa y restauración de las piscinas en Bocabarranco.
- Propuesta de equipamiento de ocio ligado a actividades marinas en Roque Prieto.
- Actuaciones especiales de ordenación en el Parque arqueológico del Agujero.

GESTIÓN COSTERA

El proceso de consolidación de la ocupación residencial de las costas de Gáldar se ha prolongado en el tiempo durante, al menos, los últimos cuarenta años, dando lugar a una serie de derechos adquiridos, prescripciones de las irregularidades y relaciones personales que hacen que cualquier procedimiento para la restitución del orden alterado, precise de la colaboración de distintas administraciones que aporten sus capacidades de gestión, planificación e incluso económicas para la resolución del problema existente.

En principio, la administración actuante respecto de la planificación urbanística es el Ayuntamiento de Gáldar que, a través del Plan General, va a ordenar la totalidad de los tramos de costa, siempre en observación de las competencias que corresponden a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar y, por delegación, a la Demarcación de Costas de Gran Canaria.

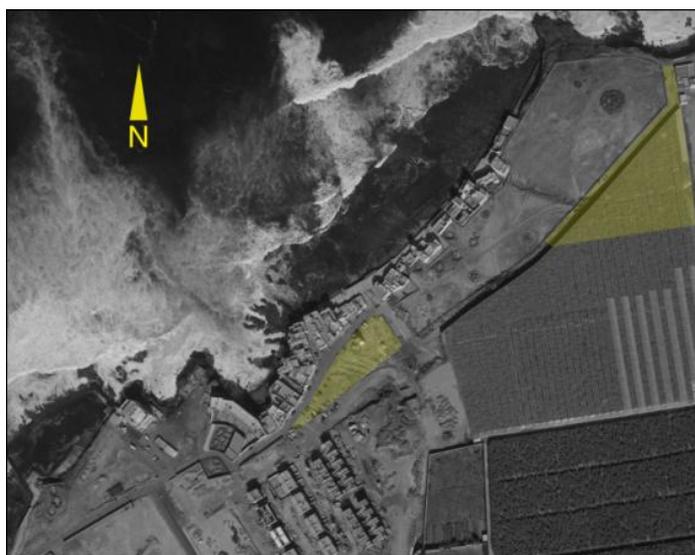


Fig. 31 – Reserva de suelos para realojo en asentamiento costero El Agujero. T.M. Gáldar



El Ayuntamiento de Gáldar gestionará la adquisición de los Suelos precisos para proceder al realojo de las viviendas que ocupan Dominio Público y Servidumbre de Tránsito, mediante la localización de piezas de suelo con capacidad suficiente para el número de viviendas con derechos al realojo (Fig. 31).

La elección de la localización de estas piezas alternativas para el realojo de la población se realiza teniendo presente que las mismas estén en contigüidad con suelos urbanos y dispongan de acceso rodado en la actualidad, y su uso actual sea de erial abandonado o suelos improductivos. La localización en suelo rústico precisa de la declaración de interés general de las citadas actuaciones, derivado de la necesidad de rescatar para el uso colectivo los tramos de costa ahora ocupados.

La planificación urbanística del Ayuntamiento afectado debe adaptarse al Plan Territorial y se recomienda delimitar ÁREAS DE GESTIÓN INTEGRAL en toda la zona del D.P.M.T. así como, en la zonas de servidumbres de tránsito y protección. Por último, y al margen de las acciones que correspondan al Gobierno de Canarias a partir de la Aprobación del Plan General, la Administración que mayor capacidad de gestión y gasto posee, es la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, directamente implicada desde la Ley de Costas en la recuperación y mantenimiento del Dominio Público y de la Servidumbre de Tránsito, bien promoviendo la accesibilidad integral al DPMT, mediante senderos o paseos marítimos, o bien a través de la gestión de los procedimientos de desalojo del citado DPMT.

En los asentamientos analizados hemos encontrado particularidades distintas, por lo tanto, serán distintas las propuestas de ordenación y de gestión en cada una de ellas.

Como factor común en todos los asentamientos encontramos una figura de gestión que podría ser válida para todos ellos; es la de ÁREA DE GESTIÓN INTEGRADA, según se establece en los artículos 140 a 143 del TR-LOTENC'00.

Esta figura de gestión tendría su justificación en un Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Norte de Gran Canaria, que a su vez se soportarían legalmente en el Plan Insular de Gran Canaria.

En la figura de Área de Gestión Integrada tendrían cabida todas las Administraciones que intervienen con el fin de crear el mayor consenso de las competencias de cada una de ellas.

Las decisiones relativas a la gestión del área deberán de estar de acuerdo a lo planificado en el Plan Territorial Parcial y éste en base al Plan Insular, por lo tanto la gestión desarrollada en cada tramo del área litoral estará siempre soportada por la gestión integral de toda la Costa Norte de Gran Canaria.

5. CONCLUSIONES

Como conclusión podemos decir que el modelo costero existente actualmente en España, no funciona y que es de extrema urgencia "iniciar los procesos" que nos lleven a poder gestionar la costa de forma integral, tanto en el ámbito territorial peninsular como en los archipiélagos.

Si analizamos la situación actual de las costas españolas podemos afirmar, que por un lado presentan un alto grado de errores y saturación urbanística, por otro lado podemos afirmar que estamos en un alto índice de sensibilización para la protección y conservación del entorno litoral, igualmente el marco legislativo y regulador es más completo y restrictivo y por último, se conocen en mayor profundidad los fenómenos costeros y oceanográficos.

Por lo tanto, podemos afirmar que estamos en un punto de partida esperanzador para no volver a caer en los errores anteriores, ni actuar con la "sinrazón" con que se ha hecho hasta ahora.

El por qué decimos "iniciar los procesos...", es porque en el campo de la gestión integral está casi todo el camino por andar. Del análisis que hemos realizado en el documento llegamos a la conclusión que cada uno de los organismos con competencias en el litoral tiene muy estructurado cual es su papel y trata de llevarlo a cabo de la mejor forma posible, pero siempre de forma aislada. En ningún momento hemos observado gestión o colaboración entre



administraciones a pesar de que en la Ley 30/1992 del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, ofrece los caminos que facilitan la cooperación entre administraciones, creando órganos o convenios de colaboración. Por lo tanto, el primer gran paso que debemos dar en esta andadura de la gestión integral es que por las administraciones con competencias en el litoral se constituyan órganos específicos de gestión con funciones multicompetenciales y poder decisorio con el fin de que todas las determinaciones tomadas en los distintos aspectos de la gestión del litoral sean consensuados.

Analizando el ámbito de la Administración estatal se echa en falta que la Administración de Costas no haya evolucionado paralela a la de Puertos, que se hubiera creado un “ente” coordinador (en puertos es Puertos del Estado), de todas las administraciones periféricas (en puertos son las Autoridades Portuarias) en las que hubieran tenido representación las administraciones estatales, autonómicas y locales, además de los representantes de grupos vinculados a la gestión del litoral, como organizaciones ecologistas, de usuarios, de empresarios y expertos asesores en los distintos campos técnicos que afectan al litoral.

Aplicando esta descentralización administrativa al archipiélago canario, un posible planteamiento sería constituir un “organismo costero” por isla ya que cada isla presenta sus particularidades en cuanto a ordenación y gestión costera se refiere.

Estos organismos de isla con representación de todos los estamentos implicados en su litoral, desde la administración estatal, autonómica y local, hasta los grupos de usuarios, velarían por la conservación de la costa y sus hábitats naturales, así como de su vigilancia y recuperación de los entornos urbanos en los que fuera posible actuar de forma planificada y consensuada.

Por lo tanto, creemos que este “órgano costero de isla” sería el primer paso para la andadura de una verdadera gestión integral en cada isla del archipiélago. Este órgano sería soberano en las determinaciones a tomar dentro de la legalidad y del campo competencial de cada uno de sus miembros. Se podrían consensuar las actuaciones a realizar, creando prioridades y sobre todo coordinando las demoliciones para la recuperación del D.P.M.T. que tantos problemas crea actualmente a la administración competente (Fig. 31).



Fig. 31 – Manifestantes en contra de demoliciones en Cho Vito. Santa Cruz de Tenerife

A lo largo del documento se ha hecho referencia en varias ocasiones a un posible órgano de gestión que está recogido en el capítulo IV de la TR-LOTENC'00, se trata de la conceptualización de “Área de Gestión Integrada”, en su artículo 141-b podemos leer:” *La obligación de la Administración de la Comunidad, el Cabildo Insular correspondiente y el o los Ayuntamientos de cooperar entre sí y de coordinar el ejercicio de sus competencias al servicio de la consecución de los objetivos fijados para el área de gestión integrada de que se trate*”.

Sólo faltaría completar la representatividad en este órgano de la administración estatal, de representantes de organizaciones y expertos, y así tener conformado el “órgano costero de isla” del que hemos hablado anteriormente.



Podríamos decir que estaríamos ante un “embrión” del órgano de gestión que planteamos, y si constituimos como áreas de gestión integrada, las zonas conflictivas del litoral o aquellas que necesitan actuación urgente, podríamos decir que estamos ante un inicio de la andadura de la Gestión Integral para cada una de las islas del Archipiélago Canario.

5. BIBLIOGRAFIA

LEGISLACIÓN

- España. Ley 22/1988 de 28 de julio, de Costas. *Boletín Oficial del Estado*, 29 de julio de 1988, n.181, p. 23386.
- España. Ley 19/2003 de 14 de abril, de Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación de Turismo de Canarias. *Boletín Oficial del Estado*, 08 de julio de 2003, n162, p. 26429.
- España. Ley 4/2006 de modificación del texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias. *Boletín Oficial del Estado*, 4 de julio de 2006, n.158, p.25024.
- España. Ley del Suelo del 2/2008. *Boletín Oficial del Estado*, 26 de junio de 2008, n 154, p. 28482.

NORMAS

- AYUNTAMIENTO DE AGÜIMES. Plan General de Ordenación Urbana. Aprobado, 25 de julio de 2003. *Boletín Oficial de la Provincia*, 3 de marzo de 2004, n.27, p. 625.
- AYUNTAMIENTO DE SAN BARTOLOME DE TIRAJANA. Plan General de ordenación Urbana. Aprobado, 1 de octubre de 1996. *Boletín Oficial de Canarias*, 22 de octubre de 1996, n. 144, p. 1890
- AYUNTAMIENTO DE TELDE. Plan General de Ordenación Urbana. Aprobado 4 de febrero de 2002. *Boletín Oficial de Canarias*, 8 de febrero de 2002, n. 19, p.2240
- CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA. Plan Hidrológico de Gran Canaria. Aprobado. 6 de mayo de 1999. *Boletín Oficial de Canarias*, 8 de junio de 1999, n. 73, p.8218
- CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA. Plan Insular de Ordenación. Aprobado 23 de diciembre de 2003. *Boletín Oficial de Canarias*, 24 de junio de 2004, n.112, p.916
- CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA. Plan Territorial Parcial de Ordenación del Litoral Norte. Arucas, Moya, Santa Marí de Guía. PTP-15. Documento de avance. Noviembre 2009 p. 19-21
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. Directrices para el tratamiento del borde costero. Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Medio Ambiente. ISBN 978-84-8329-443-6. Madrid.2008.
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. Estrategia para la Sostenibilidad de la costa. Documento de Avance. Centro de Publicaciones del Ministerio de Medio Ambiente. 2007. p. 1-21.
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. Gestión Integrada de las Zonas Costeras en España. Informe al Parlamento Europeo sobre cumplimiento del capítulo IV de la aplicación de la G.I.Z.C. Mayo 2002. p1-125



- PUERTOS DEL ESTADO. Recomendaciones de Obras Marítimas. Acciones climáticas para el Proyecto de Obras Marítimas. ROM 04-95. Madrid, 1995

PONENCIAS

- AFONSO MOSEGUE, J:A. El Clima marítimo de Canarias. Oleajes y temporales. Su predicción. En: *III Curso de Experto en Ingeniería de Puertos y Costas*. Las Palmas de Gran Canaria, 2010.
- PINTADO YOGA, J.M. La gestión de la franja litoral. El caso de Canarias. En: *III curso de Experto en Ingeniería de Puertos y Costas*. Las Palmas de Gran Canaria, 2010.
- GARCIA MARQUEZ, F. Ordenación del Litoral y Cambio climático. En: *Jornadas de Introducción a la Gestión Costera*. Las Palmas de Gran Canaria, 2007.
- MUÑOZ CUBILLO, A. El dominio público marítimo-terrestre: su uso. Plan de deslindes y programa de adquisición de fincas. En: *Jornadas de Introducción a la Gestión Costera*. Las Palmas de Gran Canaria, 2007.

ARTÍCULOS

- ALONSO-ZARZA, A.M., et al. “Los megarrisolitos de las eolianitas de Tufia (Gran Canaria): procesos de formación, icnología y paleoambiente. *Geo-Temas 2008*, nº 10, pp. 1377;1380. ISSN: 1567-5172.
- BARRAGAN J.M., FERNÁNDEZ-PALACIOS, A. “Gestión Integrada del Litoral: hacia una estrategia andaluza”. *Revista Medio Ambiente*. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. 2005. p 1-5.
- FERNÁNDEZ J. “La gestión integral de la Costa: hacia una estrategia territorial” . *Revista de Ingeniería del agua*, volumen II. 1995. p 7-18.
- GREEN PEACE. “Destrucción a toda Costa 2010- Informe de Green Peace sobre la situación del Litoral español a Julio 2010”.p 137 - 146
- MIRALLAVE IZQUIERDO, V.; PESCADOR MONAGA, F. “paisajes en bandas: reflexiones a cerca del espacio litoral”. *Cartas Urbanas. Revista Internacional de Urbanismo 2004*, nº 10, pp. 8-15.
- PEÑA MARTÍNEZ, C.; “La Planificación Costera”. *Cartas Urbanas. Revista Internacional de Urbanismo 2004*, nº 10, pp. 74-91.
- PÉREZ GONZÁLEZ, LIDIA. “La Gestión de la Costa desde la Administración General del Estado: líneas de trabajo y perspectivas”. *Actas de las Jornadas Técnicas: “Las Nuevas Técnicas de Información Geográfica al servicio de la Gestión de Zonas Costeras”*. Ministerio de Medio Ambiente. 2002. p 44-48.
- PIE I NINOT, R. “Las Líneas maestras para la ordenación del litoral canario”. *Cartas Urbanas: Revista Internacional de Urbanismo 2004*. nº 10, pp. 33

MONOGRAFIAS

- BARRAGAN MUÑOZ, J.M. “La Gestión de las Áreas Litorales en España y Latinoamérica”. Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz. ISBN-8498280052. 2006. p. 198
- COPEIRO DEL VILLAR, E. *Gestión sedimentaria del litoral canario*. 1ª ed. Las Palmas de Gran Canaria. Consejería de Política Territorial del Gobierno Canario. 1995.



- DEL MORAL CARRO, R.; BERENGUER PEREZ, J.M.; *Ingeniería, Oceanografía y de Costas*. 2ª ed. Madrid. Servicio Publicación. M-Opu, 1980. 483P. ISBN-84-7433-092-0.
- LECHUGA ALVARO, a. *Estudio de dinámica Litoral en la costa de las Islas Canarias: Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura*. Madrid. Cedex. Subdirección General de Costas. 1986.
- LOPEZ PELAEZ, L. *Bordes marítimos, paseos, senderos e instalaciones de playa en España*, 1ª ed. Málaga. Gráficas Ucrania. 1995, 595p ISBN 84-85606-09-4.
- LOSADA, I. *Impactos en la Costa Española por efecto del cambio climático*. Convenio Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino-Universidad de Cantabria. 2002
- MARTINEZ CASTELLANOS, F. *Nociones de dinámica litoral. Problemas sedimentarios en Canarias. Las Palmas de Gran Canaria*. Escuela Universitaria Politécnica. 2001 48p. ISBN 84-78062-32-7
- PIE, R.: BARBAR, R. Plan Especial de Ordenación del Litoral de San Bartolomé y Mogán. Gobierno de Canarias. 1995.
- POST, J.C. and C.G. LUDIN (EDS) (1996) Guidelines for Integrated Coastal Zone Management, Washington, D.C. 16p.

TEXTOS ELECTRÓNICOS

- PUERTOS DEL ESTADO. *Oceanografía y Meteorología. Redes de Medida, 2009*. Ministerio de Fomento.http://www.puertos.es/es/oceanografia_y_meteorologia/redes_de_medida/index.html.
- PUERTOS DEL ESTADO. *Oceanografía y Meteorología. Banco de datos, 2009*. Ministerio de Fomento.http://www.puertos.es/es/oceanografia_y_meteorologia/banco_de_datos/index.html.
- G.I.O.C., Grupo de Ingeniería Oceanográfica y de Costas. *Documentos Temático y Complementario de cota de inundación, 1998*. Universidad de Cantabria. http://www.smc.unican.es/esdoc_tem_atlas.htm.

