

JUAN CARLOS MATEU  
Granadilla de Abona

El puerto industrial de Granadilla vive su cuenta atrás para recibir los primeros barcos y plataformas petrolíferas, que empezarán a llegar en verano, según adelantó en este periódico Ricardo Melchior, el presidente de la Autoridad Portuaria. Ahora, a punto de concluir la primera fase de una de las infraestructuras consideradas estratégicas para la Isla y que, junto al tendido de Villaflores, provocó las mayores protestas sociales que se recuerdan en décadas en Tenerife, el director del Observatorio Ambiental Granadilla (OAG), el ecólogo Antonio Machado Carrillo, analiza para DIARIO DE AVISOS el pasado, presente y futuro de la instalación.

“Aquí se ha exagerado por ambas partes respecto a la afección ambiental de la obra. Los promotores del puerto decían que no pasaba nada y los ecologistas que iban a desaparecer las tortugas, y al final ni una cosa ni la otra”, asegura este científico convertido en juez al frente de esta fundación pública del Estado impuesta por Bruselas para garantizar el cumplimiento de las normas y la vigilancia ambiental.

Después de más de cinco años de trabajos, el porcentaje del sebadal de Granadilla que ha desaparecido en la franja de 10,5 kilómetros de costa, entre la Punta de Tajao y el volcán de Montaña Roja, representa el 7% del total. La pradera submarina sacrificada ocupaba los 1.200 metros de litoral que abarca la nueva infraestructura, “un coste asumido desde el mismo momento en que se autorizó la obra”, señala Machado, que celebra que no se cumplieran los peores presagios de los movimientos ecologistas.

“Es para estar contentos, no ha habido catástrofe ni hecatombe; el sebadal perdido representa el 0,35% de Tenerife”, indica, aunque añade que “una vez construido el dique de abrigo, las corrientes varían y habrá que estar atentos por si se producen nuevas afecciones o aparecen otros sebadales”.

Lo que es seguro, después de los últimos estudios realizados, es que será necesario reponer la arena de los fondos de la franja costera a razón de

# “El puerto de Granadilla acabó con la frivolidad ambiental histórica de las obras públicas”

El ecólogo Antonio Machado, director de la fundación pública Observatorio Ambiental Granadilla (OAG), repasa para DIARIO DE AVISOS el proceso de construcción de la polémica infraestructura sureña. “Se ha despilfarrado una barbaridad de dinero por el retraso, pero también por la cantidad de estudios innecesarios para evitar posibles daños naturales”, asegura.

EL PUERTO INDUSTRIAL DE GRANADILLA OCUPA 1.200 METROS DE COSTA Y ESTARÁ EN CONDICIONES DE RECIBIR LOS PRIMEROS BARCOS Y PLATAFORMAS EN VERANO, SEGÚN

## Desde el seguimiento de la biodiversidad marina hasta la detección de amenazas para la conservación

Canarias

J.C.M.  
Granadilla de Abona

El Observatorio Ambiental Granadilla (OAG) es una fundación pública estatal que se creó a raíz de un dictamen de la Comisión Europea el 6 de noviembre de 2006 para realizar un análisis continuo de la evolución de los impactos probables del nuevo puerto industrial en el sur de Tenerife. La aparición de este orga-



nismo fue un modo de compensación ambiental por las obras de Granadilla y entre sus funciones se incluye el seguimiento de la biodiversidad marina, con especial atención a las especies y hábitats contemplados por la directiva europea, el establecimiento de un banco de datos sobre las especies marinas, la detección de

amenazas para la conservación y la propuesta de medidas de gestión, entre otras.

Sus estatutos especifican que colaborará con los departamentos e instituciones canarias, de la Administración del Estado y de otros archipiélagos macaronésicos con competencias en la conservación del medio marino, así como con las entidades científicas o conservacionistas vinculadas al medio marino.



**“LA NATURALEZA NO ES UNA FOTO FIJA; LA DINÁMICA DE LAS AGUAS CAMBIARÁ A PARTIR DE AHORA; ES PROBABLE QUE SE FORME ALGUNA PLAYA”**

■  
ponde cuando, ya concluido el dique exterior, la vigilancia acaba de entrar en la última fase, la operativa, una vez superadas las dos anteriores: la previa y la de la obra. “La dinámica de las aguas cambia a partir de ahora; en algún sitio se formará, probablemente, una playa y un gran sebadal y en otros se va alterar”, apunta Machado, que recuerda que la naturaleza no es una foto fija. “Si alguien quiere entender cómo funciona esto, le invito a mirar las nubes un rato y comprobará que no hay dos iguales y que están cambiando siempre; la naturaleza es así, y en el mar aún más, porque no hay compartimentos”.

Una vez descartadas alteraciones serias hasta la fecha, los

**“EL PUERTO HA PELIGRADO MÁS POR EL RUIDO EXTERNO QUE POR HECHOS SUSTANTIVOS; ES LO QUE OCURRE CUANDO LAS COSAS SE POLITIZAN”**

accidentes o la entrada de especies exóticas”.

El científico que está al mando del Observatorio no duda en señalar que el puerto sureño marca un antes y un después en el proceso de construcción de grandes infraestructuras. “Ha tenido un valor positivo muy importante. Hasta ahora las obras públicas se hacían con cierta frivolidad ambiental, seguramente por tradición desde la época de Franco, donde nadie rechistaba, porque si se equivocaba el ingeniero se equivocaba Franco, siguiendo la cadena, y el jefe del Estado no podía errar. Granadilla, en ese sentido, ha sido un punto de inflexión, se ha cambiado de mentalidad”, explica.

#### UN PLAN DE VIGILANCIA “DE LOCOS”

Sobre los aspectos “manifiestamente mejorables”, admite que se ha “despilfarrado una barbaridad de dinero”, a causa, sobre todo, del retraso de la obra, pero también por los numerosos estudios realizados, “algunos innecesarios”. “Yo me encontré un plan de vigilancia ambiental de locos. Cualquier pega que se le ponía a la obra conllevaba el encargo de un estudio. Pregunté si habían calculado el coste de todo aquello y me dijeron que se pagaba lo que hiciera falta para evitar cualquier daño natural. Se analizó todo lo posible pero se tiró mucho dinero”. Además, añade que se ha verificado la corrección del estudio de impacto ambiental, “que es algo que no se ha hecho en ningún puerto”.

Otro de los capítulos donde Antonio Machado cree que se debió actuar de manera distinta fue en la información transmitida a los ciudadanos de lo que se pretendía construir y su porqué, que se debió hacer “con pelos y señales”. “Una de las peores costumbres de nuestros políticos y técnicos en este país es no explicar con claridad las cosas”, sostiene.

“Había mucha preocupación, quizá exaltada o exagerada, la gente estaba irritada con esta obra. Hoy podemos decir que el puerto ha peligrado más por el ruido externo que por hechos sustantivos, que es lo que ocurre cuando las cosas se politizan”, concluye.



ANTONIO MACHADO CARRILLO, DIRECTOR DEL OBSERVATORIO AMBIENTAL GRANADILLA. Fran Pallero

de arena a la semana” para que esta se *mueva* en dirección sur y no entre en la instalación.

Paralelamente, el OAG rea-

liza estudios batimétricos (cartografía marina) para ver posibles incidencias en las playas hacia el Sur. Es lo que corres-

próximos riesgos que apunta el director de OAG son “los propios del funcionamiento de un puerto industrial: derrames,

LAS PREVISIONES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA. DA

**0,35%**

ES EL SEBADAL AFECTADO DE LA ISLA A CAUSA DE LAS OBRAS; ENTRE PUNTA DE TAJAO Y MONTAÑA ROJA EL PORCENTAJE DAÑADO ES DEL 7%

2.000 metros cúbicos al año. La duda es dónde se debe tirar ese material para que cumpla su función natural. El Observatorio lo está estudiando a través de 10 boyas sobre las que realiza un seguimiento por satélite para comprobar si el agua baja, sube o entra en el puerto. Ese análisis es fundamental para dar con el sitio exacto donde descargar “uno o dos camiones