

PEDRO ANATAEL MENESES ROQUE
Profesor Titular de Escuela Universitaria

C/ Francisco La Roche, s/n,
38201 Santa Cruz de Tenerife

Móvil: 629 47 00 67

INFORME SOBRE EL PUERTO DE **Santa Cruz de Tenerife** Y SU VIABILIDAD FUTURA

Pedro Anatael Meneses Roqué
Profesor Titular del
Departamento de Ingeniería Marítima de la
Universidad de La Laguna

Ex Presidente de la Autoridad Portuaria de Tenerife

Diciembre de 2002

EL PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE

El Puerto de Sta. Cruz de Tenerife está estrechamente vinculado con la ciudad desde su fundación, pues si bien en el siglo XV no existía Puerto, también es verdad que su bahía fue utilizada como tal y es tal su vinculación que los momentos de esplendor y languidez del Puerto también son los de Sta. Cruz de Tenerife como ciudad, esto significa que el día que el Puerto de Sta. Cruz de Tenerife desaparezca, también desaparecerá Sta. Cruz.

El Puerto como consecuencia de su crecimiento y modernización se ha ido comiendo poco a poco el litoral de la ciudad, por lo que habrá que agudizar el ingenio e ir recuperando aquel espacio litoral que el Puerto ya no utilice para su fin, como son:

El entorno de la plaza de España –Muelle de enlace, la zona de M^a Jiménez y lo ya ejecutado como es el parque marítimo, además de todo ello, el Puerto hay que abrirlo a la ciudad y habrá que mejorar la zona de borde y encuentro del Puerto con la misma, esto no significa que haya que trasladarlo a otro lugar, como por algún partido político se comenta, si esto fuese así, se produciría la muerte del Puerto, y por tanto de la ciudad de Sta. Cruz de Tenerife como capital de la isla y eje central de la economía de la provincia. El Puerto de Sta. Cruz de Tenerife mueves más de 15 millones de toneladas de mercancías, más de 1.300.000 pasajeros, más de 360.000 contenedores y se producen más de 8.000 entradas de buques todos los años, esto genera un movimiento importantísimo de servicios y por tanto de puestos de trabajo entorno a Sta. Cruz de Tenerife.

Tampoco es cierto, los que dicen, que el Puerto hay que trasladarlo porque no tienen posibilidad de ampliación debido a la falta de espacio, esto es “rotundamente falso” pues aún queda por construir la denominada Dársena Norte en el exterior de la Dársena Pesquera –Dique del Este, pudiendo obtener además de 1.000.000 m² de tierras adosadas a dicha Dársena.

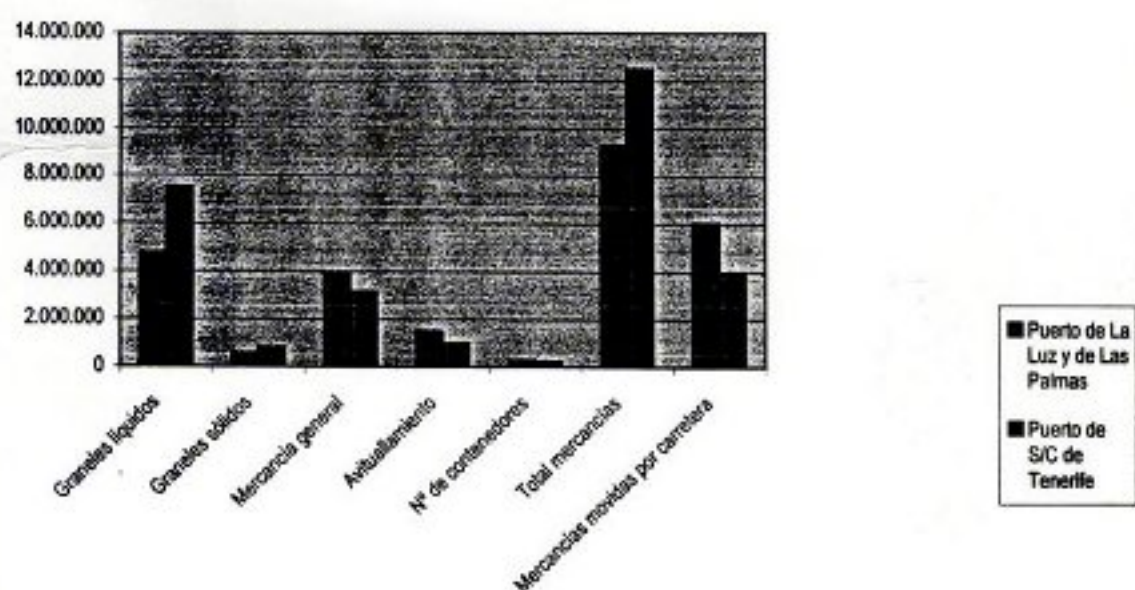
La creación del Puerto de Granadilla fue diseñada para que este fuese complementario al de Sta. Cruz de Tenerife y convertirlo en un Puerto Industrial por el que circulen aquellas mercancías que utilizarán o produzcan las industrias que se instalarán en el Polígono Industrial de Granadilla, como podría ser la propia Cía. Española de Petróleo, UNELCO, etc....

Por último, el Puerto de Sta. Cruz debe permanecer donde está y por tanto hay que mejorarlo en todo lo posible para que se convierta en el primer Puerto del Atlántico Sur y a la vez integrarlo definitivamente con la ciudad que lo contiene.

DATOS ESTADÍSTICOS DEL AÑO 1995

	PUERTO E LA LUZ Y DE LAS PALMAS	PUERTO DE S/C DE TENERIFE	
Pasajeros	612.235	1.174.202	91%
Nº buques mercantes	8.012	8.207	2%
Gráneles líquidos	4.752.264 Tons.	7.512.796 Tons.	58%
Gráneles sólidos	575.553 Tons.	816.912 Tons.	41%
Mercancia general	3.975.219 Tons.	3.158.544 Tons.	-20%
Avituallamiento	1.493.622 Tons.	983.002 Tons.	-34%
Nº de contenedores	280.517 Teus	199.230 Teus	-28%
Total mercancías	9.303.036 Tons.	12.482.412 Tons.	34%
Mercancías movidas por carretera	6.040.679 Tons.	3.977.604 Tons.	

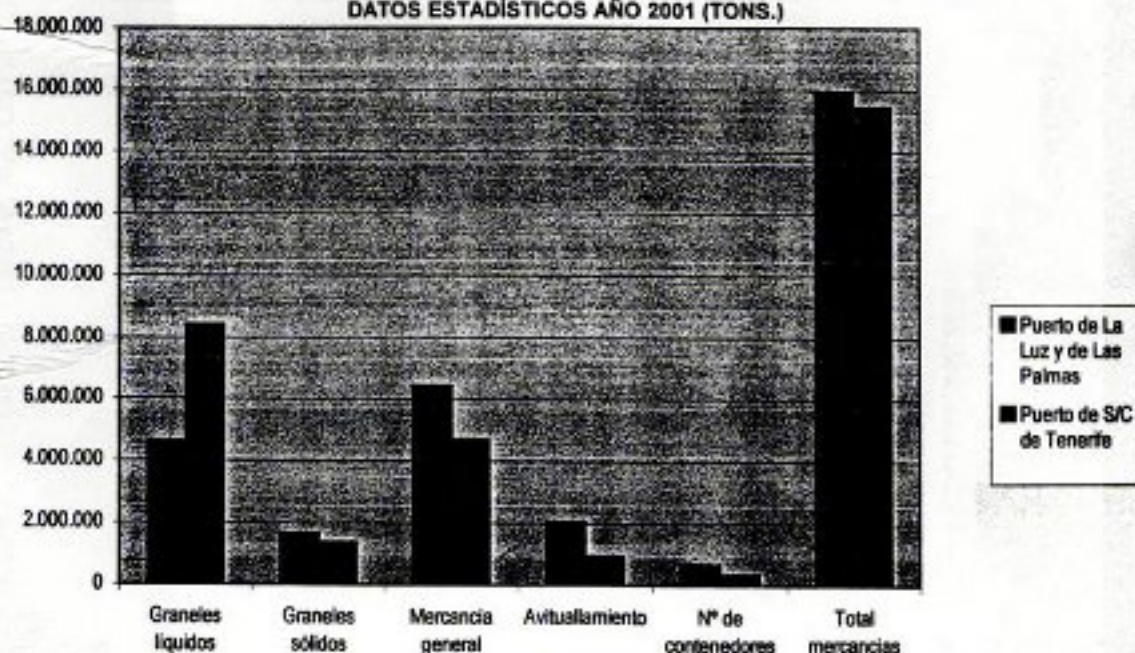
DATOS ESTADÍSTICOS AÑO 1995 (TONS.)



DATOS ESTADÍSTICOS DEL AÑO 2001

	PUERTO E LA LUZ Y DE LAS PALMAS	PUERTO DE S/C DE TENERIFE	
Pasajeros	806.909	1.378.932	41%
Nº buques mercantes	10.757	8.001	-34%
Gráneles líquidos	4.622.525 Tons.	8.408.006 Tons.	45%
Gráneles sólidos	1.658.743 Tons.	1.376.344 Tons.	-20%
Mercancia general	6.428.148 Tons.	4.698.538 Tons.	-37%
Avituallamiento	2.045.414 Tons.	936.846 Tons.	-118%
Nº de contenedores	675.711 Teus	360.840 Teus.	-87%
Total mercancías	15.899.717 Tons.	15.446.734 Tons.	-3%
Mercancías movidas por carretera		6.074.882 Tons.	

DATOS ESTADÍSTICOS AÑO 2001 (TONS.)



CONCLUSIONES A LAS ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO DE LOS AÑOS 1995 Y 2001

1.- Si quitásemos los gráneles líquidos, ya que estos son como consecuencia de la Compañía Española de Petróleo, el Puerto de La Luz y de Las Palmas movía en el año 1995 el 22% más de mercancías que el Puerto de Sta. Cruz de Tenerife.

En el año 2001, el Puerto de la Luz y de Las Palmas movía el 40% más de mercancías que el de Sta. Cruz de Tenerife.

2.- En los Puertos, uno de los ratios de medida más significativo es el movimiento de mercancía general.

En el año 1995, el Puerto de Sta. Cruz de Tenerife movía un 20% menos que el Puerto de La Luz y de Las Palmas.

En el año 2001, el Puerto de Sta. Cruz de Tenerife mueve un 41% menos que el Puerto de La Luz y de Las Palmas.

La población existente en la zona que va desde el Municipio de Güimar hasta el de los Realejos, por el norte, está en 525.000 personas aproximadamente, lo que significa que el 85% de la población de la isla de Tenerife vive en dicha zona.

En el caso hipotético de desviar todas las mercancías al Puerto de Granadilla, en el sur de Tenerife, significaría que el origen - destino de estas mercancías con relación a la anterior zona comentada, tendrían que pasar por la autopista del sur en dirección a esos municipios, o lo que es lo mismo, que el 85% de esa mercancía tienen origen – destino en dichas zonas.

El total de mercancías movidas por camión, según la memoria de la Autoridad Portuaria del año 2001, fue de 6.074.882 toneladas, la carga media por camión es de 10 toneladas, por tanto el número de viajes – año sería de 607.488 viajes.

El número de días laborales – años es de 251, luego $\frac{607.488}{251} = 2.420$ camiones día

85% de 2.420 = 2.057 camiones día

El empleo directo que genera el Puerto de S/C de Tenerife por sus diferentes conceptos, está cifrado en torno a las 2.000 personas.

Los expertos en Puertos, estiman y dependiendo del tipo de Puerto, que el empleo indirecto generado está cifrado entre el 1,5 y 3 del empleo directo, por tanto tendríamos:

Empleo directo	2.000		2.000
Empleo indirecto (1,5)	<u>3.000</u>	(3)	<u>6.000</u>
Total	5.000 personas		8.000 personas

El número de personas ocupadas como consecuencia del Puerto, estaría entre 5.000 y 8.000 personas.

Según el INEM, la población ocupada del municipio de S/C de Tenerife es de 65.000 personas, y el volumen de población es de 203.787 personas, por lo que entre el 7% y el 12% de la población de S/C de Tenerife vive del Puerto, o lo que es lo mismo, que entre 14.000 y 24.000 personas viven de él.

El volumen de negocio generado por el Puerto de S/C de Tenerife, y sin tener en cuenta el valor añadido de las mercancías, está cifrado entre 50.000 y 75.000 millones de pesetas.

MUELLE BUFADERO –DIQUE DEL ESTE

• Bufadero actual	414	110.000 m2	14 mts.
• Bufadero ampliado	570	130.000 m2	14 mts.
• Dique del Este actual	435	70.000 m2	10 mts.
• Dique del Este ampliado	665	98.000 m2	10 mts.

La ampliación permitiría aumentar la superficie en 48.000 m2 y la línea de atraque en 386 mts.

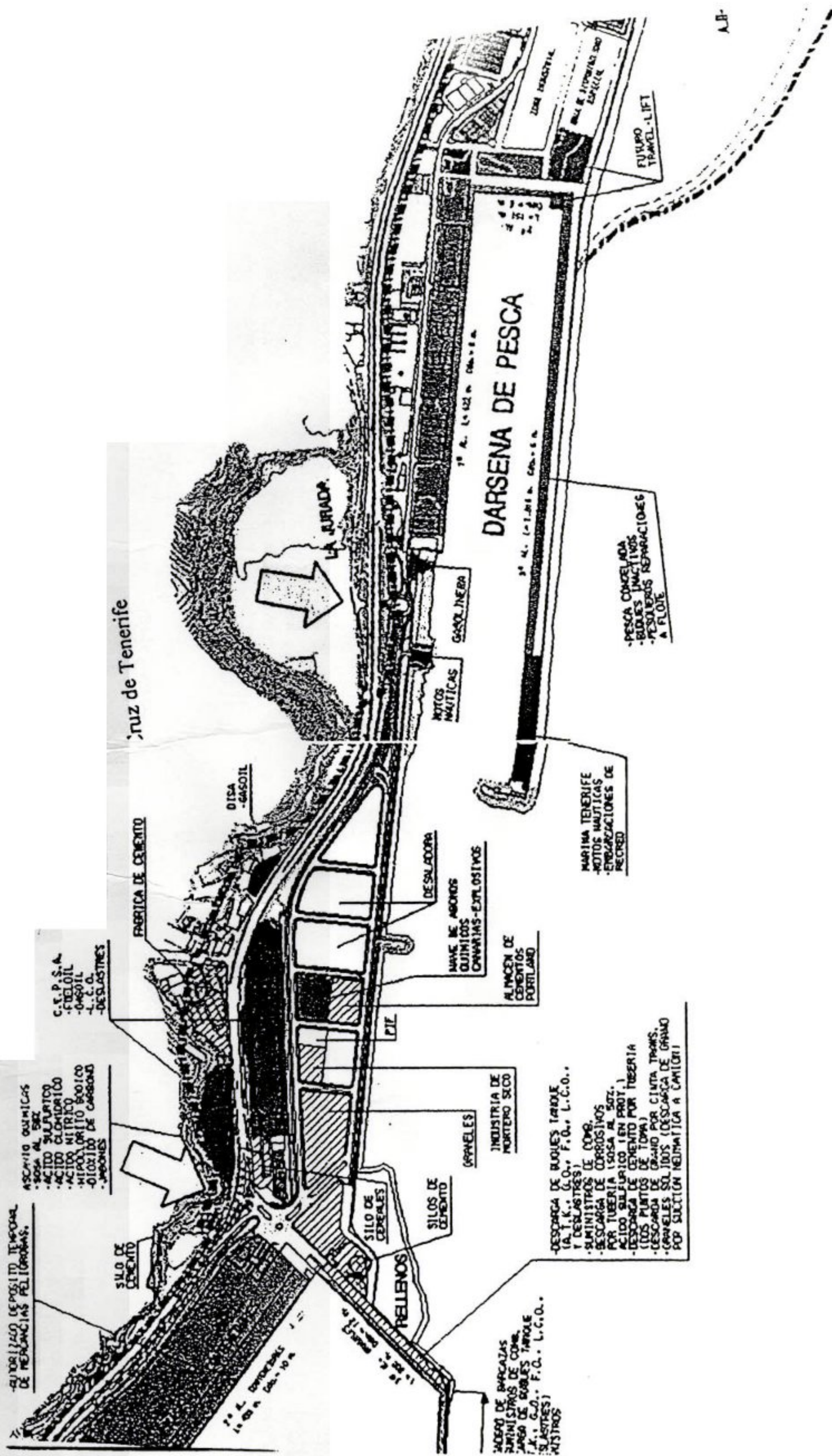
MOVIMIENTOS DE CONTENEDORES AÑO

• Dique del Este actual	115.000 Teus	ampliado	200.000 Teus
• Bufadero actual	90.000 Teus	ampliado	150.000 Teus
Total	205.000 Teus	Total	350.000 Teus

Y trabajando de forma conjunta, no como terminales independientes **550.000 Teus.**

OBRAS QUE NO SE HAN REALIZADO Y QUE TENDRÍAN QUE HACERSE

- 1.- Playa de María Jiménez.
- 2.- Muelle de enlace –Plaza de España.
- 3.- Marina Deportiva –Muelle de enlace.
- 4.- Salida del Puerto (conexión rápida).
- 5.- Dársena Norte.
- 6.- Unión Terminales contenedores Dique del Este-Bufadero.



CONCLUSIONES FINALES

Como resumen de los anteriormente expuesto, tendríamos que decir:

1º.- El Puerto de S/C. de Tenerife en los últimos años va decreciendo con respecto al Puerto de La Luz y de Las Palmas.

2º.- Trasladar el Puerto de S/C de Tenerife hacia la zona de Granadilla significa, entre otros aspectos, cargar de tráfico con mercancía pesada del orden de 2.077 camiones - días la autopista del sur.

Desaparecen de un plumazo, del orden 8.000 puestos de trabajo y un volumen de negocio por dicha actividad en S/C de Tenerife en torno a 75.000 millones de pesetas.

3º.- No es cierto que el Puerto de S/C de Tenerife no tenga posibilidad de ampliación, puesto que con una ligera reforma en el Muelle Bufadero -Dique del Este, podría pasar dichas terminales de contenedores de 205.000 Teus/año a 550.000 Teus/año, y la línea de atraque aumentándola en aproximadamente 400 mts. más, así como la creación de la Dársena Norte, donde podríamos obtener una Dársena abrigada con superficie de tierra de aproximadamente 1.000.000 m2, además de una línea de atraque entorno a los 3.000 mts.

4.- Habría que mejorar los aspectos lúdicos del Puerto de S/C de Tenerife, como es la construcción de la playa María Jiménez, proyecto que fue presentado en el año 1995, y del que no se ha ejecutado absolutamente nada, así como la culminación de la Marina Deportiva en el Muelle de enlace y al mismo tiempo realizar el proyecto del entorno Plaza de España -Muelle de enlace en el que aún está por definir y realizar.

5º.- Mejorar los accesos al Puerto de S/C de Tenerife, como es el de la conexión rápida, vía túnel, de acceso salida al Puerto con la Avda. Marítima.

Por último, como podemos ver, no es verdad que el Puerto de S/C de Tenerife no tiene posibilidad de ampliación para atender el tráfico que en estos momentos demanda la isla de Tenerife y la previsión para años venideros, ahora bien, si lo que se pretende es la captación de transbordadores de mercancías, habría que hacer un estudio, lo suficientemente riguroso, en el que probablemente concluiríamos en que no sería necesario, máxime teniendo en cuenta que se están haciendo fuertes inversiones en este sentido en Puertos próximos al nuestro, como son Casablanca, Tanger, Agadir y Las Palmas.

El Puerto de Granadilla fue diseñado en su momento para atender algunos tráfico, como es el de gránulos líquidos, puesto que en dicho polígono se encuentra la Cía. UNELCO, y probablemente se irá produciendo el traslado paulatino de la Cía de petróleo CEPSA, que cada vez será menos refinería y más factoría.