

LA COSTA, CONFLICTOS TERRITORIALES EN UN ESPACIO CLAVE EN LA DINÁMICA ECONÓMICA REGIONAL CANARIA, EL EJEMPLO DE LA ISLA DE LA PALMA (ISLAS CANARIAS)

*Carlos Santiago Martín Fernández*¹
Universidad de La Laguna

RESUMEN

Este artículo pretende conocer, utilizando fuentes documentales y trabajo de campo, las formas de ocupación llevadas a cabo en el litoral canario, además de valorar la conflictiva actuación, que con el fin de asegurar su integridad y adecuada conservación, realiza la administración competente.

Afrontar un análisis regional de la cuestión, dada la magnitud del problema, era inviable. Por esta razón, hemos tomando como referencia de lo que está sucediendo a nivel regional, el ejemplo de la isla que posee el mayor número de expedientes en la provincia de Santa Cruz de Tenerife de incumplimiento de la legalidad en la costa, la isla de La Palma.

Palabras clave: Ilegalidad urbanística; Ley de Costas; litoral; La Palma (Islas Canarias).

THE COAST, TERRITORIAL CONFLICTS IN A KEY SPACE IN THE REGIONAL ECONOMIC DYNAMICS CANARIA, THE EXAMPLE OF THE ISLAND OF LA PALMA (CANARY ISLANDS)

ABSTRACT

This article seeks to know, using the documentary sources and field work, the ways the occupation carried out in the Canarian coast, and to assess the performance, which in order to ensure its integrity and adequate conservation, management performed competently. Addressing a regional analysis of the issue, given the magnitude of the problem was not viable. For this reason, we take as a reference for what is happening at the regional level, the example of the island with the largest number of cases of violation of the law on the coast, the island of La Palma.

Key words: Urban illegality; Coastal Act; coastal; La Palma (Canary Islands).

Fecha de recepción: 18 de julio de 2012. Fecha de aceptación: 23 de noviembre de 2012.

¹ Departamento de Geografía. Campus de Guajara s/n 38071. La Laguna. Santa Cruz de Tenerife (España). Email: csmartin@ull.es

1. LA LEY DE COSTAS Y SUS EFECTOS

Las costas españolas se encuentran reguladas por la Ley 22/1988 o Ley de Costas². Esta norma diferencia en el litoral³ tres zonas: de dominio público marítimo terrestre, de servidumbre y de tránsito, que se determinan mediante una línea de deslinde⁴ que establecen las Demarcaciones Provinciales de Costas.

La zona de dominio público marítimo terrestre comprende la franja litoral más próxima al mar, es de propiedad pública estatal e incluye: la ribera del mar y de las rías, que coincide con el máximo alcance del agua marina; la llamada zona marítimo-terrestre, comprendida entre los límites mínimo y máximo de alcance del agua y las playas, dunas, acantilados, marismas y demás zonas húmedas bajas de influencia marina.

La zona de servidumbre o de protección, abarca los terrenos situados por detrás de la línea de deslinde, y pueden ser de propiedad pública (para Canarias Ayuntamiento, Cabildo o Gobierno regional) o privada. La extensión tierra adentro de esta zona de servidumbre, varía de una zona a otra en función de la calificación urbanística que tenga el suelo, siendo 100 m en suelo rústico o urbanizable no programado y de 20 m en suelo urbano.

Por último está la zona de servidumbre de tránsito, una franja de terreno situada dentro de la Servidumbre de Protección e inmediatamente adyacente a la línea de deslinde, destinada al libre tránsito peatonal a lo largo de la costa. Tiene una anchura mínima de 6 m, pudiendo ampliarse hasta 20 m en zonas de difícil acceso.

La Ley de Costas penaliza las edificaciones ilegales, según la zona que estas ocupen. Las situadas en el dominio público marítimo terrestre se penan con la demolición, si éstas carecen de título de propiedad. En caso de poseer sus propietarios el correspondiente título, las edificaciones pasan a convertirse en una concesión demanial de 30 años prorrogables por otros 30, respetándose los usos y aprovechamientos existentes.

La zona de servidumbre o de protección está sometida a una limitación de los usos del suelo, para garantizar la protección de la costa y el libre acceso a la misma, por tanto las edificaciones que se localizan en esta zona, están en un régimen de fuera de ordenación, con la consiguiente imposibilidad de crecimiento o desarrollo, siempre y cuando éstas no afecten a la servidumbre de paso, en el que serían demolidas (VILLAR, 2010:259).

2 La Ley presenta los siguientes fines: determinar el dominio público marítimo-terrestre y asegurar su integridad y adecuada conservación, adoptando, en su caso, las medidas de protección y restauración necesarias; garantizar el uso público del mar, de su ribera y del resto del dominio público marítimo-terrestre, sin más excepciones que las derivadas de razones de interés público debidamente justificadas; regular la utilización racional de estos bienes en términos acordes con su naturaleza, sus fines y con el respeto al paisaje, al medio ambiente y al patrimonio histórico; y conseguir y mantener un adecuado nivel de calidad de las aguas y de la ribera del mar.

3 El litoral es la franja costera de terreno comprendida entre el máximo nivel alcanzado por el agua del mar y una distancia mínima de 500 m tierra adentro, cuya protección se regula mediante la Ley de Costas (Ley 22/1988, de 23 de julio, de Costas) que establece la propiedad y los usos admitidos en los terrenos que la conforman.

4 El deslinde es el procedimiento administrativo que establece la Ley de Costas para la delimitación y determinación de los bienes que integran el dominio público marítimo-terrestre y que declara la existencia, la extensión y los linderos de estos bienes en un determinado tramo de costa. Mediante el procedimiento de deslinde se identifica y separa la zona que pertenece al dominio público de aquella colindante que pertenece a otros propietarios.

Según la Demarcación de Costas⁵, en Canarias⁶ existen unos cincuenta núcleos y enclaves de población, que situados en distintos tramos del litoral, están expedientados por ocupar irregularmente con edificaciones las zonas de dominio público marítimo terrestre y servidumbre de tránsito⁷. Estos núcleos costeros se reparten en más de 25 municipios de todas las islas y suponen un total de 1.682 expedientes sancionadores (DEMARCACIÓN, 2007).

La Palma, con 766 denuncias, es para la provincia de Santa Cruz de Tenerife la isla más expedientada por la Dirección General de Costas, le sigue Tenerife con 696 expedientes abiertos, La Gomera con 34 y El Hierro con un único expediente (DEMARCACIÓN, 2007: 21).

La afección a la Ley de Costas, que aqueja a todas las islas⁸, necesitaría para su análisis integral de un espacio infinitamente mayor al admitido en la revista para un artículo. Por esta razón, hemos tomando como referencia de lo que está sucediendo a nivel regional, el ejemplo de la isla que posee el mayor número de expedientes en la provincia de Santa Cruz de Tenerife, la isla de La Palma.

2. CARACTERÍSTICAS DEL POBLAMIENTO Y USO DEL LITORAL EN LA ISLA DE LA PALMA HASTA LA DÉCADA DE LOS 60

En la isla de La Palma, como sucede en todo el Archipiélago, hasta periodos recientes, apenas existía residencialidad permanente en la costa. La mayoría de la población palmera residía en lo que en Canarias conocemos como *medianías*, ámbito geográfico de las islas con relieve acusado, comprendido entre los 300-400 y los 1.000-1.500 m, dependiendo de la diferente exposición espacial a barlovento o sotavento (ALVAREZ, 1993; GARCÍA y PESTANA, 2010: 137-190).

Esta zona, “a media ladera”, entre el litoral (costa) y la corona forestal (cumbre), presenta excelentes condiciones ambientales (edáficas e hídricas) para el desarrollo del policultivo de secano que, hasta periodos recientes, cubrió las necesidades alimenticias locales y el abastecimiento del mercado interior⁹. Una ubicación intermedia, que permitía ade-

5 Estos datos son los únicos oficiales que hemos obtenido de la Demarcación Provincial de Costas. En diferentes medios de comunicación insulares, incluso citando fuentes oficiales, el lector podrá encontrar otros mayores y menores a los aquí expresados, nosotros respetamos la fuente oficial tal y como nos la han cedido.

6 Para un análisis de la problemática en todo el país ver: TORRES ALFOSEA, 2009.

7 El Ministerio vigila el litoral con personal contratado para ese trabajo en exclusiva, y se organiza en equipos por islas y por zonas. Una vez deslindado el litoral, ejecuta un programa de recuperación del dominio público, al producirse en éstos una “degradación y privatización por una ordenación urbanística deficiente” en unos casos y, en otros, “por construcciones relacionadas con segundas residencias, sin ninguna tradición histórica y con un déficit de salubridad e higiene”.

8 En Gran Canaria: Bocabarranco (Galdar), San Felipe (Santa María de Guía), Tufía y Hoya de Pozuelo (Telde); en Lanzarote: La Santa (Tinajo) y El Golfo (Yaiza) y en Fuerteventura: Puertito de la Cruz, Cofete y Ajui (Pájara), Majanicho (La Oliva), Los Molinos y Las Lajas (Puerto del Rosario) y Jacomar (La Antigua). (VILLAR, 2010:259).

9 El profesor Juan Régulo Pérez, refiriéndose a La Palma definió las medianías como “las tierras a media altura, para sembrar pan y frutales” (REGULO, 1970: 38-157).

más un fácil acceso, tanto a los recursos de cumbre como a los costeros (RODRÍGUEZ, 1982:76)¹⁰.

Ahora bien, esta ocupación preferente a cota media, no significaba que el litoral fuese un espacio inútil o que no existiera una residencialidad temporal que con el tiempo acabará siendo permanente (SABATÉ, 2006).

Y así sucede en La Palma. La práctica totalidad de los municipios palmeros tienen en su litoral núcleos poblacionales de distinto tamaño, en aquellos lugares donde las circunstancias físicas permiten acceder al mar¹¹.

Estos enclaves tienen, en una primera fase, dos funciones: la obtención de recursos complementarios a los obtenidos en medianías y cumbres, convirtiéndose en un espacio decisivo en períodos de crisis, y una segunda utilidad, ser el punto de entrada y salida de mercancías y viajeros, en una situación de precariedad absoluta de los medios de comunicación terrestres.

Acudían los campesinos al litoral, cuando se concluían o ralentizaban las tareas estacionales de las *medianías*, a pescar “de tierra”, a mariscar, a recoger sal o a *curtir chochos* (altramuces) y lino, es decir a realizar labores complementarias a las habituales (Porís de Tigalate en Mazo, El Puertito y Faro en Fuencaliente).

También se bajaba a la costa a aprovisionarse de agua de pozos semisalobres en años de sequía, a dar de beber a los animales domésticos (Tinizara en Tijarafe) o a curarse de ciertos males pulmonares o dermatológicos.

En otros casos, en litorales destinados a la agricultura de exportación, donde las fincas llegan en cantiles al mar, la presión por el uso del litoral obligaba a los trabajadores agrícolas sin tierras, a ocupar de manera permanente las zonas conocidas popularmente como “de la marina”. Es éste el origen de los enclaves costeros de La Bombilla, Puerto Naos, El Remo o La Playa Nueva o de Los Guirres, en el litoral del Valle de Aridane.

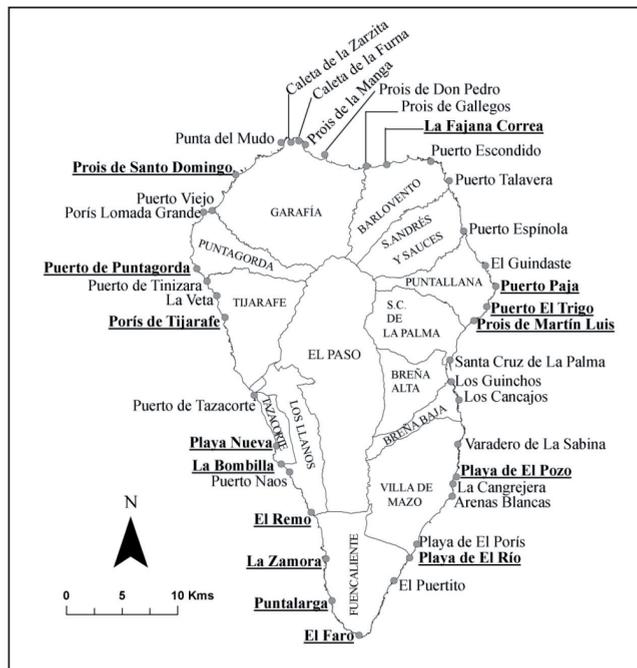
El litoral estaba a menudo compartido por agricultores y pescadores profesionales. Esos últimos denominados “barqueros”, residentes permanentes o semipermanentes, vivían en cuevas o en viviendas autoconstruidas de bloques o madera, en núcleos tradicionales (Puerto de Tazacorte, Faro de Fuencaliente, etc).

Coincidente o no con los usos anteriores, en La Palma se crean núcleos costeros allí donde existía un puerto o embarcadero local. En la Isla se conocen como próis, porís o puertos¹², a una serie de enclaves costeros, ensenadas, calas o salientes rocosos, que permiten las operaciones de embarque y desembarque a través de modestas embarcaciones.

10 En La Palma esta ocupación preferente en *medianías* tiene su excepción en Santa Cruz de La Palma, por su doble función administrativa y portuaria, el puerto agroexportador de Tazacorte, por su función comercial y algunos pagos situados a una cota inferior a 200 metros en San Andrés y Sauces, en estrecha relación con la agricultura de exportación.

11 Desde el punto de vista tipológico se distinguen en La Palma dos tipos de ocupaciones litorales. En la parte sur nos encontramos con núcleos de casetas vinculados a actividades agrícolas y a la pesca, mientras que en el norte, la orografía escarpada no favorece un asentamiento claro, sino que se trata más bien de refugios, muchos de ellos excavados en cuevas, con un uso principalmente portuario y pesquero.

12 Topónimos reconocibles en otras islas: El Probis de Teguíse (Lanzarote); los Próis de Yaiza y Haría (Lanzarote), los Próis de Las Playitas de Tuineje y La Oliva (Fuerteventura); los Porís de Abona, El Escobonal y Candelaria (Tenerife), el Porís de La Oliva (Fuerteventura) o también el Prís de Tacoronte (Tenerife).

FIGURA 1. Puertos y asentamientos costeros tradicionales en la isla de La Palma

*Subrayado y negrita: núcleos denunciados

Fuente: Batista, 2001; García, 1984-85; País, 2010; Pérez, 2005; Vázquez, 1999; Grafcan y trabajo de campo. Elaboración Willian Hernández Ramos.

El papel de los próis en la sociedad y economía palmera no se entiende si no tenemos en cuenta que, hasta períodos recientes, las comunicaciones por tierra eran épicas y largas, a través de caminos reales, atravesando inmensos barrancos o traspasando la cumbre (HERNÁNDEZ, 1993).

Una pésima situación infraestructural que se solventó con el desarrollo de las comunicaciones marítimas de cabotaje menor o intercomarcal, dando lugar a un fenómeno de “atomiación portuaria”, esto es a la proliferación de pequeños diques de atraque, varios por cada municipio, pues en algunas zonas existía uno por cada desembocadura de barranco.

3. SEGUNDA FASE DE LOS ASENTAMIENTOS LITORALES

La transformación de la actividad agrícola, acaecida a partir de la década de los sesenta, rompe las formas tradicionales de relación de la población local con la costa.

A partir de esta década asistimos, de una parte, a una acelerada crisis de las producciones agrícolas de medianías, que son sustituidas por importaciones masivas de productos agrícolas foráneos; y de otra, a una progresiva mejora de los seculares problemas de comunicación terrestre, configurándose con el tiempo una red densa y articulada de carreteras que conectan, con más o menos éxito, la práctica totalidad del territorio palmero.

En éste nuevo escenario, el litoral pierde su antaño carácter complementario dentro de la economía de subsistencia y deja de ser puerta de entrada y salida de mercancías y viajeros, transformándose en un espacio de producción agrocomercial y de ocio.

Se inicia entonces una nueva etapa en los asentamientos litorales, coincidiendo con un cierto despegue económico insular. Los aportes procedentes de la emigración, el desarrollo del regadío y los créditos del estado para esta modalidad agrícola, producen una mejora sustancial del nivel de vida local y aparece algo desconocido por su población hasta entonces, las vacaciones.

Sin excluir, evidentemente, otras realidades: alojamiento permanente de familias con muy escasos medios económicos y pescadores profesionales, buena parte de los asentamientos costeros palmeros crecen en esta época vinculados al ocio local.

Las fuentes documentales y orales nos indican que en estos años todo el que quiso construyó, amplió o mejoró sus casetas. El crecimiento de los asentamientos litorales se realizó de la manera siguiente: se marcaba un solar, se pedía permiso al Ayuntamiento y se pagaba la correspondiente tasa municipal. Una vez abonada la tasa y con el consentimiento municipal, se realizaba o una nueva edificación, o con semejante procedimiento, se mejoraban o ampliaban las existentes con piedras, bloques, planchas de zinc o chapas de madera.

No sólo crecen los núcleos costeros, sino que también mejoran infraestructuralmente: se trazan accesos peatonales, tanto al mar como a las casetas, de forma colectiva se instala la luz y el agua potable y se gestiona con el ayuntamiento el servicio de recogida de basura.

4. LA ACTUACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN EN RELACIÓN A LA OCUPACIÓN ILEGAL

La proliferación de las edificaciones en el litoral no fue un hecho evidenciado por las autoridades pertinentes. Entre 1965 y 1985, fase de expansión moderna de la ocupación del litoral, la Administración sólo llevó a cabo 17 denuncias por realizar construcciones ilegales en el litoral de La Palma, un 33% de las denuncias totales realizadas (DEMARCACIÓN 1965-1985).

Desde el punto de vista temporal, destaca un incremento significativo en la cantidad de denuncias sobre construcciones ilegales a partir de la década de los 70. Se concentran la práctica totalidad de éstas en tres municipios: el límite municipal Breña Baja-Mazo, en el área del aeropuerto recientemente inaugurado, y en Los Llanos de Aridane, en la zona de expansión urbano-turística de Puerto Naos y el Charco Verde (DEMARCACIÓN 1965-1985). En todos los casos estamos ante zonas litorales vinculadas a un ligero y discretísimo interés por poner en producción turística un litoral que tradicionalmente habían tenido asentamientos populares y que su existencia influía notablemente en la nueva imagen turística que se quería dar de ellos¹³.

13 “Vienen proliferando en la costa de varios pueblos y especialmente en Breña Baja, gran número de chabolas y casetas que desdican con el bello paisaje y con la pulcritud [...] Cabe preguntarse si tales edificaciones son clandestinas; Si han obtenido el necesario permiso de Costas; si las que tienen proximidad al Aeropuerto, han tenido al menos oposición de quien corresponda; si Turismo tiene conocimiento de lo que viene ocurriendo, precisamente ahora que todos tanto confiamos en que aquellas zonas puedan ser acertadamente promocionadas” (S/A, 1973: 23).

A finales de los setenta y en la década siguiente aparecen los primeros derribos, amparados en la Ley 28/1969 de 26 de abril de costas y en un plan regional coordinado de la Jefatura de Costas y Puertos y el Ministerio de Obras Públicas para la erradicación del chabolismo en el litoral.

En un estudio realizado por los organismos anteriormente citados, se indicaba la necesidad urgente del derribo de las edificaciones situadas en el litoral por razones de insalubridad, clandestinidad, peligrosidad, restricción de derechos del ciudadano e impacto paisajístico. Sobre el deterioro paisajístico decía Costas: “los atentados paisajísticos en el Archipiélago revisten mayor gravedad en razón a la escasez de espacio físico y por sus efectos negativos en relación con una actividad económicamente tan importante en las islas como es el turismo” (AZERO, 1981:10).

Siguiendo estas razones, y en un periodo de impulso a la actividad turística (ampliación del aeropuerto que permite la recepción de vuelos internacionales y crisis platanera), se demuelen algunos enclaves costeros: en Puerto de Naos (Los Llanos de Aridane), vinculado su derribo a la construcción de la obra de la vía litoral¹⁴; en el Charco Verde (Los Llanos de Aridane) en el que los propietarios alegaron sin éxito que no hubo clandestinidad en su construcción y que se hallaban en posesión del derecho real de propiedad¹⁵ y en La Bajita (Mazo).

Sobre los derribos realizados en la Bajita (Mazo) es significativa la opinión de un afectado que narra las condiciones en las que se produjo el derribo de su caseta.

“Hace algún tiempo se nos ocurrió que no hacíamos daño a nadie construyendo una pequeña caseta de playa, como ampliación de otra perteneciente a la familia, en el varadero de La Bajita [...] Pero llegó el día del hacha y el marrón, producto de las injusticias de la Justicia; y digo esto porque pienso que no estaba en situación más irregular o ilegal que el centenar de casetas allí existentes, con disfrute de alguna de ellas por miembros del grupo de gobierno municipal. Situación que el Ayuntamiento de la Villa de Mazo está fomentando, haciendo la vista gorda a modificaciones y obras que continuamente se están produciendo, instalando alumbrado y red de agua, recogida de basuras, colaborando en festejos, etcétera (ARROCHA, 1992: 22).

La complicidad de las administraciones en la irregularidad de las construcciones es un hecho confirmado desde distintas instancias administrativas¹⁶. Así se expresó el consejero insular de Planificación y Sanidad, José Izquierdo, quien reconocía que era un problema

14 Años después en buena parte donde se encontraban las casetas se establecerá el Plan Parcial del Sector 2 del litoral de Puerto Naos, con un parque público e instalaciones deportivas en su parte más cercana al litoral, mientras la parte trasera se destinará a construcciones turísticas.

15 En 1985 el ayuntamiento de Los Llanos de Aridane aprueba el Plan Parcial Charco Verde I y en 1988 el Charco Verde II, como complemento del otro ya existente.

16 Esta cuestión queda perfectamente reflejada en el diálogo entre una afectada y el jefe provincial de Costas Carlos González, en Fuencaliente: “Las dos partes en litigio defendieron ayer sus posturas antagónicas en un ambiente crispado. Los técnicos de la Dirección General de Costas argumentaron que hay que cumplir la ley. Los vecinos se aferraron a los usos tradicionales y a los derechos adquiridos durante décadas. Estamos allí con el consentimiento de las autoridades, tenemos licencia y hemos pagado contribución al Ayuntamiento, expuso una vecina. Pues tendría que pedir que le devuelvan el dinero, porque cobrar impuestos por ocupar suelo en dominio público es una ilegalidad, replicó el jefe de Costas” (MEDINA, 2007:31).

complejo con intereses contrapuestos, por un lado el derecho al uso y disfrute público del litoral y por otro, la conveniencia de los propietarios, admitiendo además que había existido una cierta complicidad de las administraciones públicas en la permisividad de estos asentamientos irregulares, que en ningún caso quiso calificar como “ilegales” (V.V. 2003:25).

5. INTERVENCIONES RECIENTES DE LA DEMARCACIÓN DE COSTAS EN EL LITORAL PALMERO

En una nueva fase de apuesta por la actividad turística¹⁷, a partir del 2006, la Demarcación de Costas puso a toda vela la maquinaria administrativa para recuperar el espacio público marítimo terrestre ocupado por cuevas y casetas de veraneo. Los vecinos, organizados en asociaciones en defensa de las edificaciones en el litoral, en un intento de paralizar las actuaciones de Costas, presentaron alegaciones y recursos, así como intentos de declaración como Bien de Interés Cultural (BIC) a sus construcciones y el entorno.

Salvo cinco municipios costeros (Santa Cruz de La Palma, San Andrés y Sauces, Barlovento, Breña Alta y Breña Baja), el resto han recibido notificación por Costas.

El más afectado y el que inicia el proceso fue Tazacorte. Ya desde la década de los 90 existía la reclamación, por parte del Ayuntamiento ante las administraciones supramunicipales, de erradicar las casetas de veraneo existentes en Los Guirres y La Bombilla, con el fin de “posibilitar así el uso y disfrute de todos los palmeros y de los que eligen la isla como destino turístico”.

Para el alcalde, Ángel Pablo Rodríguez: “[en la franja litoral] está prevista la ejecución a corto plazo de varios proyectos de complejos hoteleros y apartamentos turísticos, por lo cual resultaría lamentable seguir ofreciendo una imagen negativa cara a la pretendida potenciación y posterior consolidación del sector turístico como fuente de riqueza” (REDACCIÓN, 2000:32).

Vinculados a los proyectos “Actuación Medioambiental en la Playa Nueva o Los Guirres” (2003) y “Actuación medio ambiental e integral del borde del litoral desde Playa Nueva (Los Guirres) a Puerto Naos” (2006), previstos por la Dirección General de Costas, se procede al derribo en el 2007 de 50 casetas de las 153 contabilizadas. Una acción que generó gran controversia, pues se realizó sin la pertinente relocalización de unas 30 familias que tenían en la playa de La Bombilla su única residencia.

Algo similar sucedió en el municipio de Los Llanos de Aridane. En la playa de El Remo¹⁸, los vecinos intentaron salvar 47 construcciones alegando, de una parte, que este enclave costero tenía la denominación de suelo urbano antes de la entrada en vigor de la Ley de Costas y aprovechando de otra que la Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias había hecho público el Plan del Paisaje Protegido de El

17 El Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la isla de La Palma prevé un incremento notable en la oferta de plazas alojativas, creación de campos de golf, diversas actuaciones en el litoral y proyectos residenciales y de ocio (Boletín Oficial de Canarias nº 94, 10/05/2007; Boletín Oficial de Canarias nº 111, 5/06/2008; Boletín Oficial de Canarias nº 180, 13/09/2010).

18 En Charco Verde, próximo al núcleo de El Remo, se contempla, según el Plan Territorial Especial de la Actividad Turística de La Palma, la construcción de un hotel de 700 camas.

Remo¹⁹, un documento que garantizaba la ordenación urbana de este núcleo costero, permitiendo la ejecución más adecuada de las viviendas para albergar al centenar de familias residentes en ese lugar.

Una sentencia firme del Tribunal Superior de Justicia de Canarias (2009) impidiendo a la Dirección General de Costas la demolición de varias viviendas y otorgando a los propietarios afectados la concesión administrativa de oficio para aprovechar el uso del dominio público que ocupan por un plazo de 30 años, parece solucionar en parte el problema.

En Fuencaliente, Costas abre expediente a 171 construcciones como consecuencia del proyecto de recuperación de las playas (adecuación de zonas de baño, colocación de áridos, etc) y la construcción de un paseo litoral de 11 kilómetros. De las 171 construcciones contabilizadas la administración ha derribado 64. El resto siguen en pie, pues sus propietarios, con recursos, tienen paralizados los derribos anunciados.

En el norte, en Puntallana, Costas ejecutó la orden de demolición de 13 casetas y cuevas en Puerto Trigo, Martín Luis y Puerto Paja. Un área de notable interés turístico con inversiones públicas, como un paseo marítimo de casi tres kilómetros y privadas como el Hotel de cinco estrellas con 480 plazas en Martín Luís, integrado en el Plan Territorial Especial Turístico de La Palma.

En el Puerto de Puntagorda se localizaron más de 60 construcciones, una situación que se repitió en el Porís de Candelaria, en Tijarafe, donde Costas ha localizado hasta 50 casetas ilegales.

En el caso del municipio de Garafia, los almacenes municipales situados en La Fajana, advertidos de derribo, constituyen la única excepción de paralización por razones patrimoniales. Declarado Bien de Interés Cultural, se procederá a su rehabilitación con fondos públicos a través del programa de Recuperación de Elementos Culturales y Patrimoniales.

6. CONCLUSIONES

La ocupación del litoral tiene dos fases bien diferenciadas. En una primera, los asentamientos costeros están vinculados, de una parte, a la necesidad socioeconómica de aprovechar determinados recursos litorales, en una situación de economía de subsistencia, y de otra, a su utilización como modestos enclaves portuarios, dada la escasez de infraestructuras de comunicaciones terrestres, que hacían del cabotaje el único medio de transporte de personas y mercancías.

En una segunda fase, la ocupación del litoral manifiesta unas características diferentes, al implantarse a nivel insular nuevas formas de relación socioeconómicas. El desenvolvimiento histórico de la economía insular, borró la autarquía y precariedad que caracterizaba la primera fase de los asentamientos costeros. A partir de la década de los 60, los capitales provenientes de la emigración, la expansión platanera y las ayudas al desarrollo, introdujeron los servicios como sector dominante y fortalecieron la agricultura de exportación,

19 En relación al Plan del Paisaje Protegido de El Remo, es preciso señalar también que su implantación favorece el dar cobertura legal a instalaciones hoteleras ubicadas entre la zona turística de Puerto de Naos (segunda en importancia de La Palma tras Los Cancajos, en Breña Baja) y el Charco Verde, que se incluye dentro de los planes municipales para el desarrollo turístico convencional en la costa de la localidad. El documento permite el mantenimiento de un suelo urbanizable en la franja señalada.

en detrimento del modelo agrícola de autosubsistencia, que iniciaba en estos años una continuada decadencia. Este nuevo escenario trajo un cambio sustancial en la relación de los palmeros con el mar.

El aprovechamiento intensivo de los recursos locales fue sustituido, en una sociedad que había fortalecido el consumo, por las importaciones. Y la carencia generalizada de infraestructuras de transporte, se solventó con la construcción de una intensa red de carreteras que comunicaba la práctica totalidad de la Isla. Los enclaves litorales pierden entonces su secular vocación y se adaptan a los patrones socioeconómicos modernos.

Y lo hacen introduciendo dos aspectos, hasta ahora ajenos a la pobre economía agraria de subsistencia: las vacaciones y la revalorización de la costa como espacio para el ocio. A imagen y semejanza de los modelos de las clases medias y altas, las clases populares crean, a su forma, nuevos asentamientos litorales para el ocio o amplían los existentes.

Los asentamientos para el ocio de los sectores populares, se sitúan allí donde no existe presión económica sobre los usos del suelo y de manera preferente en aquellos enclaves tradicionales antaño referentes del modelo autárquico. Y así crecen, durante décadas estos enclaves, que no siendo específicamente residenciales, ni tampoco estrictamente turísticos, sí aparecen como originales y representativos de unas determinadas formas populares de enfrentar el ocio.

Son los enclaves litorales, por tanto, manifestaciones históricas de procesos económicos y sociales de carácter popular, que explican la forma en que los palmeros se relacionaron secularmente con el mar y por ello ha de ser respetados. Su demolición, transformación o una supuesta recuperación a su estado “natural”, son ejercicios que en la práctica silencian o borran una historia de ocupación, uso y aprovechamiento, que no sólo identifica al lugar, sino que por sus interconexiones socioculturales y económicas define también, en términos históricos, la Isla.

Una característica fundamental del crecimiento contemporáneo de los enclaves litorales, ha sido la manifiesta permisividad de aquellos llamados a ordenar y gestionar el territorio.

La pasividad administrativa, el clientelismo y el electoralismo, han consolidado la indisciplina urbanística en las áreas litorales. Cuestión, que en su vertiente más contemporánea, no se diferencia en nada de otras realizadas en ámbitos interiores, salvo en una cuestión: el desorden se realiza sobre suelos que en su mayoría son titularidad pública, cuestión ésta que debería haber facilitado notablemente la intervención de los organismos responsables en velar por el control y crecimiento indebido del mismo.

Pero esto no fue así y durante décadas los vecinos no sólo no han sido denunciados, sino que por el contrario se les han dado permisos para instalarse, crecer y mejorar sus enclaves, eso sí abonando los correspondientes impuestos y recibiendo de la administración por ello distintos servicios y parabienes personales.

Y con estas circunstancias, llegamos a una situación de aplicación estricta de la legalidad vigente en materia de costas. Constatado que lo público tiene dueño, es decir todos nosotros, queda justificado el derecho y el deber de intervenir por parte de la administración competente en la aplicación de la legalidad.

Ahora bien, ¿por qué han tenido que pasar décadas, incluso siglos, y cuando se han consolidado los núcleos, con el beneplácito de la administración, es cuándo se actúa? ¿Por

qué se identifican como ilegales exclusivamente ciertos núcleos populares, en unas Islas infectadas de edificaciones que invaden el dominio público marítimo-terrestre con hoteles y apartamentos para la explotación turística, casonas ajardinadas y piscinas particulares? ¿Por qué aparecen, vinculados a los derribos, actuaciones de supuesta mejora del litoral como paseos marítimos, inversiones turísticas próximas, etc.? ¿Por qué son coincidentes los derribos con periodos de expectativas de crecimiento turístico?

La recuperación del litoral requiere algo más que denuncias, sentencias y derribos. Estos últimos, por cierto, ejecutados con un despliegue desmesurado de los cuerpos de seguridad del Estado, e iniciados cuando todavía no se había encontrado solución a las familias que pudieron demostrar que sus casas eran su único techo.

El procedimiento de recuperación del dominio público debe ir acompañado de respuestas a las interrogantes anteriormente expuestas y, sobre todo, con un esfuerzo de reflexión en torno al objeto de la acción, el incumplimiento de la legalidad.

Parece cuanto menos contradictorio, que aquellos que han tolerado durante décadas interesadamente la indisciplina generalizada en el uso del territorio, sean ahora los que abanderan la restitución de la legalidad frente a unos ciudadanos, que, sin excusarlos de manera absoluta, han sido los que tradicionalmente utilizaron este espacio por necesidad y que llegado el momento no sólo no actuaron anárquicamente (como habitualmente se les acusa), sino que lo hicieron amparados en permisos municipales, impuestos y tasas, que les otorgaba cierta cobertura oficial.

Simplificar el problema de los enclaves litorales como un simple incumplimiento de la Ley por los ciudadanos es falsear la realidad y culpabilizar exclusivamente a una parte, desviando la atención sobre la responsabilidad política, presente y pasada, en la gestión del territorio.

La Ley, cómo no, debe respetarse. Pero la administración tiene la obligación de ser justa, y la justicia pasa en este caso por tener en cuenta la singularidad de los enclaves litorales y llegar a acuerdos dentro del marco de la legalidad entre corresponsables, administración y administrados.

7. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

ÁLVAREZ ALONSO, A. (1993): "Las medianías canarias: concepto y caracterización". *VII Coloquio de Geografía Rural*. Universidad de Córdoba, pp. 123-129.

ARROCHA MARTÍN, A. (1992): "El lamento de un palmero humilde". *Diario de Avisos*, Santa Cruz de Tenerife, 1/11/1992, p. 22.

AZERO, M.: "Entrevista a Aglobardo Feliciano Reyes, Jefe de Costas y Puertos de la provincia de Santa Cruz de Tenerife". *Diario de Avisos*. Santa Cruz de Tenerife, 4/09/1981, p. 8

BATISTA MEDINA, J. y HERNÁNDEZ LÓPEZ, N. (2001): *San Andrés y Sauces una mirada a su pasado*. Iltmo. Ayuntamiento de San Andrés y Sauces – Cajacanarias, Santa Cruz de Tenerife.

DEMARCACIÓN DE COSTAS DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. (2007): *Memoria 2006-2007*. Ministerio de Medio Ambiente. Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad, Madrid.

- DEMARCACIÓN DE COSTAS DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. (1965-1985): *Denuncias, expedientes sancionadores y demoliciones*. Dirección General de Costas. [Archivo Histórico Provincial. Santa Cruz de Tenerife. Fondo Demarcación de Costas Sign. UI-84, UI-85 y UI-86].
- HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, M. (2007): “Puntagorda durante los siglos XIX y XX”, en Pérez Caamaño, F. *Puntagorda. Memorias de un olvido*. Excmo. Ayuntamiento de Puntagorda – Cajacanarias, Santa Cruz de Tenerife, pp. 159-277.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. A. (1993): *Transporte y red viaria en la isla de La Palma*. Cajacanarias – Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife – Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Santa Cruz de Tenerife – Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias – Excmo. Cabildo Insular de La Palma – Transporte Insular de La Palma – Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- MEDINA, E. (2007): “La mitad de las casetas serán demolidas antes de fin de año”. *Canarias 7*, Las Palmas de Gran Canaria, p. 31.
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. (2007): *Estrategia para la sostenibilidad de la costa. Documento de diagnóstico preliminar. Santa Cruz de Tenerife. Isla de La Palma*. INTECSA-INARSA, 63 pp.
- PAÍS PAÍS, F., PELLITERO LORENZO, N. y ABREU DÍAZ, C. (2010): *Los antiguos caminos de La Palma. Vías de comunicación para la subsistencia*. Servicio de Publicaciones del CICOP, Santa Cruz de Tenerife.
- PÉREZ PÉREZ, A. (2005): *La Historia de Tijarafe*. Excmo. Ayuntamiento de Tijarafe, Santa Cruz de Tenerife.
- RÉGULO PÉREZ, J. (1970): “Notas acerca del habla de la isla de La Palma”. *Revista de Historia Canaria*, 32 (1968-69), pp. 38-157.
- RODRÍGUEZ BRITO, W. (1982): *La agricultura en la isla de La Palma*. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna.
- S/A. (2010) “Cosas para no perderte”. *Canarias 7*. Las Palmas de Gran Canaria, 3/08/2010, p. 15.
- SABATÉ BEL, F. (2006): *Algunas reflexiones sobre el litoral canario y el caso de Cho Vito o lo que se podría llamar también un conflicto social con hondas raíces en la historia del territorio*. 10 pp. Inédito.
- TORRES ALFOSEA, F. (2009): “La ocupación del dominio público marítimo-terrestre en España”. *Investigaciones Geográficas*, 50, pp. 63-91.
- VELÁZQUEZ RAMOS, C. (1999): *Historia general de la Villa de Mazo*. Ayuntamiento de Mazo – Centro de la Cultura Popular Canaria, La Laguna.
- V.V. (2003): “El chabolismo en la isla ha contado con la complicidad administrativa”. *Diario de Avisos*, 29/06/2003, p. 25.
- VICECONSEJERÍA DE ORDENACIÓN TERRITORIAL – GOBIERNO DE CANARIAS. (2008): *Guía de información ciudadana. Uso e intervención en áreas litorales*. Gobierno de Canarias. Santa Cruz de Tenerife – Las Palmas de Gran Canaria.
- VILLAR ROJAS, F. (2010) “Las áreas urbanas del litoral”. En Santana Rodríguez, J.J. *Diez años de la ley de ordenación del territorio de Canarias*. Asociación Canaria de Derecho Urbanístico – Tirant Lo Blanch – Gobierno de Canarias: Valencia, pp. 257-285.