

A LA COMISIÓN REGIONAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO DE
CANTABRIA.DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO
C/ Alta, 5 - 6º
E-39008 Santander

ALEGACIONES A LA NUEVA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 9 DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA GENERAL PORTUARIO DE SANTANDER

D., con DNIen representación de la organización Ecologistas en Acción de Cantabria, con domicilio para notificaciones en

.....
Ciudad.....C.P..... correo electrónico

Ante esa Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo, comparece y como mejor proceda en derecho

EXPONE

Que con fecha 21 de diciembre de 2011, el Boletín Oficial de Cantabria publicó el anuncio de Información pública sobre nueva aprobación de la “*Modificación Puntual Nº 9 del Plan Especial de Ordenación del Sistema Portuario de Santander que afecta a las áreas 3 y 4, Muelle de Calderón y Estación Marítima*”, abriendo un plazo de información pública de dos meses.

Que habiendo examinado la documentación expuesta a información pública, y considerando que la propuesta de modificación aprobada inicialmente contiene elementos gravemente lesivos para el interés general de la población, así como la incursión en vicios legales de los que se derivaría su nulidad de pleno derecho, por medio del presente escrito y acogiéndose al derecho de participación establecido en el Art. 8 de la Ley 2/2001 de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, formula las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- El Equipamiento Cultural y la Ordenación del Frente Marítimo

La propuesta de Modificación Puntual Nº 9, sometida por segunda vez a información pública, con la previsión de un edificio de 22 m. de altura con un vuelo de 26 m. sobre la lámina de agua, es de todo punto incompatible por contradictoria con lo establecido en:

A.- Lo previsto en el Protocolo firmado el 9 de abril de 2010 por los representantes de la Autoridad Portuaria, el Ayuntamiento de Santander, el ente público Puertos del Estado, la Comunidad Autónoma de Cantabria y el Ministerio de Fomento. En efecto, en dicha estipulación se recoge literalmente: *“la aplicación de las medidas jurídico-urbanísticas pertinentes que, apoyadas en un diseño arquitectónico sostenible, coadyuven a respetar y mejorar las condiciones medioambientales y paisajísticas del frontal marítimo portuario.”* Por cuanto un edificio de ese volumen supone un obstáculo insalvable, por más que la planta baja sea diáfana, para la libre contemplación del paisaje existente en todo el arco SE-SW de la bahía. Por lo que dicho edificio, con esas características contradice abiertamente la declaración de intenciones formulada en el Protocolo, por cuanto es evidente que un volumen de 22 m de alto, con más de 70 m. de fachada partida y 26 m. de vuelo sobre la bahía, *“ni respeta ni mejora el paisaje”*, ni constituye un *“diseño arquitectónico sostenible”*

B.- El Equipamiento Cultural, con un vuelo de 26 m. sobre la lámina de agua, es así mismo materialmente incompatible con la pretendida *reserva* del muelle de Albareda para *“su posible uso*

esporádico para actividades vinculadas con la náutica no comercial.” (Pág. 5 de la Memoria, punto 1.2), salvo que lo que se pretenda sea organizar torneos deportivos practicando slaloms entre los pilares del edificio. Por lo que no cabe sino concluir que esta reserva de posibles actividades náuticas futuras no es más que un burdo pretexto para burlar la Ley mediante una justificación absurda para no proceder a la desafección del muelle, porque de esta forma quedaría éste sometido a la normativa de Plan de Ordenación del Litoral (POL), lo que redundaría en la inviabilidad manifiesta del equipamiento cultural proyectado.

A mayor abundamiento, la presencia de un edificio sobresaliendo 26 m. del cantil del muelle, a escasos 130 m. del punto de atraque de los *ferries*, supone una dificultad innegable para las maniobras de los mismos, con el consiguiente riesgo para pasajeros, tripulación y bienes transportados. En definitiva, **la construcción del equipamiento cultural previsto en la Modificación Puntual**, presentado a la opinión pública mediante dibujos y maquetas, **es absolutamente incompatible con los más elementales criterios de seguridad en la navegación en un radio que supera las dimensiones restantes del muelle de Albareda**, de lo que deviene la absoluta incongruencia de su pretendida reserva para *“su posible uso esporádico para actividades vinculadas con la náutica no comercial,”* ni cualquier otro uso.

SEGUNDA.- Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Santander

La Memoria de la Propuesta de Modificación Puntual reconoce expresamente en su apartado “4.2. *Condicionantes de la modificación.”* (Pág. 13), que uno de sus objetivos es *“Permitir el soterramiento del vial Paseo del Puerto.”* Ciertamente, la propuesta de Modificación Puntual Nº 9 tiene un objetivo y destinatario único y predeterminado de antemano, como es el Centro de Arte Botín, cuyos planos y maquetas son objeto de exposición pública en paralelo al periodo del nuevo periodo de información pública de la Modificación Puntual.

En dichos planos y maquetas, se recoge claramente la propuesta hecha pública por el actual alcalde de Santander, de soterrar el tráfico motorizado en el tramo comprendido entre la actual glorieta de la Avda. de Alfonso XII y el Palacete del Embarcadero. Evidentemente, se trata de una actuación ajena al espacio portuario, fuera de la competencia de la Autoridad Portuaria promotora de la Modificación Puntual al recaer en el ámbito del Ayuntamiento de Santander.

Cierto, también, que dicha obra precisa de una modificación previa del PGOU, actualmente en proceso de revisión, además del correspondiente procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA). Por todo ello, resulta evidentemente extemporáneo aprobar una Modificación Puntual cuyo desarrollo está tan profundamente condicionado por otra modificación de Planeamiento y demás trámites medioambientales.

El considerable impacto que se deriva de dicho soterramiento del vial, previsto única y exclusivamente al servicio de una entidad privada, sería perfectamente asumible si no estuviera ligado a la actuación estelar de la Modificación nº9, el Equipamiento Cultural a situar en el Muelle de Albareda. Porque el indudable impacto visual derivado de la elevación prevista de la cota del terreno en al menos 2 m. en la boca oeste del túnel, para facilitar el desarrollo de la rampa de acceso al mismo, se podría soslayar en el caso de no existir equipamiento cultural y de esta manera si que se conseguiría una deseable permeabilidad urbana entre los Jardines de Pereda y los nuevos muelles abiertos al uso público, no constituyendo un obstáculo añadido para la libre visibilidad de la bahía, con un nuevo enfoque que mejorase la “sostenibilidad”, la “integración puerto-ciudad” y la “mejora de la calidad paisajística” utilizadas en la Memoria de la Modificación Puntual como justificativas de la “bondad” y “conveniencia” del emplazamiento elegido.

La ejecución del soterramiento prevé una desviación del trazado actual del vial hacia la bahía, acercándolo a la línea del muelle y de la Grúa de Piedra, lo que reduce a menos de la mitad la anchura actual de la zona peatonal, imposibilitando así mismo la continuidad del trazado del carril bici cuya prolongación aparece prevista en el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario que ahora se modifica; tal como se pone de manifiesto en el montaje fotográfico realizado por la plataforma en Defensa de la Bahía (DEBA)

<http://santandersoterrada.blogspot.com/>, a cuyo contenido y conclusiones nos remitimos, como parte integrante que somos, del presente escrito de alegaciones.

Pero he aquí que todas las autoridades implicadas en el proyecto de centro cultural dependiente de la aprobación de la presente Modificación Puntual, han repetido hasta la saciedad que el citado centro se inaugurará en el verano de 2014; lo que pone en evidencia que, en realidad, estamos ante *un traje hecho a la medida*, la tramitación meramente formal de un expediente administrativo para dar aparente cobertura legal a una decisión tomada previamente y al margen de los requisitos y garantías legalmente establecidos. Una decisión que supedita el desarrollo urbanístico de la ciudad, en una de las áreas más valiosas y emblemáticas de la misma, a los intereses de una entidad privada como es el Banco de Santander. Una actuación, la de la ejecución del tramo de vial soterrado, en todo caso deseable y aceptable, si no estuviera ligada inexorablemente a la ejecución del Equipamiento Cultural.

TERCERA.- Plan de Movilidad Sostenible de Santander

En relación con el Plan de Movilidad Sostenible de Santander mantenemos los criterios esbozados con ocasión de las alegaciones presentadas en su día como Ecologistas en Acción-Cantabria a dicho Plan. Comoquiera que en la Memoria de la Modificación Puntual nº 9 se menciona la céntrica ubicación del ámbito de actuación del Equipamiento Cultural, al contar con unas condiciones de accesibilidad excelentes que permitirán el desarrollo de las actuaciones previstas dentro de la zona afectada acorde con los principios de movilidad sostenible en los que se da preponderancia al transporte público y a los medios no motorizados sobre el automóvil privado, no sería fútil recordar que la actuación consistente en la construcción del aparcamiento del Pº Pereda para ser utilizado por vehículos privados como aparcamiento de rotación (visitantes) contradice abiertamente este principio; por lo que reclamamos que la dotación del mismo sea mucho menor que la prevista en el Plan de Movilidad, al tratarse de un área central que ya está sobredimensionada en cuanto a la oferta de plazas de aparcamiento soterrado y que, en cualquier caso, deberían ser destinadas en un 90% a residentes y, residualmente, el 10% restante a plazas de rotación (visitantes) para evitar el efecto llamada del tráfico privado que se pretende evitar que llegue al centro de la ciudad.

Como tampoco sería cuestión a obviar que, mientras que los aparcamientos se tratan en la Memoria como actuaciones a ejecutar ineludiblemente, la implantación de carriles reservados para la circulación de autobuses urbanos se menciona como *estudio*, subordinando claramente este otro tipo de actuaciones que si están relacionados con un modelo de ciudad más sostenible a las otras más *duras* que solo sirven para atraer tráfico privado a la ciudad. Para que no quepan dudas de cuales son las prioridades del Ayuntamiento de Santander en materia de movilidad (in)sostenible.

El espacio libre que ocupará el actual aparcamiento de acceso al ferry, de 12.700 m² aproximadamente, resulta inferior a la superficie de los contiguos Jardines de Pereda y supone un aumento significativo de la oferta de suelo destinado a usos de esparcimiento, en un entorno de elevada densidad urbana, permitiendo crear un nuevo área para la ciudadanía por aumentar su acceso a la bahía. Por otro lado, la posibilidad de soterrar la calle del Muelle Calderón, facilitará la integración efectiva de esta zona del puerto en la ciudad, creando un gran espacio libre para el disfrute de los habitantes y la mejora de su movilidad peatonal.

La ejecución de este espacio libre peatonal y ciclable es un excelente oportunidad en un área estratégica de la ciudad que se abre a la bahía que permitirá crear una nueva centralidad de la ciudad, para actividades de ocio y esparcimiento de la población, y que estará conectada con el paseo marítimo actualmente existente y con los Jardines de Pereda, mediante el soterramiento de la calle Muelle de Calderón, conformando de esta manera un nuevo espacio libre que dobla la actual superficie de los jardines, sin tener que estar asociado a ningún Equipamiento Cultural que lo justifique,

Estamos convencidos de que la mejora de la movilidad peatonal tendrá su mayor repercusión cuando se desarrolle el "Proyecto Frente Marítimo Portuario de Santander" en el que se enmarca

la Modificación nº 9 y que con la desafectación de terrenos portuarios y su cesión a la ciudad, se producirá la ampliación del paseo marítimo que enlazará San Martín y el Parque de la Marga y que así mismo verá ampliada su anchura y permitirá la conexión de los distintos tramos de carril bici existentes.

Por tanto esta nueva centralidad de la ciudad consolidará y estará plenamente integrada en el sistema de movilidad peatonal de la fachada marítima de Santander, permitiendo igualmente la accesibilidad peatonal desde el centro de la ciudad, haciendo de todo punto prescindible la ubicación del Equipamiento Cultural en este ámbito .

CUARTA.- Incidencia sobre los Jardines de Pereda

La maqueta del equipamiento cultural propuesto y expuesto en la Fundación Botín, permite afirmar que el edificio proyectará durante los meses invernales, con el sol a sólo 24º sobre el horizonte en su punto más alto al mediodía, una sombra de unos 60 m. de profundidad, por toda la longitud de su fachada sobre los Jardines de Pereda, afectando de forma negativa e irreversible a su condición de único espacio ajardinado y de esparcimiento existente en el centro de la ciudad, afectado por lo tanto muy negativamente a la calidad medioambiental de los mismos y por ello de la calidad de vida de los vecinos que los frecuentan, tanto niños como ancianos. Aspecto este que no se contempla de ningún modo en el ISA, y que constituye por sí mismo motivo suficiente para rechazar la posibilidad de construcción de semejante volumen en el muelle de Albareda, por cuanto se evidencia, también en este aspecto, que el centro cultural proyectado (que perfectamente podría ubicarse en otro sitio, como en la zona de el Varadero del puerto pesquero), al que se quiere dar cobertura legal con esta Modificación Puntual, constituye un obstáculo real e insalvable para la "integración puerto-ciudad" que se dice pretender. Así se explicita en el Protocolo General de Intenciones para la Reordenación del Frente Marítimo Portuario de Santander suscrito entre todas las Administraciones implicadas el 9 de abril de 2010, vinculante y de obligado cumplimiento, cuya estipulación segunda dice que de forma resumida los principales objetivos del Proyecto son: *"promover la mejora de la integración urbana del Puerto, con un aumento de la superficie y calidad de los espacios urbanos, potenciando la estrategia de abrir la ciudad de Santander al mar..."* Pues bien nada de esto se consigue con la construcción de un edificio de 22 m. de altura y 8.500 m2 de edificabilidad que imposibilitará la vista de la bahía desde los Jardines de Pereda, y constituirá una barrera que impedirá el soleamiento de los mismos durante el invierno. Degradando los Jardines y dejándolos reducidos al papel de antesala que realce el acceso al edificio proyectado.

El volumen previsto del edificio supone una ruptura apreciable y no deseable de la visibilidad de la fachada marítima de Santander, en su percepción desde las poblaciones de la bahía, ya que presenta unas dimensiones que destacarán sobre el conjunto urbano, al ocultar parte de las edificaciones del Paseo Pereda. La distancia existente de una vertiente a otra de la bahía, superior a los 3 Km, determina que se aprecie un volumen que destaca de forma individualizada de la fachada marítima, gracias a su posición dominante en el muelle de Albareda.

En el área de proximidad la afección visual desde el Paseo de Pereda, es muy acusada a pesar del apantallamiento que ejerce el arbolado de los Jardines de Pereda. La intrusión más acusada se produce desde la perspectiva visual del paseo marítimo desde el Club Marítimo hacia el oeste. Desde esta perspectiva es desde donde se alcanza a divisar la enorme zona de sombra que generaría el nuevo equipamiento cultural,

La incorporación en la planificación del soterramiento del vial contiguo al Muelle Calderón, en el frente del muelle de Albareda supone un salto cualitativo en lo referente a la efectiva integración del actual paisaje portuario en la ciudad, generando un nuevo espacio libre que engloba a los actuales Jardines de Pereda, que constituirá una nueva centralidad de la ciudad en su apertura a la bahía, sin necesidad de disponer de ningún elemento cultural en el área.

Del análisis del impacto visual y paisajístico se deduce que la implantación del equipamiento cultural generará un impacto crítico e irreversible que hará perder calidad paisajística y visual en el entorno, considerando que, dadas las condiciones del emplazamiento elegido, el diseño

arquitectónico que se desarrolle implicaría una intrusión inaceptable y supondría un elemento muy negativo en la fachada marítima de Santander.

QUINTA.- Otros emplazamientos o soluciones constructivas para el equipamiento cultural

Reclamamos que se contemplen otras posibles ubicaciones para el equipamiento cultural, como puedan ser la zona del muelle de Varadero, por cuanto el Convenio firmado por la Autoridad Portuaria, el Ayuntamiento de Santander, el ente público Puertos del Estado, la Comunidad Autónoma de Cantabria y el Ministerio de Fomento, contempla la desafectación prácticamente completa de los suelos portuarios de esta área que pasarían a integrarse plenamente en el tejido urbano, mediante un modelo integrador que mejorará las dotaciones públicas de esta área mejorando la calidad de vida. O, llegado el caso, incluso, la reconversión de la propia sede del Banco Santander en el Pº Pereda como Centro de Arte, un edificio emblemático y sumamente accesible y funcional para darle un futuro uso cultural.

También cabe la opción de apostar por soluciones arquitectónicas diferentes rehabilitando otro edificio, en la línea de lo que se está implementando en el barrio de Salamanca de Madrid para la nueva Fundación Botín. La decisión de darle un nuevo uso a la antigua fábrica de la Platería Espuñes, la que fue anteriormente tienda de diseño Vinçon, en pleno corazón de la ciudad en la C/ Castelló, es una solución acertada y en línea con la reutilización de antiguos equipamientos industriales tan en boga últimamente en ciudades europeas como Londres (Modern Tate), Rotterdam, Hamburgo o incluso Madrid (Centro Cultural Matadero en Legazpi). Esta impronta de recuperación de antiguos espacios utilizados para equipamiento cultural es la que debería estar presente asimismo en el caso del Centro de Arte Botín de Santander.

SEXTA. Medidas preventivas, correctoras y compensatorias

Medidas preventivas

Estamos de acuerdo con que las obras a realizar sean conforme a principios de gestión ambiental, con el reglamento EMAS como referente, y que sea éste un condicionante de cara a la adjudicación de las obras.

Medidas correctoras

La mejora de la accesibilidad peatonal a la lámina de agua mediante la apertura del muelle de Albareda a la ciudad permitirá ampliar el paseo marítimo y crear una nueva zona peatonal para el uso y disfrute de la ciudadanía, que permitirá acceder fácilmente hasta la lámina de la bahía con una superficie de uso público mayor que la actual, en colindancia con la orilla del mar, y en la zona actualmente inaccesible por su uso exclusivamente portuario.

Por cuanto el Equipamiento Cultural supondría un obstáculo insuperable en la accesibilidad a la bahía, dado el carácter abierto que tendrá el área, la edificación no permitiría dejar libre en su planta baja más que una anchura de 6 metros desde el cantil del muelle, coincidente con la servidumbre de tránsito, a todas luces insuficiente y que contrañiría el necesario espacio para la movilidad peatonal y ciclable. Si el equipamiento la ciudadanía tendría acceso a la lámina de agua en todo el frente de los muelles de Maura y Albareda.

Aunque el edificio no genere ocupación efectiva de la lámina de agua, ya que el vuelo del edificio permitido en la normativa es a partir de la planta primera, si se permiten pilares de una forma restringida (2 % de la proyección en planta sobre la lámina de agua, según el artículo 72 de la Modificación del PEOP) por lo que el proyecto arquitectónico dice que deberá, en la medida de lo posible, limitar al máximo el número de apoyos sobre la lámina de agua.

Una limitación imposible de conseguir y que cuando se ejecute establecería una línea de apoyos continua que dotaría al paseante de una entrañable sensación de estar enjaulado entre el edificio y la bahía, un auténtico adefesio.

Medidas compensatorias

Aunque se introducen en el apartado de medidas, no aparece ni siquiera una sola medida compensatoria, un olvido imperdonable.

Por todo lo expuesto,

SOLICITA

1ª.- Que se tenga por presentada en tiempo y forma la presente alegación, y tomados en consideración los argumentos legales que en la misma se incluyen, por parte de esa Comisión **se proceda a anular y dejar sin efecto la decisión de aprobación inicial de la Modificación Puntual Nº 9 del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de Santander**, por cuanto:

- a) La finalidad de dicha modificación no sirve a los intereses generales de la población.
- b) No se justifica por razones técnicas insoslayables.
- c) Su tramitación y contenido documental no se ajustan a los requisitos y procedimientos establecidos y sus consecuencias incurrirían en infracción legal.

2ª.- Que se nos considere como parte personada e interesada en el expediente, a los efectos previstos en Art. 31.1 c) y Art. 35. a) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común. De forma que por parte de la Administración actuante, se me tenga debidamente informado, de forma individual y personalizada del estado de tramitación del expediente, y se me facilite copia de la documentación obrante en el mismo y de las modificaciones que la misma pueda sufrir a lo largo de la tramitación.

Santander, a 15 de febrero de 2012

Fdo.
Coordinador de Ecologistas en Acción Cantabria