

2. LAS FORMAS DE OCUPACIÓN DEL SUELO



2. LAS FORMAS DE OCUPACIÓN DEL SUELO

Como hemos indicado en documentos anteriores, la Comarca de Abona, tanto sea por su aptitud secular para las explotaciones agrícolas, como ahora para las explotaciones turísticas y de vacaciones, ha sido sometida a una profunda transformación de su estructura territorial. Sin embargo, las consecuencias en la ocupación del suelo disponible son mucho más importantes si las contabilizamos en términos de suelo residencial, que en cualquier otra actividad.

Si hacemos excepción de dos importantes actividades sobrevenidas en los últimos años, la actividad aeroportuaria (la superficie ocupada por el aeropuerto Reina Sofía) y la actividad turístico-deportiva (sobre todo en lo que se refiere a la práctica del golf), el suelo consumido por la acción edificatoria es sobre todo suelo residencial. El suelo consumido por la actividad turística, aún siendo la actividad motora más significativa, no ha tenido las consecuencias en términos de consumo de suelo, que ha tenido la residencial, y que contiene, en esa dimensión, un fenómeno de gran significación urbanística.

Las “formas de ocupación del suelo” es probablemente el parámetro más importante para poder entender el consumo de suelo en las últimas décadas en la Comarca de Abona. Entendemos por “formas de ocupación de suelo” las diversas tipologías de asentamiento que allí se producen en función de la finalidad (residencial, turístico,...), la trama urbana (viario, parcelario,...) y la edificación (uso, forma, altura, grado de dispersión...).

Para profundizar en cada tipología dividámoslo en primer lugar en tres grandes grupos significativos:

Suelo residencial

Suelo turístico

Suelo logístico

2.1. Suelo Residencial

Para los objetivos de este plan, Suelo Residencial, es aquel que se consume con la finalidad de construir viviendas, se generen o no entidades habitacionales completas, es decir, áreas de viviendas con los equipamientos y los servicios complementarios necesarios. El carácter turístico de la comarca propende a mezclar residencia temporal con residencia permanente, por tanto, y a falta de datos más precisos, consideraremos que las áreas residenciales de interior tienen un carácter más permanente que temporal y al contrario en el caso de las áreas de litoral.



Fig. 12. Vista General de la Comarca de Abona, donde podemos apreciar la conjunción de procesos de edificación residencial diversos (Desde San Miguel hacia Granadilla y Arico).

PLAN TERRITORIAL PARCIAL
DE LA COMARCA DE ABONA

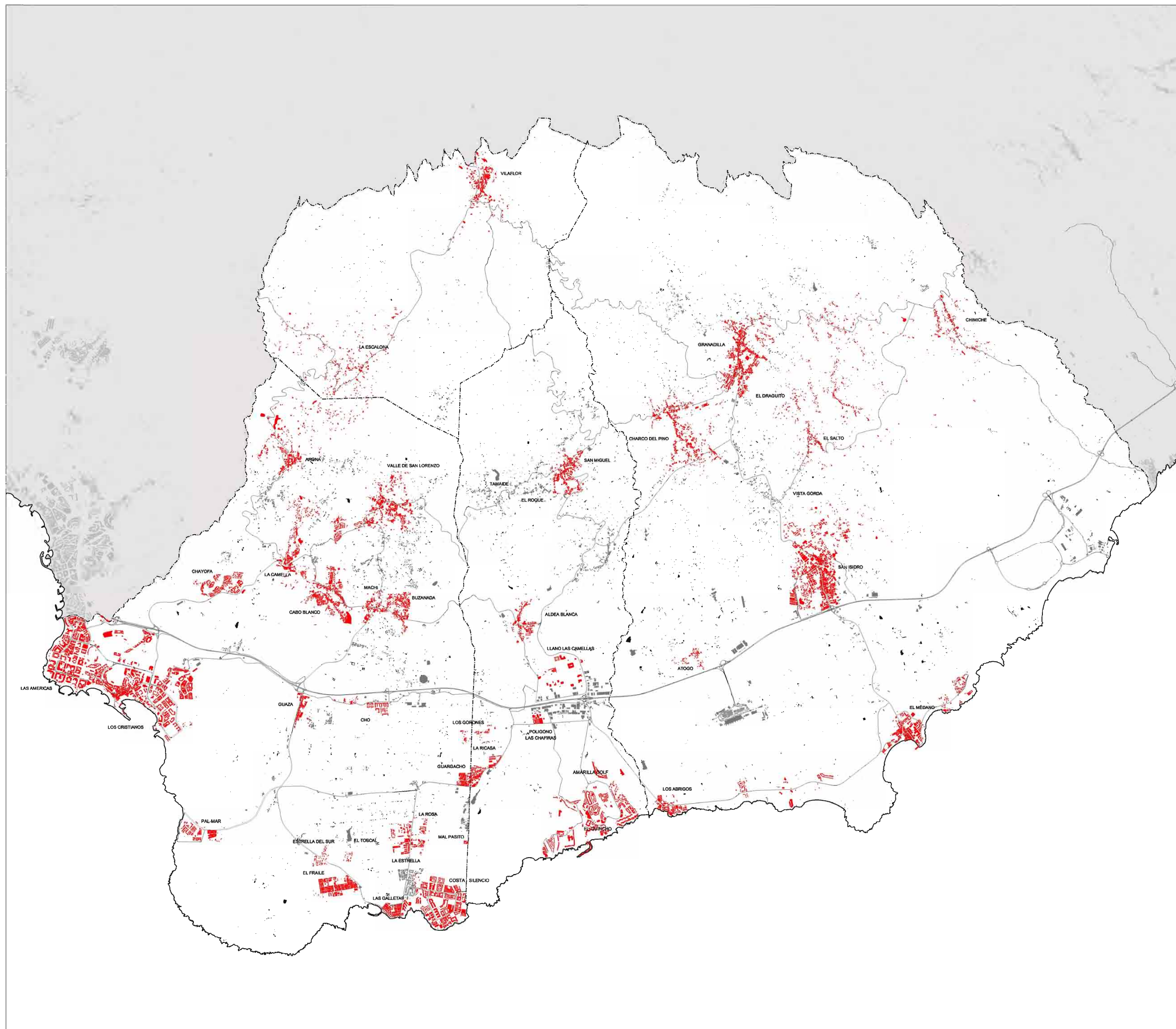
AVANCE

CABILDO INSULAR DE TENERIFE



N

LEYENDA:

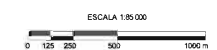


CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L.

PLANO DE INFORMACIÓN
LAS FORMAS DE OCUPACIÓN DEL SUELO.
EL SUELO RESIDENCIAL Y TURÍSTICO (Ver Anexo 1)

2.1.1

ESTRUCTURA GRAL. DE OCUPACIÓN DE SUELO



2.1.1. La evolución del Suelo Residencial.

Si atendemos la evolución del plano entre 1.996 y 2.002, un espacio temporal que muestra muy fehacientemente las áreas de crecimiento más reciente y, por tanto, la porción de suelo más tensionado en la actualidad, podemos observar que con excepción del triángulo Valle de San Lorenzo – Cabo Blanco – Buzanada, donde la ocupación de los intersticios entre antiguas y nuevas vías rurales, es cada vez más intenso, generándose todo un universo ramificado de operaciones individuales aparentemente inconexo, el desarrollo residencial en Abona se está concentrando en la franja entre la vía TF-1 y el litoral marítimo y en las áreas de “crecimiento difuso”, antes señaladas: hacia el norte de Arona, en dirección a Vilaflor, y entre Granadilla y San Isidro. El resto, es decir, las áreas de medianías permanecen estancadas, o al menos, con un crecimiento muy discreto.

Otra zona, que empieza a mostrar una cierta vocación para el desarrollo residencial, es el área entre Buzanada y la TF-1, también a partir de tramas muy inconexas y espontáneas, sin duda al margen del control urbanístico municipal.

Sin ser el triángulo señalado, los núcleos que muestran un mayor desarrollo son: San Isidro, con operaciones de viviendas agrupadas a partir de la ejecución de planes parciales y operaciones de llenado de vacíos interiores; Las Chafiras (zona norte) con operaciones de cierta dimensión de viviendas, tanto sean agrupadas o en bloques; y en tercer lugar, múltiples operaciones de variada dimensión localizadas entre o en los márgenes de las explotaciones agrícolas de Guaza.

También habría que mencionar a las áreas de litoral, donde el desarrollo reciente es probablemente más intenso aún, aunque éstas, por su tendencia a la mezcla de residencia turística y permanente, preferimos dejarlas para el capítulo siguiente.

2.1.2. Tipificación del Suelo Residencial. (Ver Anexo 1)

Las distintas modalidades en que se puede dividir el suelo residencial dependen básicamente de dos parámetros: uno de carácter temporal y otro de carácter espacial. En términos temporales, podríamos decir que los primeros asentamientos se situaron, por razones obvias, en las zonas de

medianía (agricultura) y allí se encuentran los núcleos más significativos de cada territorio municipal. En términos espaciales su desarrollo ha dependido básicamente de su conexión con otras partes del sistema comarcal, tanto se refiera a su relación con las actividades fundamentales (turismo, comercio, industria,...) o a su relación con las grandes infraestructuras, sobre todo con las infraestructuras viarias.

De esta forma podemos dividir el suelo residencial en las siguientes cinco modalidades de asentamiento:

- A. Núcleos tradicionales de cumbre
- B. Nuevos enclaves
- C. Urbanizaciones marginales
- D. Agrupaciones de viviendas
- y E. Áreas de crecimiento difuso

Fig. 13. Vista General del Núcleo Tradicional de Arona.





N

LEYENDA:

- Núcleo Tradicional de Cumbre
- Nuevos Enclaves
- Urbanizaciones Magrales
- Agrupaciones de Viviendas
- Crecimiento Difuso

CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L.

PLANO DE INFORMACIÓN
LAS FORMAS DE OCUPACIÓN DEL SUELO
EL SUELO RESIDENCIAL Y TURÍSTICO (Ver Anexo 1)

2.1.2

EL SUELO RESIDENCIAL: TIPIFICACIÓN

ESCALA 1:85.000
0 125 250 500 1000 m

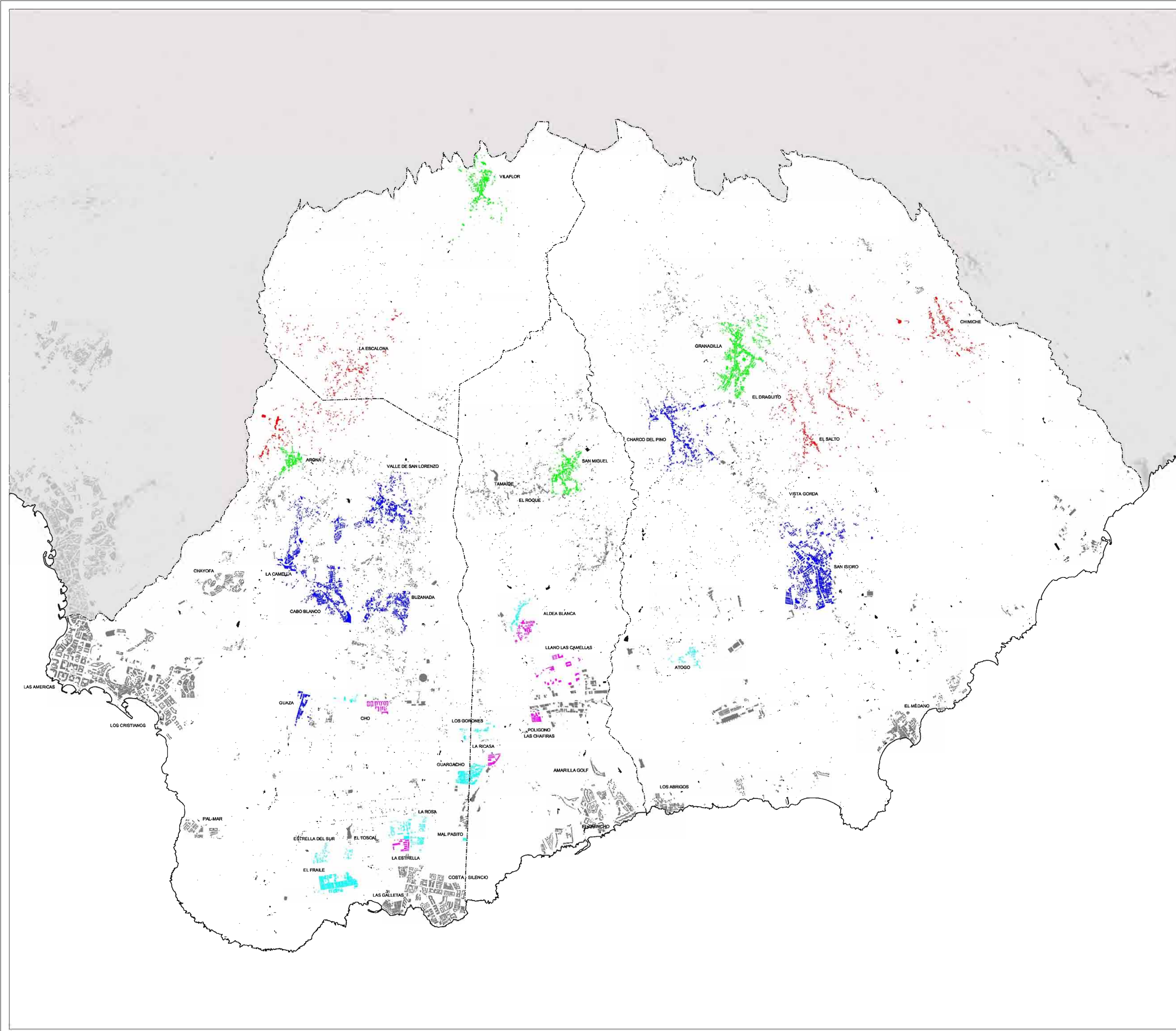




Fig. 14. Ortofoto Aérea, 2.002: Núcleo Tradicional de San Miguel (sup.) y Núcleo Tradicional de Vilaflor (inf.)



Fig. 15. Dos vistas generales del Núcleo Tradicional de Granadilla.

A. Núcleos tradicionales de cumbre.

Los núcleos tradicionales son los asentamientos vinculados a las explotaciones agrícolas que en relación con el papel que han jugado en las últimas décadas, han sufrido más o menos desarrollo. En cada uno de ellos puede detectarse, al menos, un pequeño centro de trama irregular y morfología compacta con algunas edificaciones de interés patrimonial, en algunos casos muy desfigurada por intervenciones posteriores.

Cada término municipal cuenta al menos con la capital municipal y algún pequeño asentamiento de medianía.

El esquema en Abona se corresponde con las capitales municipales:

- Granadilla
- San Miguel
- Arona
- Vilaflor

B. Nuevos enclaves.

Los nuevos enclaves son aquellos asentamientos que han tenido un crecimiento “natural” muy rápido, debido sobre todo a su localización estratégica en relación con las actividades fundamentales o alguna infraestructura de alto rango. Las actuaciones han sido sobre todo de mejora de la trama en el centro y de preparación de suelo para su expansión. Su estructura urbana se caracteriza por la potencia comercial de su eje fundamental.

Son ejemplos de esta modalidad:

- San Isidro en Granadilla
- Aldea Blanca en San Miguel
- Cabo Blanco / Buzanada en Arona
- Guaza en Arona

Fig. 16. Imagen Superior: Vista Gral. De San Isidro, Granadilla. Imagen intermedia: Aldea Blanca, San Miguel. Imagen inferior: Vista aérea de Guaza, en Arona





Fig. 17. Vistas aéreas de Cabo Blanco (izda.) y Buzanada (dcha.), en Arona

C. Urbanizaciones marginales.

Son asentamientos muy recientes de desarrollo absolutamente ex novo, producto de la parcelación clandestina de alguna finca agrícola y de la venta de los lotes resultantes para la construcción de viviendas (al menos en una primera fase) autoconstruidas. De parcelación muy compacta (con parcelas pequeñas y de una sola fachada), la altura de la edificación oscila entre la dos y las tres plantas. Su tratamiento en los planes ha sido, sin embargo, como si de cualquier otro asentamiento se tratara, aunque su aplicación haya contribuido probablemente a no seguir repitiendo el modelo.

Los casos más significativos, son:

- Los Frailes en Arona
- Guargacho en Arona
- La Rosa en Arona

D. Agrupaciones de viviendas.

Las agrupaciones de viviendas son producto de alguna operación programada con la finalidad exclusiva de aumentar la oferta residencial. Con tipologías de vivienda bastante convencionales, están normalmente dirigidas a la población local. Emplazadas de forma poco trabada con la trama urbana de alguno de los asentamientos existentes, los paquetes construidos, dependiendo mucho de su tamaño y configuración arquitectónica, suelen aparecer bastante aislados y escasamente integrados en el entorno construido y por tanto “extraños” al paisaje dominante.

Son ejemplos de esta modalidad:

- Parque de la Reina en Arona
- La Ricasa en Arona
- Las Chafiras en San Miguel (Polígono y Urbanización)



Fig. 18. Vista aérea de Guargacho en Arona.



Fig. 19. Ortofoto y Vista aérea de la Agrupación de Viviendas “Parque de la Reina” en Arona.

y E. Áreas de crecimiento difuso.

Son desarrollos “urbanos” difíciles de clasificar, pero muy arraigados en las Islas. También de implantación reciente, los asentamientos se caracterizan por la localización intencionadamente aislada de las edificaciones entre sí, cuyo resultado niega el concepto de centro (y de grupo) generando una suerte de “urbanización difusa” con una ligera densificación en los bordes de las vías más antiguas. Apoyadas en el sistema viario (y en el ambiente) rural, las edificaciones (normalmente viviendas unifamiliares) pueden ser de cualquier calidad, mezclándose las antiguas casas agrícolas con nuevas intervenciones residenciales de medio y alto standing.

Destacan principalmente dos áreas:

- Área El Draguito, El Salto y El Desierto en Granadilla
- Área La Congera, Las Hoyas y Altavista en Arona

2.1.3. Consumo de suelo de cada tipo.

Los núcleos urbanos tradicionales de medianía (A), en Abona, son en general bastante estáticos. Mantienen la pátina de la capitalidad municipal, pero se han visto desbordados por otros desarrollos, sobre todo por aquellos más vinculados a la actividad turística. Tanto Granadilla como San Miguel, pero especialmente los más alejados, es decir, Arona y Vilaflor, son núcleos prácticamente estancados. Su desconexión del sistema comarcal, a partir de la construcción de la TF-1 y del desarrollo de la costa, así como la pérdida de su papel como centro agrícola y, por tanto, como capital económica de la zona, ha generado crecimientos muy tenues: sólo procesos de llenado de algunas antiguas fincas interiores y ciertos desarrollos en los márgenes de las carreteras de acceso.

Una modalidad residencial, si embargo, de gran crecimiento es la que hemos llamado “Nuevos Enclaves” (B).

Los “Nuevos Enclaves” se están desarrollando sobre todo en las franjas “intermedias”, es decir, en el territorio situado entre las antiguas capitales municipales y la costa, que es precisamente



Fig. 20. Vistas aéreas de dos Áreas de Crecimiento Difuso: La Tosca (izda.) y La Locera (dcha.), ambas en el Término Municipal de Arona.

AVANCE

CABILDO INSULAR DE TENERIFE

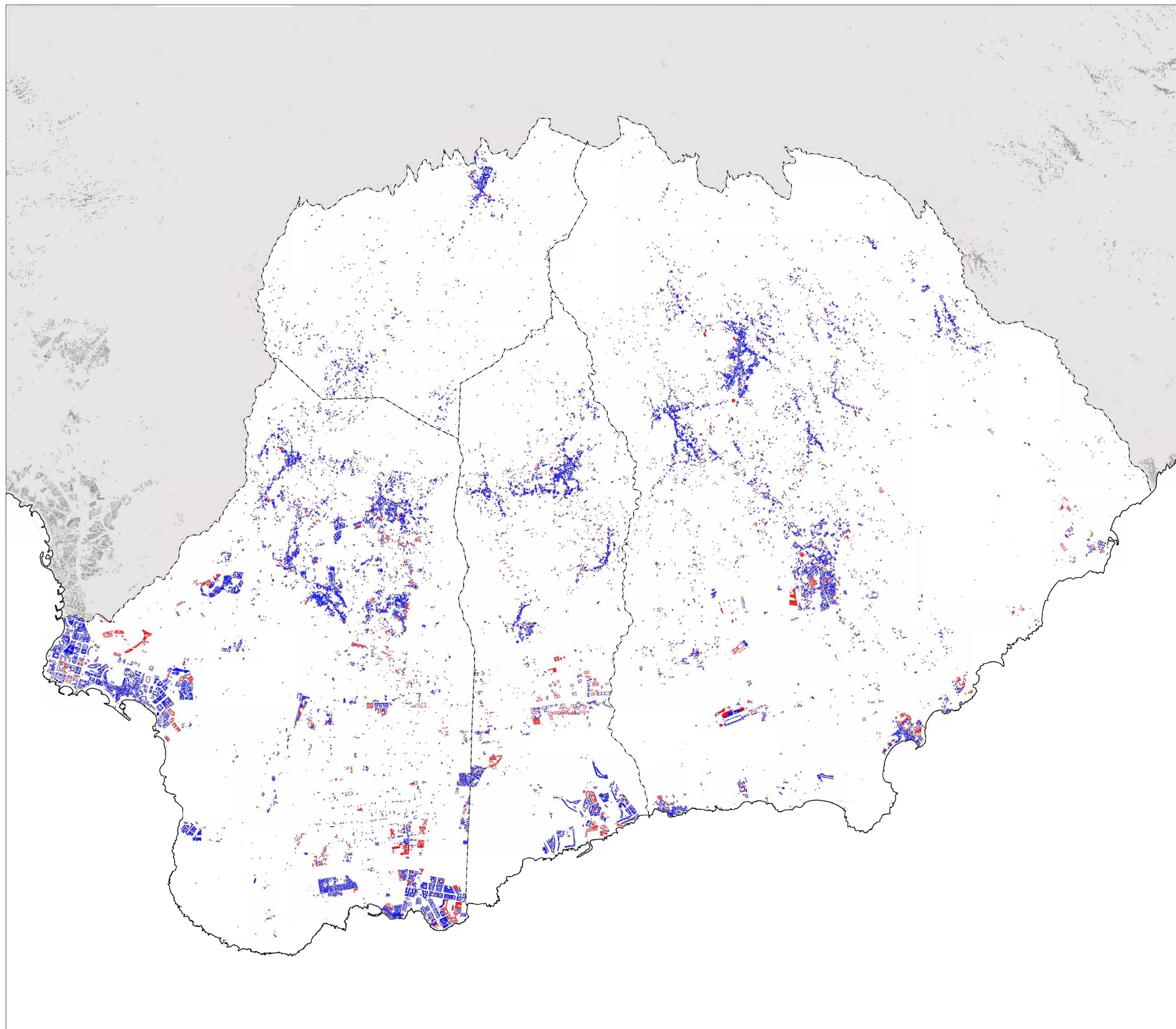


N

LEYENDA:

Edificación 1996

Edificación 2002



CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L.

PLANO DE INFORMACIÓN
LAS FORMAS DE OCUPACIÓN DEL SUELO
EL SUELO RESIDENCIAL Y TURÍSTICO (Ver Anexo 1)

2.1.4

EDIFICACIÓN: EVOLUCIÓN RECIENTE 1996 - 2002

ESCALA 1:85.000
0 125 250 500 1000 m

por donde transcurre la TF-1, el sistema de mayor atracción y con mayor capacidad para producir suelo urbanizado. Los “Nuevos Enclaves” pueden también generarse por la atracción que producen las áreas turísticas y la oferta de empleo que dicha actividad provoca. Cuando, la atracción es doble, es decir, cuando el territorio se encuentra afectado por ambos sistemas, el desarrollo ha sido extraordinario: este es el caso de la zona de Cabo Blanco- Buzanada.

La zona de Cabo Blanco-Buzanada se encuentra situada en un lugar estratégico respecto a la totalidad del sistema comarcal de Abona, por dos razones fundamentales: a) es el territorio más abordable desde la conurbación turística del Sureste, puesto que en terrenos de gran proximidad a ella se han podido construir viviendas individuales a un costo relativamente bajo, y b) sin estar situada en la franja más inmediata a la TF-1 (que incrementaría los precios del suelo), goza de una accesibilidad directa a ella a través del sistema viario rural previamente existente. La zona de Cabo Blanco-Buzanada, probablemente sea el sistema residencial que mayor transformación urbanística ha sufrido en la comarca en los últimos años.

El otro caso importante es el correspondiente al núcleo de San Isidro, aunque en este, en contra del anterior, la trama es de estructura compacta y su desarrollo se ha apoyado prácticamente en la fuerza del sistema viario, tanto del viario vertical (Granadilla – Médano, en dirección de mar a cumbre), como del viario horizontal (la TF-1, en dirección paralela a la costa). Es, en este caso, el valor de la encrucijada, el valor de la doble accesibilidad, lo que ha potenciado con mayor fuerza su desarrollo. Hace unos años, en el entorno de la carretera de Granadilla, ahora en todo el contexto territorial del cruce. Antes, con parcelaciones más o menos marginales, ahora con proyectos de expansión del núcleo apoyados en los bordes del mismo.

Otros casos de menor consideración son Aldea Blanca, con la extensión de un pequeño núcleo mediante funciones de variado carácter, no siempre residenciales y Guaza, con características bastante similares a San Isidro, pero con mucho menor significación.

Las “Urbanizaciones Marginales” de Abona (C), otra de las tipologías apuntadas, tienen normalmente un crecimiento mucho más limitado. En tanto se trata de parcelaciones clandestinas de fincas (cuya vida se acaba cuando actúan los planes y se regula la clandestinidad) y con unos límites muy precisos (la expansión se acaba cuando se ocupa todo el espacio disponible), estas

urbanizaciones se encuentran muy localizadas y frenadas. Es verdad que sufrieron un crecimiento enorme mientras no hubo regulación de suelo, pero también lo es que durante los últimos años, el proceso ha sido de consolidación y mejora, es decir, de aproximación a los modelos urbanos “ortodoxos”, mediante el “acabado” de las edificaciones, la construcción de las infraestructuras básicas (luz, agua, alcantarillado,...) y la aportación de suelo para equipamientos, zonas libres, etc,...Veremos, sin embargo, que en pequeñas dosis, el fenómeno no ha parado del todo.

Urbanizaciones marginales hay todavía, con profusión, en el área agrícola de Guaza. De hecho, su localización en la totalidad de la zona, se corresponde con la forma típica que estos asentamientos adoptan, es decir, un número elevado de unidades pero de escasa dimensión. Tal vez por su antigüedad y tamaño por encima de lo usual, la más conocida sea Los Frailes, pero existen otras muchas esparcidas por la zona, producto de la desactivación de pequeñas parcelas agrícolas. Casi se podría decir que toda aquella parcela agrícola que renuncia a su cubrición (a la tela del invernadero), lo hace para convertirse, mediante su subdivisión en pequeños lotes de suelo, en una futura área residencial de pequeña dimensión. Procesos que, de forma puntual, todavía continúan dándose en la zona.

Los paquetes residenciales que responden a lo que denominamos “Agrupaciones de viviendas” (D) se encuentran dispersos por la Comarca. Y aunque les asignemos un carácter residencial, puede que no exista ningún caso cuya función sea exclusivamente ésa. Ya veremos, cuando estudiemos el espacio turístico, que sí hay, y además de forma numerosa, cuando la oferta turística se mezcla con la oferta residencial. El área probablemente más puramente residencial en forma de edificaciones plurifamiliares es el Parque de la Reina, situada en el área de Guaza, aunque existen otras menos importantes como Ricasa o La Estrella en la misma zona o como el polígono de Las Chafiras que también responderían a esa misma tipología. En cualquier caso, operaciones aisladas con base en edificaciones plurifamiliares de porte grande se pueden dar en múltiples situaciones urbanas de la comarca, como también se dan, agrupaciones de viviendas unifamiliares (pareadas, adosadas,...) de carácter casi exclusivamente residencial (Zona alta de Las Chafiras), pero siempre de forma excepcional y no como pauta.

Por último, las llamadas “Áreas de Crecimiento Difuso” (E) son, en términos de transformación del uso del territorio y de consumo de suelo, probablemente las más delicadas. El presente trabajo ha detectado dos de desarrollo notable, pero puede haber en curso bastantes más. Una primera, situada en el municipio de Granadilla, en el teórico triángulo formado por El Salto, El Draguito y El Desierto y otra en el norte de Arona, apoyada también en otros tantos pequeños asentamientos como La Gongera, Las Hoyas y Altavista.

Como hemos dicho, son tipologías urbanas de escasa presencia y apariencia semi-rural, pero llevan aparejada una gran capacidad transformadora y depredadora del territorio, fenómeno que se acrecienta en Tenerife, y en general en Canarias, por razones culturales y de oportunidad, no sólo, aunque también, por el escaso control del proceso constructivo y una tolerancia más que asumida respecto a las condiciones y limitaciones que la administración pública pone a la construcción de la vivienda propia. Todas estas razones convierten en (irreversiblemente) “urbanas” zonas clasificadas y valoradas como “rurales”, y consolida tipologías urbanas difusas con densidades muy poco aptas para la edificación, sobre todo en territorios con una escasez secular de suelo como el canario.

2.1.4. Previsiones respecto al Suelo Residencial.

2.1.4.1. El Suelo Residencial en el PIOT.

El PIOT analiza la edificación residencial desde una doble angulación: de forma cuantitativa, es decir, como respuesta (ajustada o desajustada) a unas necesidades habitacionales y de forma cualitativa, es decir, en función de su comportamiento territorial.

Desde el punto de vista cuantitativo y aún reconociendo que se trata de aproximaciones y no de análisis rigurosos, las conclusiones son de una falta de adaptación entre la oferta y la demanda, no tanto en términos globales (1 viv. por cada 2,4 hab.) sino en cuanto a un exceso de viviendas vacías, segundas residencias y en general la impresión de que habiendo crecido el stock total insular de forma importante, existen todavía capas sociales sin una vivienda digna. Lo cual debe ajustarse bastante fielmente a la realidad.

Desde el punto de vista cualitativo, las conclusiones, por tópicas, son más dudosas, aún a sabiendas de que no es fácil encontrar patrones claros de comportamiento territorial, ni en Canarias, ni en otras latitudes.

En primer lugar, la “urbanización marginal” es un proceso básicamente acabado caracterizado por la avalancha de población hacia la periferia de las ciudades producto de la crisis agrícola de la década de los 50 y 60. Los crecimientos difusos actuales de consumo individual de suelo rural, aún produciéndose al margen del planeamiento, no deben confundirse con aquellos. Y su tratamiento urbanístico tampoco parece tan claro como lo ha sido el aplicado a los asentamientos marginales.

En segundo lugar, la dispersión del crecimiento no es un fenómeno local. No es sólo tinerfeño, ni canario. La dispersión del crecimiento urbano (“sprawl”, en la terminología técnica) es un fenómeno mundial que se está dando en todas las ciudades que crecen, tanto sea en contextos económicamente desarrollados como subdesarrollados. No debe ser entendido como consecuencia de una falta de disciplina urbanística, porque también se está dando en áreas con administraciones urbanísticas potentes. Por tanto, no se resuelve solamente mejorando la gestión y el control del crecimiento, puesto que se trata de una “modalidad” propia de los hábitos de vida contemporáneos.

Por tanto, aceptemos que las acciones que el PIOT plantea, redundarán seguramente en una mejora del poblamiento disperso, aún a sabiendas de que tratamientos probados para la regulación de este fenómeno están todavía por investigar y contrastar.

Hechas estas aclaraciones, el PIOT plantean las siguientes acciones:

- Intervención en el mercado del suelo para ofrecer parcelas urbanizadas a costes asequibles.
- Intervención en la recualificación de núcleos urbanos principales, mediante la dotación de infraestructuras y equipamientos adecuados a las características de cada núcleo de población.
- Aplicación generalizada de la Disciplina Urbanística, limitación genérica de la capacidad de construir en Suelo Rústico, y atribución de las cargas de urbanización a los privados en cualquier tipo de suelo.

- Limitación de la accesibilidad al territorio limitando la ejecución de nuevas vías no urbanas.
- Fomento de la accesibilidad a los núcleos principales de la isla mediante el desarrollo del sistema de transporte público.

2.1.4.2. El Suelo Residencial en la Comarca de Abona.

En relación con la Comarca de Abona específicamente, la estrategia del PIOT en términos del suelo residencial, aunque genérica, es muy clara.

Lo que el Plan Insular viene a recomendar es el reforzamiento del eje de medianías (Granadilla - Charco del Pino - San Miguel – Tamaide - Valle de San Lorenzo – La Florida – La Tahona), es decir, el entorno de la vieja carretera, como base del crecimiento residencial de la comarca, y especialmente del área de Cabo Blanco – Buzanada como una de las operaciones estructurantes a nivel insular. Para los núcleos de medianías principales dispone la concentración preferencial de los recursos y acciones de la administración con el fin de solventar en su ámbito los déficits de urbanización y servicios. Se refiere particularmente a Granadilla, cuyas actuaciones deben dirigirse hacia la cabecera municipal y el núcleo de Charco del Pino, ordenando los posibles ensanches entre ambos, y San Miguel, que ha de contemplarse conjuntamente con Tamaide, en Arona. Y en cuanto a los núcleos denominados secundarios, señala a Vilaflor, cuya expansión ha de consolidar la estructura urbana existente, y Arona en cuya ordenación interna y eventual expansión se ha de tomar como referencia el eje hacia Vilaflor.

En la misma línea que los núcleos principales de medianías, aunque más vinculado a la plataforma logística, se refiere al núcleo de San Isidro, recomendando asimismo un esfuerzo por parte de las administraciones actuantes en términos de contención de la dispersión territorial y consolidación de la trama existente.

Por último, en relación a la implantación de actividades residenciales en Guaza y Las Chafiras, enlaces del corredor insular, aconseja un tratamiento diferenciado y cuidadoso compatibilizando las exigencias de funcionalidad de la autopista y asegurando una correcta imagen paisajística del que es el tramo principal de acceso de los turistas a la zona de alojamiento turístico de la isla.

Las consideraciones del PIOT a los núcleos costeros las incluimos en el apartado correspondiente al suelo turístico, dada la acepción que se ha expuesto en relación al entendimiento del territorio de la comarca.

2.1.4.3. El Suelo Residencial en los Planes Generales Municipales.

Cuando se analizan, sin embargo, todos y cada uno de los planes generales municipales que afectan a la comarca, es decir, Granadilla de Abona, San Miguel de Abona, Arona y Vilaflor, se puede observar que las estrategias municipales en términos residenciales, no son necesariamente coincidentes con las del PIOT (o los planes no se han apoyado totalmente en sus determinaciones) y así como el Plan Insular recomienda una serie de actuaciones tendentes a reforzar el eje de medianías y los núcleos tradicionales que en ella se encadenan, los planes generales, en general, son mucho más partidarios de concentrar el crecimiento en las áreas vinculadas a la TF-1 y en cualquier caso, la franja territorial que se encuentra entre ésta y el litoral marítimo.

Las expectativas de la zona de medianías en lo que respecta al crecimiento residencial (Granadilla - Charco del Pino - San Miguel – Tamaide - Valle de San Lorenzo – La Florida – La Tahona), quedan en general bastante por debajo de las de los núcleos ligados a la TF-1 (San Isidro, Las Chafiras, Llano de Las Camellas, Aldea Blanca y Cabo Blanco – Buzanada) en términos tanto de consolidación de la trama existente (*suelo urbano*) como de expectativas de crecimiento inmediato (*suelo urbanizable*), circunstancia que debe prevenir de cuánto el urbanismo municipal en Tenerife se plantea con una autonomía bastante grande en relación con las directrices provenientes del planeamiento insular y cuánto esto debe ser corregido en el futuro.

Se podría decir que se hacen dos apuestas (incluso que surgen dos nuevas “capitales” de la Comarca) con características muy diferentes: El área de Cabo – Blanco Buzanada y el área de San Isidro.

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL
DE LA COMARCA DE ABONA**

AVANCE

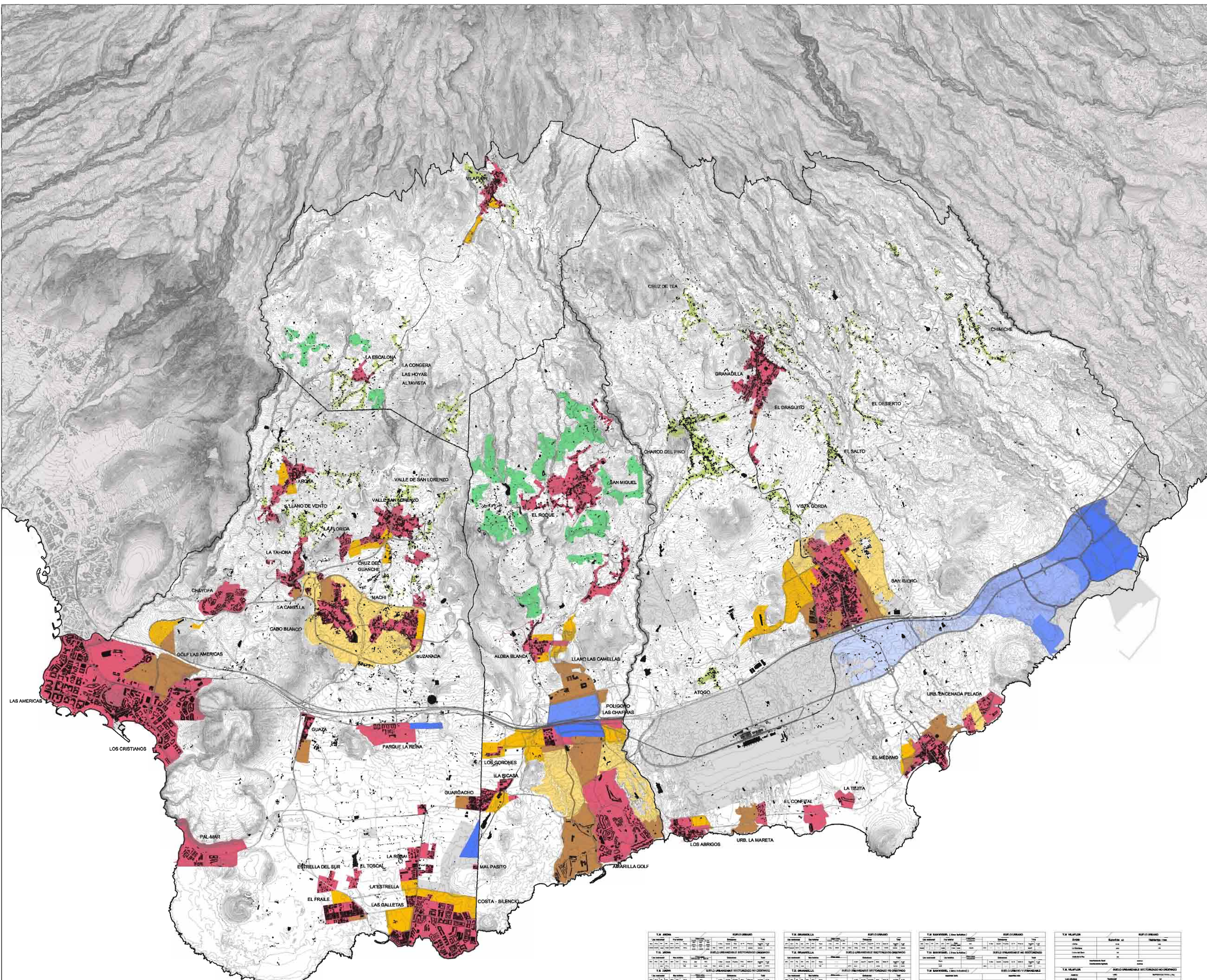
CABILDO INSULAR DE TENERIFE



N

LEYENDA:

- Suelo Urbano
- Suelo Urbano Industrial
- Suelo Urbanizable:
 - Sectorizado Ordenado
 - Sectorizado No Ordenado
 - No Sectorizado
 - Sectorizado Ordenado Industrial
 - Sectorizado No Ordenado Industrial
 - No Sectorizado Industrial
- Infraestructuras - Equipamientos
- Asentamiento Rural
- Asentamiento Agrícola



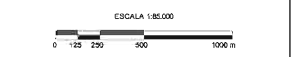
T.M. ABONA	T.M. GRANADILLA	T.M. SAN VICENTE (San Vicente)	T.M. SAN VICENTE (San Vicente)																																																																																																																																																												
<table border="1"> <tr><th>USO</th><th>Superficie (m²)</th><th>Superficie (ha)</th></tr> <tr><td>Urbano</td><td>1.234.567</td><td>123,456</td></tr> <tr><td>Urbano Industrial</td><td>234.567</td><td>23,456</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado Ordenado</td><td>345.678</td><td>34,567</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado No Ordenado</td><td>456.789</td><td>45,678</td></tr> <tr><td>Urbanizable No Sectorizado</td><td>567.890</td><td>56,789</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado Ordenado Industrial</td><td>678.901</td><td>67,890</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado No Ordenado Industrial</td><td>789.012</td><td>78,901</td></tr> <tr><td>Urbanizable No Sectorizado Industrial</td><td>890.123</td><td>89,012</td></tr> <tr><td>Infraestructuras - Equipamientos</td><td>901.234</td><td>90,123</td></tr> <tr><td>Asentamiento Rural</td><td>1.012.345</td><td>101,234</td></tr> <tr><td>Asentamiento Agrícola</td><td>1.123.456</td><td>112,345</td></tr> <tr><td>Total</td><td>10.123.456</td><td>1.012,345</td></tr> </table>	USO	Superficie (m ²)	Superficie (ha)	Urbano	1.234.567	123,456	Urbano Industrial	234.567	23,456	Urbanizable Sectorizado Ordenado	345.678	34,567	Urbanizable Sectorizado No Ordenado	456.789	45,678	Urbanizable No Sectorizado	567.890	56,789	Urbanizable Sectorizado Ordenado Industrial	678.901	67,890	Urbanizable Sectorizado No Ordenado Industrial	789.012	78,901	Urbanizable No Sectorizado Industrial	890.123	89,012	Infraestructuras - Equipamientos	901.234	90,123	Asentamiento Rural	1.012.345	101,234	Asentamiento Agrícola	1.123.456	112,345	Total	10.123.456	1.012,345	<table border="1"> <tr><th>USO</th><th>Superficie (m²)</th><th>Superficie (ha)</th></tr> <tr><td>Urbano</td><td>1.234.567</td><td>123,456</td></tr> <tr><td>Urbano Industrial</td><td>234.567</td><td>23,456</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado Ordenado</td><td>345.678</td><td>34,567</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado No Ordenado</td><td>456.789</td><td>45,678</td></tr> <tr><td>Urbanizable No Sectorizado</td><td>567.890</td><td>56,789</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado Ordenado Industrial</td><td>678.901</td><td>67,890</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado No Ordenado Industrial</td><td>789.012</td><td>78,901</td></tr> <tr><td>Urbanizable No Sectorizado Industrial</td><td>890.123</td><td>89,012</td></tr> <tr><td>Infraestructuras - Equipamientos</td><td>901.234</td><td>90,123</td></tr> <tr><td>Asentamiento Rural</td><td>1.012.345</td><td>101,234</td></tr> <tr><td>Asentamiento Agrícola</td><td>1.123.456</td><td>112,345</td></tr> <tr><td>Total</td><td>10.123.456</td><td>1.012,345</td></tr> </table>	USO	Superficie (m ²)	Superficie (ha)	Urbano	1.234.567	123,456	Urbano Industrial	234.567	23,456	Urbanizable Sectorizado Ordenado	345.678	34,567	Urbanizable Sectorizado No Ordenado	456.789	45,678	Urbanizable No Sectorizado	567.890	56,789	Urbanizable Sectorizado Ordenado Industrial	678.901	67,890	Urbanizable Sectorizado No Ordenado Industrial	789.012	78,901	Urbanizable No Sectorizado Industrial	890.123	89,012	Infraestructuras - Equipamientos	901.234	90,123	Asentamiento Rural	1.012.345	101,234	Asentamiento Agrícola	1.123.456	112,345	Total	10.123.456	1.012,345	<table border="1"> <tr><th>USO</th><th>Superficie (m²)</th><th>Superficie (ha)</th></tr> <tr><td>Urbano</td><td>1.234.567</td><td>123,456</td></tr> <tr><td>Urbano Industrial</td><td>234.567</td><td>23,456</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado Ordenado</td><td>345.678</td><td>34,567</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado No Ordenado</td><td>456.789</td><td>45,678</td></tr> <tr><td>Urbanizable No Sectorizado</td><td>567.890</td><td>56,789</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado Ordenado Industrial</td><td>678.901</td><td>67,890</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado No Ordenado Industrial</td><td>789.012</td><td>78,901</td></tr> <tr><td>Urbanizable No Sectorizado Industrial</td><td>890.123</td><td>89,012</td></tr> <tr><td>Infraestructuras - Equipamientos</td><td>901.234</td><td>90,123</td></tr> <tr><td>Asentamiento Rural</td><td>1.012.345</td><td>101,234</td></tr> <tr><td>Asentamiento Agrícola</td><td>1.123.456</td><td>112,345</td></tr> <tr><td>Total</td><td>10.123.456</td><td>1.012,345</td></tr> </table>	USO	Superficie (m ²)	Superficie (ha)	Urbano	1.234.567	123,456	Urbano Industrial	234.567	23,456	Urbanizable Sectorizado Ordenado	345.678	34,567	Urbanizable Sectorizado No Ordenado	456.789	45,678	Urbanizable No Sectorizado	567.890	56,789	Urbanizable Sectorizado Ordenado Industrial	678.901	67,890	Urbanizable Sectorizado No Ordenado Industrial	789.012	78,901	Urbanizable No Sectorizado Industrial	890.123	89,012	Infraestructuras - Equipamientos	901.234	90,123	Asentamiento Rural	1.012.345	101,234	Asentamiento Agrícola	1.123.456	112,345	Total	10.123.456	1.012,345	<table border="1"> <tr><th>USO</th><th>Superficie (m²)</th><th>Superficie (ha)</th></tr> <tr><td>Urbano</td><td>1.234.567</td><td>123,456</td></tr> <tr><td>Urbano Industrial</td><td>234.567</td><td>23,456</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado Ordenado</td><td>345.678</td><td>34,567</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado No Ordenado</td><td>456.789</td><td>45,678</td></tr> <tr><td>Urbanizable No Sectorizado</td><td>567.890</td><td>56,789</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado Ordenado Industrial</td><td>678.901</td><td>67,890</td></tr> <tr><td>Urbanizable Sectorizado No Ordenado Industrial</td><td>789.012</td><td>78,901</td></tr> <tr><td>Urbanizable No Sectorizado Industrial</td><td>890.123</td><td>89,012</td></tr> <tr><td>Infraestructuras - Equipamientos</td><td>901.234</td><td>90,123</td></tr> <tr><td>Asentamiento Rural</td><td>1.012.345</td><td>101,234</td></tr> <tr><td>Asentamiento Agrícola</td><td>1.123.456</td><td>112,345</td></tr> <tr><td>Total</td><td>10.123.456</td><td>1.012,345</td></tr> </table>	USO	Superficie (m ²)	Superficie (ha)	Urbano	1.234.567	123,456	Urbano Industrial	234.567	23,456	Urbanizable Sectorizado Ordenado	345.678	34,567	Urbanizable Sectorizado No Ordenado	456.789	45,678	Urbanizable No Sectorizado	567.890	56,789	Urbanizable Sectorizado Ordenado Industrial	678.901	67,890	Urbanizable Sectorizado No Ordenado Industrial	789.012	78,901	Urbanizable No Sectorizado Industrial	890.123	89,012	Infraestructuras - Equipamientos	901.234	90,123	Asentamiento Rural	1.012.345	101,234	Asentamiento Agrícola	1.123.456	112,345	Total	10.123.456	1.012,345
USO	Superficie (m ²)	Superficie (ha)																																																																																																																																																													
Urbano	1.234.567	123,456																																																																																																																																																													
Urbano Industrial	234.567	23,456																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado Ordenado	345.678	34,567																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado No Ordenado	456.789	45,678																																																																																																																																																													
Urbanizable No Sectorizado	567.890	56,789																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado Ordenado Industrial	678.901	67,890																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado No Ordenado Industrial	789.012	78,901																																																																																																																																																													
Urbanizable No Sectorizado Industrial	890.123	89,012																																																																																																																																																													
Infraestructuras - Equipamientos	901.234	90,123																																																																																																																																																													
Asentamiento Rural	1.012.345	101,234																																																																																																																																																													
Asentamiento Agrícola	1.123.456	112,345																																																																																																																																																													
Total	10.123.456	1.012,345																																																																																																																																																													
USO	Superficie (m ²)	Superficie (ha)																																																																																																																																																													
Urbano	1.234.567	123,456																																																																																																																																																													
Urbano Industrial	234.567	23,456																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado Ordenado	345.678	34,567																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado No Ordenado	456.789	45,678																																																																																																																																																													
Urbanizable No Sectorizado	567.890	56,789																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado Ordenado Industrial	678.901	67,890																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado No Ordenado Industrial	789.012	78,901																																																																																																																																																													
Urbanizable No Sectorizado Industrial	890.123	89,012																																																																																																																																																													
Infraestructuras - Equipamientos	901.234	90,123																																																																																																																																																													
Asentamiento Rural	1.012.345	101,234																																																																																																																																																													
Asentamiento Agrícola	1.123.456	112,345																																																																																																																																																													
Total	10.123.456	1.012,345																																																																																																																																																													
USO	Superficie (m ²)	Superficie (ha)																																																																																																																																																													
Urbano	1.234.567	123,456																																																																																																																																																													
Urbano Industrial	234.567	23,456																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado Ordenado	345.678	34,567																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado No Ordenado	456.789	45,678																																																																																																																																																													
Urbanizable No Sectorizado	567.890	56,789																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado Ordenado Industrial	678.901	67,890																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado No Ordenado Industrial	789.012	78,901																																																																																																																																																													
Urbanizable No Sectorizado Industrial	890.123	89,012																																																																																																																																																													
Infraestructuras - Equipamientos	901.234	90,123																																																																																																																																																													
Asentamiento Rural	1.012.345	101,234																																																																																																																																																													
Asentamiento Agrícola	1.123.456	112,345																																																																																																																																																													
Total	10.123.456	1.012,345																																																																																																																																																													
USO	Superficie (m ²)	Superficie (ha)																																																																																																																																																													
Urbano	1.234.567	123,456																																																																																																																																																													
Urbano Industrial	234.567	23,456																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado Ordenado	345.678	34,567																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado No Ordenado	456.789	45,678																																																																																																																																																													
Urbanizable No Sectorizado	567.890	56,789																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado Ordenado Industrial	678.901	67,890																																																																																																																																																													
Urbanizable Sectorizado No Ordenado Industrial	789.012	78,901																																																																																																																																																													
Urbanizable No Sectorizado Industrial	890.123	89,012																																																																																																																																																													
Infraestructuras - Equipamientos	901.234	90,123																																																																																																																																																													
Asentamiento Rural	1.012.345	101,234																																																																																																																																																													
Asentamiento Agrícola	1.123.456	112,345																																																																																																																																																													
Total	10.123.456	1.012,345																																																																																																																																																													

CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L.

ISLANDS DE INFORMACIÓN
LAS FORMAS DE OCUPACIÓN DEL SUELO
EL SUELO RESIDENCIAL Y TURÍSTICO (Ver Anexo 1)

2.1.5

LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN EL PLANEAMIENTO GRAL.



Para el área de San Isidro, la apuesta del Plan General de Granadilla de Abona es indisimulable. San Isidro debe convertirse en el núcleo que en el futuro aglutine la mayor parte de las funciones centrales del municipio, y por tanto, también, la mayor oferta residencial.

Aún admitiendo que la concentración de actividad lleva años trasladándose a este área, y que hoy San Isidro es la zona del municipio con mayores condiciones para jugar ese papel, también debe pensarse que las estrategias de un Plan General, pueden ser las de compensar esa tendencia y fortalecer otros núcleos para distribuir las funciones centrales y evitar la macrocefalia. En cualquier caso, sí puede haber un exceso de tendencia a la densificación de las áreas circundantes al núcleo a la hora de tomar opciones sobre las edificabilidades y las alturas de edificación propuestas. Seis alturas no parece apropiado para ninguna de las áreas propuestas como *suelo urbanizable* en ninguno de los terrenos del entorno de San Isidro.

Pero San Isidro es un núcleo muy compacto con patrones de crecimiento por contigüidad mediante operaciones típicas de “ensanche urbano”, y este no es el caso de Cabo Blanco – Buzanada.

El área de Cabo Blanco – Buzanada (entendida por extensión, es decir, Cabo Blanco, Buzanada, La Camella, La Tahona, La Florida y Valle de San Lorenzo) es un conjunto de estructura mucho más compleja. Es el lugar por excelencia donde se comprueban las consecuencias del crecimiento difuso y las dificultades para encontrar instrumentos urbanísticos apropiados para su ordenación. Si se suma la población de cada uno de estos núcleos, el total probablemente sería mayor que el total de San Isidro, y por tanto, también serían mayores las previsiones de centralidad. Pero las condiciones para convertirlo en una “unidad urbana” no son las mismas de San Isidro y las “formas de crecimiento” (un tanto erráticas y discontinuas) tampoco.

El Plan Territorial Parcial de Cabo Blanco – Buzanada, crea las condiciones para la urbanización de esos dos núcleos entendidos como una nueva unidad, y entendemos correcto el planteamiento propuesto. Pero las condiciones de conjunto en términos de proximidad, vocación de unidad y coincidencias tipológicas en las formas de urbanización del suelo, van más allá. Incluyen los núcleos del entorno más arriba señalados y, por tanto, también deberían formar parte de esa nueva centralidad. La “otra” capital en formación (alternativa a San Isidro) debería

entenderse en el contexto de la totalidad de aquellos núcleos, es decir: Cabo Blanco, Buzanada, La Camella, La Tahona, La Florida y Valle de San Lorenzo.

Hacemos aquí una llamada especial para entender, como ya se señaló más atrás, que los procesos de dispersión que en esta zona se experimentan, no sólo se dan en Abona, ni siquiera en Tenerife, ni en Canarias. Son en el fondo (aunque no lo sean en todas sus modalidades) universales. Y habría que hacer un esfuerzo por descubrir su fenomenología analizando las características propias de nuestro caso y, mediante programas específicos, intentar encontrar pautas para su tratamiento. La dispersión residencial es probablemente el mayor problema en términos de racionalización del uso del suelo de Canarias y las soluciones que el PIOT plantea no son suficientes.

2.1.5. Conclusiones al Suelo Residencial y Propuestas.

El análisis realizado nos pone en condiciones de afrontar una serie de conclusiones sobre el comportamiento del Suelo Residencial en Abona y por tanto, estar en disposición de sugerir algunas propuestas básicas, unas planteadas ya en anteriores documentos de planeamiento y otras producto de la angulación analítica específica que aquí se ha aplicado.

a) A falta de datos más precisos, la hipótesis de que el alojamiento en Abona es en general de carácter mixto (residencial / turístico), pero que los asentamientos vinculados a la costa deben considerarse proporcionalmente más dirigidos al consumo temporal y los interiores al consumo permanente, nos sirve para afrontar el espacio residencial de forma zonal. Concentrémonos, por tanto, en este epígrafe, en los asentamientos residenciales no costeros.

b) Haciendo esta salvedad, hemos de indicar que el modelo de implantación residencial en Abona se construye en la actualidad en base a dos elementos básicos de atracción, uno, la autovía TF-1, donde se materializa sobre todo el valor de la accesibilidad y la imagen, y otro, la urbanización turística (fundamentalmente Los Cristianos / Las Américas), donde se materializa sobre todo la proximidad al empleo y los servicios generales.

c) Esta circunstancia fortalece los asentamientos apoyados en esas áreas con dos polos fundamentales y en continua expansión. Por un lado y vinculada a las áreas turísticas más potentes, se encuentra toda la compleja trama formada por los núcleos de Cabo Blanco, Buzanada, La Camella, La Tahona, La Florida y Valle de San Lorenzo, que en conjunto forman una unidad muy dispersa, pero articulada por las vías existentes. En el otro lado y estrechamente unido a la TF-1, el núcleo compacto de San Isidro.

d) El resto del sistema residencial (no costero), se compone de varias modalidades de asentamientos compactos, a saber, A) núcleos tradicionales de medianías vinculados a la antigua carretera (básicamente las capitales municipales) de crecimiento muy estancado debido a la pérdida del rol tradicional (centro agrícola), pero con valores urbanos de interés, B) otros enclaves de formación más reciente y en expansión debido a su vinculación a la TF-1, C) antiguas (y esporádicamente nuevas, pero menores) urbanizaciones marginales, trabadas en el espacio agrícola de Guaza, D) agrupaciones de viviendas (en bloques, adosadas, pareadas, aisladas,...) en diversas localizaciones y condiciones urbanas y E) Una suerte de asentamiento disperso más o menos apoyado en las antiguas vías rurales (y en otras de nueva creación) por la adición de unidades residenciales unifamiliares de condición variable que van generando un sistema ramificado y difuso de difícil encuadre tanto fenomenológicamente como en relación a las estrategias de regulación. Asentamientos que se hacen más patentes, uno, entre Granadilla y San Isidro, y otro, al norte de Arona, pero que parecen adivinarse en otros muchos lugares del territorio comarcal.

y e) Un planeamiento en desarrollo que actúa sobre el territorio comarcal a diversos niveles, con diversa coherencia entre ellos y con diversa capacidad transformadora. En lo que respecta al suelo residencial, en tres escalas diferenciadas: la escala insular (PIOT), la escala municipal (PGMO de Granadilla, San Miguel, Arona y Vilaflor) y la escala sectorial (Operación Estructurante de Cabo Blanco – Buzanada).

En base a estas consideraciones, el Avance dibuja una serie de pre-propuestas, unas coincidentes con algunas de las ya planteadas en los documentos de planeamiento señalados y otras más novedosas.

El nuevo modelo de consumo de Suelo Residencial debe:

- a) apoyarse en los asentamientos “del interior” para permitir desarrollar la vocación turística de los núcleos de borde marítimo y así proteger el litoral de nuevas urbanizaciones
- b) aplicar una instrumentación urbanística realmente eficaz para frenar la tendencia a la multiplicación de pequeñas operaciones residenciales
- c) promover y fortalecer los dos núcleos en formación más importantes (Valle de San Lorenzo y San Isidro) para generar dos auténticas “capitales comarcales”
- d) potenciar el “eje de medianías”, como sistema de centros menores
- y e) Frenar la “urbanización difusa”, mediante instrumentos urbanísticos realmente eficaces basados en diagnósticos rigurosos capaces de profundizar sobre su fenomenología y sus modos de operar.

a) Afrontar que el litoral es una de las fuentes de riqueza (actuales y potenciales) más importantes de Tenerife y que los núcleos apoyados en el litoral deben limitarse y dedicarse de forma tendencialmente exclusiva a la “urbanización turística”, promoviendo un Sistema Residencial Comarcal basado en los asentamientos del “interior” mediante la puesta en valor de los atractivos de unas y otras modalidades, como son los nuevos enclaves, los núcleos tradicionales, los asentamientos rurales, etc.

b) Identificar y frenar la tendencia en la Comarca a la multiplicación de “pequeñas parcelaciones residenciales”, unas con apoyatura en antiguas vías rurales y otras por la desactivación casual de parcelas dedicadas a otros usos ya no rentables. La transformación constante de parcelas agrícolas en “urbanas” en la extensión agrícola de Guaza, está promoviendo la dispersión urbana y generando, a medio plazo, un mosaico mixto de futuro incierto, que desvirtúa y devalúa uno de los mejores terrenos agrícolas de la isla.

c) El Sistema Residencial Comarcal que se propone debe reconocer, asumir y promover la tendencia a la formación de dos polos hegemónicos, uno en el entorno del Valle de San Lorenzo, en el municipio de Arona, vinculado a la costa turística del Suroeste (básicamente Los Cristianos – Las Américas) y otro en San Isidro, en el municipio de Granadilla, vinculado a la TF-1 y a la Plataforma Logística. Dichos polos deben ser articulados como “auténticas centralidades

urbanas”, tantos en términos de capacidad y calidad residencial, como en la implementación de los equipamientos y los servicios correspondientes, lo que conlleva adecuar el crecimiento a las estructuras diferenciadas de cada polo y atemperar la transformación (intensidades, alturas de la edificación, etc.) a sus características morfológicas.

d) Recuperar uno de los objetivos fundamentales del PIOT y promover el “eje de medianías”. Este objetivo pasa por poner en valor los atractivos de los núcleos tradicionales de montaña, idóneos como centros residenciales menores, por la calidad urbana que le reporta su clima, su permanente contacto con la naturaleza y la riqueza patrimonial que deviene de su antigüedad. Estrategia que pasa, por tanto, por rehabilitar, es decir, por actualizar ese patrimonio y adecuar los centros a las demandas actuales.

y e) Frenar los procesos de “difusión urbana” que son identificables en algunos lugares de la Comarca y cuya tendencia aparente es a continuar reproduciéndose sin límite. Procesos con un alto coste urbanístico debido a la fuerte desproporción entre capacidad residencial, por un lado, y consumo de suelo (+ infraestructuras y servicios), por el otro. Dada la complejidad de su fenomenología y de sus formas de operar, este Plan alerta sobre la necesidad de profundizar en estos procesos³ con la finalidad de acertar en el tratamiento urbanístico adecuado.

³ Como ya hemos indicado, los procesos de “difusión urbana” no son sólo tinerfeños, ni canarios, sino que están presentes, con diferentes modalidades, en todas las sociedades del mundo. Dado que sus causas y formas de operar en Canarias no son fáciles de identificar, y un estudio riguroso de las mismas no cabría en un plan como el presente, pensamos que sería interesante sugerir desde aquí la necesidad de hacerlo cuanto antes.



2.2. El Suelo Turístico.

Para los objetivos de este plan, Suelo Turístico es aquel que es consumido con la finalidad de construir el alojamiento dedicado al uso temporal. Se incluyen en esta definición los servicios y los equipamientos que se llevan a cabo para dar cabida a este suelo y sin los cuales las unidades habitacionales no funcionarían en condiciones.

El carácter turístico de la comarca propende a mezclar residencia temporal con residencia permanente, por tanto, y a falta de datos más precisos, consideraremos que las áreas residenciales de interior tienen un carácter más permanente que temporal y al contrario en el caso de las áreas de litoral.

2.2.1. La evolución del Suelo Turístico.

Así como en el análisis del Suelo Residencial, el crecimiento no es homogéneo por áreas, sino que unas áreas muestran una tendencia al desarrollo y otras no tanto, encontrándonos incluso algunas zonas en franco estancamiento, en el Suelo Turístico el crecimiento es bastante uniforme.

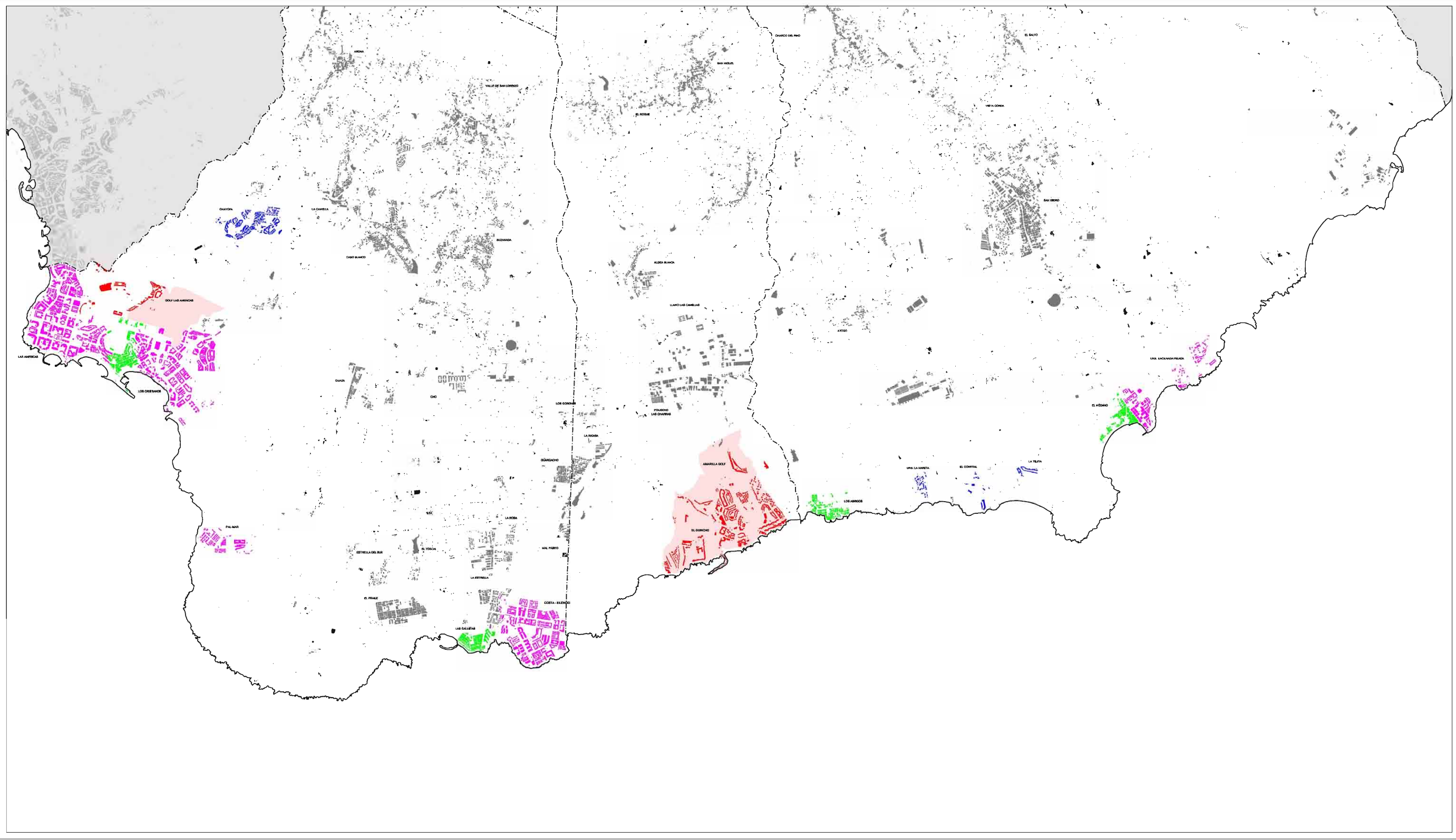
Si consideramos todos y cada uno de los núcleos del litoral comarcal como portadores de al menos una proporción importante de alojamientos turísticos (es obvio que por su génesis y morfología, no todos lo son por igual), esta franja es la que globalmente más capacidad de crecer ha mostrado a lo largo del período analizado (1996-2002), sin que pueda decirse que las diferencias geográficas de cada tramo de litoral o las diversas tipologías de la oferta turística, hayan afectado a esta tendencia (Ver plano 2.1.4.).

Y debe indicarse que tanto los tramos de litoral como los núcleos son de características bastante diferenciadas, ya que en este área se combina el litoral de playa (El Médano, Las Galletas, Los Cristianos y Las Américas) con el borde rocoso y accidentado (Los Abrigos, Costa del Silencio), pero, por otro lado, se combina también, la oferta tipo “urbanización turística” (Las Américas, Costa del Silencio) con la expansión de algunos “núcleos tradicionales” (El Médano, Los Abrigos) y con las “urbanizaciones apoyadas en los campos de golf” (Amarilla).

Se puede, por tanto, destacar, que así como en términos residenciales y de otras funciones urbanas, el sistema principal de atracción en la comarca de Abona es la TF-1, y su principal valor la accesibilidad, en términos turísticos es sin duda alguna el borde del mar, más allá de cómo este borde se configure espacialmente y más allá de cuáles sean los tipos de oferta alojativa que sobre él se establezcan.



Fig. 21. Vista panorámicas de Los Cristianos (sup.) y Las Américas (inf.), en Arona.



PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA COMARCA DE ABONA

AVANCE

CABILDO INSULAR DE TENERIFE

LEYENDA:

- Núcleo Tradicional de Costa
- Núcleo Ex-Novo
- Agrupaciones Aprobadas en Campo de golf
- Urbanizaciones de Apartamentos de Baja Densidad

CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L.

PLANEADO REFORMACIÓN
LAS FORMAS DE OCUPACIÓN DEL SUELO
EL SUELO RESIDENCIAL Y TURÍSTICO (Ver Anexo 1)

2.1.3

EL SUELO TURÍSTICO. TIPIFICACIÓN

ESCALA 1:25.000

2.2.2. Tipificación del Suelo Turístico.

Para poder entender cómo se comporta el Suelo Turístico, tenemos que diferenciar su génesis (además de la costa, cuáles son los valores en que las operaciones se han apoyado) y los tipos de oferta que se dan en la zona (a qué usuario y a qué clase de demandas se han dirigido). Es evidente que en un litoral tan variado y con formas de asentamiento de borde tan diferentes en el tiempo y en el espacio, tienen que existir algunas claves explicativas de cada uno de los procesos de ocupación del espacio.

En atención a estas consideraciones podemos distinguir cuatro modalidades de asentamiento turístico, a saber:

- A. Núcleos tradicionales de costa
- B. Urbano ex novo
- C. Agrupaciones apoyadas en campos de golf
- y D. Urbanizaciones de baja densidad

A. Núcleos tradicionales de costa.

Son pequeños asentamientos de gran antigüedad que se formaron en el entorno de alguna singularidad geográfica de litoral (playa, cala, rasa,...) en tanto que permitía el acceso fácil al mar y desarrollar las tareas propias de la pesca. Por tanto, casi todos contaron pronto con un puerto de mayor o menor tamaño y con un desarrollo urbano de relativa dimensión. Desarrollo que, a medida que los accesos al lugar mejoraron, se fue incrementando por su atractivo para el uso vacacional de la población local.

Su evolución reciente es, en todos los casos, de consolidación y robustecimiento de la trama existente, mediante la sustitución de las antiguas viviendas por edificaciones turístico-residenciales colectivas vinculadas al borde marítimo y de mejora de las condiciones urbanas del espacio público, mediante el acondicionamiento de las vías y la construcción de nuevas plazas así como paseos de borde marítimo.

El propio atractivo que generó el antiguo asentamiento, ha estimulado, en casos, operaciones turísticas en su entorno de grandes dimensiones, absorbiendo al núcleo original y convirtiéndolo en un reducto relativamente marginal, respecto a la totalidad del conjunto edificado.

Los asentamientos más característicos de esta modalidad, son:

- El Médano en Granadilla,
- Los Abrigos en Granadilla
- Las Galletas en Arona
- Los Cristianos en Arona



Fig. 22. Vista aérea del Núcleo tradicional de costa de Los Cristianos, en Arona.



Fig. 23. Vistas aéreas de los Núcleos tradicionales de costa de Las Galletas, en Arona (izda.), Los Abrigos en San Miguel (dcha, sup.) y El Médano en Granadilla de Abona (dcha. Inf.)

B. Urbano ex novo.

Son operaciones turísticas de gran alcance con una oferta variada de tipos de alojamiento que con el tiempo llegan a formar auténticas “ciudades turísticas”, donde hace no más de cuarenta años, eran zonas baldías. Los asentamientos pueden comenzar con actuaciones puntuales (hotel, grupo de apartamentos,...) en zonas de gran valor paisajístico o apoyándose en antiguos núcleos, pero la adición constante de nuevas áreas para el alojamiento turístico, la construcción de equipamientos (centros comerciales, deportivos, sociales,...) y la mejora del borde litoral (nuevas playas, marinas, paseos,...) puede terminar conformando complejos turísticos de un tamaño considerable.



Fig. 24. Vista aérea de la Costa del Silencio, en Arona.

Su rápido crecimiento y su no menos rápido consumo por parte de la población turística, ha conformado un tipo de espacio en parte eficiente y en parte problemático, donde junto a instalaciones de alto standing y confort dirigidas al ocio y al descanso, se muestran zonas con síntomas evidentes de degradación (física y social) y obsolescencia turística.

Responden a este tipo de asentamientos turísticos:

- El Cabezo (Ensanche de El Médano) en Granadilla
- Costa del Silencio en Arona
- Pal-Mar en Arona
- Las Américas en Arona



Fig. 25. Vista aérea de la Urbanización Pal-Mar, en Arona.

C. Agrupaciones apoyadas en los campos de golf.

Son formaciones turísticas relativamente recientes, pues vienen siempre vinculadas al desarrollo de campos de juego dedicados a la práctica del golf, deporte hasta hace poco tiempo accesible sólo a sectores minoritarios, y que, sin embargo, se ha generalizado en los últimos años, especialmente entre la población viajera. Su densidad global (viv/Ha) suele ser muy baja y su prestigio como residencia (no siempre temporal) proviene de la existencia de un entorno cualificado (la idealización del “verde”), de la perfecta compatibilidad con la práctica de ese deporte y del predominio de la vivienda unifamiliar con jardín propio.

Los casos más significativos en el territorio comarcal son:

- Alojamientos turísticos en torno a Golf del Sur
- Alojamientos turísticos en torno a Amarilla Golf
- Alojamientos turísticos en torno a Las Américas Club de Golf



Fig. 26. Dcha.: Vista aérea del Golf de Las Américas, en Arona. Izda. Ortofoto del conjunto del Golf del Sur y Amarilla Golf, en San Miguel de Abona.



D. Urbanizaciones de baja densidad.

Responden a esta tipología, un sinnúmero de agrupaciones de alojamientos turísticos de baja densidad de dimensión muy variable, que se han ligado de forma poco común a las vías del borde litoral. Los casos que son identificables en la comarca de Abona tienen diversas antigüedades y diversas calidades, dándose con mucha frecuencia las agrupaciones de alojamientos unifamiliares adosados con una altura de dos plantas.

También pueden encontrarse otras tipologías menos frecuentes como son el alojamiento unifamiliar aislado y alojamiento unifamiliar agrupado en torno a alguna instalación común, normalmente constituido por jardines y piscinas centralmente localizadas.

En Abona nos encontramos los siguientes casos:

- Urbanización Ensenada Pelada, en Granadilla
- La Tejita, en Granadilla
- El Confital, en Granadilla
- Urbanización La Mareta, en Granadilla
- Chayofa, en Arona

2.2.3. Consumo de suelo de cada tipo.

Los núcleos tradicionales de costa, cuyos tejidos urbanos originales se han visto muy alterados por los desarrollos turísticos en marcha, y en algunos casos casi desaparecido, han sufrido fuertes densificaciones, conservándose en algunos ejemplos, pequeñas partes de aquellos tejidos como recintos comerciales a partir de la peatonalización de algunas de sus calles. Tanto Los Cristianos como Las Galletas (situados en el Municipio de Arona) son dos buenos ejemplos de esta última situación, puesto que a la primera expansión de los setenta, le siguieron desarrollos de fuerte intensidad y de gran capacidad transformadora que desfiguraron totalmente aquellas minoritarias agrupaciones pesqueras. Con menor intensidad, pero con la misma capacidad transformadora, se podría hablar de los otros dos núcleos importantes, El Médano (en el Municipio de Granadilla) y Los Abrigos (en el Municipio de San Miguel). El primero, no sólo con



Fig. 27. Vistas aéreas de las Urbanizaciones La Mareta (sup.), La Tejita (en medio), y Ensenada Pelada (inf.), en Granadilla de Abona.

procesos de transformación y densificación de su trama inmediata, sino con proyectos de expansión dirigidos a albergar nueva población sobrevenida, y el segundo, de dimensiones más limitadas, con propuestas de ensanche más modestas, pero igualmente dinámicas.

Son estos, los crecimientos de litoral indicados, procesos de expansión que han perdido su carácter residencial, para combinar, en mayor o menor grado, una oferta residencial dirigida a la población local, con una oferta de ocio en parte dirigida a los veraneantes de la isla y en parte dirigida a la población foránea.

Cada uno de ellos, sin embargo, ha intentado conservar la estructura urbana correspondiente a un “núcleo costero” y a pesar de las fuertes densificaciones sufridas, diferenciarse



Fig. 28. Vista aérea la ampliación de Los Cristianos, al fondo el Rincón de Los Cristianos.

morfológicamente de las intervenciones posteriores estrictamente turísticas, manteniendo su identidad funcional y su vinculación tradicional a la costa. La consolidación de una cierta trama sobre su tejido original y la incorporación en sus bordes de frentes comerciales, paseos marítimos y plazas, ha dado fuerza a esa configuración más “urbana” de cada núcleo y su separación del resto del “espacio turístico”: Los Cristianos de Las Américas, Las Galletas de Costa del Silencio, El Médano del Cabezo, y así sucesivamente.

Los asentamientos urbanos ex novo, son justo la otra cara de la moneda. Es la porción de territorio urbanizado que al socaire de aquellos núcleos originales, han ido conformando la estructura del espacio turístico de Abona por antonomasia, es decir, el espacio de los hoteles, los edificios de apartamentos, los bungalows, las marinas, las playas artificiales, los centros comerciales y las demás atracciones turísticas complementarias.

Son estructuras urbanas de gran compacidad y un consumo moderado de suelo por unidad de edificación y aunque las tipologías edificatorias han variado bastante desde las primeras intervenciones (de configuración singular y alturas considerables) a las más recientes (de mayor extensión y no más de cuatro o cinco plantas de altura, normalmente menos), la unidad de intervención más común (ya sea un hotel, un edificio de apartamentos o un agrupación de bungalows) es la “manzana urbana”, en cuyo interior se adapta una edificación de borde con una zona central libre de edificación y de acceso controlado, acondicionada con jardines, piscinas y terrazas de variado tamaño y carácter.

Por tanto, se trata de un consumo de suelo por contigüidad y por piezas más o menos moduladas en función del tamaño medio de las operaciones, que solamente se ve interrumpida por actuaciones singulares para albergar otras funciones complementarias de carácter no alojativo, necesarias para que el modelo general progrese, pero cuya estrategia se apoya exclusivamente en la yuxtaposición de nuevos sectores, más cualificados, a medida que estos se aproximan al borde marítimo, y menos, cuando que se alejan de él y se sitúa en terrenos más accidentados y devaluados.

Ni el resultado espacial ni el consumo de suelo, ha sido, sin embargo, igual en todos los casos.



Fig. 29. Ortofoto de la Costa del Silencio, TEN-BEL.

En Las Américas, la densidad alcanzada en la primera fase por la expansión de Los Cristianos, fue muy alta, y la colonización del espacio del entorno, con la parcial ocupación tanto de la montaña de Chayofita como de la de Guaza, muestra la agresividad del primer modelo de ocupación. Lo mismo podríamos decir de los primeros hoteles construidos en los bordes, tanto de aquella playa como de la playa de Las Américas propiamente dicha. El edificio turístico en altura próximo a la playa fue lo más común en el periodo de lanzamiento del turismo en Tenerife. Y no sólo en Tenerife.

En las etapas posteriores, los modelos se han ido atemperando más en lo que se refiere a la densidad de ocupación. La expansión en la dirección norte, que ha sido la dirección de crecimiento dominante, ha experimentado formas de ocupación más compactas y uniformes, reduciendo la altura de las edificaciones y esponjando algo más su morfología, pero, en cualquier



Fig. 30. Vistas interiores de la Urbanización Pal-Mar, con grupos de edificación recientes (sup.) y de hace un par de décadas (inf.)

caso, colonizando áreas de las laderas montañosas más próximas con modelos de ocupación de dudosa calidad espacial y paisajísticamente dañinos, cuando no claramente destructivos.

No se podría decir lo mismo de la operación Costa del Silencio, ésta con una clara vocación de urbanización de baja densidad. En lo que respecta al asentamiento específicamente turístico, el proceso de urbanización se inicia a finales de los sesenta con la unidad turístico residencial TEN-BEL, que apoyándose en el núcleo de Las Galletas y el impresionante acantilado que lo circunda, promueve una primera agrupación de alojamientos individuales en dos alturas con gran provisión de espacios libres ajardinados de notable interés arquitectónico. La operación se completa con un centro cívico y una piscina natural que se articula en un remanso entre los acantilados.

TEN-BEL, como tal promotora turística, lleva a cabo algunas unidades de similar densidad próximas a aquella primera, pero la totalidad de la Costa del Silencio, se construye con bastantes más operaciones, casi todas manteniendo las dos plantas de altura máxima, con la excepción de algún espacio hotelero de localización próxima a la costa.

Una de las cuestiones que aquí se debe plantear es cuánto este asentamiento turístico de escasa agresividad e incluso de algún interés paisajístico y arquitectónico, ha agotado ya su capacidad de respuesta como modelo turístico y se hace necesario para el mantenimiento de su estructura espacial y la recuperación de su rol tradicional, algún tratamiento rehabilitador.

Pal-Mar es probablemente la operación más agresiva. No ha consumido demasiado suelo de borde, pero lo ha hecho en una zona dudosamente adecuada para el desarrollo del alojamiento turístico. Localizada en el único remanso del litoral de Guaza, aquel que se forma entre dos de las diferentes plataformas geológicas que allí se desarrollan, Pal-Mar comienza siendo un pequeño asentamiento con alojamientos de muy baja densidad, que ha ido incrementando su impacto a medida que la urbanización se aleja de la costa.

Dadas las condiciones de entorno, su capacidad de desarrollo es mínima, aunque es posible que la Operación Estructurante que allí hay programada, pueda afrontar su integración en el área a partir de alguna estrategia globalizadora que la asuma.



Fig. 31. Sup. Vista aérea de la edificación cercana a la costa de la Urbanización Amarilla Golf. Inf.: Vista interior de grupos de edificación reciente en la Urbanización Amarilla Golf.

En el Cabezo, por último, las condiciones son bastante diferentes. Siendo, como las anteriores, una extensión turístico-residencial ex novo que aprovechaba la existencia de un núcleo original previo (en este caso, El Médano) y la mejor playa natural de Tenerife, pudo haberse planteado en la línea de Costa del Silencio, es decir, mediante operaciones de baja densidad y alojamientos individualizados. Muy al contrario, el área del Cabezo se planteó como un ensanche clásico al modo de las extensiones urbanas del siglo XIX: una trama reticular con manzanas ocupadas intensivamente por edificios plurifamiliares de cuatro y cinco plantas de altura en la zona del litoral y alturas más bajas en la zona más periférica. La zona muestra ya síntomas de degradación urbana y deterioro ambiental, antes de haber terminado de consolidarse.

Las agrupaciones apoyadas en los campos de golf, son en general, de baja densidad, aunque con el pretexto de la superficie libre ajardinada, a veces se puede encontrar alguna operación de fuerte edificabilidad. En Abona existen básicamente dos ejemplos: las agrupaciones ubicadas en el entorno de los dos campos de Amarilla: “Club de Golf Amarilla” y “Club de Golf del Sur” y las ubicadas en el entorno de “Las Américas Club de Golf”.

En la zona de Amarilla, la mayor parte de las agrupaciones que se desarrollan en el entorno de los campos, son viviendas unifamiliares aisladas, pareadas o adosadas, con una densidad baja y en general con una calidad bastante aceptable en la línea de los standards propios de los campos de golf. Sin embargo, en las áreas más próximas al litoral, allí donde las condiciones de impacto deben ser más exigentes, la edificabilidad aumenta ostensiblemente y surge alguna edificación hotelera o de edificios de apartamentos de mayor altura y menor calidad arquitectónica y ambiental.

En Las Américas, la situación viene a ser bastante parecida. En el centro del área de juego y ocupando sobre el 20% del suelo disponible por el campo, se encuentran tres operaciones de similar ocupación, pero de tipologías y edificabilidades diferentes. De las tres agrupaciones previstas, sólo dos se encuentran construidas, siendo la operación central una agrupación de apartamentos adosados de una y dos plantas, y la otra un edificio de apartamentos de seis plantas con patio central ajardinado, piscinas y otras instalaciones.

Por último se encuentran las urbanizaciones de baja densidad, que han adquirido un cierto protagonismo en los últimos años, y que son un síntoma más del proceso de dispersión al que está sometida la comarca en su totalidad. Los problemas que estos asentamientos plantean (mayoritariamente formados por alojamientos unifamiliares aislados o adosados), no son sólo los derivados del consumo poco sistematizado de suelo, sino de la ausencia de una estructura soporte que les de cabida y de la falta de homogeneidad en los tamaños, las tipologías y los ritmos de crecimiento. A excepción de Chayofa, que aún habiendo alterado su función exclusivamente turística, mantiene una cierta compacidad morfológica, el resto de las intervenciones (Ensenada Pelada, La Tejita, El Confital y La Mareta,...) presentan procesos de formación absolutamente erráticos.

2.2.4. Previsiones respecto al Suelo Turístico.

2.2.4.1. El Suelo Turístico en el PIOT.

En el capítulo de la Memoria “Conclusiones de la Información”, en el epígrafe “Una Estrategia de Futuro”, página 46, el PIOT plantea sus objetivos generales, que enuncia textualmente de la siguiente manera:

- Rescatar los derechos urbanísticos que hipotecan la producción de la oferta, aplicando al planeamiento medidas de adaptación a la legislación vigente, y haciendo efectivos, en su caso, los mecanismos de caducidad de los derechos urbanísticos cuando se hubieran incumplido deberes o plazos.

- Disociar la producción turística de la inmobiliaria, rompiendo la lógica histórica por la cual la ocupación de nuevo suelo es controlada por la propiedad en función de intereses inmobiliarios, vinculando las operaciones de transformación territorial a proyectos reales de inversión turística, acordes con los objetivos de desarrollo y recualificación del sector.

- Interrelacionar, desde el origen del proceso, el turismo y el territorio. La forma del territorio (los distintos elementos que lo definen) debe condicionar y prefigurar el producto turístico, y el propio



sector debe convertirse (aprovechando su dinámica transformadora) en motor fundamental de la articulación global del territorio.

- Introducir mecanismos específicos dirigidos a diversificar la oferta y elevar progresivamente la calidad de los productos turísticos tinerfeños, tanto de los nuevos como de los existentes.

El desarrollo de estos principios viene especificado en otro capítulo de la Memoria titulado “Descripción y justificación de la ordenación” y que en relación con el espacio turístico titula “Criterios de ordenación en materia turística”. Con la finalidad de conseguir que se aprueben únicamente proyectos turísticos de calidad y solvencia contrastados, en la página 175 se plantean las siguientes acciones:

- Limitar las áreas en las que se pueden delimitar suelos urbanizables con destino turístico.
- Establecer unas condiciones de calidad y de ubicación de las nuevas implantaciones.
- Reservar los terrenos de mayor potencialidad turística de la isla para usos turísticos alojativos y complementarios, evitando la colonización del suelo por otros usos que puedan impedir su futuro desarrollo o degradar el entorno en que se insertan los establecimientos.

Así como la necesaria redacción de un Plan de escala insular específicamente turístico:

La incorporación al PIOT de los contenidos optativos en materia turística, y singularmente, la fijación de la capacidad alojativa se realizará a través de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Sector Turístico. Para su redacción se establecen directrices de contenido y plazos de ejecución.

Y “la intervención del PIOT en la dinámica de producción de la oferta turística” desarrollada a través de dos caminos complementarios:

- En primer lugar a través de la limitación en la creación de nuevas áreas turísticas, que sólo podrán admitirse en las áreas costeras con mayor vocación turística. Fuera de dichas áreas sólo podrán establecerse establecimientos aislados, a través de los procedimientos vigentes para su localización en suelo rústico o urbano.

- En segundo lugar, ligando la implantación de nuevas áreas turísticas o de establecimientos aislados a la conveniencia y oportunidad adecuadamente garantizada de desarrollar proyectos de explotación turística que legitimen la transformación del suelo.

Sobre la política de lo ya construido, se dice textualmente:

El eje de la política de actuación en la configuración de la oferta turística ha de ser la intervención sobre los núcleos turísticos existentes. Para mantener su competitividad, el desarrollo turístico tinerfeño debe dirigirse hacia el equilibrio y mejora cualitativa de la oferta existente más que al crecimiento cuantitativo.

En este sentido se propone el desarrollo de planes especiales de reforma interior de los núcleos turísticos: El Puerto de La Cruz y Los Cristianos.

Y lo siguiente sobre la mejora de los equipamientos turísticos:

Asimismo se establece una serie de líneas de actuación destinadas a la recualificación de las áreas turísticas existentes y basadas en la mejora de su nivel de equipamientos. Entre las iniciativas destinadas a mejorar la calidad de servicios ofertados al turismo se enmarcan algunas de las operaciones singulares previstas, El Complejo Turístico - Recreativo en Punta de Rasca y El Complejo de Servicios del Parque Nacional del Teide.

En cuanto a la regulación específica del suelo en relación con la actividad turística, el PIOT define los AMBITOS DE REFERENCIA TURÍSTICOS, de entre los que subrayamos, el ART Sur y el ART Sureste, que se sitúan parcialmente en la Comarca de Abona, y que se definen como aquellos “que presentan características apropiadas para constituir soporte de oferta turística alojativa”. Asimismo, para las ampliaciones o nuevas instalaciones turísticas el PIOT dispone:

- Subordinar la autorización de la ampliación de núcleos turísticos o la implantación de nuevas áreas urbanas turísticas a la previa comprobación de la conveniencia de desarrollar el proyecto de explotación turística que justifica la transformación del suelo.

- (Y, por último) establece un conjunto de condiciones de obligado cumplimiento, para las áreas urbanas por un lado y para los establecimientos por otro, que garanticen una calidad mínima en la implantación.

Ahora bien, el PTOTT profundiza en estas definiciones territoriales y en la consecución de sus criterios, y será por tanto la referencia fundamental utilizada en este aspecto para la elaboración de la presente propuesta, asumiendo en todo caso las regulaciones y criterios del PIOT como parte del marco básico sobre el que se soporta el presente plan.

2.2.4.2. El Suelo Turístico en La Comarca de Abona (PIOT).

Sobre la “política turística” a seguir, se dice textualmente:

La actuación debe ir dirigida a la recualificación de las áreas existentes, especialmente en el conjunto Los Cristianos-Las Américas, entorno en que se plantea una Operación Singular Estructurante que pretende la rehabilitación del casco urbano y el reacondicionamiento del frente litoral y del puerto, esta política debe ser aplicada también en el resto de núcleos del litoral. En todos ellos, el planeamiento urbanístico deberá profundizar en el control de los usos turísticos y su compatibilidad con los residenciales (permanentes y secundarios). La política respecto a la aparición de nuevas áreas turísticas debe condicionarse claramente a la consolidación y eventual expansión de las existentes, procurando que las nuevas urbanizaciones se dirijan hacia productos turísticos especializados o instalaciones recreativas compatibles. Los Planes Territoriales Parciales de Ordenación de las Comarcas de Abona y Suroeste han de contemplar conjuntamente la ordenación de Los Cristianos-Las Américas.

Asimismo el PIOT delimita los siguientes como núcleos costeros consolidados como áreas urbanas, indicando lo siguiente: “Los Cristianos-Las Américas, Palm-Mar, Las Galletas-Costa del Silencio, El Guincho-Amarilla Golf, Los Abrigos y El Médano. En su mayor parte han sufrido un proceso de crecimiento muy rápido, por lo que cuentan con desequilibrios importantes entre la población que albergan y las infraestructuras y dotaciones que las sirven. En estos ámbitos deben priorizarse las políticas de reforma y reequipamiento turístico-residencial, con el fin de

completar núcleos adecuadamente dotados, con estructura urbana suficiente y atractivos para sus usuarios permanentes o temporales.”

De lo anterior se puede deducir que en el PIOT y en lo que concierne a la comarca de Abona, la política turística sobre este suelo debería concentrarse en los cinco puntos siguientes:

a.- Un cambio de mentalidad en las formas de intervenir en el territorio y que las operaciones de transformación de suelo, provengan más de estrategias de mejora global de la oferta turística tinerfeña, que de su rendimiento individual como negocio inmobiliario.

b.- Propuestas, por tanto, de diversificación de la oferta. De superación de la mera construcción de alojamientos vinculados a las playas, para dirigir el modelo hacia una complementariedad de servicios, por ejemplo de los derivados de la mejora o construcción de los aeropuertos, los puertos, las marinas, los campos de golf, los circuitos automovilísticos, etc.

c.- Por tanto, de contención, también, del consumo de suelo dirigido a repetir el modelo mediante operaciones de “más de lo mismo” y, por el contrario, de reducir su consumo sólo para casos de alta rentabilidad turística, así como de poner en uso aquellas operaciones ya obsoletas mediante la renovación o rehabilitación (según los casos) de sus piezas constituyentes y la incorporación de aquellos dispositivos que permitan su adecuación a las demandas actuales.

d.- En la línea de los puntos anteriores, de poner en valor los recursos naturales, paisajísticos y culturales de la Comarca y entender que los cambios también actúan sobre la demanda y que los turistas (actuales o potenciales) son atraídos, además de por el clima, por las riquezas de la geografía y la cultura tinerfeña.

y e.- Poner en marcha las operaciones estructurantes que el PIOT plantea para la Comarca, es decir, Plataforma Logística, Rasca y Los Cristianos, así como el Complejo Ambiental de Tratamiento Integral de Residuos, situado en su borde oriental.

2.2.4.3. La Comarca de Abona en el PTOTT.

En la Comarca de Abona se localizan el Ámbito de Referencia Turístico SUR y parte del SURESTE y del SUROESTE, definidos en el PIOT y a partir de los que se desarrolla el PTOTT. De esta forma, más específicamente el PTOTT define las Zonas Turísticas, de las que dentro de la comarca de Abona se incluyen la Zona Turística del Litoral de Abona casi completamente y parte de la Zona Las Américas – Los Cristianos. Aún dada esta aparente heterogeneidad del espacio turístico comprendido en la comarca, en términos de principios generales, que es el nivel en que este Plan Comarcal se mantiene, los objetivos del Plan Territorial Turístico son equivalentes en una y otra Zona Turística.

En general, los criterios de actuación con que el PTOTT actúa vienen muy condicionados por los principios que el PIOT establece para la ordenación de la actividad y del suelo turístico, más arriba enunciados. Sin embargo, propone además una serie de tipologías de actuación y de modalidades de tratamiento de las diferentes partes del territorio comarcal, que es de interés analizar y evaluar en este Plan.

Para el tratamiento de las diferentes Zonas Turísticas, el PTOTT establece tres categorías de suelo relativas básicamente al grado de consolidación: Áreas Colmatadas, Áreas en Desarrollo y Áreas de Reserva. Y para cualificar cada una de ellas, estas tres categorías son cruzadas con otras tantas relativas a su condición más o menos turística: Áreas con Destino Turístico, Áreas con Destino Residencial y Áreas con Destino Mixto. El cuadro se completa con otra categoría que son las Áreas de Expansión Urbana, en este caso referidas sólo al uso residencial y que remite a las expectativas de urbanización del suelo próximo a los núcleos residenciales maduros.

En general, el PTOTT acepta el status quo que se desprende de la clasificación urbanística del suelo reflejada en los planes vigentes, a lo que responde no sólo la delimitación de cada Área, sino las condiciones pormenorizadas de uso, tipología e intensidad, y aunque hay desarrollos parciales cuyo proceso de materialización no se ajustaría totalmente a las prescripciones legales, y por tanto, la vigencia de su clasificación podría ponerse en entredicho (o desclasificarlas, como señala el PIOT), la clasificación se mantiene. Es decir, en general, se conservan las expectativas

de transformación del uso del suelo, aunque los ritmos temporales de esa transformación, no se hayan ajustado totalmente a los tiempos y los plazos previstos en las Normas de aplicación.

Pero además el PTOTT hace sus propias previsiones de futuro respecto al suelo turístico susceptible de ser incorporado, y aunque en general, podría aceptarse el marco en que estas previsiones se establecen, habrían algunos casos, como son los relativos a las Áreas en Desarrollo y Áreas de Reserva del tramo de litoral marítimo entre la Montaña Pelada y la Montaña de Guaza, que podrían discutirse.

Y es que la introducción que se hace de los términos “Área con Destino Residencial” y “Áreas con Destino Mixto”, desvirtúa el hecho de que el litoral es un espacio de especial valor, al margen del carácter poblacional de cada asentamiento. Su protección, también por razones turísticas, pero, sobre todo, por la riqueza ambiental y paisajística de su geografía, conlleva una limitación “objetiva” de su urbanización. Un especial cuidado de su colonización por parte de cualquier actividad y un tratamiento muy riguroso y exquisito de cualquiera de sus partes constituyentes.

En ese sentido, y sin entrar en contradicción con el PTOTT, el presente plan opta por considerar los núcleos en función de su posición y por tanto de su capacidad de participación en el espacio turístico, independientemente de su uso combinado o no con el residencial.

El PTOTT asimismo, reúne y articula las disposiciones emanadas de las Directrices y otros instrumentos de escala superior, y que colaboran en la cualificación del espacio turístico, atendiendo al diseño del espacio público, las tipologías alojativas y los equipamientos y servicios. Y además organiza una estrategia territorial para la Isla, en cuanto a la actividad turística, que se materializa ante todo en la calificación pormenorizada para cada Zona Turística, que se sintetiza en un eslogan específico para cada una. De este modo, la Zona Turística del Litoral de Abona, se adjetiva como “Sol y Playa: Deportivo y familiar”, y para la misma se regulan pormenorizadamente los usos y se proponen condiciones de actuación. En cuanto a las condiciones de actuación, podrían resumirse en:

- a) Crecimiento alojativo bajo, subrayándose la necesidad de reconversión de la costa de Arona y la limitación del crecimiento en las costas de San Miguel y Granadilla, fomentando particularmente los alojamientos con dotaciones deportivas competitivas y de calidad. Los alojamientos serán como mínimo de 3 estrellas y apartamentos familiares equipados.

- b) Se aplicará al viario de acceso los criterios generales establecidos para las Zonas Turísticas, y asimismo se individualizará el sistema de comunicaciones paralelo a la línea de costa con adecuación al paisaje y al medio ambiente.
- c) Mayor atención a los elementos de interés paisajístico, fomentando la relación con el resto del espacio turístico, fomentando en este sentido especialmente las actuaciones en el litoral. Asimismo se potenciarán los equipamientos deportivos y de servicios y ocio.
- d) Se propone la rehabilitación del área de Costa del Silencio, además de Los Cristianos, ya definida en el PIOT.



Fig. 32. Vista general de la Playa del Médano, donde se hacen evidentes los especiales valores del litoral de la comarca de Abona.

2.2.4.4. El Suelo Turístico en los Planes Generales Municipales.

Los planes generales aceptan las condiciones de PTOTT en términos de tratamiento del Suelo Turístico en el borde litoral, incluso, en los diversos grados de desarrollo que éstos se encuentran, pretenden introducir algún nuevo suelo al litoral en condiciones similares a las existentes. Insisten en asignarles funciones residenciales o mixtas, con el peligro que eso tiene de entenderse como algo ya devaluado o susceptible de una menor consideración en cuanto a las exigencias de calidad. Y, por último, no les aplica un tratamiento especial, sobre todo en términos de rehabilitación del espacio urbano, a todos y cada uno de los asentamientos existentes. Por tanto, los interrogantes vuelven a ser los mismos.

El objetivo de mayor peso en términos de planeamiento territorial (y esto, a todas las escalas) debe ser la consideración del litoral marítimo como un área excepcional: el área de mayor valor real y potencial de ésta Comarca (y posiblemente de todas las comarcas de la isla) Y esto por tres razones fundamentales. Primero, porque es la línea de contacto con el mar, que es el rasgo geográfico que más nos caracteriza; segundo, porque contiene valores medioambientales y paisajísticos irrecuperables e insustituibles; y tercero, porque en términos turísticos (y de turismo estamos hablando ahora), es la zona de mayor atracción, casi podríamos decir de exclusiva atracción, en términos de localización y desarrollo de esa actividad. Actividad en la que se apoya toda la estructura económica de la isla de Tenerife.

Es real que las Normas regionales de alto rango (Leyes, Directrices,...) así como las iniciativas de planeamiento territorial de la isla de Tenerife, en los últimos años (PIOT, PTOTT,...), han ido dirigidas a reducir la presión sobre el litoral marítimo, y probablemente, gracias a ellas, hoy no se encuentra ese borde totalmente comprometido. Pero hay que plantearse también, cuánto, el presente Plan, en el límite de sus cometidos, debe revisar los objetivos no alcanzados por aquellos y poner sobre la mesa otras condiciones y la aplicación de nuevos instrumentos urbanísticos que permita un paso más en la consideración y tratamiento del litoral.

PLAN TERRITORIAL PARCIAL
DE LA COMARCA DE ABONA

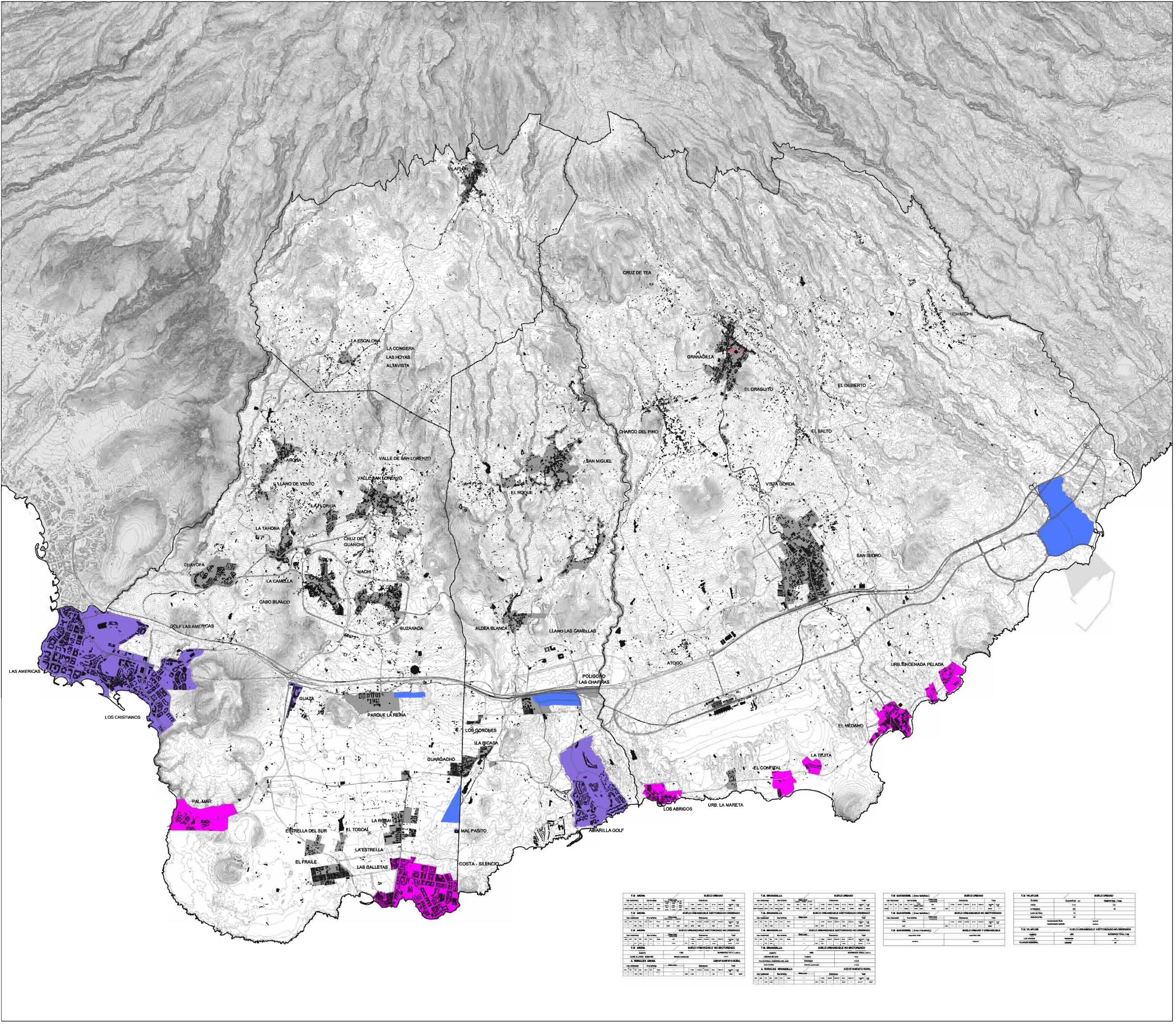
AVANCE

CABILDO INSULAR DE TENERIFE



LEYENDA:

- Suelo Urbano
- Suelo Residencial
- Suelo Turístico
- Suelo Mixto
- Suelo Industrial



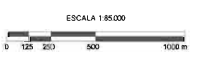
TI ABONA	TI GRANADILLA	TI ABONA (EN BARRIO)	TI VEJUNA																																								
<table border="1"> <tr><th colspan="2">SUELO URBANO</th></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Residencial</td></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Turístico</td></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Mixto</td></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Industrial</td></tr> </table>	SUELO URBANO		Urbano	Residencial	Urbano	Turístico	Urbano	Mixto	Urbano	Industrial	<table border="1"> <tr><th colspan="2">SUELO URBANO</th></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Residencial</td></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Turístico</td></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Mixto</td></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Industrial</td></tr> </table>	SUELO URBANO		Urbano	Residencial	Urbano	Turístico	Urbano	Mixto	Urbano	Industrial	<table border="1"> <tr><th colspan="2">SUELO URBANO</th></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Residencial</td></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Turístico</td></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Mixto</td></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Industrial</td></tr> </table>	SUELO URBANO		Urbano	Residencial	Urbano	Turístico	Urbano	Mixto	Urbano	Industrial	<table border="1"> <tr><th colspan="2">SUELO URBANO</th></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Residencial</td></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Turístico</td></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Mixto</td></tr> <tr><td>Urbano</td><td>Industrial</td></tr> </table>	SUELO URBANO		Urbano	Residencial	Urbano	Turístico	Urbano	Mixto	Urbano	Industrial
SUELO URBANO																																											
Urbano	Residencial																																										
Urbano	Turístico																																										
Urbano	Mixto																																										
Urbano	Industrial																																										
SUELO URBANO																																											
Urbano	Residencial																																										
Urbano	Turístico																																										
Urbano	Mixto																																										
Urbano	Industrial																																										
SUELO URBANO																																											
Urbano	Residencial																																										
Urbano	Turístico																																										
Urbano	Mixto																																										
Urbano	Industrial																																										
SUELO URBANO																																											
Urbano	Residencial																																										
Urbano	Turístico																																										
Urbano	Mixto																																										
Urbano	Industrial																																										

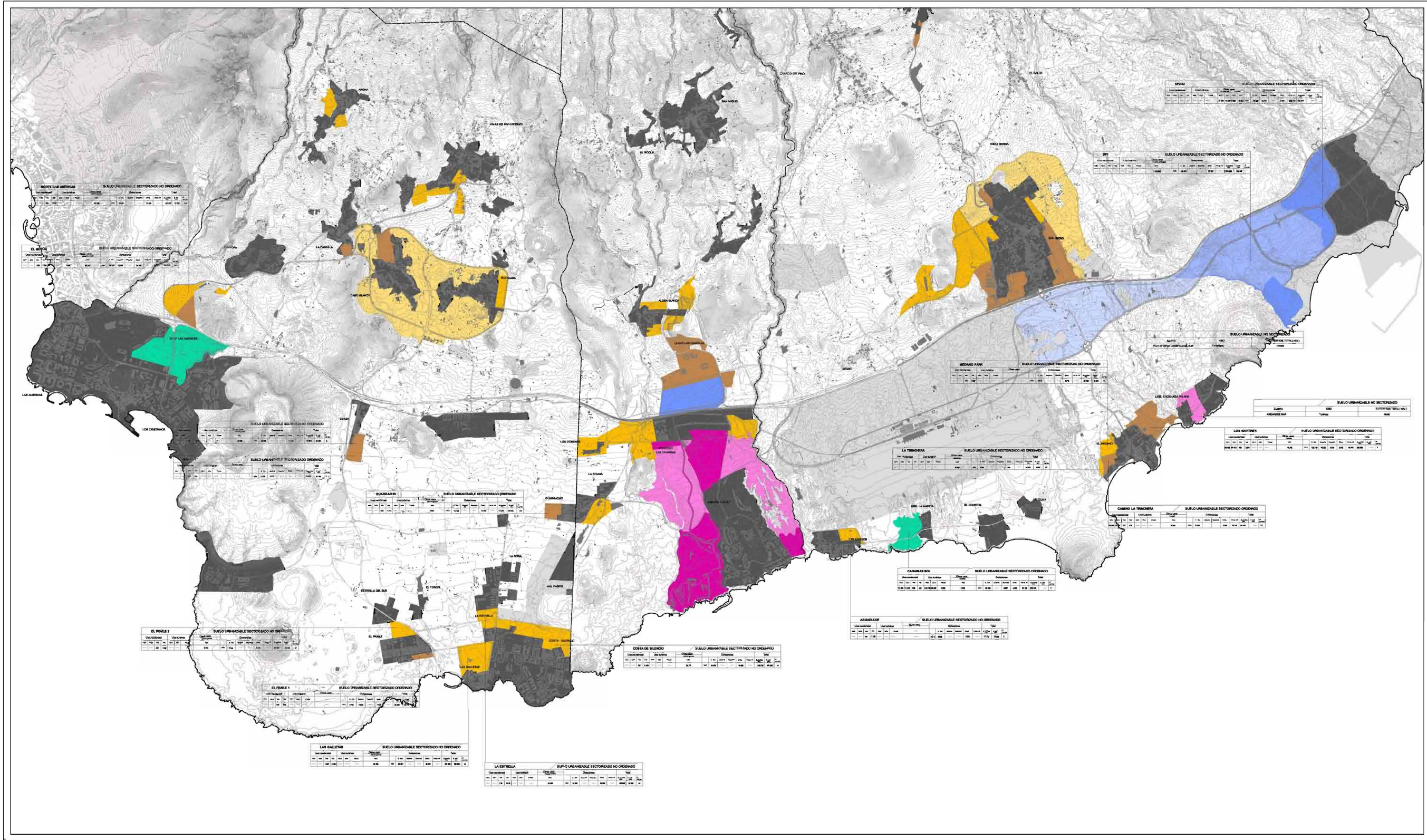
CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L.

PLANO DE INFORMACIÓN
LAS FORMAS DE OCUPACIÓN DEL SUELO
EL SUELO RESIDENCIAL Y TURÍSTICO (Ver Anexo 1)

2.1.5a

SUELO URBANO USO GENERAL





PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA COMARCA DE ABONA

AVANCE

CABILDO INSULAR DE TENERIFE

Suelo Urbanizable

Sectores Ordenados

Sectores No Ordenados

No Sectores

Sectores Ordenados

Sectores No Ordenados

No Sectores

Sectores Ordenados

Sectores No Ordenados

No Sectores

Sectores Ordenados

Sectores No Ordenados

No Sectores

Suelo Urbano

Suelo Urbano Insular

Infraestructuras Equipamientos

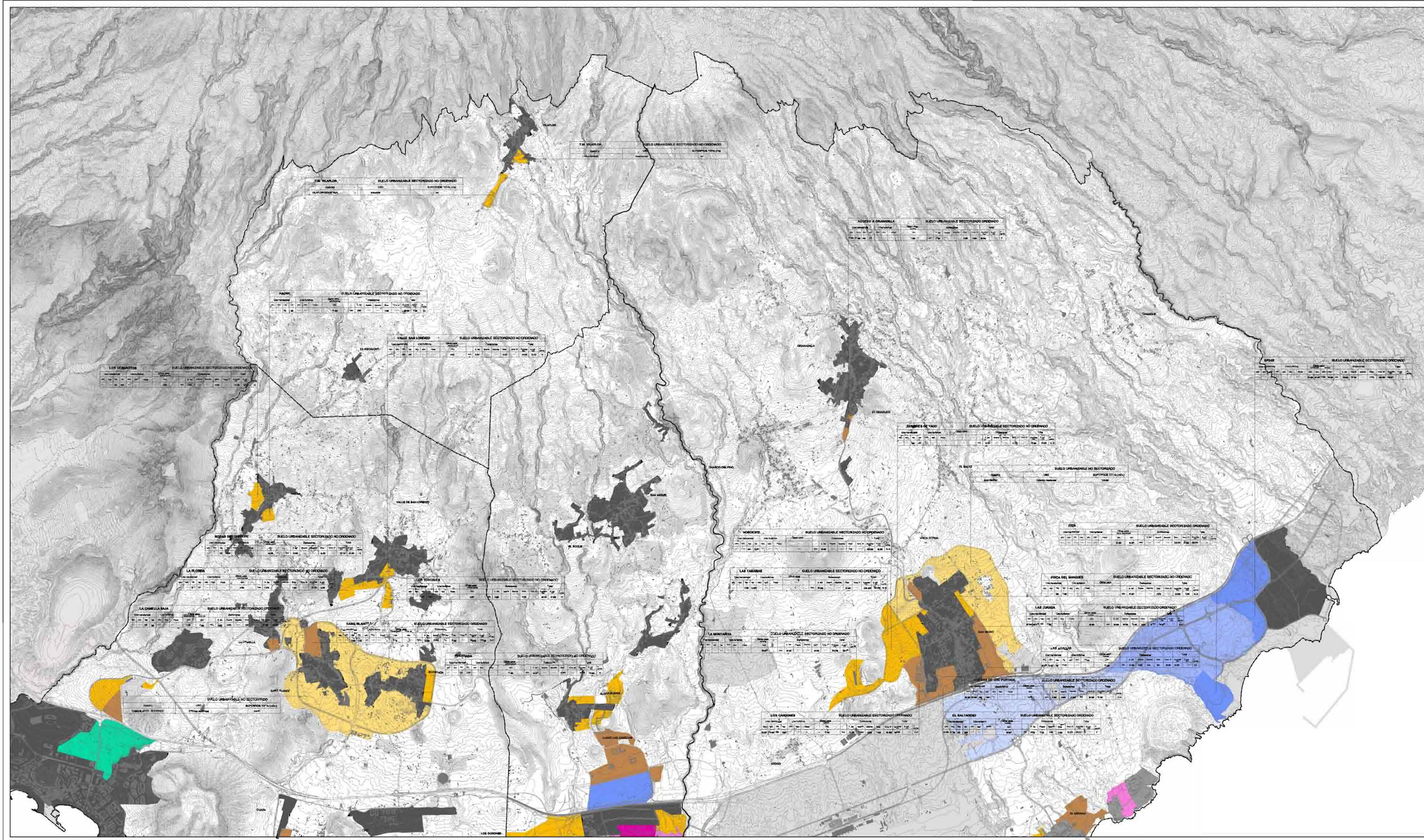
CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaborador: SOLITEC S.L.

PLANES DE ORDENACIÓN:
LAS FORMAS DE OCUPACIÓN DEL SUELO
EL SUELO RESIDENCIAL Y TURÍSTICO (Ver Anexo 1)

2.1.6a

PREVISIONES DE CRECIMIENTO:
SUELO URBANIZABLE / PLANES GENERALES

ESCALA 1:2000



PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA COMARCA DE ABONA

AVANCE

CABILDO INSULAR DE TENERIFE

LEYENDA:

Suelo Urbanizable:

- Residencial:
 - Residencial Ordenado
 - Residencial No Ordenado
 - No Sacatizado
- Turístico:
 - Turístico Ordenado
 - Turístico No Ordenado
 - No Sacatizado
- Urbano:
 - Urbano Ordenado
 - Urbano No Ordenado
 - No Sacatizado
- Industrial:
 - Industrial Ordenado
 - Industrial No Ordenado
 - No Sacatizado

Suelo Urbano:

- Suelo Urbano
- Suelo Urbano Industrial
- Infraestructuras Equipamiento

CABRERO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L.

PLANO DE SUELO:
LAS FORMAS DE OCUPACIÓN DEL SUELO
EL SUELO RESIDENCIAL Y TURÍSTICO (Ver Anexo 1)

2.1.6b

PREVISIONES DE CRECIMIENTO
SUELO URBANIZABLE / PLANES GENERALES

ESCALA 1:1000

2.2.5. Conclusiones al Suelo Turístico y Propuestas.

El análisis realizado nos pone en condiciones de afrontar una serie de conclusiones sobre el comportamiento del Suelo Turístico en Abona y por tanto, sugerir algunas propuestas básicas, unas planteadas ya en anteriores documentos de planeamiento y otras producto de la orientación dada en los epígrafes anteriores.

a) A falta de datos más precisos, la hipótesis de que el alojamiento en Abona es en general de carácter mixto (residencial / turístico), pero que los asentamientos vinculados a la costa deben considerarse proporcionalmente más dirigidos al consumo temporal y los interiores al consumo permanente, nos sirve para afrontar el espacio turístico de forma zonal. Concentrémonos, por tanto, en este epígrafe, en el espacio turístico básicamente vinculado a la costa.

b) Así como en el análisis del Espacio Residencial, los ritmos de crecimiento, transformación e innovación de cada forma de ocupación del suelo (núcleos tradicionales de montaña, marginales,...) presentaban caracteres diferenciados, en el Suelo Turístico, aún habiendo un fuerte contraste entre las tipologías de asentamiento, todas crecen a fuerte ritmo. Esto no obsta para que los núcleos tradicionales de costa hayan, por ejemplo, mejorado sus condiciones urbanas, a veces a costa de perder su identidad, y sin embargo, las urbanizaciones ex novo hayan perdido fuerza, presentando, al lado de áreas de un alto standing turístico, otras con un notable grado de deterioro.

c) El problema de la costa se agudiza por el grado de dispersión de las operaciones, en donde se ha desarrollado un sistema encadenado de asentamientos (costa – urbanización – costa – urbanización,...) con urbanizaciones de todos los tamaños y con perspectivas legalmente respaldadas de crecimiento en todas y cada una de ellas. Y en general, con una calidad espacial bastante deficiente, que se muestra tanto en edificaciones en altura (a veces de seis y ocho plantas), como en las tipologías de agrupación de baja densidad, ya sean conjuntos adosados, pareados o aislados. Tal vez Pal-Mar, puedan considerarse el paradigma.

d) Si por sus valores, no sólo ambientales y paisajísticos (y por tanto, identitarios), sino también económicos (turísticos), consideramos a la costa como el lugar de más potencia de la Comarca,

no es ahí donde se está produciendo el espacio más atractivo y sugerente. No es ahí donde las condiciones de urbanización están siendo más severas y exigentes, ni donde a cambio de su disfrute y aprovechamiento privado, la comunidad está extrayendo mayores beneficios. La franja litoral debe ser la zona de consumo más restringido y de más estricto cuidado a la hora de su transformación, y debe ser también la que mayor accesibilidad pública permita a sus residentes.

e) Las Normas y los Planes Territoriales (Directrices, PIOT,...) han sido muy claros al definir la problemática y el tratamiento del Suelo Turístico en Tenerife: la limitación de su consumo discrecional, la diversificación de los usos tradicionales y la mejora de la calidad de la oferta, así como la rehabilitación del espacio obsoleto. Sin embargo, el desarrollo de esos objetivos generales en los planes generales municipales que componen la Comarca, ha desoído bastante aquella voz de alarma, manteniendo *suelos urbanizables costeros* más en razón de sus expectativas urbanísticas que de su adecuación o su interés real y no han puesto las condiciones suficientes ni para elevar la calidad turística ni para estimular la rehabilitación. El PTOTT ha respetado la clasificación del planeamiento general vigente, sin añadir ninguna nueva área a la misma, aunque proponiendo determinadas actuaciones generales que pretenden seguir en las ideas generales del PIOT, que en este Plan Territorial retomamos e intentamos desarrollar y definir más concretamente, de tal forma que se trasladen con mayor claridad al planeamiento general.

y f) Uno de los factores más influyentes para seguir permitiendo la baja calidad espacial de la costa, ha sido confundir la mixtificación de su uso (turístico / residencial) con su destino, que debe ser turístico. El uso actualmente compartido con la población local, ha permitido que el tratamiento de los núcleos costeros se pueda interpretar como si de cualquier otro núcleo se tratara y, por tanto, aplicarles standards de calidad poco exigentes. En cualquier caso, el factor fundamental, no debe ser tanto la población, sea esta o no más o menos turística, sino la calidad y singularidad de la geografía de la costa.

En base a estas consideraciones, el Avance establece una serie de propuestas, unas en la línea de las ya planteadas en los documentos de planeamiento anteriormente citados y otras más innovadoras.

A) El nuevo modelo de consumo de Suelo Turístico debe apoyarse en los siguientes aspectos:

- a) el objetivo fundamental es la protección de los valores de la costa por sus repercusiones identitarias, económicas y medioambientales
- b) recuperar al máximo los principios defendidos en las Normas y los Planes marco, en cuanto a la contención, diversificación y rehabilitación de la urbanización turística
- c) Incorporar nuevas exigencias al “modelo de urbanización dominante” en la costa, que sigue siendo de reproducción de lo existente, para elevar realmente la calidad
- d) promover actuaciones exigentes en la costa que permitan el acceso, el uso y el disfrute público a los turistas y a la población local
- e) revisar los suelos expectantes en los bordes de las urbanizaciones costeras, cuyos plazos de urbanización han sido más que superados e imponer nuevas condiciones a la urbanización.

B) La franja costera de la Comarca en toda su longitud, es decir, desde la Playa de Las Américas hasta el Puerto de Granadilla, debe ser objeto de especial consideración urbanística. La urbanización en esa zona no puede darse en las mismas condiciones que lo hace en cualquier otra zona del territorio comarcal, puesto que se trata de un espacio con valores muy notables y diferenciados, que tiene repercusiones en la población de Tenerife, pero que tiene también una valoración objetivable en términos económicos y medioambientales. Su especial tratamiento en esa dirección (al margen de que también se pueda hacer en el Plan Territorial Parcial costero correspondiente), es el objetivo central de este apartado del Avance.

C) Deben recuperarse los principios básicos defendidos y aprobados en las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias y en el PIOT de Tenerife, en lo que se refiere a tres cuestiones. La contención de la urbanización turística, sobre todo en la costa; la diversificación de la oferta turística de borde, lo que significa la implantación de modelos de urbanización turística distintos (y más enriquecedores) a los existentes; y la rehabilitación del espacio obsoleto y degradado, física y socialmente. Todas las previsiones de extensión de los núcleos existentes (sean del tipo que sean) en la costa de la Comarca, son, para que se entienda, de una tipología que podríamos denominar coloquialmente “más de lo mismo”.

D) El especial tratamiento de la costa, no sólo debe incluir los aspectos tratados en el punto anterior, sino que debe valorar también su estructura natural y, en esa dirección, el acondicionamiento de sus partes constituyentes para su mejor uso y disfrute. La costa de la

Comarca de Abona, es un espacio diverso, complejo y lleno de matices, que es una de las características que lo hace más atractivo como paisaje. Pero la urbanización, por rentable que esta sea, no puede ser su único, ni siquiera su más apropiado, destino. Calibrar y realizar pequeñas y cuidadas intervenciones de superficie en los lugares públicamente más asequibles de su desarrollo, es una de las propuestas más vivas que este Plan quiere defender.

E) Hacer un esfuerzo de revisión de los suelos clasificados a todo lo largo de la costa, de modo que se controle el proceso especulativo que a partir de su retención indefinida, pueda desencadenarse. Los derechos adquiridos legalmente a partir de su clasificación urbanística, no pueden considerarse como avales permanentes, permitiendo que cada suelo se desarrolle sin plazos ni condiciones. Una revisión positiva permitiría introducir en los desarrollos pendientes nuevas determinaciones con el fin de obtener la perseguida mejora de la calidad espacial.

2.3. El Suelo Logístico (Ver Anexo 2.)

Para los objetivos de este Plan, Suelo Logístico es aquel que cumple funciones de mejora de las condiciones económicas de la comunidad en la que se inserta (la Comarca, la Isla, la Región,...) y se consideran como funciones complementarias, de apoyo y de contribución al desarrollo general. Las actividades que se albergan en su entorno son buenas generadoras de empleo y suelen consumir una cantidad considerable de suelo que normalmente no es utilizado por la totalidad, sino por una parte, de esa comunidad. El Suelo Logístico alberga en general aquellas actividades que son necesarias (o, si se quiere, imprescindibles) para que el resto de ellas mejoren su capacidad de respuesta y, sin las cuales, todo el sistema dejaría de funcionar adecuadamente.

2.3.1. La Tipificación del Suelo Logístico.

Para el caso de la comarca de Abona, vamos a distinguir tres tipos de Suelo Logístico: el aeroportuario, el portuario y el industrial.

2.3.1.1. El Sistema Aeroportuario del Sur.

El aeropuerto Reina Sofía se construyó en el municipio de Granadilla en la década de los ochenta del pasado siglo como respuesta al desarrollo de la industria turística en Canarias (y en concreto en Tenerife) como actividad económica dominante y a su concentración geográfica en las áreas de Abona y del Suroeste. Por otro lado, el único aeropuerto entonces existente (Los Rodeos), ubicado dentro del Área Metropolitana, planteaba problemas de expansión y servía con dificultades a la totalidad del sistema insular.

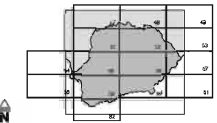
El nuevo aeropuerto, Aeropuerto Reina Sofía, se ubicó en la planicie de mayor superficie de la isla, una plataforma natural próxima a la Playa de La Tejita (El Médano) que se extiende entre la Montaña Roja y la Montaña Amarilla. Donde durante los años sesenta había existido un pequeño aeropuerto (prácticamente una pista de tierra y un pequeño local de servicios) vinculado a la mencionada playa, se construyó el nuevo aeropuerto de Tenerife, en íntima conexión con la recién inaugurada TF-1, de unión entre la capital insular y la creciente área turística del Sur.

La ubicación de una infraestructura de ese porte, no permitía alternativas. Cualquier otra zona del entorno hubiera cumplido menos con los requisitos exigibles de proximidad a las zonas más pobladas, disponibilidad de suelo y respeto al medio ambiente, que el área seleccionada. Es cierto que la capacidad de transformación del medio de un aeropuerto es enorme, y que su impacto en el resto de las actividades (fenómeno que con el tiempo se ha ido intensificando) es muy importante, pero se trata, sin duda alguna, de un sistema territorial por ahora insustituible y con todos los visos de ir exigiendo en el futuro nuevas superficies de suelo en su entorno para su puesta a punto y su desarrollo.

Las expectativas de crecimiento del aeropuerto Reina Sofía están calculadas y previstas por los organismos correspondientes, y con la superficie de reserva disponible podría triplicarse la capacidad existente. Con lo cuál, el Sistema Aeroportuario de Sur, en términos de reserva, tiene su futuro garantizado.

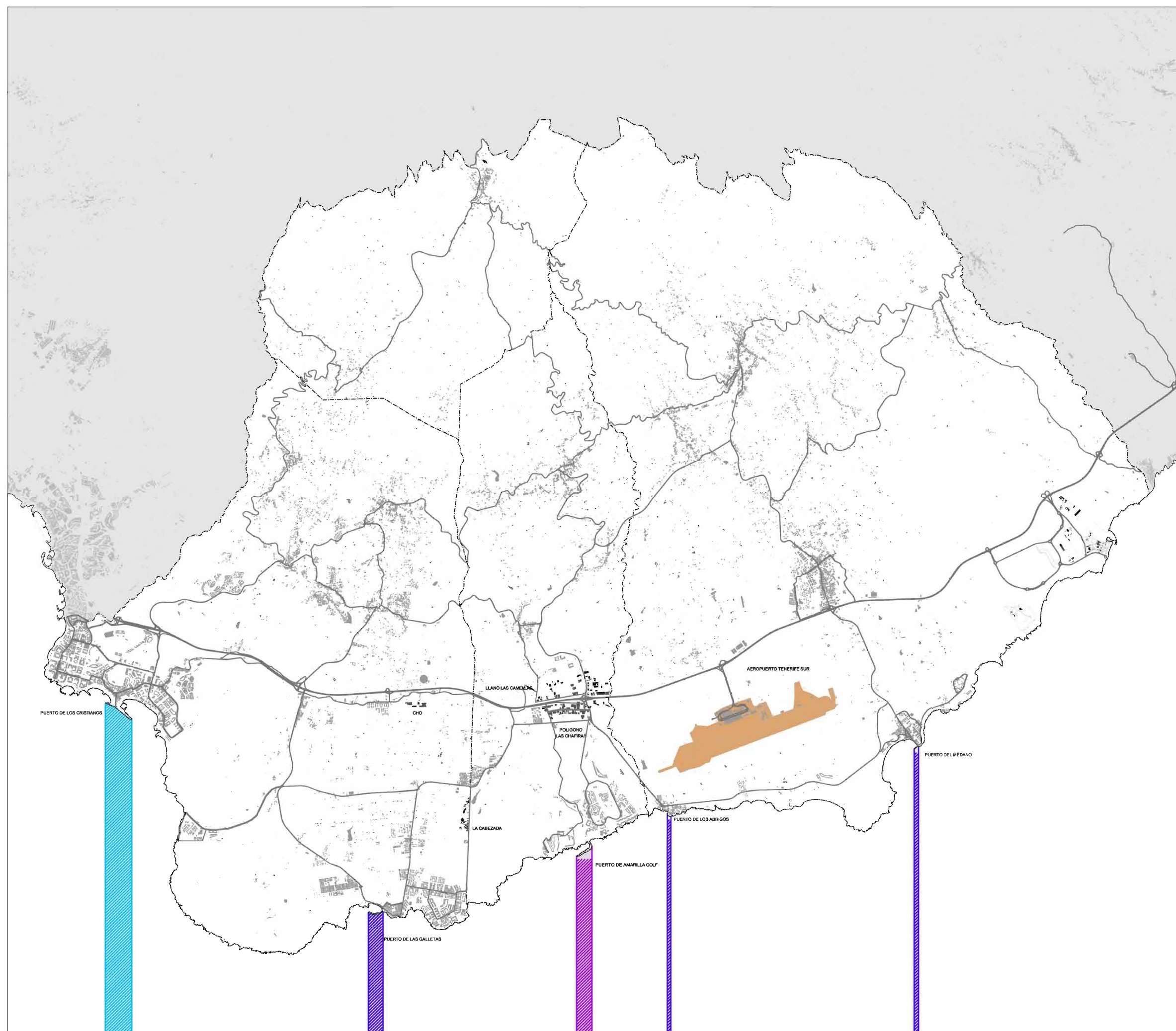


Fig. 33. Vista aérea del Aeropuerto Reina Sofía.



LEYENDA:

- Vialio existente
- Industrial
- Aeropuerto Tenerife sur
- Puerto Pasajeros - Mercancías
- Puerto Deportivo
- Puerto Pesquero



CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L.

PLANO DE DEFINICIÓN

EL SUELO LOGÍSTICO (Ver Anexo 2)

2.2.1

EL SUELO LOGÍSTICO: SITUACIÓN ACTUAL



2.3.1.2. El Sistema Portuario.

Los puertos de Tenerife, han sufrido también una transformación importante en su concepción como tales. La estructura administrativa clásica de las islas (con una división territorial por municipios de mar a cumbre) incluía, para su explotación idónea, tierras de todos los tipos (cumbre, medianías, litoral,...) y también, cómo no, la existencia de un pequeño puerto por municipio, donde poder desarrollar las labores de pesca, con la posibilidad añadida de intercambiar artículos entre ellos y en algunos casos, con las islas más próximas. Así, además del de Santa Cruz, que tenía otras funciones añadidas, florecieron los antiguos puertos de Güímar, Granadilla (El Médano), Los Cristianos, Garachico y El Puerto de La Cruz, así como otros de menor importancia.

Con el desarrollo industrial y del transporte aéreo, así como la incidencia del comercio internacional, y más tarde, con el turismo, el consumo de artículos locales cayó gradualmente y esos pequeños puertos se fueron transformando en puertos deportivos, en meras plataformas para el baño y la pesca circunstancial, o como simples piezas de abrigo o de cierre marítimo. Alguno de ellos, como es el caso de Los Cristianos, además de ser utilizados para alguna de las funciones señaladas, fueron reconvertidos en nuevas plataformas para el transporte marítimo entre islas y su estructura física sufrió extensiones y cambios importantes que afectaron sensiblemente a la fisonomía y carácter del núcleo urbano que los alberga.

El caso más relevante, por su incidencia en la estructura territorial y funcional, así como en la sociedad de Tenerife, ha sido el Puerto de Granadilla. La futura construcción del Puerto de Granadilla (a ubicar entre Montaña Pelada y Barranco del Río) en nada se aproxima a la evolución de ninguno de los puertos anteriormente señalados, puesto que se trata de la creación de una nueva infraestructura portuaria de superior importancia, ligada a la existencia de un polígono industrial (del mismo nombre) y al aeropuerto anteriormente citado. La importancia y trascendencia de este nuevo puerto, tiene mucho que ver con el proyecto de situar en la zona una Plataforma Logística con capacidad para albergar funciones múltiples ligadas a la industria, el transporte y las actividades de innovación. Nuevo e importante dispositivo comarcal de trascendencia insular que será analizado con profusión en los capítulos siguientes.



Fig. 34. Vistas aéreas de los puertos de Los Cristianos (sup.) y Amarilla Golf (inf.)

2.3.1.3. El Suelo Industrial.

El origen del espacio industrial en Abona, estuvo siempre ligado a las explotaciones agrícolas, que durante décadas fue la actividad económica dominante en aquella zona; primero con los cultivos de medianías (para el consumo interno), ubicados en la media ladera, en el entorno de las capitales municipales, y más tarde con los cultivos de exportación (plátanos y tomates, prioritariamente) ubicados en las zonas bajas, próximas al litoral marítimo. En general, se trataba de pequeñas instalaciones para el almacenamiento, tratamiento y cuidado de los productos, y en algunos casos también para su transporte terrestre o marítimo. Otras construcciones menores, como las redes para la canalización del agua o los hornos de cal, que también abundan en la zona, sólo pueden ser considerados ya como parte del patrimonio cultural y de la historia de la Comarca.

La decisión de desarrollar un Polígono Industrial en la zona (paralela a la ubicar otro en el municipio de Güímar), se produjo en el momento de despegue del Sur como área turística. Los Planes de Desarrollo (Iº, IIº, IIIº,...) redactados por el Gobierno de España durante los años setenta, tenían como finalidad el estímulo a la "industrialización" del país, cuando de hecho ya se estaba iniciando, a nivel mundial, el descenso de la industria como actividad económica hegemónica. En realidad, esos polígonos nunca fueron del todo industriales, y el ritmo de consolidación ha estado siempre muy por debajo de las previsiones hechas durante su concepción. Sin embargo, han cumplido una función necesaria, que es la de mantener aquellas actividades difícilmente compatibles con la vida urbana (nocivas, insalubres, peligrosas,...) alejadas de la ciudad.

A pesar de las dificultades, el espacio programado y adquirido por la Administración (a través de sociedades de gestión) para el Polígono Industrial de Güímar y de Granadilla, se ha ido urbanizando con recursos públicos y ocupando con construcciones destinadas a cubrir aquellas actividades: normalmente grandes contenedores de cubierta ligera y de presupuesto moderado, dirigidos al almacenamiento, la venta al por mayor y, en algunos casos, a la fabricación y/o manipulación de productos de variada procedencia. Modelo que se ha repetido, aunque patrocinados por la iniciativa privada (incluso clandestinamente), en muchos otros lugares de la



Fig. 35. Vistas aéreas de los Polígonos Industriales de Granadilla (sup.) y Las Chafiras (inf.)

Comarca y fuera de ella, y que en general, responde a lo que en Canarias se identifica como el “espacio industrial”.

Las urbanizaciones más importantes de la Comarca promovidas con esta finalidad son Las Chafiras, localizada justo en el tramo de la TF-1 que se corresponde con el municipio de San Miguel (y que incluye a ésta y a dos más, El Llano de los Camellos y Las Andoriñas) y otras dos realmente pequeñas, Cho y La Cabezada, que se confunden entre la superficie agrícola de Guaza con algunas pequeñas parcelaciones dedicadas a funciones variadas.

2.3.2. Previsiones respecto al Suelo Logístico.

Realmente las previsiones en cuanto al Suelo Logístico vienen todas determinadas en el PIOT, y en los Planes Territoriales de desarrollo de éste, y específicamente en cuanto al Aeropuerto en el Plan Director Aeropuerto Reina Sofía. Los Planes Generales Municipales, poco aportan en relación con este tipo de suelo.

2.3.2.1. El Suelo Logístico en el PIOT.

En relación con el Sistema Aeroportuario del Sur (Aeropuerto Reina Sofía), el Plan Insular deja claro la necesidad de ampliación de sus instalaciones (pistas, terminal de pasajeros, parkings,...) en la dirección norte, ya que el incremento constante de pasajeros está haciendo cada vez más insuficiente la superficie construida existente.

El modelo propuesto en el PIOT y en el Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística, que más adelante veremos detenidamente, plantea una repetición especular de las actuales instalaciones con eje en la terminal actual, es decir, una duplicación de la superficie de esas instalaciones hacia el norte y la conexión con la TF-1 a partir de dos conexiones laterales a la altura de los extremos de las pistas de aterrizaje. Otros servicios complementarios a instalar en la zona tendrían que ver ya no exclusivamente con el aeropuerto, sino con la propuesta de la Plataforma Logística.



Fig. 36. Ortofoto del área incluida en la delimitación de la Plataforma Logística.

En principio, la superficie prevista para esta operación tendría cabida en el espacio actual asignado al Sistema Aeroportuario del Sur, por tanto, los Planes vigentes, no tendrían por qué plantearse todavía la reserva de nuevas superficies de suelo en relación con este Sistema.

En relación con el Sistema Portuario Insular y sus consecuencias en la Comarca de Abona, hay estrategias del PIOT que están totalmente asumidas y algunas de ellas en marcha y otras que, por falta de información y criterios, las remite a estudios pormenorizados. Por ejemplo, con relación a la Red de Puertos Pesqueros, el PIOT no se define claramente y tampoco lo hace con la posibilidad de regular la oferta de amarres en los puertos deportivos o también llamadas “marinas”. Una revisión más actualizada del PIOT, llevada a cabo para cumplir con su adaptación a las Directrices de Ordenación y del Turismo de Canarias, señala, sin embargo, además del de Los Cristianos, tres puertos de la Comarca susceptibles de ser transformados en marinas: Las Galletas, Amarilla y Los Abrigos.

Por el contrario sí se plantea, con absoluta claridad, el modelo a seguir en relación con los grandes puertos de mercancías y de pasajeros, y esto hace referencia básicamente a los actuales puertos de Santa Cruz y Los Cristianos y a los propuestos de Granadilla y Fonsalía.

La estrategia del PIOT es clara, tal como apreciamos en los siguientes textos extraídos de su Memoria (Modificación PIOT). Para cada uno de los tres grandes puertos el PIOT plantea la realización de una Operación Singular Estructurante. En cuanto al Puerto de Santa Cruz y el frente marítimo de Santa Cruz-El Rosario, *“la actuación tiene como objetivo principal el reacondicionamiento del frente marítimo del área metropolitana, potenciando su carácter de equipamiento urbano y los usos recreativos ligados al litoral (...) El pretendido reacondicionamiento del frente marítimo de la ciudad con la consiguiente transformación del puerto de Santa Cruz será viable en la medida que la construcción del puerto de Granadilla y la consolidación de la Plataforma Logística permitan el traslado de las actividades vinculadas al tráfico de graneles líquidos y sólidos y las de abastecimiento de las empresas vinculadas a la actividad logística del polígono”*.

Y en cuanto al puerto de Granadilla, *“El PIOT se limita a reservar los terrenos necesarios para la constitución de la plataforma e indicar los tipos de usos que deben implantarse en ella, estableciendo una previsión de futuro sin fechas concretas de realización”*.

Para el puerto de Los Cristianos se plantea su transformación, trasladando su actividad principal al propuesto en Fonsalía. La playa de Los Cristianos fue siempre un área con vocación vacacional y en los orígenes del desarrollo fue uno de los primeros enclaves que apostó sin titubeos por la actividad turística. La buena orientación del núcleo urbano y la existencia de la playa, impulsó el fuerte desarrollo que sufrió durante los años setenta, pero el modelo de implantación (con un exceso de edificabilidad y de altura de la edificación) y la actividad portuaria, derivada de su función de enlace con la islas orientales, fue devaluando sus condiciones iniciales, convirtiéndolo en un enclave de funciones mixtas y sin una orientación funcionalmente precisa como asentamiento turístico.

La estrategia que se señala en el PIOT para su desarrollo, seleccionándolo como una de las Operaciones Singulares Estructurantes, es recuperar su inicial vocación y condiciones,



Fig. 37. Vistas parciales desde la TF-1 del Polígono de Granadilla (sup.) y del Polígono de Las Chafiras (inf.)

impulsando los valores turísticos originales, rehabilitando las áreas más degradadas del núcleo urbano y reconvirtiendo sus instalaciones portuarias con fines deportivos, comerciales y de ocio.

Pero en lo que se refiere al Suelo Industrial, el PIOT no define excesivamente la estrategia. Un espacio tan necesario para la isla, como es el Polígono Industrial de Granadilla, está sólo ocupado a nivel insular en una tercera parte; aún si en esta situación ha influido una decisión institucional, es en todo caso el momento de revisar las condiciones del área, de tal modo que realmente respondan al objetivo general de alta especialización que se pretende.

Una respuesta ajustada necesitaría de un estudio más pormenorizado, pero es posible que el exceso de rigidez y de especialización del Polígono, pueda actuar en contra de sus supuestos iniciales. Por ejemplo, la concepción negativa del término y del modelo “polígono”, la baja calidad de la edificación, la frialdad de la urbanización, etc., pueden ser parámetros que no se ajustan a una coyuntura económica en que la condición de “industrial” ha cambiado de perfil y se entiende más ligada a la economía urbana (financiera y de gestión), incluso a la investigación científica y a la innovación tecnológica. Es probable también que el coste del suelo de los polígonos de iniciativa pública deba acordarse con el rendimiento de las actividades con que están siendo mayoritariamente cubiertos.

2.3.2.2. La Plataforma Logística del Sur.

La Plataforma Logística del Sur es la respuesta lógica a todas las anteriores condiciones, aspiraciones y proyectos que se dan en la isla de Tenerife. La Plataforma no es una infraestructura comarcal, más al contrario, es probablemente la apuesta estratégica más ambiciosa de Tenerife, por cuanto lleva consigo el afán por dar solución a uno de los grandes temas de la contemporaneidad, en términos de relación entre organización territorial y eficacia de la economía, en este caso, de una economía insular. Esto es, el máximo aprovechamiento de los recursos disponibles mediante los dispositivos más adecuados, que en una isla turística se centran en el flujo y el intercambio de personas, de mercancías y de capitales. La decisión de situar un área logística (puerto, aeropuerto y actividades económicas) cerca del máximo motor del desarrollo insular (las áreas turísticas), afronta buena parte de las deseconomías que

conlleva la condición de territorio lejano y fragmentado y la dispersión de las funciones principales a lo largo y ancho del territorio de la isla de Tenerife.

Este nuevo nodo de actividad e intercambio, venía ya predefinido en el PIOT con bastante detalle y había sido considerado también como una de las Operaciones Singulares Estructurantes para ser desarrollada a través del correspondiente Plan Territorial.

El Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur, en su documento de Aprobación Inicial, hace una disección muy elaborada de la problemática de este tipo de dispositivos y de su encaje en el espacio señalado por el PIOT para su desarrollo. Recoge las determinaciones allí establecidas para situarlas en el contexto insular de Tenerife y se adapta a las propuestas establecidas por el Plan Insular para cada uno de los diferentes sistemas: aeroportuario, portuario e industrial.

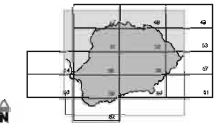
El esquema funcional es en síntesis muy sencillo. Un nuevo eje viario longitudinal de gran porte, pero no de gran velocidad (una rambla, probablemente), paralelo a la TF-1, conecta los dos sistemas principales situados en los extremos: el aeropuerto Reina Sofía y el Polígono de Granadilla (+ el puerto). Este nuevo eje, que corre a través de la nueva terminal de pasajeros, situada en el centro, divide también el área aeroportuaria en dos mitades gemelas, y el área industrial, en otras dos partes, una, vinculada a la TF-1, dirigida a albergar funciones terciarias y de servicios, y otra vinculada al puerto, designada para acondicionar las funciones industriales y de servicio a los grandes contenedores. Además de esto, un tramo del nuevo sistema de transporte guiado (el tren Santa Cruz – Las Américas), correría desde un punto de la TF-1 situado en el centro de la Plataforma, hasta la nueva terminal aeroportuaria, para seguir hacia la zona turística, con una propuesta de estación multimodal en cada uno de los extremos.

Con los datos disponibles en la actualidad, la concepción de una Plataforma Logística en ese lugar sería poco discutible, por las cuestiones señaladas anteriormente. Ahora bien, si atendemos a la importancia, la dimensión y las consecuencias de tal infraestructura en el entorno comarcal, habría que hacer algunas matizaciones. Sobre todo si la ponemos en relación con el espacio turístico.

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL
DE LA COMARCA DE ABONA**

AVANCE

CABILDO INSULAR DE TENERIFE



LEYENDA:

- Vuelo previsto
- Industrial
- Aeropuerto Tenerife sur
- Puerto Pesquero Existente
- Puerto Deportivo Existente
- Puerto Deportivo Previsto
- Puerto Comercial Pasajeros - Mercaderías Existente
- Puerto Comercial - Mercaderías Previsto

Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística de Tenerife
(Doc. Aprob. inicial)

- 1ª Línea Aeroportuaria
- Campo de vuelo actual
- Campo de vuelo planificado
- Campo de vuelo de reserva

- 1ª Línea Portuaria
- 2ª Línea Portuaria
- 3ª Línea Portuaria
- 4ª Línea Portuaria
- 3ª Línea Industrial
- 4ª Línea Terciana de servicios e industrias
- Espacio Natural protegido

CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L.

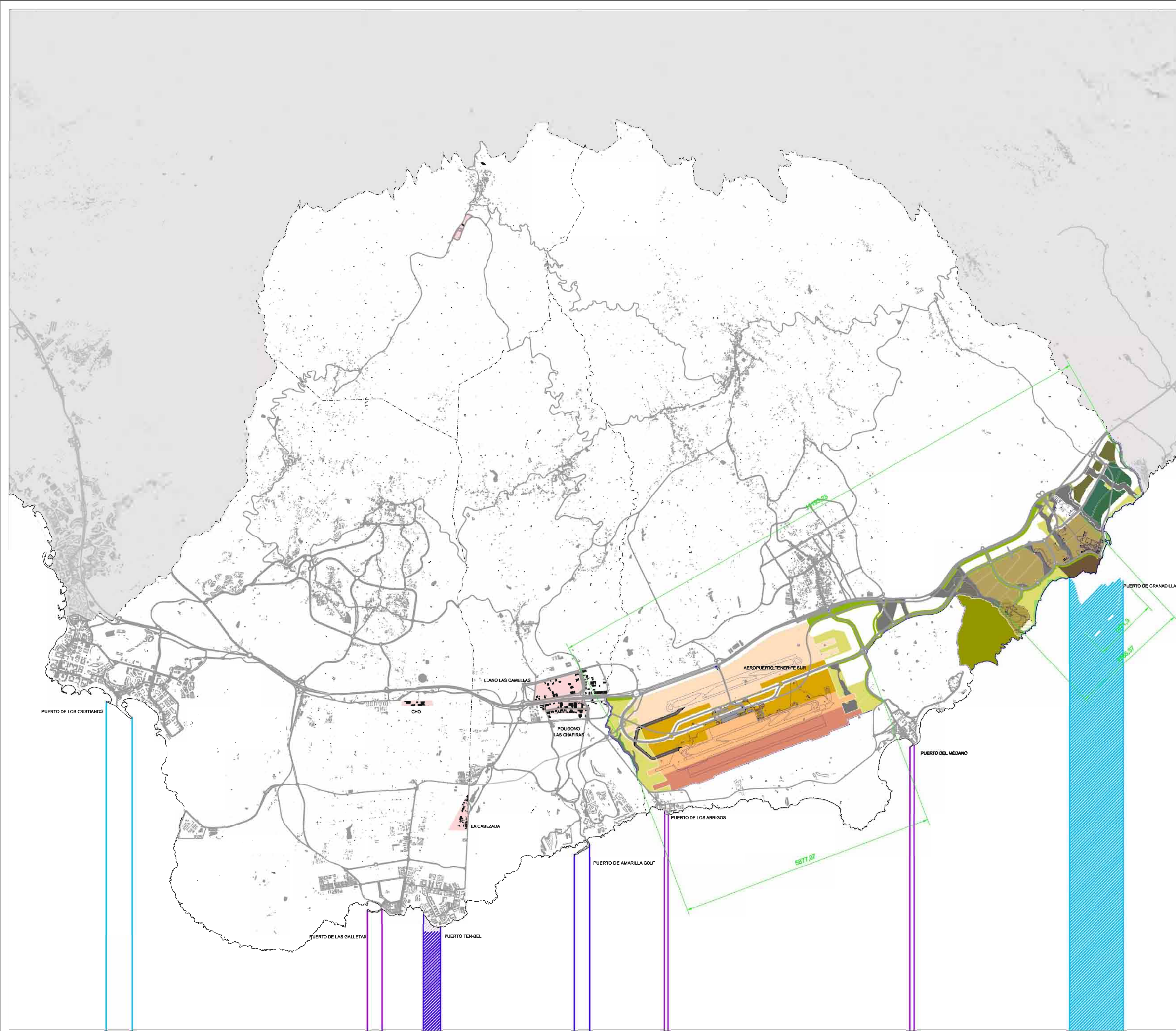
PLANOS DE INFORMACIÓN

EL SUELO LOGÍSTICO (Ver Anexo 2)

2.2.2

SUELO LOGÍSTICO: PREVISIONES

ESCALA 1:85.000
0 125 250 500 1000 m



En primer lugar, la posibilidad de cubrir a corto plazo la totalidad del espacio logístico programado es muy remota. Lo contrario sería una bendición para Tenerife, pero, si extrapolamos los ritmos actuales, lo probable es que las actividades programadas tarden en situarse allí. Con lo cuál tendríamos, durante décadas, un espacio sin ocupar en permanente expectativa. Y esto suele significar la presencia de “paisajes rotos” con superficies a “medio urbanizar” y a “medio edificar”, durante un periodo dilatado de tiempo. Las posibles salidas a tal eventualidad podrían pasar por la previsión de un tratamiento vegetal autóctono en las superficies expectantes, en concordancia con el tratamiento previsto para el litoral marítimo y para el espacio turístico.

En segundo lugar, parte del espacio logístico, sobre todo el vinculado a la industria y a las actividades portuarias, no ha resultado normalmente de alta calidad formal. La lógica aplicada a las funciones que allí se desarrollan, ha chocado frontalmente con la posibilidad de generar espacios morfológicamente articulados y ordenados. Ésta al menos ha sido la tradición, y puede que también sea parte de las causas de su vigente rechazo (uso público del litoral, renovación de los frentes urbanos de agua, desertización de las áreas industriales,...) Una salida a este problema podría ser, la mejora de la calidad formal del espacio logístico atendiendo a la morfología propia del espacio residencial sub-urbano (parcelas más pequeñas con espacios libres privados, mejor arquitectura, urbanización de calidad, parques, equipamientos, etc...) y no tanto a las del espacio industrial tradicional.

Y en tercer lugar se situaría la concentración de las actividades y su relación con el entorno, sobre todo en lo que se refiere a la movilidad comarcal e insular. Si se quiere ser consecuente con la dimensión de la superficie programada para la Plataforma, y el tipo y rango de las actividades propuestas (todas ellas grandes generadoras de movilidad), así como su localización en una zona “de paso” hacia la “ciudad turística” (que es el “fin del trayecto”), se debe ser también con las repercusiones y con su impacto en el sistema viario. En la actualidad, en Abona, no existe un sistema viario de litoral articulado que recoja la movilidad rodada de la costa y el sistema viario de medianías solo afecta a las relaciones entre los residentes de la montaña. Con lo cual, la TF-1 es la arteria que absorbe la movilidad rodada de todas las demás conexiones tanto sean éstas de carácter local, comarcal o insular.

2.3.3. Conclusiones al Suelo Logístico y Propuestas.

Atendiendo a la definición que hemos hecho de Suelo Logístico (funciones aeroportuarias, portuarias e industriales) y después del análisis realizado sobre estas funciones en la comarca de Abona, podemos extraer las siguientes conclusiones, por tipos de suelo:

a) En los aspectos que se incluyen en el presente Plan, el Sistema Aeroportuario del Sur no plantea otros problemas que los derivados de su capacidad y necesidades de ampliación en relación con el incremento constante de pasajeros y mercancías, tema que aquí se apunta, pero que realmente se aparta de la problemática concreta que en este documento se discute. Si hemos señalado como adecuada, la superficie disponible para las sucesivas ampliaciones sobre la predicción de unos crecimientos razonables. Otras cuestiones relativas a las consecuencias en el entorno (sobre todo en el viario) del conjunto de actividades programadas, son más propias de las conclusiones que extraigamos en el apartado dedicado a la Plataforma Logística.

b) En lo que se refiere al Sistema Portuario, las perspectivas de construcción del Puerto de Granadilla y su relación con la Plataforma Logística, es un planteamiento con pocas fisuras. No sólo por la lógica de la creación de ese dispositivo nodal, en ese lugar en concreto, sino por sus consecuencias en la renovación del Puerto de Santa Cruz. De igual manera, se podría concluir con respecto a la renovación del Puerto de Los Cristianos y el traslado de parte de sus funciones portuarias al Puerto de Fonsalía, para así poder afrontar la mejora de las perspectivas turísticas de aquel núcleo.

La política de los puertos menores, tanto en lo que se refiere a su futuro como posibles plataformas pesqueras, como su reconversión en puertos deportivos (marinas) o su valoración como piezas protegibles por su interés histórico e industrial que puedan mostrar (y su uso alternativo), no parece, sin embargo, tan estudiado en los documentos consultados.

c) El Suelo Industrial es probablemente el más controvertido de la Comarca. En primer lugar, por la gran superficie disponible en la actualidad en el Polígono de Granadilla, que hasta ahora se ha quedado en espera, lo que ha propugnado el desarrollo de otras áreas cercanas, en algunas ocasiones incluso en procesos de clandestinidad. En segundo lugar, por la vigencia del modelo

que se corresponde con los “polígonos”, planteados para cubrir una oferta industrial desde su origen inexistente en Canarias y por alejarse gradualmente de lo que en la actualidad se entiende como “industria”, concepto más ligado a funciones centrales que periféricas y más de “gestión” que de “fabricación”. Y en tercer lugar, por la propia fisonomía de los polígonos: de aspecto funcional, desértico y de baja calidad espacial.

d) La Plataforma Logística es, probablemente, el proyecto “estrella” de la isla de Tenerife de las próximas décadas. Un espacio nodal de concepción contemporánea en correspondencia con las estrategias más innovadoras de Ordenación del Territorio que se da en las sociedades avanzadas. La discusión que aquí se plantea no surge tanto de la concepción de la propuesta, como de las consecuencias de su tamaño y de la concentración de las actividades, dentro y fuera del espacio delimitado. Dentro, por la “provisionalidad” de los espacios expectantes, mientras cada sector de los programados se va incorporando al Sistema (y su relación con un paisaje dirigido al turismo). Y fuera, por sus consecuencias en el sistema viario. Por la posible falta de previsión de un sistema demasiado focalizado en una sola arteria (la TF-1) y la presión a que ésta se verá sometida, una vez que se haya puesto en carga la totalidad del sistema programado.

A partir de estas conclusiones, las propuestas a plantear en relación con el Suelo Logístico, podrían ser las siguientes:

A) La política que defiende este Plan en relación con el Espacio Logístico, tal como ha sido anteriormente definido, debe pasar por:

- a) la adecuación del Sistema Aeroportuario del Sur a las demandas del tráfico aéreo vigente
- b) la materialización de las propuestas de los puertos de Granadilla y de Los Cristianos, así como la definición de una política más desarrollada en relación con los puertos menores
- c) posiciones más definidas sobre la vigencia de los “polígonos industriales” y la pertinencia de los “modelos” aplicados: su concepción, su gestión y la calidad del espacio construido
- y d) el valor estratégico de la Plataforma Logística y sus consecuencias dentro y fuera del espacio delimitado.

B) Este plan no puede más que advertir de la importancia del Sistema Aeroportuario (en este caso el del Sur) como dispositivo básico para las conexiones con el exterior de un territorio insular, alejado de los centros de decisión y con el turismo como actividad dominante. Ajustar las necesidades infraestructurales de este Sistema a las demandas del tráfico aéreo vigente, es vital para Tenerife, como lo es también, abordar el funcionamiento coordinado de los sistemas territoriales de carácter comarcal, dependientes de éste.

C) En la misma dirección habría que hablar de los puertos de Granadilla y de Los Cristianos. Tanto la construcción de Puerto de Granadilla, para poner en marcha la Plataforma Logística, como el Puerto de Los Cristianos, para poder recuperar la capacidad del núcleo como enclave turístico, son operaciones clave para la puesta a punto del Sistema Comarcal. Por otro lado, se hace necesaria una definición, en la misma línea que los anteriores, de cada uno de los puertos menores existentes en la Comarca.

D) Se hace necesaria una definición más precisa de las características del Suelo Industrial, tanto en general, como en lo que se refiere a la comarca de Abona. Una evolución tan errática de su consumo, con una ocupación tan mixtificada de las actividades posibles, propende a aclarar el sentido y el futuro de este suelo en estos momentos, poniendo sobre la mesa la actualidad de los modelos existentes y su inserción en un territorio como Abona, donde el paisaje, como parámetro de proyecto, se hace cada vez más exigente.

y E) Aunque este punto se verá con mayor profusión en un siguiente capítulo, es importante prever desde ahora, las consecuencias en la Comarca, y en concreto en el Sistema Viario, de un dispositivo tan esencial para Tenerife como es la Plataforma Logística. La importancia, el número y la concentración de las actividades previstas, exige un estudio más que pormenorizado de su impacto territorial, máxime cuando sobre esta zona de la isla se mezclan múltiples vocaciones, como son, además de la logística, la residencial, la turística y la agrícola, la paisajística.