

9. CONCLUSIONES A LA INFORMACIÓN:
DIAGNÓSTICO Y CRITERIOS BÁSICOS DE PLANEAMIENTO



9. CONCLUSIONES A LA INFORMACIÓN:

DIAGNÓSTICO Y CRITERIOS BÁSICOS DE PLANEAMIENTO.

El cuadro general que definitivamente se obtiene, y a partir del cual será posible plantear algunas propuestas alternativas, entre las cuales se pueda seleccionar una de ellas para fijar el Modelo de Ordenación Comarcal, es el siguiente.

A. El Suelo Residencial.

A.1. Definición.

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 (y en concordancia con el PTOTT), 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.

A.2. Criterios básicos de planeamiento.

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 (PGOM de Granadilla, San Miguel, Arona y Vilaflor) y la escala sectorial (Operación Estructurante de Cabo Blanco – Buzanada).

B. El Suelo Turístico.

B.1. Definición.

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.

B.2. Criterios básicos de planeamiento.

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 uno 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 el 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 de escala grande (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 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, han 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 tanto para elevar la calidad turística como 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.

C. El Suelo Logístico.

C.1. Definición.

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. El Suelo Logístico, en este Plan, son, el aeroportuario, el portuario y el industrial.

C.1. Criterios básicos de planeamiento.

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. Sí 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.

D. Los Equipamientos Comerciales (y de ocio).

D.1. Definición.

Para los objetivos de este Plan, son “equipamientos comerciales (y de ocio)” los dispositivos organizados para poder vender productos (y servicios) directamente a los compradores (o clientes), que se sitúan en la ciudad o en el territorio, a partir de la utilización o construcción directa de espacios de diversa condición y tamaño, especialmente acondicionados para poder realizar estas funciones. Según sea su ubicación y su génesis, pueden ser de diferente tipo, pero los equipamientos comerciales (y de ocio), normalmente están formados por unidades más pequeñas en función de las características de los productos, organizadas según circuitos lineales que los compradores o los clientes recorren, y por áreas complementarias dedicadas al almacenamiento de los productos, los servicios y los aparcamientos.

D.2. Criterios básicos de planeamiento.

a) No cabe duda que el sistema poblacional insular debe tener una accesibilidad equivalente a cada una de las modalidades que hoy se dan en relación con el espacio comercial. Y no cabe duda, también, que las áreas comerciales, sobre todo, los grandes equipamientos comerciales, deben estar vinculados a los centros insulares de mayor actividad (urbanos, turísticos, logísticos,...) y a los ejes de mayor capacidad del sistema viario. Como tampoco parece discutible que los espacios comerciales a potenciar deben encontrarse fuera de las áreas naturales protegidas. Por tanto, estas conclusiones alcanzadas en estudios previos sectoriales para el ámbito insular, los integramos como propios del presente plan.

b) En lo que se refiere a la comarca de Abona, tampoco parece incorrecto que se considere a la TF-1 como uno de los ejes de mayor capacidad potencial para enganchar posibles establecimientos comerciales de gran porte. De hecho, todas las modalidades comerciales de gran dimensión (los “ejes comerciales urbanos” y las “áreas comerciales”) analizadas en el presente documento de planeamiento, están de alguna u otra forma vinculadas al tramo de la autovía que transcurre entre Las Américas y San Isidro. No vamos a negar aquí y ahora, la capacidad de las grandes infraestructuras viarias para atraer el espacio comercial. Sin embargo,

debe tenerse en cuenta que los planes casi nunca se elaboran para confirmar las tendencias “naturales” del sistema territorial, sino que, en la mayor parte de los casos, se hacen para corregirlas, y en otros, incluso para negarlas, si estas tendencias van en contra de otros objetivos de mayor prioridad.

c) Así, el presente documento plantea la corrección de la tendencia del sistema territorial de la comarca de Abona al exceso de presión sobre la TF-1, debido a las características de un sistema viario comarcal escasamente organizado y la necesidad, por tanto, de corregir el desarrollo de la zona hacia un modelo más focalizado en base a la potenciación de polos existentes o lo que hemos llamado “capitales comarcales”.

E. Los Equipamientos Deportivo - Turísticos.

E.1. Definición.

Es básicamente, el grupo de actividades alternativas que el turista puede disfrutar, cuando se decide por un destino concreto. Es, por tanto, el elenco de atracciones “complementarias” de carácter deportivo, puestas a disposición del turista, para que puedan ser consumidas discrecionalmente, al margen de las que caracterizan al destino. En el caso canario, es bastante claro que la oferta que caracteriza el destino está basada en el buen clima y el baño en el mar, sobre todo durante la temporada de invierno. Aquí nos referiremos básicamente a los dos tipos existentes: los campos de golf y los puertos deportivos; a lo que añadiremos determinadas consideraciones acerca de propuestas futuras.

E.2. Criterios básicos de planeamiento.

a) Los parámetros para medir los costos y los beneficios globales de la implantación de los grandes equipamientos deportivo – turísticos, son numerosos y con un cierto grado de complejidad. Además, también hemos advertido que así como los campos de golf parecen tener una función directamente vinculada al desarrollo de la industria turística (son instalaciones enfocadas mayoritariamente para el uso de los visitantes), los puertos deportivos, son instalaciones, al menos en una buena parte, para el uso de la población local. Si esto es así,

tendríamos que establecer una cierta diferencia en relación con las condiciones de implantación de uno y otro equipamiento.

b) Los efectos que cada una de las dos modalidades de equipamiento tienen en el territorio, y en concreto en la comarca de Abona, deben ser estudiados con mayor detalle. En el caso de los campos de golf, son los problemas de integración paisajística y el parámetro suelo (y su consumo por usuario), lo que genera más incertidumbre a la hora de incrementar la oferta, cuando por otra parte, son los valores científicos y ambientales del litoral, lo que frena la construcción indiscriminada de puertos deportivos. En este último aspecto además debemos señalar la incidencia del tipo y características de una instalación portuaria en el entorno urbano en que se insertan.

c) En cuanto a otros grandes equipamientos deportivo-turísticos que pudieran en el futuro instalarse en la Comarca de Abona, podemos sintetizar en los siguientes los criterios generales a partir de los que se estudiarán en la Propuesta las alternativas de ordenación:

1. Los equipamientos deportivo-turísticos no tienen por qué reducirse a aquellos de más genérica implantación, sino que en sintonía con el objetivo general dispuesto para el modelo turístico insular, deben asimismo incluir otros tipos que puedan elevar la cualidad del destino, y que al mismo tiempo pueden incidir en la potenciación de valores específicos del territorio y la cultura de cada lugar.

2. La calidad de los grandes equipamientos deviene en gran parte de su adecuación territorial, paisajística y medioambiental, lo que afecta de manera importante a las condiciones de ubicación, dimensión, volumen, uso específico y arquitectura.

3. La estructura de grandes equipamientos deportivo-turísticos es uno de los sistemas que con mayor eficacia articula un área territorial turística.

F. La Movilidad Comarcal y Local.

F.1. Definición.

Para los efectos de este Plan, La Movilidad Comarcal y Local, son los movimientos de la población dentro de la comarca realizados por las rutas públicas y utilizando cualquiera de los

medios de transporte al uso. Movimientos que pueden ser entre lugares geográficos situados dentro o fuera de la Comarca.

F.2. Criterios básicos de planeamiento.

De la lectura de la comarca realizada previamente y de las propuestas del estudio específico sobre el Sistema Viario, se han podido extraer las siguientes conclusiones:

a) La comarca de Abona se corresponde con el territorio más activo y con mayores perspectivas de desarrollo de la isla de Tenerife. Lo cual significa que su movilidad no afecta sólo a su estructura actual, sino que habrá que pensarla en términos de los ritmos potenciales de transformación.

b) Si la tendencia mostrada por la población comarcal en los últimos años (casi el doble de habitantes en sólo seis años), se mantuviera constante en los próximos veinticinco años, el número de habitantes para el año 2.010, 2.020 y 2.030, podría ser de 170.000, 350.000 y 600.000 habitantes.

b) Dentro de la comarca, todos los núcleos, con la única excepción de Granadilla capital, se encuentran en estos momentos (datos de 1.997) ganando población. Por franjas, la zona que crece con más ritmo es la de los márgenes de la TF-1, y sucesivamente, la franja del litoral, la de medianías y la de la cumbre.

c) A esto habría que sumarle, el número de actividades previstas para la zona, incomparable con el resto del territorio insular. En Abona se concentra la perspectiva de ser la zona turística, la zona logística y la zona de las grandes manifestaciones deportivas, de la isla de Tenerife

d) Aunque esos ritmos de crecimiento y transformación, así como esas previsiones, no se cumplan totalmente, la perspectiva de una sola vía (la TF-1), cargando con la mayor parte de los tráficos insulares, comarcales y parte de los locales, parece insostenible. Incluso la opción de un tercer carril tampoco parece suficiente a medio plazo.

y e) El esquema actual de tránsitos longitudinales discontinuos (en la franja litoral) o lentos y sinuosos (en las medianías), y de tránsitos transversales a través de las áreas urbanizadas (San Isidro, Las Chafiras, Valle de San Lorenzo,...) hace ineficaz el sistema general viario y contribuye a una mayor presión sobre la TF-1, que de hecho se usa en ambas direcciones.

G. Elementos configuradores del paisaje.

G.1. Definición.

En el contexto de este Plan, entendemos por Paisaje, tanto el conjunto de elementos de carácter natural que constituye la geografía de un lugar, como el resultado de aquellas operaciones que a lo largo de su historia (y su prehistoria) han alterado alguna de sus partes, por cualquier circunstancia o finalidad. Entendemos que la valoración del paisaje no es algo absolutamente objetivable y cerrado, sino que depende mucho de con qué intención dicha valoración se haga. Las valoraciones que aquí se proponen en relación con el Paisaje, tienen como objetivo central, mejorar la armonía y la relación de los elementos que caracterizan el territorio de la comarca de Abona.

G.2. Criterios básicos de planeamiento.

a) Una comarca con unos atractivos naturales considerables, en la que permanecen dos áreas paisajísticas diferenciadas: a) la plataforma costera situada en el entorno de la TF-1, configurada básicamente sobre un ambiente desértico y seco, dominado por la textura y la coloración del basalto y la tosca, con zonas alternativamente de llano y de barranco superficial, y con una urbanización múltiple, fragmentada y de núcleos activos, compactos y sin límites precisos; y b) la zona de montaña (o de “medianías”) situada en el entorno a la TF-28, con una geografía más accidentada y verde, de montaña y barranco más profundo, de matorral bajo y bancales abandonados, y con una urbanización progresivamente activa en la dirección Este a Oeste, caracterizada por una ocupación indiscriminada y difusa del suelo agrícola.

b) Una serie de “espacios encontrados”, básicamente localizados en la transición entre los diversos tipos de suelo, natural, agrícola y edificado, que generan situaciones paisajísticamente

negativas. Los procesos de transformación del espacio, mediante acciones individuales y descoordinadas por la ausencia de planeamiento, provocan “fricciones de borde”, que tanto en la plataforma costera, como en las áreas de montaña, son, en muy buena parte de los casos, las responsables de diversas formas de agresión al paisaje. Como ejemplos, podríamos destacar: bordes de fincas pobres o deteriorados, edificios urbanos en medio del campo, calles con frentes de diversa naturaleza, envolturas agrícolas impactantes y efímeras, fronteras urbanas rotas y sin límite, mezcla de usos en un mismo espacio, etc.

y c) Otras situaciones consecuencia de diversas causas y problemáticas, que no están vinculadas a una localización en concreto del territorio comarcal, sino que pueden surgir en cualquier lugar.

Estas situaciones, en general, se alimentan de un déficit de cultura urbana, de planeamiento y de disciplina pública. Algunos de los procesos surgen por la tendencia “natural” a intervenir en el territorio de forma individual, sin conciencia alguna de que un resultado más armonioso y eficaz (incluso en términos individuales), pasa por algunos acuerdos colectivos. Otros ocurren, no tanto por la ausencia de planeamiento urbanístico (que en la mayor parte de los casos existe), sino por dificultades innatas (ineficiencia, incapacidad, desmotivación,...) para su administración, sobre todo en la escala municipal. Y, finalmente, por falta de control. Situaciones históricamente enquistadas, que exigen un esfuerzo de organización, coordinación administrativa y disciplina urbanística y que por ser un problema de todos, termina no siendo de nadie.