

5. EL MODELO TERRITORIAL PROPUESTO:

Definición e Instrumentación



5. EL MODELO TERRITORIAL PROPUESTO: Definición e Instrumentación.

5.1. La Movilidad Comarcal y Local.

Para una mejor exposición de la propuesta se alterará en este capítulo el orden de descripción de los diferentes sistemas, comenzando con el sistema de movilidad, que ofrecerá un primer esquema infraestructural sobre el que se apoyarán el resto de elementos.

De la lectura de la Comarca realizada previamente por el presente Plan y de las propuestas del estudio específico sobre el Sistema Viario (“Estudio del Tramo del Corredor Viario Insular TF-1 entre los P.K. 46 +130 y P.K. 73 +300” incorporado como Estudio Base) 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.
- c) 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.
- d) 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.

e) 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, no es sostenible. La opción de un tercer carril, a medio plazo, tampoco parece suficiente.

y f) 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.

Con estas consideraciones de partida, se opta por un esquema viario que responde a los siguientes criterios y como consecuencia de ellos, a nuevas introducciones, alteraciones y modificaciones de los trazados existentes.

El Sistema General Viario debe estar constituido por una cuadrícula teórica (véase esquema viario) que, abarcando la totalidad del territorio comarcal, queda definida por los siguientes ejes fundamentales:

En la dirección longitudinal, nombradas de costa a cumbre, los ejes fundamentales son: a) la Vía de Las Galletas; b) la Vía Litoral y Viario Guargacho-Campos de Golf-San Isidro (con cruce a la altura del enlace Aeropuerto 1); c) el Corredor Insular, coincidente con el actual trazado de la TF-1 hasta la altura de la Montaña de Guaza desde donde parte la Variante al núcleo turístico consolidado (viario recogida en el PIOT); d) una nueva Vía de Medianías, con carácter de vía rápida y d) la Vía de Medianías o Eje de Medianías, actual Carretera General TF-28.

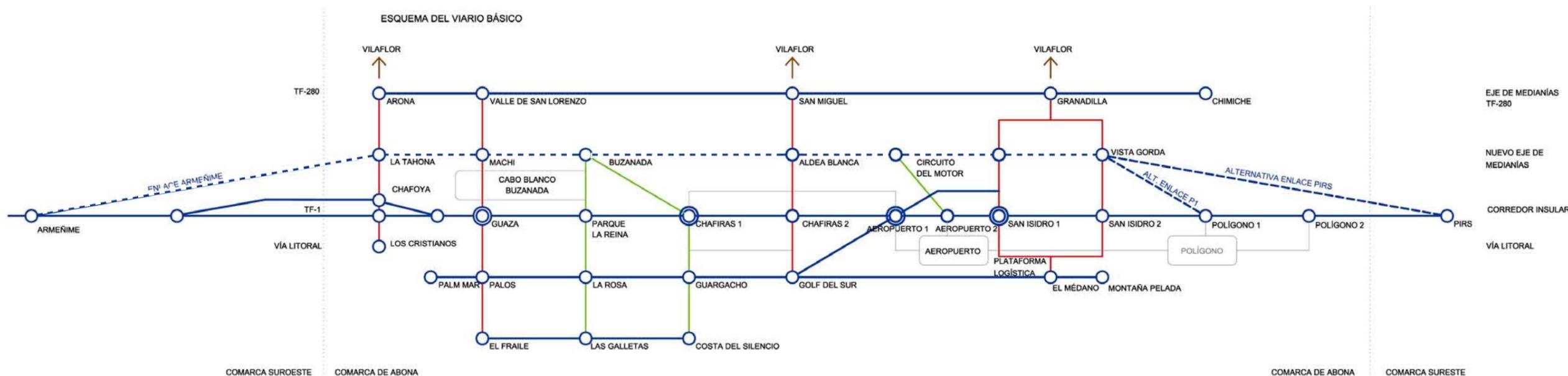
En la dirección transversal, y de Este a Oeste, los ejes fundamentales son: a) la Vía Granadilla-El Médano (que es doble); b) la Vía Campos de Golf-San Miguel; c) la Vía Costa del Silencio-Buzanada, d) la Vía Las Galletas-Buzanada, e) La Vía El Fraile-Valle de San Lorenzo, y f) la Vía Los Cristianos-Arona.

En la dirección longitudinal, la vía de mayor capacidad es el Corredor Insular y a continuación el Nuevo Eje de Medianías, Vía del Litoral y Viario Guargacho-Campos de Golf-San Isidro, el actual Eje de Medianías (Carretera General TF-28) y, por último, la Vía de Las Galletas. En la dirección transversal, tendrán mayor rango que las demás (puesto que atraviesan la totalidad del ámbito), las vías El Médano-Granadilla, Campos de Golf-San Miguel, El Fraile-Valle de San Lorenzo y Los Cristianos-Arona, siendo las restantes de menor rango.

Los enlaces prioritarios con el Corredor Insular deben ser, además del principal de entrada a la Plataforma Logística, el de San Isidro (identificado como San Isidro 1 en el esquema viario), el nuevo enlace del aeropuerto (identificado como Aeropuerto 1 en el esquema viario), el enlace Las Chafiras Oeste (Chafiras 1) y el de Guaza.

El resto de las vías existentes (básicamente, viario local o rural), en tanto que partes constituyentes del Sistema Viario propuesto, serán consideradas de menor rango que las anteriores, aún cuando por razones paisajísticas, de representación o de concentración puntual de tráfico (por ejemplo las de la Plataforma Logística o las de la Operación Cabo Blanco-Buzanada), tengan mayor capacidad o un diseño más elaborado que aquellas.

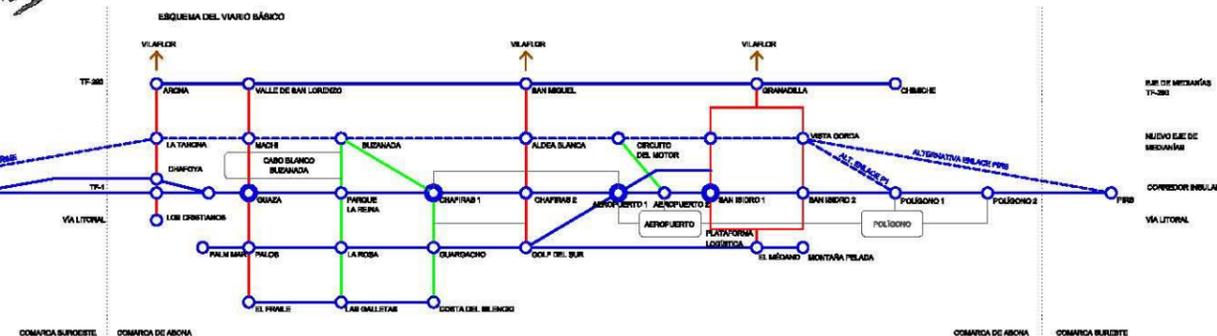
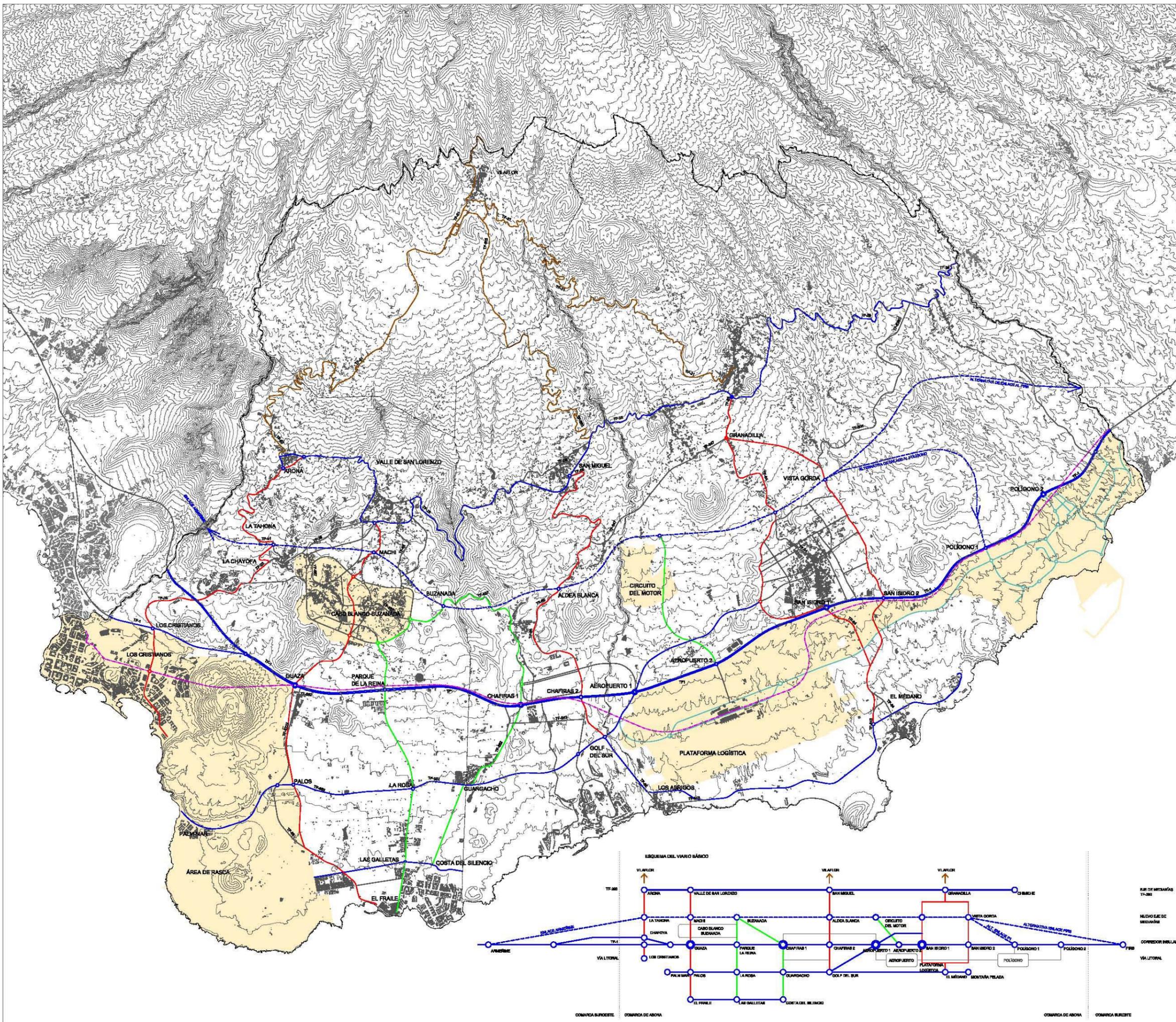
El Tren del Sur, cuya construcción definitiva repercutirá sin duda en la mejora del transporte general y la movilidad comarcal, se tratará, en este Plan, como un sistema autónomo, conectado a él, pero al margen del Sistema Viario.





LEYENDA:

- Corredor Insular
- Ejes Longitudinales (— tramo alternativo)
- Ejes Transversales de 1er. Orden
- Ejes Transversales de 2º. Orden
- Vialto Plataforma Logística
- Tran del Sur
- Vialto Local
- Vialto Rural



CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L. Febrero 2008

PLANOS DE PROYECTO
MODELO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

2.1

EL SISTEMA VIARIO Y DE TRANSPORTE



5.1.1. Descripción del Sistema Viario propuesto.

En base a los criterios anteriormente expuestos, los ejes fundamentales del Sistema Viario, son como siguen:

Vías de dirección longitudinal.

1) El Corredor Insular.

El Corredor Insular coincide con el actual trazado de la TF-1 desde el límite con la Comarca Sureste hasta la altura de la Montaña de Guaza, desde donde se plantea una variante del núcleo turístico consolidado de Las Américas por el norte de La Caldera del Rey. Este nuevo tramo del Corredor Insular (entre el nuevo enlace de Montaña de Guaza y Fañabé, en el municipio de Adeje), que viene recogido en el Modelo Viario del PIOT, asegura la continuidad de los tráficos insulares y plantea la redefinición del eje estructurante de la aglomeración turística.

Las intervenciones sobre el Corredor Insular se plantean en los siguientes aspectos:

- La mejora de la actual TF-1 con la variante mencionada entre Guaza y Fañabé ya en el municipio de Adeje y por tanto fuera de los estrictos límites de esta comarca. Esta variante debe preverse con una sección de dos carriles por sentido. A partir de Guaza, y en dirección a la “ciudad turística”, el tramo de la actual TF-1 que pierde el carácter de Corredor Insular, debe ser transformada en un eje urbano de primer orden, hasta el nudo de Fañabé. Eje urbano cuya sección deberá responder a la propia de las grandes arterias viarias, con zonas peatonales y ajardinadas.
- La ampliación de la sección de la TF-1 a tres carriles en ambos sentidos, a lo largo de todo el tramo de la autovía desde la Plataforma Logística hasta el nuevo enlace de la Variante de la TF-1 a la altura de Montaña de Guaza.
- Disposición de vías de servicio en diversos tramos de la TF-1.

- La jerarquización de los enlaces de la TF-1 estableciendo como enlaces prioritarios (con acceso desde la TF-1) de este a oeste: los enlaces de la Plataforma (enlace principal), el actual enlace de San Isidro (San Isidro 1), el nuevo enlace del Aeropuerto (Aeropuerto 1), el enlace oeste de Las Chafiras (Chafiras 1) y el enlace de Guaza.

En relación con los enlaces del Corredor, y como criterio general para la mejora del sistema viario comarcal y la fluidez y funcionalidad de los recorridos transversales que conectan ambas vertientes del Corredor, la vertiente de medianías y la vertiente costa, ha de adoptarse como solución de enlace aquellas que permitan tantos pasos transversales, como mínimo el mismo número que de enlaces, con el formato de bifurcación (soterrada o elevada) de forma que no acceda al enlace el tráfico que simplemente quiera cruzar perpendicularmente. En este sentido, han de replantearse la totalidad de los enlaces del Corredor Insular.

En definitiva, los enlaces actuales del Corredor Insular requieren de una redefinición a los efectos de mejorar su funcionalidad y han de preverse tres nuevos enlaces, los mencionados como prioritarios: Las Chafiras Oeste (Las Chafiras 1) y nuevo enlace del Aeropuerto Reina Sofía (Aeropuerto 1); y un nuevo acceso a San Isidro (San Isidro 2).

- La disposición de Vías colectoras-distribuidoras en las entradas/salidas de los Enlaces prioritarios.

2) El Eje de Medianías.

El Eje de Medianías, coincidente con la Carretera General TF-28, mantiene básicamente su trazado original, con las mejoras que han ido surgiendo en su proceso de consolidación.

Los cambios fundamentales se producen en los puntos de contacto de la Carretera General con las transversales de primer rango, es decir, en Arona (Los Cristianos-Arona), en Valle de San Lorenzo (El Fraile-Valle de San Lorenzo), en San Miguel (Campos de Golf-San Miguel) y en Granadilla (El Médano-Granadilla).

En esos puntos, y con la finalidad de que no se produzcan incompatibilidades entre los tráficos de paso y los locales, se plantean sendas variantes a los núcleos creando un nuevo tramo que

una los extremos de las calles mayores por un viario alternativo. La posibilidad de así peatonalizar los centros, queda a criterio de cada Ayuntamiento.

Las conexiones de cada uno de estos centros con el núcleo de Vilaflor por las antiguas carreteras rurales, no sufre ninguna modificación, y se atenderán a los criterios emanados de otros planes.

3) El nuevo Eje de Medianías.

El rápido proceso de concentración viaria en la TF-1, las previsiones de crecimiento poblacional y de implantación de nuevas actividades en la Comarca, y las dificultades para conciliar trayectos continuos en la dirección longitudinal, aconsejan la reserva de suelo para el trazado de una vía en esa dirección.

La vía correría en la misma dirección que lo hacen tanto el Corredor Insular como el Eje de Medianías, Carretera General TF-28, y su recorrido se situaría a una distancia equivalente entre ambos viarios. En cualquier caso, su trazado parte y se encuentra de nuevo con el Corredor Insular.

El recorrido propuesto (a falta de un estudio más pormenorizado), permite un trazado sinuoso, que combina la integración paisajística con condiciones adecuadas para la velocidad prevista, y a media ladera entre el Corredor Insular y el Eje de Medianías (Carretera General), un contacto mínimo con las áreas urbanizadas y sólo un pequeño tramo (situado en el Macizo de Las Tabaibas) de resolución en túnel.

Esta nueva vía se plantea con carácter de "vías rápida", su sección sería la propia de una autovía de dos carriles por sentido y nudos en sus intersecciones con las transversales de primer rango, es decir, en La Tahona (Los Cristianos-Arona), en Machi (El Fraile-Valle de San Lorenzo), en Aldea Blanca (Campos de Golf-San Miguel) y dos en Vista Gorda (El Médano-Granadilla). Estos enlaces se plantean a dos niveles de tal modo que permitan tráfico fluido en ambos sentidos, viarios transversales y viario longitudinal de nueva creación. En los cruces con las otras vías, las intersecciones se podrían resolver de modo más sencillo.

El enlace oeste de este Nuevo Eje de Medianías se plantea, recogiendo la propuesta del "Estudio del Tramo del Corredor Viario Insular TF-1 entre los P.K. 46 +130 y P.K. 73 +300", en Fañabé

fuera de los límites de la Comarca. Ahora bien, en relación con el enlace este de este nuevo viario se plantean en el presente Plan dos alternativas de enlace dadas las dificultades varias que se presentan, tanto territoriales como ambientales. Una de las alternativas que se recoge es la indicada en el Estudio mencionado y que plantea dicho enlace fuera de la Comarca de Abona, en el Enlace del PIRS, la otra alternativa plantea un enlace dentro de la Comarca y que se produciría a la altura de la Plataforma Logística coincidente con una de sus accesos.

Ambas alternativas de Enlace Este del Nuevo Eje de Medianías se mantienen abiertas en esta fase de Avance.

4) La Vía de Litoral y Viario Guargacho-Campos de Golf-San Isidro.

La Vía de Litoral tiene un recorrido que comienza y acaba en la Comarca. Por tanto, no es parte de un sistema de carácter insular, como las anteriormente descritas. Su extremo oriental se sitúa en el entorno de Montaña Pelada y su extremo occidental en el entorno de Rasca.

En la actualidad, no es una vía continua, ya que la primera parte de su trazado, en la dirección hacia el Sur, transcurre desde Montaña Pelada hasta el actual cruce de Las Chafiras y el segundo tramo (en la actualidad una vía secundaria), desde Guargacho hasta Palm-Mar.

La vía que se crea, conecta ambos tramos a través de un segmento de nueva creación, que corre paralela al Corredor Insular y que separa la zona de los campos de golf ("Golf del Sur" y "Amarilla") del área residencial que se sitúa al sur de Las Chafiras, hasta alcanzar el núcleo de Guargacho. Se trata de una carretera de doble sentido en todo su trazado y deben situarse rotondas, o soluciones similares, en los cruces de Los Palos, Campos de Golf y el Médano.

Se plantea, además, una vía de bifurcación de la Vía Litoral que enlace Guargacho-Campos de Golf con el núcleo de San Isidro, conexión con la circunvalación oeste del núcleo, planteada como eje longitudinal, con carácter comarcal, importante. Este viario se propone con cruce a la altura del enlace del Aeropuerto (identificado como Aeropuerto 1 en el esquema viario) mediante

un paso transversal al Corredor Insular que permita la conexión entre ambas vertientes del Corredor sin interferir los tráficos extracomarcales o pasantes.

y 5) La Vía de Las Galletas.

Es la vía de menor importancia y tamaño de todos los ejes longitudinales del sistema. Se trata de una vía que más que conducir, recoge y distribuye los tráficos de tres de las vías transversales que se establecen. Las tres que desembocan en el área litoral de El Fraile-Costa del Silencio.

La vía transcurre desde el Malpaís de Rasca, hasta el área protegida de El Charco y pone en relación los núcleos de El Fraile, Las Galletas, La Estrella y Costa del Silencio.

Dada su vocación urbana y articuladora, debe ser resuelta en rambla con soluciones especiales de cruce en sus intersecciones con las transversales que provienen de Arona y de Buzanada.

Vías de dirección transversal.

Las cuestiones mencionadas en relación con la necesidad de adoptar medidas que permitan una mayor permeabilidad del Corredor Insular, a través de la jerarquización y priorización de determinados enlaces y de la redefinición y rediseño de los mismos con soluciones tipo “by-pass”, a doble nivel con pasos transversales y longitudinales que no se interfieran, son importantes en la consideración de unos viarios transversales de recorridos más fluidos entre ambas vertientes de la Comarca (medianías y costa).

1) Vía Los Cristianos-Arona.

Los Cristianos-Arona, es una de las vías de primer rango del sistema transversal, aunque no sufre ninguna modificación respecto a su trazado actual. Debe mantenerse con la sección existente, es decir la de una carretera de doble sentido.

La transformación de la TF-1 en arteria urbana a modo de boulevard, requerirá seguramente un tratamiento especial del encuentro de ésta a la altura de Los Cristianos. Reconsiderando, probablemente, la actual solución del nudo, y generando propuestas de cruce más complejas, pero más integradas en el paisaje y sin pasos a distintos niveles.

El encuentro de la vía con el Complejo Hospitalario del Sur, exigirá también operaciones de entrada y salida de cierta complejidad, que habrá que resolver también de forma integrada y respetuosa con el paisaje.

En los cruces de esta vía, tanto en Chayofa, con la variante Guaza-Fañabé, como en La Tahona, con el Nuevo Eje de Medianías se exigirá también un tratamiento especial, en el que la funcionalidad y la fluidez viaria deberán prevalecer sobre cualquier otro criterio.

El encuentro con el actual Eje de Medianías, Carretera General TF-28, sí cambia respecto al cruce tradicional. La necesidad de desviar el tráfico de paso a través del centro de Arona para no congestionarlo, hace que la vía conecte directamente con esta desviación, adelantando su encuentro.

2) Vía El Fraile-Valle de San Lorenzo.

Esta es otra de las vías de primer rango del sistema transversal. Y aunque existen tramos de ella cuyo trazado es coincidente con el actualmente existente, bastante de su recorrido es de nueva creación. A excepción de los tramos definidos en otros planes con una sección diferente, la vía debe mantener sección de una carretera de doble sentido.

Para el primer tramo, que discurre desde el Fraile hasta el campo de golf “Los Palos”, el recorrido que se propone, de los dos existentes, es el actualmente menos desarrollado. Los dos extremos del tramo, el de El Fraile y el de “Los Palos”, deben ser resueltos con rotondas.

En el segundo tramo, desde “Los Palos” hasta Guaza, el recorrido que se potencia es el que coincide con la trasera del núcleo de Guaza, reconvirtiendo el tramo central en una vía urbana,

con paseos y jardines. El enlace, uno de los más complejos de todo el sistema, debe combinar el encuentro de dos vías principales y enlazar con la variante Guaza-Fañabé.

El siguiente tramo, desde Guaza hasta Machi, es una combinación de tres sub-tramos, uno coincidente con la carretera actual, otro con el eje central de la Operación Cabo Blanco-Buzanada y otro que se prolonga hasta el Nuevo Eje de Medianías. Se mantendrán respectivamente las secciones de los tres sub-tramos (dos existentes y uno proyectado), con las soluciones de cruce propuestas en la Operación y un enlace a dos niveles en su encuentro con el Nuevo Eje de Medianías.

El último tramo, Machi-Valle de San Lorenzo, será el coincidente con la carretera actual, cuyo encuentro con el núcleo de Valle de San Lorenzo, habrá también de adelantarse, como en el caso de Arona, para no saturar su centro urbano.

3) Vía Las Galletas-Buzanada.

Esta es una vía de segundo rango en el sistema transversal. Aunque existen tramos de ella cuyo trazado es coincidente con el actualmente existente, bastante de su recorrido es de nueva creación. A excepción de los tramos existentes o definidos en otros planes con una sección diferente, la vía debe mantener la sección de una carretera de doble sentido.

El primer tramo, desde Las Galletas hasta La Rosa, es totalmente coincidente con la actual carretera. Alguna mejora del cruce será necesaria, para su idóneo funcionamiento.

El segundo tramo, desde La Rosa hasta el enlace de Parque de La Reina, es totalmente de nuevo trazado, aunque la última parte de su recorrido debe coincidir con uno de los ejes centrales de la urbanización. En su intersección con el Corredor Insular, la solución debe responder a un nudo de cierta complejidad.

El último tramo, desde el Parque de la Reina hasta Buzanada, es una combinación de tres sub-tramos, uno coincidente con la carretera actual, otro con parte de la circunvalación de la Operación Cabo Blanco-Buzanada y otro que se prolonga hasta el Nuevo Eje de Medianías. Se

mantendrán respectivamente las secciones de los tres sub-tramos (uno existente y dos proyectados), con las soluciones de cruce propuestas en la Operación y un nudo a dos niveles en su encuentro con el Nuevo Eje de Medianías.

4) Vía Costa del Silencio-Buzanada.

Esta es una vía de segundo rango en el sistema transversal. Su trazado es coincidente con tramos de vías existentes, y debe mantener, en todo su recorrido, la sección de una carretera de doble sentido.

El primer tramo, desde Costa del Silencio hasta Guargacho, coincide con una vía muy poco desarrollada que se inclina respecto a la coincidente con el límite municipal de San Miguel. Se escoge aquella y no ésta, porque la última se introduce en el espacio protegido de El Charco. El cruce con Guargacho, se altera levemente respecto al trazado actual, para facilitar su funcionamiento.

El segundo tramo, desde Guargacho hasta uno de los extremos de Las Chafiras, coincide con una carretera situada sobre el límite del barranco, que se mantiene hasta un nudo de nueva creación (Las Chafiras 1) sobre el Corredor Insular, que debe resolverse a doble nivel.

El último tramo, que se desarrolla desde Las Chafiras 1 hasta Buzanada, tiene un primer sub-tramo que se sitúa, de nuevo, sobre el límite del barranco hasta encontrarse con Aldea Blanca, a partir de cuyo núcleo comienza el segundo sub-tramo, que es coincidente con la carretera Aldea Blanca-Buzanada. Este último sub-tramo termina en el Nuevo Eje de Medianías, en el mismo nudo que la vía Las Galletas-Buzanada, expuesta en el párrafo anterior.

5) Vía Campos de Golf-San Miguel.

Esta es una vía de primer rango en el sistema transversal. Su trazado es coincidente con algunos tramos de vías existentes y la vía debe mantener, en todo su recorrido, la sección de una carretera de doble sentido.

Como sea que desde el mismo punto de la Vía Litoral parte el primer tramo de esta vía el cruce debe contar con un diseño especial que tenga en cuenta esta circunstancia.

Todavía con más rigor, habría que plantearse el cruce situado en el otro extremo del tramo, localizado sobre el Corredor Insular, en el punto que hemos denominado Las Chafiras 2. Al tratarse de la confluencia de la autovía con una vía transversal de primer rango, la solución debe ser especialmente evaluada, máxime cuando de los análisis de intensidad de los flujos se desprende como uno de los puntos de más alto grado de saturación del sistema. En relación con este enlace, el “Estudio del Tramo del Corredor Viario Insular TF-1 entre los P.K. 46 +130 y P.K. 73 +300”, considera solamente la posibilidad de paso transversal.

El tramo siguiente, es decir, desde Las Chafiras hasta Aldea Blanca, tiene un trazado totalmente coincidente con la carretera existente, que podría tener una mejora de sección en el sub-tramo urbano de Las Chafiras y para el que se propone un encuentro con el Nuevo Eje de Medianías a través de un nudo de doble nivel.

En el último tramo, desde el Nuevo Eje de Medianías hasta la Carretera General, la pauta es la misma con la excepción de su encuentro con ella, la cual, como en los casos anteriores, se adelanta para situarla sobre el desvío que se propone, para no saturar el centro urbano de San Miguel.

y 7) Vía El Médano-Granadilla.

Es una de las vías de primer rango del sistema transversal. Su trazado es doble, es decir, conecta los dos extremos del trayecto mediante dos ramales intermedios alternativos. Aunque los diferentes tramos que la componen, se apoyan mayoritariamente en carreteras ya existentes, también comparte otros con vías en proyecto, aprobadas, pero sin ejecutar. A excepción de las vías en proyecto, la mayor parte del trazado, tiene la sección propia de una carretera de doble sentido.

El primer tramo, que con algunas modificaciones puntuales, se apoya en la carretera El Médano-San Isidro, se divide, a mitad de su recorrido, en dos ramales, para encontrarse ambos con el Corredor Insular: uno en el actual nudo de San Isidro (San Isidro 1) y otro en el encuentro del

Corredor con la circunvalación programada en torno al núcleo. Ambos nudos deben resolverse a doble nivel, pero el actual (San Isidro 1) debe reforzarse especialmente, dada su ubicación a la entrada de uno de los ejes urbanos y comerciales más potentes de la comarca.

Los dos ramales siguientes del segundo tramo, corren paralelos, envolviendo por ambos lados, el área urbana de San Isidro, para encontrarse en dos puntos diferentes del Nuevo Eje de Medianías, a la altura del núcleo de Vista Gorda. Puntos que deben ser resueltos mediante nudos a dos niveles.

Los dos ramales se vuelven a encontrar en un mismo punto (a resolver mediante rotonda), a la altura del Charco del Pino. Uno aprovechando en su trayecto la antigua carretera San Isidro-Granadilla y el otro apoyándose en otra carretera local de menor desarrollo. A partir de ese punto, la vía continúa hacia Granadilla por la antigua carretera, para enlazar con un nuevo tramo que rodea la antigua capital y así no congestionar su centro urbano.

6) Vía Circuito del Motor.

Esta es una vía de segundo rango en el sistema transversal y permite el acceso al previsto Circuito del Motor desde el Corredor Insular a través del actual enlace del aeropuerto (identificado como Aeropuerto 2 en el esquema viario) y una conexión con el Nuevo Eje de Medianías mediante un nudo a doble nivel.

5.2. Respecto al 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 (y en concordancia con el PTEOTT), 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.

Por otro lado debe asumirse 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 gradualmente 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.

Con estos condicionantes, se plantean la siguientes acciones:

a) Es necesario 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.

- Las parcelación, urbanización y edificación de un lote de suelo de pequeña y mediana dimensión, es un proceso reglado, y su desarrollo no es fácilmente disimulable. Urbanizaciones con tamaños menores de dos hectáreas, no deben ser avaladas por el planeamiento municipal, ni debe fomentarse su consolidación. (Disposición a desarrollar en Normativa)

- Como complementaria a la acción anterior se establece la inadecuación de la delimitación y definición de Asentamientos Agrícolas para la Comarca de Abona. (Disposición a desarrollar en Normativa)⁴

- El uso del área agrícola de Guaza, debe aclararse, ya que el proceso de cambio de agrícola a urbano, se está produciendo gradualmente, sin solución de continuidad. Si es previsible que el proceso continúe, deben aplicarse las normas anteriores y el planeamiento municipal prever el futuro del área, globalmente considerada.

⁴ Los Asentamientos Agrícolas pueden contribuir a fomentar procesos de ocupación de suelo con fines que nada tienen que ver con la actividad agrícola, máxime en una Comarca como la de Abona donde se ha expuesto detalladamente la presión múltiple a la que el suelo está sometido. En este sentido, consideramos que deben restringirse los instrumentos urbanísticos dispuestos para otro tipo de condiciones y que, en las de Abona darían un resultado totalmente contrario a los criterios generales de ordenación.

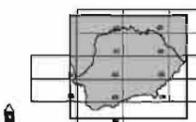
- Se propone que se frene el crecimiento de los núcleos y asentamientos localizados al sur del Corredor Insular (Franja Litoral). En caso de tener que mantener los sectores urbanizables de crecimiento de algunos de estos asentamientos se hará con condiciones adicionales. (Se desarrollará como Recomendación al planeamiento general)

- Se considera inadecuado el crecimiento previsto para el núcleo de Aldea Blanca, en San Miguel, tanto por la disfunción general que genera la aceptación de todos los núcleos, por pequeños que sean, como por la inadecuación a las condiciones de borde, paisaje y cuidado natural de las zonas colindantes. (Se recomendará al planeamiento general)

b) 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 de Cabo Blanco - 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 al Corredor Insular y a la Plataforma Logística. Dichos polos deben ser articulados como “auténticas centralidades urbanas”, tanto 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.

- El nuevo sistema, no sólo debe incrementar la capacidad residencial de ambos polos, sino fortalecer el esquema que se forma entre el Valle de San Lorenzo (primer foco residencial) – Eje de Medianías (TF-28) – Granadilla - San Isidro (segundo foco residencial). De este modo, se fortalecería la capacidad viaria del Eje de Medianías, la actual Carretera General (TF- 28) y los núcleos urbanos tradicionales de medianías, permitiendo que la atracción entre los dos polos, se pudiera resolver, indiferentemente, tanto por el actual Eje de medianías como por el Nuevo Eje de Medianías que se propone. (Se desarrollará esta acción en Disposiciones y Recomendaciones que expresen el carácter prioritario de los núcleos pertenecientes al esquema señalado)

- La Operación Singular Estructurante de Cabo Blanco – Buzanada, debe ser desarrollada prioritariamente, como establece el PIOT, sin embargo, debe estudiarse, desde ahora, su



LEYENDA:

- Núcleos Residenciales
- Previsión de Crecimiento
- Condiciones Adicionales a la Previsión de Crecimiento
- Corredor Insular
- Vialto Estructural
- Vialto Secundario
- Vialto a Recualificar
- Calles Comerciales a Proponer
- Dispositivos Comerciales de Entidad Comercial - Atracción
- Dispositivos Comerciales de Entidad Comercial
- Dispositivos Comerciales de Entidad Local
- Franja Litoral
- Plataforma Logística

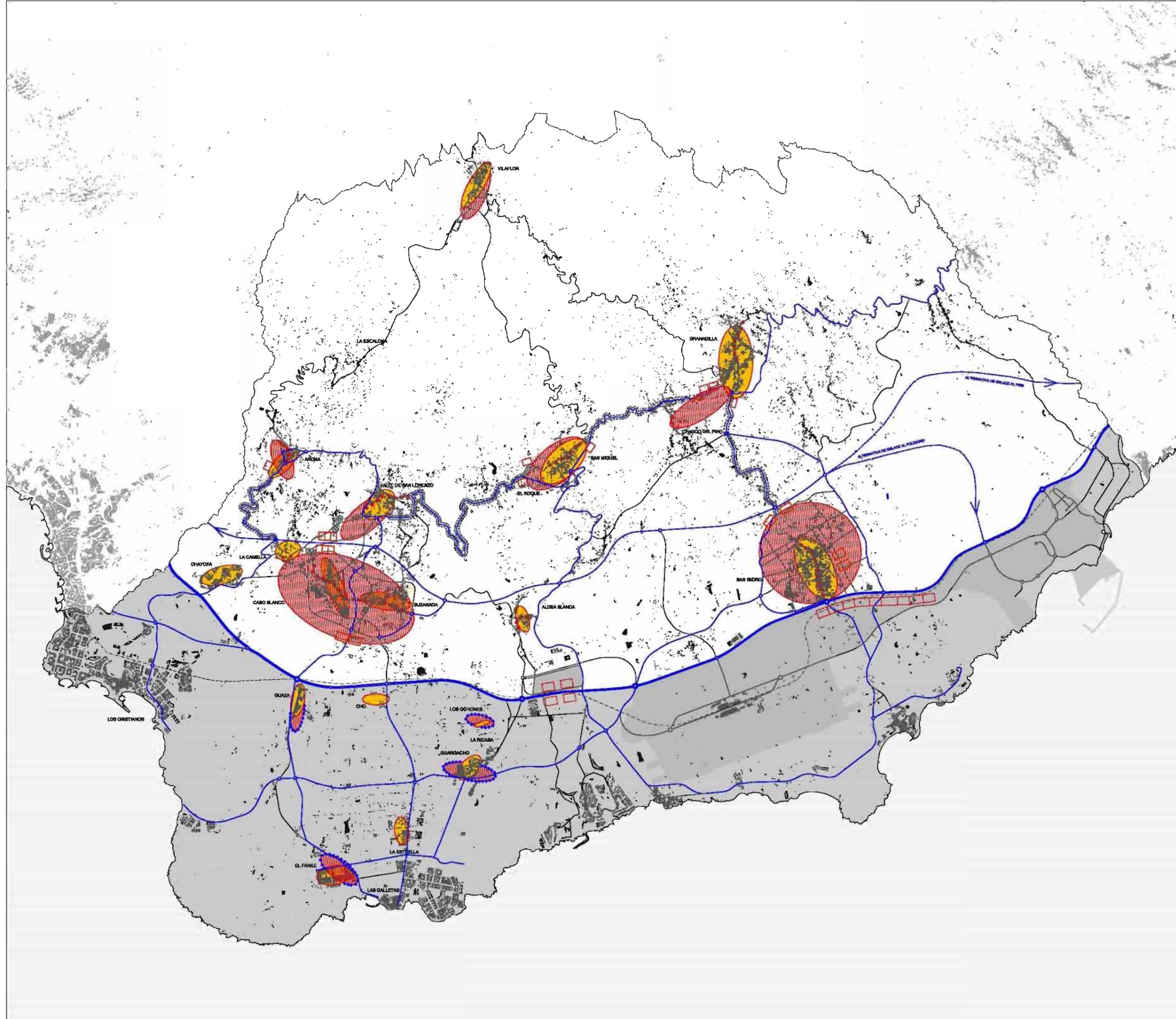
CABRERO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L. Febrero 2006

PLANO DE PROPIEDAD
MODELO DE ORDENACION

2.2.1

EL SISTEMA RESIDENCIAL COMARCAL

ESCALA 1:10.000
0 125 250 500 1000 m



conexión con el entorno inmediato, por cuanto la “unidad estructural” no parece reducirse sólo al ámbito señalado, sino al anillo residencial incluido en la totalidad del Valle, que abarca las vías TF-28 (Eje de Medianías), TF-66 y TF-657 y los núcleos de Cabo Blanco, Buzanada, La Camella, La Tahona, La Florida y Valle de San Lorenzo. (Estas consideraciones enlazan con las incluidas en el Plan Territorial Parcial de Cabo-Blanco-Buzanada, y en este plan se complementarán con disposiciones específicas a integrar en el planeamiento general)

- El núcleo de San Isidro debe potenciar su vocación central como uno de los dos focos principales de la Comarca. En esta dirección, deben plantearse estrategias de reorganización morfológica para mejorar la estructura actual basada en la suma de episodios aislados, debe mantenerse la compacidad tradicional del núcleo, con tipologías y alturas propias del “ensanche” (manzanas cerradas y alturas de 4 ó 5 plantas) y, aprovechando el nuevo enlace con el Corredor Insular, debe re-estudiarse la configuración funcional y paisajística de la rambla central (Avenida de Santa Cruz), al tiempo de reestudiar la posibilidad de eliminar el sector de crecimiento más al sur, dada su inadecuada posición en el conjunto territorial. (Estas acciones se desarrollarán como Recomendaciones al planeamiento general, complementadas con disposiciones genéricas en relación al tratamiento de bordes urbanizados que afectarán a todo el ámbito territorial de la Comarca)

c) 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 medianía, 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.

- La reactivación residencial del área de “medianías”, no se va a producir si no se establecen programas amplios, con participación de varios niveles de la Administración y con estrategias promocionales, económicas, urbanísticas, etc. Es necesario fomentar entre los residentes locales, que la vinculación a la naturaleza, la montaña y la agricultura, así como la vida urbana en los núcleos tradicionales, puede ser una alternativa al contacto con la actividad turística. (Se incluirán disposiciones específicas en la Normativa del plan)

- Deben desarrollarse planes de rehabilitación urbana (Planes Especiales) en las cuatro capitales municipales, Granadilla, San Miguel, Vilaflor y Arona, en donde se pongan en valor los caracteres tradicionales de la trama urbana, se monumentalice su arquitectura y se completen los equipamientos y los servicios urbanos necesarios. Los otros núcleos menores existentes en la zona, deben ser tratados, sobre todo en la línea de mejorar su funcionalidad y sus atributos paisajísticos. (Su delimitación y condiciones generales de elaboración se desarrollarán en las fases sucesivas del plan)

d) 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 procesos con la finalidad de acertar en el tratamiento urbanístico adecuado.

- Dado que el fenómeno trasciende la escala comarcal, pero afecta a ésta, como a muchas otras comarcas del territorio insular, el presente documento remite a estudios y trabajos empíricos realizados en otros ámbitos geográficos⁵ con la finalidad de establecer puentes teóricos y ensayos comparativos. La “difusión urbana” tiene una trascendencia territorial en Tenerife (y en Abona) lo suficientemente grave, como para bordear los métodos tradicionales de planeamiento y probar la aplicación de instrumentos urbanísticos innovadores. (Se desarrollará la elaboración de Estudios Piloto, con los casos: entre Granadilla y Chimiche y al Norte de Arona).

5.3. Respecto al 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

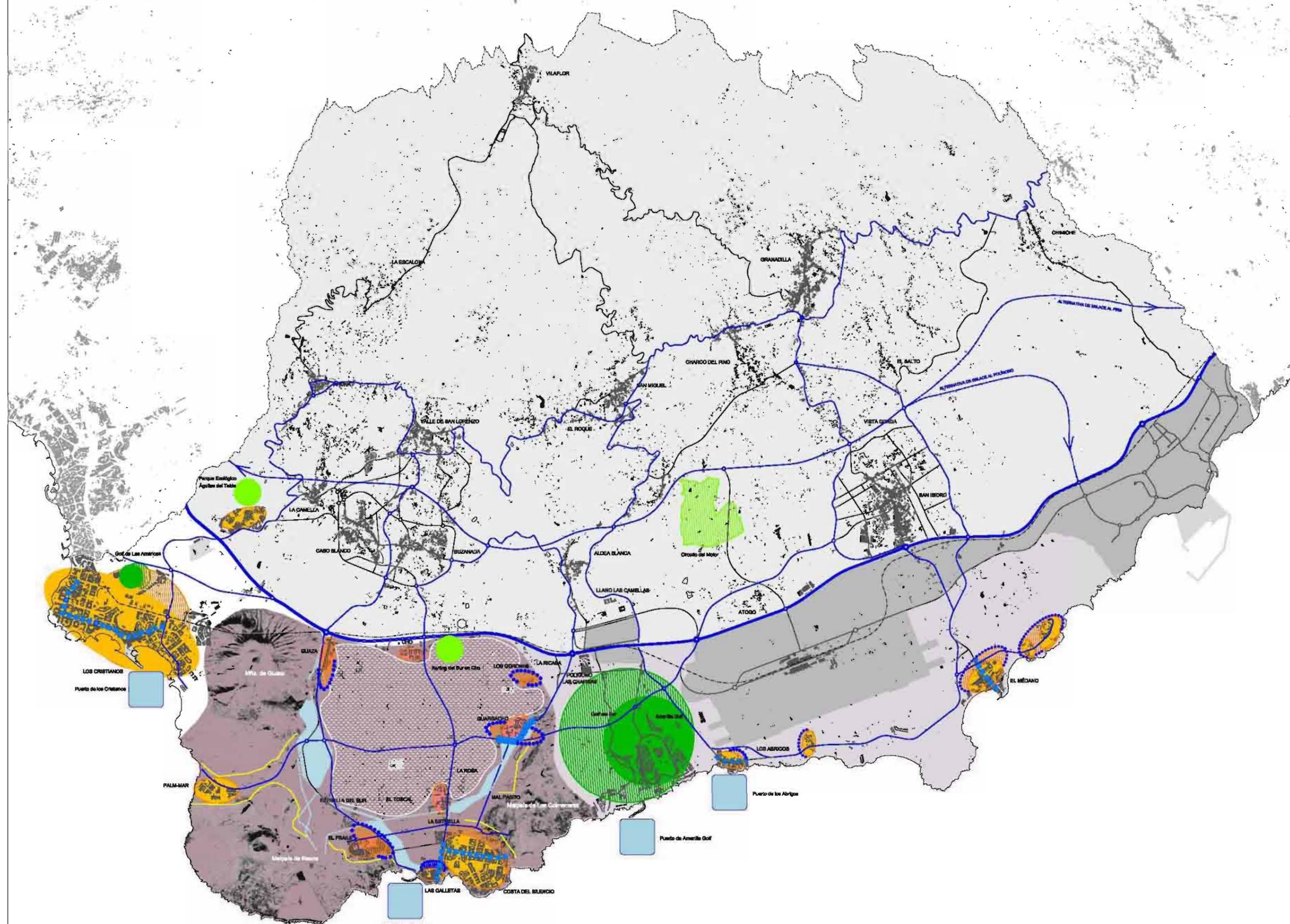
⁵ Tanto en los estudios y proyectos sobre el “sprawl” elaborados con algún éxito en el ámbito americano, como la ya larga reflexión sobre la “cittá difussa”, desarrollada en Italia, existe un amplio soporte documental que puede ser aprovechado.





LEYENDA:

- Núcleos Turísticos
- Zona Residencial
- Previsiones de Crecimiento
- Condiciones Adicionales a la Previsión de Crecimiento
- Calle Comercial a Proponer
- Corredor Insular
- Vialto Estructurante
- Vialto Secundario
- Campos de Golf
- Propuesta de Ampliación de Campos de Golf
- Ocio Equipamientos Turísticos-Ocio
- Propuesta Equipamientos Turísticos-Ocio
- Puertos Deportivos
- Unidades Territoriales Propuestas Equipamiento (ver desarrollo)
- Franja Interior
- Plataformas Logísticas



CASARICO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SÓLITEC S.L. Febrero 2006

PLAN DE ORDENACIÓN
MODELO DE ORDENACIÓN

2.2.2
EL SISTEMA TURÍSTICO COMARCAL



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.

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.

Aclarados estos dos puntos esenciales, estamos en condiciones de afrontar lo que podríamos llamar el Modelo Turístico Territorial de Abona:

a) 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.

- Debe dársele prioridad a la tramitación del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Litoral de Abona. Mientras este espacio, considerado como un todo, carezca de una regulación específica dirigida a su tratamiento integral, y en orden a proteger la costa de posibles actuaciones sobrevenidas, las Normas correspondientes a cada uno de los espacios naturales siguientes, deben ser consideradas prioritarias:

- Área de costa protegida entre Las Galletas y Los Cristianos.
- Áreas a ambos lados de las urbanizaciones costeras de San Miguel y en el entorno de las dos montañas que cierran el área del Médano (Roja y Pelada).
- Espacios Naturales Protegidos definidos en la Comarca de Abona: Malpaís de Rasca, Paisaje de Ifonche, Roque de Jama, Los Derriscaderos y las Montañas de Guaza, Colorada, Roja, Pelada y de Ifara y Los Riscos.

- Además de la protección que el PIOT establece para otros suelos de malpaís y orografía accidentada, junto con los principales barrancos de la comarca (del Rey, de Las Galletas, de las Mesas, de la Orchilla, de las Moradas, del Helecho y del Río, entre otros)⁶.

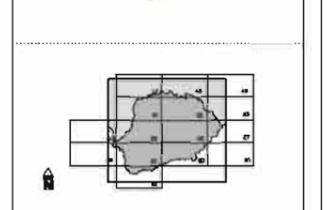
b) Deben recuperarse los principios básicos defendidos y aprobados en las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias y en el PIOT de Tenerife, en lo que se refiere a tres cuestiones: a) la contención de la urbanización turística, sobre todo en la costa, b) la diversificación de la oferta turística de borde, lo que significa la implantación de modelos de urbanización turística distintos (y más enriquecedores) a los existentes, y c) la rehabilitación del espacio obsoleto y degradado, física y socialmente.

- A todo lo largo de la costa correspondiente a la Comarca de Abona, las condiciones urbanísticas de los sectores de suelo clasificados como *suelo urbanizable* (o las “áreas de ensanche” en el PTOTT), deben ser revisadas, de modo que sin alterar las expectativas edificatorias y la rentabilidad potencial de cada uno de ellos, nuevos parámetros urbanísticos permitan mejorar la calidad del resultado espacial. Temas relativos a la ordenación de los volúmenes, el tratamiento del espacio público y la calidad de los materiales de las edificaciones, deben ser, al menos, introducidos. (Se incluirán en este sentido medidas específicas en la Normativa del Plan, además de recomendaciones al planeamiento general).

- Si no todos y cada uno de los núcleos costeros, al menos algunos de forma integral y sectores concretos de otros, deben ser sometidos a proyectos de rehabilitación urbana. Además de Los Cristianos y TEN-BEL, deben redactarse Planes Especiales dirigidos a su rehabilitación integral en los núcleos costeros de Palm-Mar, Las Galletas, Costa del Silencio, Los Abrigos y El Médano. Y parcialmente en el frente marítimo de Las Américas, en su tramo de mayor antigüedad. (La definición de estos Planes Especiales se incluirá en sucesivas fases del plan).⁷

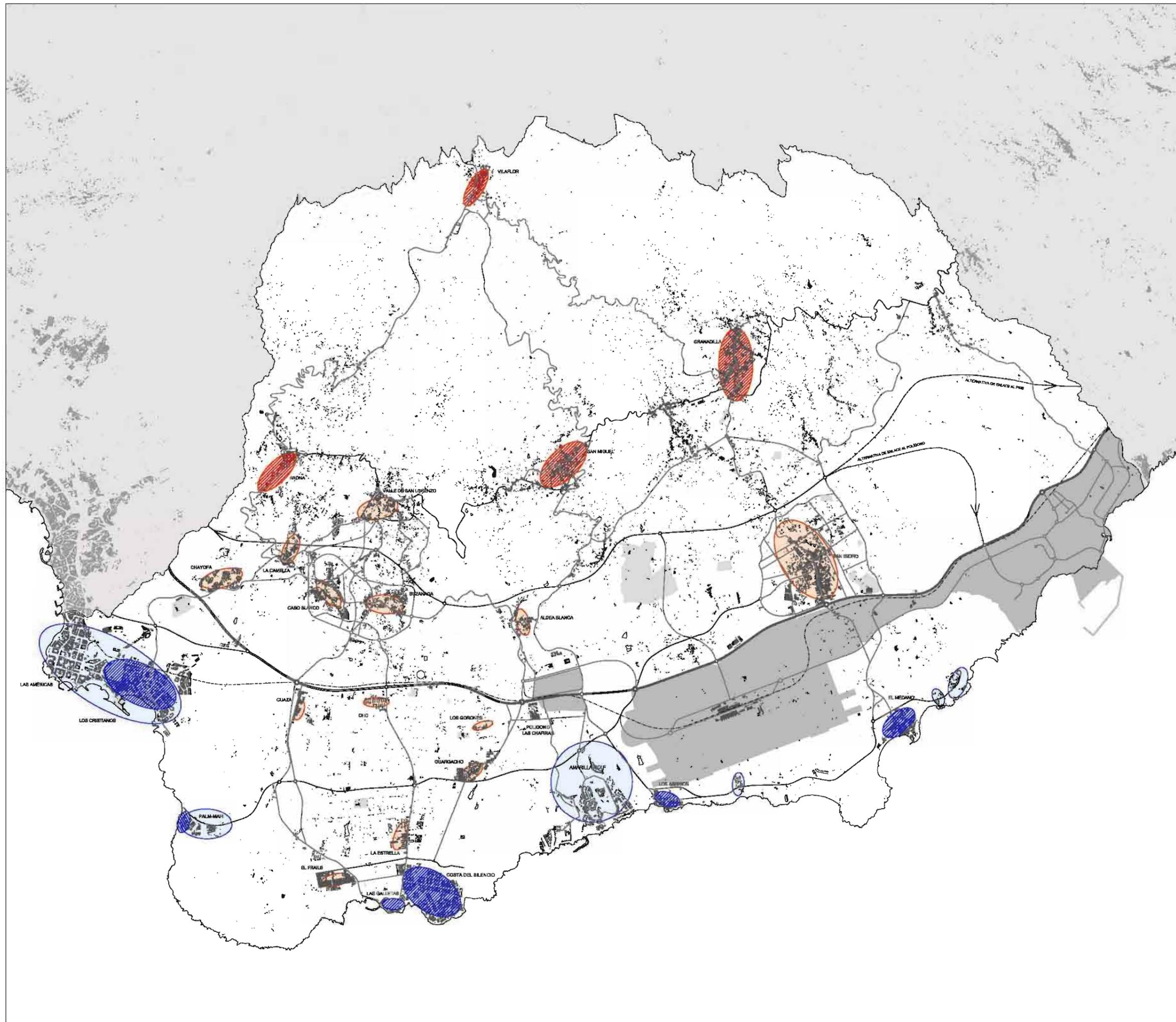
⁶ PIOT. SECCIÓN 4ª. MODELO DE ORDENACIÓN DE ABONA. 2.2.4.2. Distribución básica de usos. 3-D. Áreas de protección ambiental. Pag. 42.

⁷ Con la propuesta de Planes Especiales de Rehabilitación para todos los núcleos costeros de cierta dimensión, no se está evitando jerarquizar la dimensión de la problemática en cada caso concreto, sino subrayar la necesidad de re-definir las condiciones urbanas de estos núcleos en función de su participación en la franja privilegiada de suelo costero, dentro de un ámbito turístico de la Isla. Esta condición no forma parte de las consideraciones con las que en



LEYENDA:

- Núcleos Residenciales a Rehabilitar
- Núcleos Turísticos a Rehabilitar



CABRERO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L. Febrero 2008

PLAN DE ORDENACIÓN
MODELO DE ORDENACIÓN

2.2.3

PROPUESTA DE REHABILITACIÓN DE NÚCLEOS



c) 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 acondicionarlo 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.

- Mientras se redacta un Plan del Litoral para la Comarca y se establecen nuevas condiciones para el tratamiento de la costa en cada uno de sus tramos, deben preverse una serie de condiciones, tanto a las franjas del borde marítimo que van a ser resueltas por la iniciativa privada en el desarrollo de los planes parciales, como a aquellas otras, que por sus características particulares, están siendo actualmente usadas públicamente por campistas, bañistas y excursionistas. (Se dispondrán estas medidas en la Normativa del plan).

- En lo que se refiere a los planes parciales en desarrollo que afectan al borde marítimo, éstos deben resolver materialmente y con antelación al comienzo del proceso edificatorio, la totalidad del borde, en especial, la relación funcional y espacial con su geografía natural, de modo que sea posible garantizar su continuidad espacial y el uso público de la costa. Son zonas especialmente sensibles a estas condiciones las franjas del litoral entre El Médano y Montaña Pelada y entre la Montaña Roja y la Montaña Amarilla. (Se incluirán recomendaciones al planeamiento general, que a su vez se complementarán con las medidas definidas en el apartado anterior).

- La condición y el tratamiento de los espacios del litoral sin expectativas de urbanización (sean o no espacios naturales con algún grado de protección), pero en la actualidad utilizados permanente o circunstancialmente como áreas de acampada y/o de baño, debe ser resuelta en cada uno de sus diversos tramos. El uso y disfrute público de la costa por parte de aquel sector de la población que no puede o no desea hacerlo de otra forma,

las últimas décadas se ha afrontado su desarrollo, con lo que abordar su re-definición se convierte en una cuestión básica.

debe ser facilitada por los poderes públicos. El área del litoral de Abona con más vocación para este tratamiento es la franja entre la Montaña Roja y Los Abrigos. (Se incluirán en la Normativa medidas específicas de aplicación a los sectores señalados).

d) 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.

- Analizadas las áreas urbanizadas de Ensenada Pelada, La Tejita, El Confital, y La Mareta y San Blas, en términos de calidad ambiental del espacio construido, de sus intersecciones con los espacios naturales protegidos, de su proximidad a la costa y considerando las repercusiones turísticas de cada uno de estos aspectos, se hace más que justificable, la reconsideración del *suelo urbanizable*, de cada una de ellas. En todo caso, no se considera la posibilidad de urbanización de ningún tipo en el Barranco de San Blas, lo que por lo demás no hace sino confirmar la propuesta del PTEOTT (Se desarrollarán recomendaciones al planeamiento general en este sentido, elaborándose medidas normativas complementarias para las zonas señaladas).

5.4. Respecto al Suelo Logístico.

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.



Con estos condicionantes, se plantean la siguientes acciones:

a) 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.

b) 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.

- El Plan Territorial Parcial de Ordenación del Litoral de Abona, debe resolver, entre otras cuestiones, el papel en el futuro de cada uno de los puertos de Abona. Las funciones que para los puertos existentes están siendo programadas son muy distintas, si se trata del de Granadilla (básicamente industrial), Los Cristianos, Las Galletas, Amarilla, Ten-Bel y Los Abrigos (básicamente deportivos) o El Médano, cuya función no está clarificada en ninguno de los documentos de planeamiento que le afectan.

Es una cuestión básica del presente Plan, que el desarrollo de cada uno de los diferentes puertos, sea cual sea su futura función, se aborde con el máximo consideración con los valores ambientales del litoral en el que se inserta y la máxima integración en el núcleo costero al que pertenecen. (Se desarrollará la coordinación de estas acciones en la Normativa del plan)

c) 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, exige 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 vuelve más y más exigente.

- Por las consecuencias que tiene en el ambiente y en el paisaje edificado, debe diferenciarse claramente lo que son áreas donde ubicar actividades estrictamente industriales (portuarias, combustibles, gases, centrales de energía,...), de las de manipulación o almacenaje, o de las comerciales. En las áreas “industriales” actuales, todas estas funciones comparten indiscriminadamente el mismo espacio con un resultado paisajísticamente mixtificado y de dudosa calidad urbana. En Las Chafiras, donde además se intercala la función residencial y puntualmente, edificios de oficinas, debería redactarse un Plan Especial donde se clarificaran los límites de cada actividad y se elevara la calidad del espacio público. (Se definirá en las fases sucesivas del plan)

- Las perspectivas de una urbanización total del Polígono de Granadilla a largo plazo y el eventual estado de permanente transformación de los terrenos reservados para su desarrollo, aconsejan prever acciones provisionales sobre su superficie, compatibles con la calidad paisajística de su geografía. Podrían estudiarse varias opciones alternativas, pero la posibilidad de tapizar los terrenos expectantes con algún tipo de vegetación autóctona de fácil asimilación, supondría una mejora considerable. (Se incluirá en la Normativa del plan)

5.5. Los Equipamientos Comerciales (y de ocio).

Para los objetivos de este Plan, son “equipamientos comerciales (y de ocio)” los dispositivos organizados para 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.

Con estos condicionantes, se plantean la siguientes acciones:

a) La propuesta que aquí se plantea, en orden a no crear nuevos sectores de suelo urbanizado sobre el Corredor Insular que no sean absolutamente necesarios y así promover la concentración y el fortalecimiento de los núcleos existentes, es aprovechar las áreas de posible desarrollo comercial dentro de la Plataforma Logística, en la franja que ésta destina a usos terciarios, que es además la más ligada al Corredor Insular. No se ve incompatibilidad alguna entre el espacio comercial definido en la Plataforma y el que pueda servir al resto de la población de la zona.

- En la zona de la Plataforma Logística, más ligada a la TF-1 (Corredor Insular) ,y situada entre el área aeroportuaria y la industrial y, dedicada genéricamente a “Parques Empresariales Terciarios y Centros Integrados de Servicios”, se propone, entre otros, el uso comercial. No sólo ahí, sino en otros lugares de la Plataforma, también se propone este uso, y es de prever que por razones de rentabilidad, se desarrolle en varios lugares del espacio logístico más importante de la isla. En estas condiciones, parece más propio compatibilizar esos lugares, que generar nuevas reservas comerciales.

b) Una estrategia paralela sería fomentar nuevas reservas comerciales sobre el suelo residencial previsto en el ámbito de la Operación Singular Estructurante Cabo Blanco - Buzanada y su entorno (Valle de San Lorenzo), así como sobre los márgenes de los núcleos del Eje de Medianías (TF-28), para así reforzar esas zonas y descargar de presión sobre el Corredor Insular (TF-1).

- La propuesta de fomentar nuevas zonas comerciales en el ámbito del Valle de San Lorenzo y en los márgenes de los núcleos tradicionales del Eje de Medianías (TF-28), está relacionada con aquel objetivo inicial de fortalecer el anillo Valle de San Lorenzo – Eje de Medianías – Granadilla – San Isidro – Autovía. Es evidente que si no se fuerzan nuevas actividades en los ámbitos de ese anillo, será más difícil su desarrollo en la dirección indicada. (Las condiciones de localización e instalación se desarrollarán en la Normativa d el plan; asimismo se constatará en el debate propio de la tramitación de este Avance la incidencia que este tipo de acción implicará en la estructura comercial insular, introduciendo los ajustes precisos para la coordinación en este sentido).

c) Esta estrategia se completa con el reforzamiento de las “calles comerciales” con las que en la actualidad se cuenta en los principales núcleos residenciales, y que se indicaron en la Información del Plan. En todo caso, esta consideración será asimismo especialmente relevante para abordar las propuestas de Rehabilitación Urbana propuestas para los núcleos tradicionales.

5.6. Los Equipamientos Deportivo - Turísticos.

Son 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 tres: los campos de golf, los puertos deportivos y los parques temáticos o similar.

Con estos condicionantes, se plantean la siguientes acciones:

a) Advirtiéndose que sólo a través de muchas precauciones y previsiones, puede plantearse el incremento de cada unidad de cualquiera de estos equipamientos en la comarca de Abona, también se observa que el tema requiere de un análisis más detallado y pormenorizado de los diferentes parámetros que lo rodean, para poder formarse un criterio más ajustado que permita darnos pautas justificadas en términos de su regulación posterior. En este sentido:

- La decisión de construir un nuevo campo de golf de dimensiones reglamentarias en cualquier parte del territorio comarcal (de ésta y de cualquier otra comarca), debería pasar previamente por la redacción de un Plan Territorial Especial de escala insular dedicado exclusivamente al estudio de las condiciones del territorio disponible para la práctica de ese deporte y a la capacidad, productividad y oportunidades de su hipotética expansión.
- El papel y el futuro de los puertos deportivos (así como los pesqueros), debe quedar condicionado a la redacción del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Litoral de Abona.

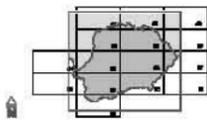
b) En todo caso, y a partir de las consideraciones extraídas de la Información y Diagnóstico de este Plan Territorial, se propone lo siguiente:

- Los Campos de Golf deben ampliarse exclusivamente en los sectores donde ya existen otros, esto es: como crecimiento de Amarilla y Golf del Sur, y en los sectores de Los Cristianos, alrededores del Golf de Las Américas (No se considera viable el planteado en

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

AVANCE

GABILDO INSULAR DE TENERIFE

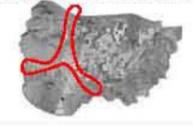


LEYENDA:

UNIDAD TERRITORIAL



SUBAMBITO PARCIAL 1



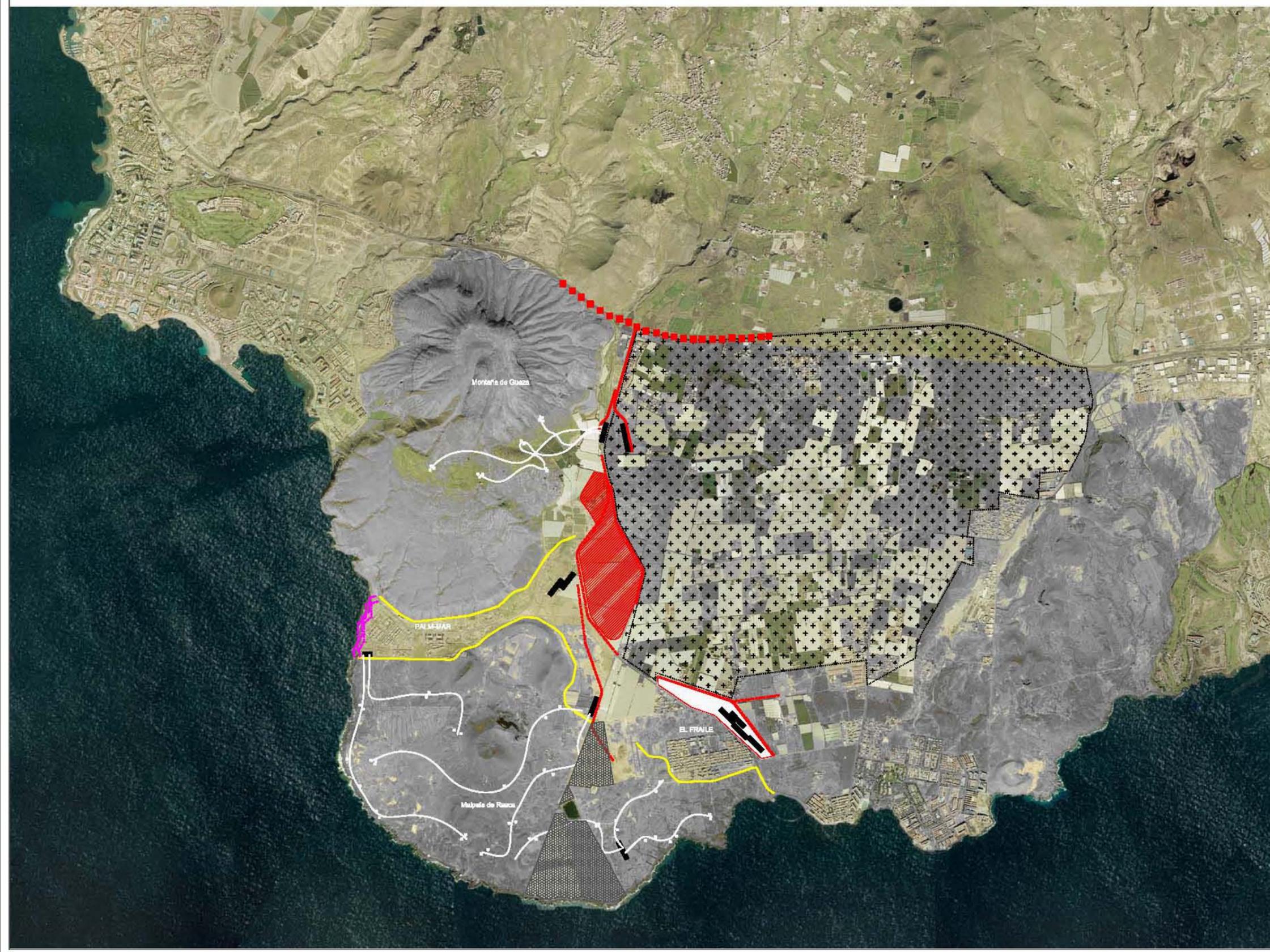
-  Principales vías de Carreteras
-  Suelo Transformador
-  Inspección Ambiental
-  Líneas de Inspección en el Paisaje Escenas Marítimas
-  Mareses Escenas e Inter
-  Áreas de Inspección de Mareses Usos
-  Áreas de Inspección de Mareses Usos de mayor diversidad programática
-  Planos de Aplicación Insular sobre en Lugares estratégicos
-  Cargas de Bandejas con subsecciones puntuales
-  Tránsito del Suelo Libre
-  Conjunto Agrícola Protegido

CABANERO / SIERRA, arquitectos S.L.
Colaborador: SOLITEC S.L. Junio 2008

PLANO DE INSPECCIÓN

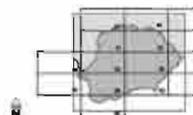
2.2.2 a

SUBAMBITO PARCIAL 1 - Guaza / El Fraile



AVANCE

CARLO INULAN DE TIERSPE



LEYENDA

UNIDAD TERRITORIAL



SUBAMBITO PARCIAL 2



- Principales vías de Colectividad
- Espacio Tradicional
- Paisaje Antrópico
- - - - - Línea de Intervención al Paisaje (línea de sombra)
- - - - - Paisaje Urbano y Rural
- Área de Intervención Paisaje Urbano (de mayor intensidad) programada
- Planos de Actuación orientados a lugares estratégicos
- ↻ Cálculo de sombras con orientaciones variables
- - - - - Planificación con Suelo Verde
- Elementos Agrícolas Programados

CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaborador: SOLTEC S.L. Junio 2006

PLAN DE PROTECCIÓN

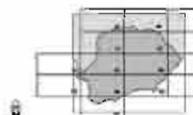
2.2.2 b

SUBAMBITO PARCIAL 2-Rasca / Las Galletas



AVANCE

CABILDO INSULAR DE TENERIFE



LEYENDA

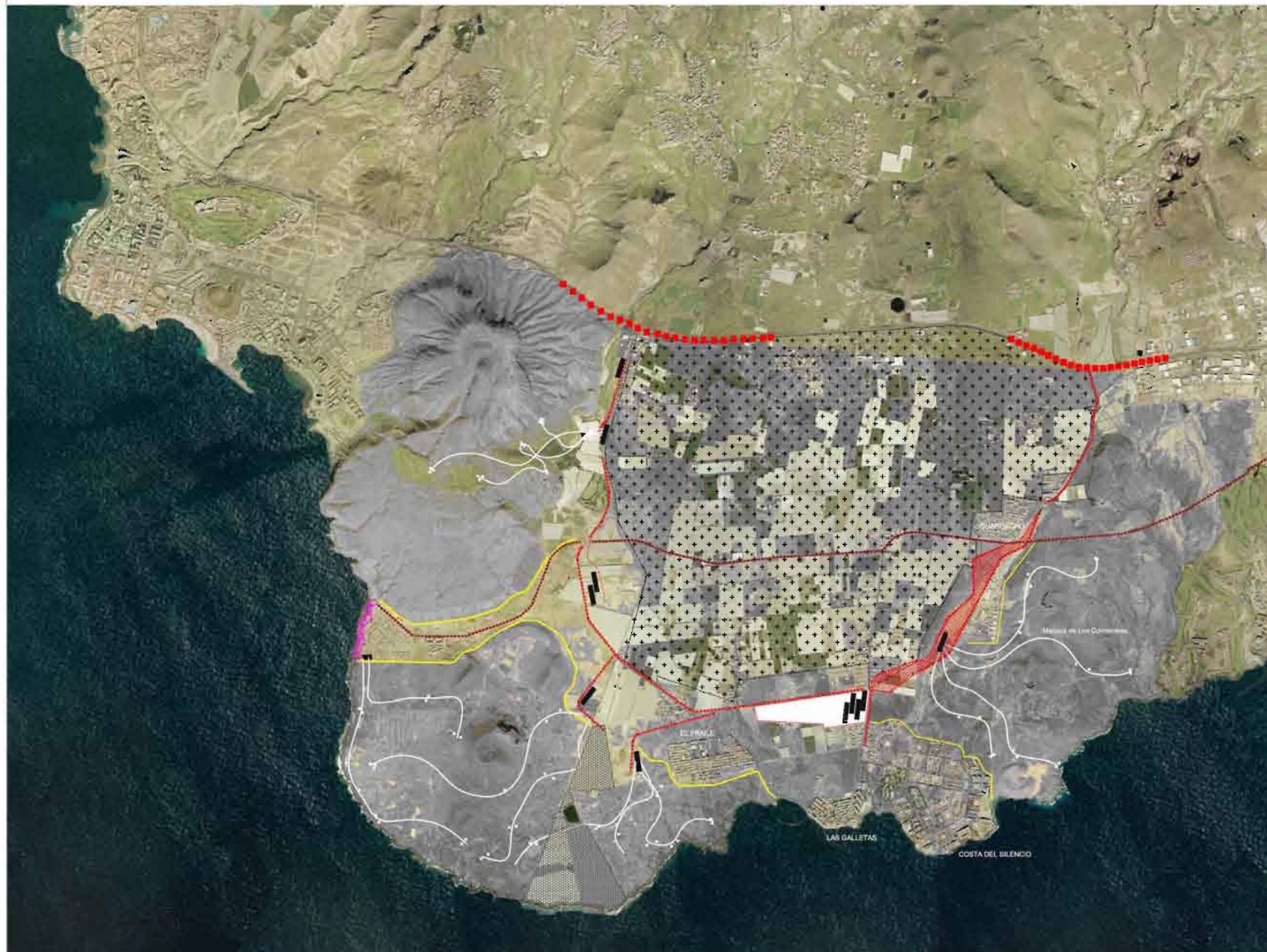
UNIDAD TERRITORIAL



ALBARRINO PARCIAL 3



- Proyectos via de Colectivo
- Usos Transitorios
- Usos Residenciales
- Límite de dominio de un Polígono Urbanístico
- Límite de dominio urbanístico
- Límite de parcela a edificar
- Área de influencia de Reserva Local de Espacios Naturales
- Área de influencia de Reserva Local de Espacios Naturales
- Planos de Arquitectura Interiores en régimen de licencia
- Límite de dominio de un Polígono Urbanístico
- Elementos del Sistema Local
- Centros Apoyados Periféricos



CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLTEC S.L. Junio 2008

PLANO DE PROYECTO

2.2.2 c

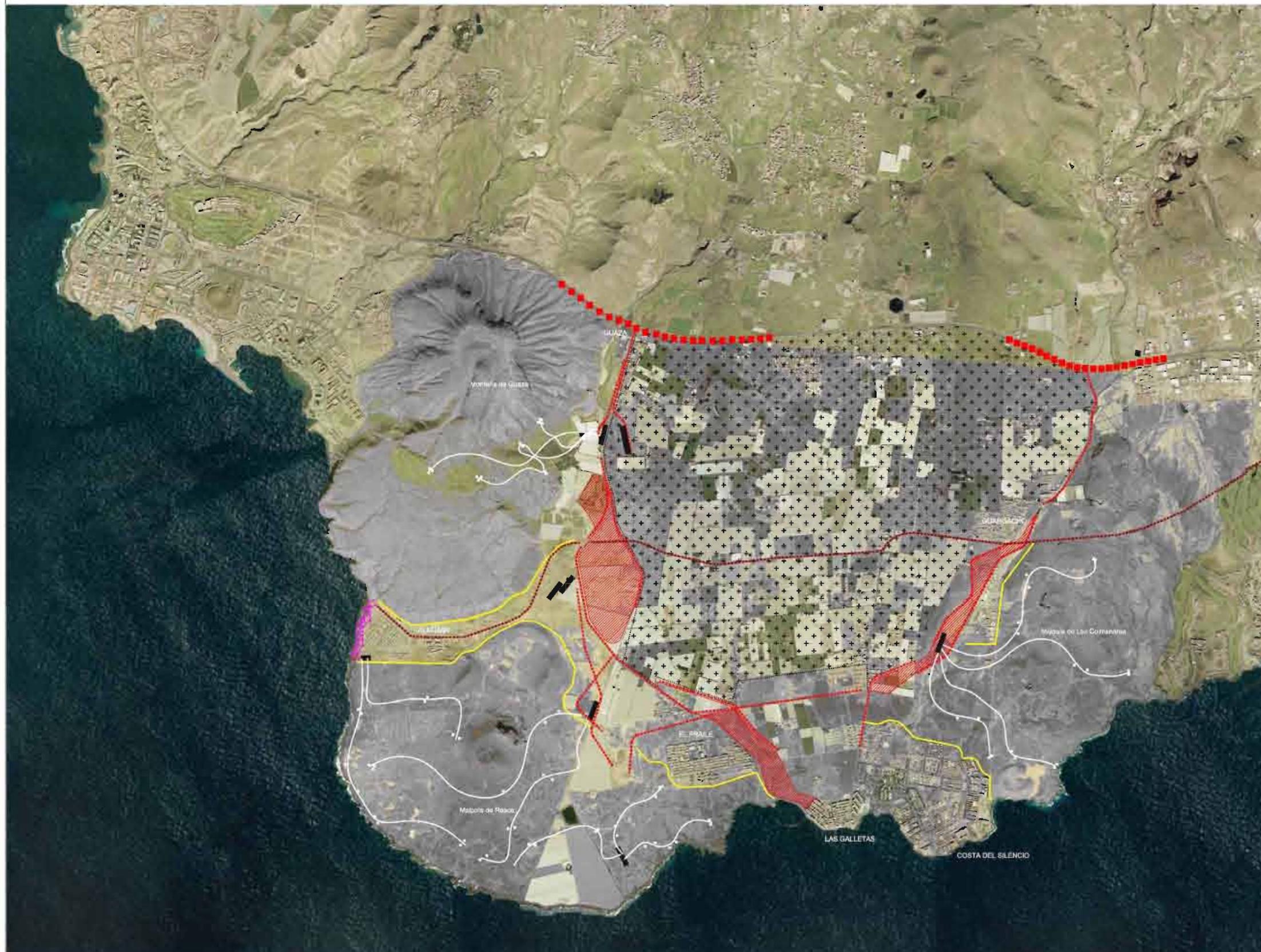
ALBARRINO PARCIAL 3-Guiza / Costa del Silencio

-CONDICIONES GENERALES PARA TODAS LAS PROPUESTAS DE TRANSFORMACIÓN EN LA ZONA:

Entornos de baja densidad
 Actuar sobre paisaje degradado
 Potenciar valores naturales y paisajísticos existentes-nuevas visuales
 Arquitectura-disposición, usando líneas del paisaje (integración paisajística)
 Capturar morfologías y apoyarse en ellas
 Nuevas percepciones del soporte-encauzamiento de la mirada
 Rehabilitación del Paisaje-Eliminación de Impactos Advertidos

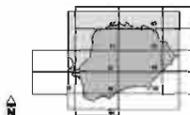
-TIPOS DE EQUIPAMIENTOS POSIBLES:

Centro de Interpretación de la Naturaleza / del Mar / de la Agricultura / Ambiental / Ecológica / de la Cultura Tradicional
 Centro de Interpretación de la Sostenibilidad
 Centro de Interpretación del Medio Físico
 Senderos-reconocimiento guiado del paisaje (Ruta de Rasca)
 Instalaciones de Salud Ambiental
 Parque Biológico
 Turismo Idiomático
 Centro de Tecnificación Deportiva y Espeleología



AVANCE

CABILDO INSULAR DE TENERIFE



LEYENDA:

UNIDAD TERRITORIAL



AVANCE



- Principales vías de Conexión
- Líneas de Intervención en el Paisaje
- Línea límite de conexión longitudinal
- Nuevos edificios a tratar
- Áreas de Intervención de Nuevas Usos
- Piezas de Arquitectura Introducidas
- Conjunto de Intervención (Incluyendo Rehabilitación de Áreas Naturales)
- Tratamiento del Borne Litoral
- Conjunto Agrícola Protegido

CABARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
 Colaboración: SOLITEC S.L. Junio 2006

PLANO DE PROYECTO:

2.2.2 d

ESQUEMA Y CONDICIONES DE TRANSFORMACIÓN PARA LA UNIDAD TERRITORIAL

determinados borradores de ordenación en el Barranco de San Blas, dada su evidente incompatibilidad con la protección de ese espacio natural tan singular).

- Los Puertos Deportivos previstos, deben desarrollarse en relación con el núcleo al que pertenecen, planteando así su crecimiento y características en función de las condiciones de cada litoral, y de la capacidad de los núcleos, haciéndolos participar de la rehabilitación y mejora del espacio público de cada zona.
- La Operación Singular Estructurante de Rasca, ofrece una oportunidad para avanzar en la mejora de la oferta complementaria turística. En este sentido, la singularidad de Rasca debe aprovecharse para proponer nuevos tipos de equipamiento, no para repetir tipos ya existentes. Nuevos tipos de equipamiento donde la calidad de las instalaciones se una a la integración paisajística y medioambiental y que enlacen y pongan en valor aspectos específicos de la cultura canaria, de sus tradiciones y de sus particularidades. Asimismo, se considera que la plataforma agrícola de Guaza así como la rehabilitación de Las Galletas y Ten-Bel, deben enlazar con esta operación, planteando unos límites y condiciones generales para toda la zona. Ello no implica la modificación de la OSE de Rasca definida en el PIOT, sino su consideración inmersa en una actuación de mayor ámbito territorial donde se sumaría a otras intervenciones. Se propone lo siguiente (ver esquemas de detalle):
 - o Es aconsejable entender el área como un conjunto que va desde Amarilla Golf hasta Los Cristianos, de tal forma que el conjunto sea territorialmente coherente, de núcleo turístico a núcleo turístico, con un Área Natural amplia que vincula toda la costa, y englobando la explanada agrícola de Guaza, y los diversos núcleos existentes (Se propone la eliminación del sector industrial aislado, dada su incapacidad de vinculación con el conjunto, tanto funcional como paisajística y morfológicamente).
 - o La actuación de Rasca, enlaza así con la rehabilitación de TEN-BEL, que se considera de gran interés, y aunque son dos operaciones que pueden desarrollarse separadamente, deben estar coordinadas en una única estrategia territorial.
 - o Las dotaciones a desarrollar tendrán un carácter eminentemente de integración en el paisaje e implementación de los valores naturales de los espacios colindantes. (En Normativa se podrán relacionar condiciones de localización, volumen, calidad

arquitectónica, etc. en tal dirección, que podrán desarrollarse en la OSE y otras actuaciones específicas).

- o Los usos serán acordes con la especificidad del lugar, en ese sentido podrán albergarse Centros de Interpretación, Áreas de descanso, etc... Pero no podrán instalarse usos ya desarrollados en otros lugares de la comarca o del área turística insular, como Campos de Golf, o Parques de Atracciones, o cualquier otro cuya transformación del suelo e impacto en el paisaje sea en modo alguno relevante.
- o No se propondrán instalaciones en la franja litoral. Se dispondrán principalmente en los bordes de zonas residenciales, a modo de cierre y encuentro con ámbitos naturales o agrícolas.

Los esquemas de transformación anexos, pretenden expresar con mayor claridad las líneas básicas a partir de las cuales afrontar la transformación del área en el futuro, en ese sentido deben entenderse como esquemas territoriales a desarrollar en las propuestas y proyectos específicos.

5.7. Elementos configuradores del paisaje.

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.

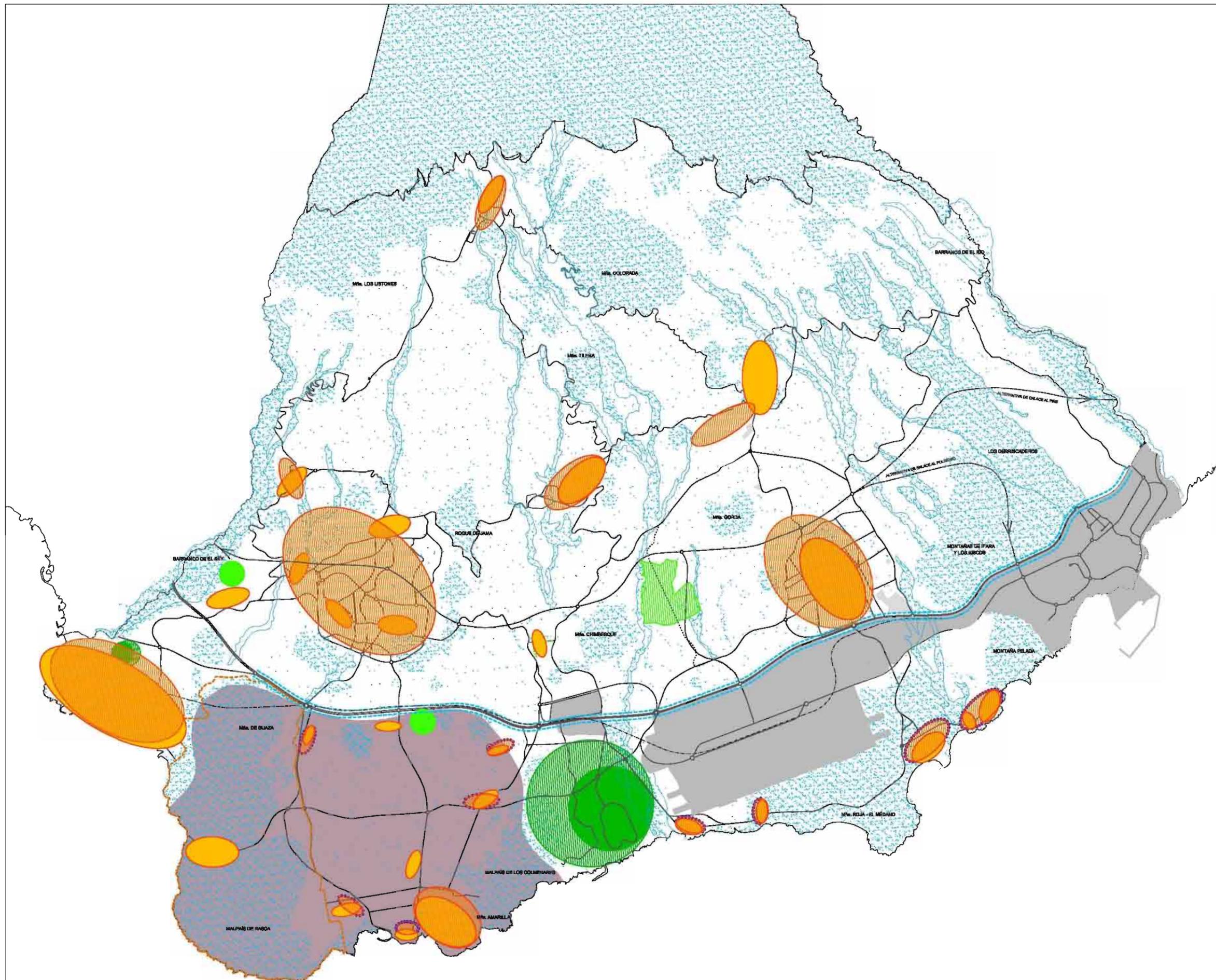
Con estos condicionantes, se plantean las siguientes acciones:

- a) Debe defenderse el principio general de que a pesar de que la protección de los espacios naturales de la Comarca, no es suficiente hecho para garantizar los valores paisajísticos de la misma, la manipulación o alteración puntual de ellos, debe estar absoluta y estrictamente



LEYENDA:

-  Áreas a Valor Especialmente
-  Áreas de Valor Ambiental
-  Rehabilitación Paleolítica Borda TT-1
-  OBE Rasca (PIOT)



CABARESO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L. Febrero 2008

PLAN DE PROTECCIÓN
MODELO DE ORDENACIÓN

2.3

PROTECCIÓN DE VALORES NATURALES



condicionada por las Normas que reglamentariamente le afectan y sancionarse las acciones punibles. Medio-ambiente y paisaje, no son la misma cosa, pero en el territorio que nos ocupa, precisamente por su condición turística, la protección del primero está estrechamente unida a incremento del valor del segundo.

- Si el control del proceso de urbanización de la Comarca fuera fácil de llevar a cabo por parte de la Administración, la mayor parte de las acciones que en este documento se expresan, no serían necesarias. Sin embargo, sobre los espacios con algún grado de protección, que son básicos para conservar los valores naturales de la misma, sí deberían fortalecerse los dispositivos administrativos y sancionadores al uso, sobre todo los de nivel municipal, de modo que pueda salvaguardarse su incidencia en el paisaje. (En este sentido se desarrollarán Recomendaciones al planeamiento general)

- Asimismo se desarrollarán en las sucesivas fases de este plan acciones referentes a la mejora de la protección del suelo, arbitrando estrategias donde el enlace entre diversas áreas con características similares redunde en la implementación de sus sistemas naturales.

b) En una situación de deterioro paisajístico generalizado, deben delimitarse áreas de especial importancia paisajística, diferenciándolas de las otras, por su mayor valor, por su mayor presencia, por la frecuencia con que son percibidas y por sus repercusiones en la actividad turística. En este sentido, toman especial relevancia los espacios situados en el entorno del Eje de medianías (TF-28) y del Corredor Insular (TF-1), por cuanto se sitúan dentro del espectro de las anteriores condiciones. Deberían, por tanto, programarse acciones específicas dirigidas a controlar los efectos negativos y a elevar el valor paisajístico de estas dos franjas, sin menoscabo de otras posibles acciones que pudieran afectar a la totalidad o a otras partes del territorio comarcal.

- En base a la repercusión que el paisaje tiene en la valoración global de la Comarca y la importancia de las dos franjas correspondientes a los ámbitos visuales de la Autovía (TF-1) y de la Carretera General (TF-28), tienen en relación con este concepto, deben desarrollarse Planes Especiales de Ordenación del Paisaje, o instrumentos urbanísticos de similar contenido, que abarquen, al menos un kilómetro a cada lado del eje de las vías.

c) Las situaciones paisajísticamente negativas que encontramos en los “espacios de transición” y que provienen de acciones directamente relacionadas con la disciplina urbanística o con el comportamiento de la población (dispersión, marginalidad,...), son de carácter estructural y su encauzamiento, por tanto, es más difícil de instrumentar desde el planeamiento urbanístico, puesto que es precisamente esto, el planeamiento, lo que niegan. Pero otras no son tan fenomenológicas (elementos de subdivisión de las fincas, calidad material de la urbanización,...) y pueden ser afrontadas con un mínimo de voluntad en la acción administrativa. Deben entonces programarse también acciones de mejora de la calidad de la urbanización sobre todo en los espacios de borde entre diferentes tipos de suelo.

- Si en las áreas de transición entre diferentes tipos de suelo (en estado natural, cultivado, urbanizado / edificado), es donde mayoritariamente se provocan situaciones puntuales paisajísticamente negativas, las administraciones municipales, tanto en el planeamiento, como en la normativa disciplinaria, deberán incluir condiciones específicas para impedir que se produzcan.

d) El resto de las acciones enumeradas como “aspectos parciales de distorsión paisajística” sí están directamente condicionadas a la mejora de la maquinaria urbanística, sobre todo de la maquinaria municipal. Desajustes como construcciones en fincas rústicas, ocupaciones en suelo protegido, instalaciones abandonadas o asentamientos desestructurados, son fenómenos sólo abordables desde un esfuerzo de puesta a punto de la gestión y la administración urbanística. En este sentido, el presente Plan no puede más que animar a que los recursos públicos que los ayuntamientos integrantes de la comarca de Abona obtienen por su condición turística, redunden también en la mejora de aquellos dispositivos dirigidos a la valoración del paisaje, puesto que ello, a su vez, redundará en el incremento gradual de los atractivos turísticos de la Comarca.

e) Las instalaciones precisas para las redes de Infraestructura precisan, tal como se expresó en la Información, de ampliaciones y transformaciones para atender las demandas futuras y estructurar el funcionamiento de sus sistemas. En este sentido este plan recoge las propuestas de los planes en elaboración y tramitación, y establecerá determinadas condiciones a la implantación a cada uno de estos elementos.

5.8. Adecuación de la Propuesta a la Calidad para la Conservación del Territorio.

En el apartado anterior se describió y evaluó únicamente aquellos aspectos de incidencia ambiental relativos a las alternativas de ordenación, de tal forma que se permitieran establecer diferencias entre ambas y concluir en criterios de valoración ambiental.

Pero los efectos sobre el territorio del Modelo de Ordenación que se ha planteado para la Comarca van mucho más allá de esas consideraciones ambientales. Esos efectos deben ser convenientemente identificados y valorados con el fin de definir una serie de medidas correctoras, protectoras o compensatorias que permitan reducir los impactos que inevitablemente se derivarán del Modelo Propuesto. Pero también lo contrario, es decir, valorar las medidas de ordenación positivas o bondades del Plan. Esto es, en qué medida se adecua la ordenación a las capacidades y calidades para la conservación de las distintas Unidades Ambientales definidas en la información.

La *Alternativa B* ha resultado ser el modelo propuesto. En lo que respecta a la ordenación del suelo rústico, esta alternativa propone proteger todos los elementos del territorio que presentan algún valor ambiental sobresaliente. Tal es así que establece dos niveles de protección, que en conjunto cubren, tanto los espacios valorados en la propia Información Ambiental del Plan, como aquellos otros que han delimitados instrumentos jerárquicamente superiores, caso del PIOT.

Las Unidades Ambientales con Alta o Muy Alta Calidad para la Conservación, y que han sido considerados como puntos de interés geológico, han sido reconocidos en el Modelo como suelos protegidos, incluidos los tres barrancos principales (Orchilla, El Río y El Rey). Igualmente, se incluyen dentro de los ámbitos protegidos otros cauces de la red hidrogáfica. Tal es así que prácticamente todos los tramos de cauces privados, y una buena parte de los públicos, no cuentan con protección alguna. Al menos debe reconsiderarse la propuesta para éstos últimos a fin de garantizar, no sólo la protección del dominio público hidráulico, y con ello la funcionalidad hidrológica de la Comarca, los procesos ecológicos asociados a la dinámica de cuencas, la disminución de los riesgos de avenida, y la contribución de estos elementos geomorfológicos al paisaje. No sólo deben ser objeto de protección aquellos cauces delimitados en el PIOT o en los

Planes Generales, sino todos aquellos que recoge -al menos con el carácter de públicos- el Catálogo de Cauces del Consejo Insular de Aguas. Esta propuesta permitirá reconsiderar el tratamiento que dan a los barrancos los Planes Generales de los municipios que conforman Abona.

Para los suelos no hay un tratamiento específico en la ordenación del PTP, pues se limita a indicar que se trata de suelos protegidos. No hay un destino específico para preservar el carácter agrícola de aquellas áreas donde se han generado suelos *in situ*, ni para aquellos otros que, sin poseer valor ambiental alguno, por ser suelos importados y depositados sobre ecosistemas naturales provocando su total desaparición, sí constituyen hoy en día los principales espacios productivos de la Comarca. A pesar de ello, se mantiene el destino dado por el PIOT en sus Áreas de Regulación Homogénea, pero en próximas fases del documento debe profundizarse en la regulación de usos que mejor se adapte a sus capacidades y deben establecerse determinaciones que permitan revertir las situaciones indeseables identificadas en el diagnóstico (erosión intensa, contaminación de acuíferos, etc.).

También se incluyen dentro del suelo protegido los terrenos donde crecen especies amenazadas, estén incluidas o no dentro de la Red de Espacios Protegidos, medida de ordenación encaminada a preservar la biodiversidad de la Comarca. Contribuye a ello la protección propuesta para otros suelos que han sido valorados con Calidad para la Conservación Media o Alta por acoger formaciones vegetales en buen estado de conservación o que, habiendo sido degradadas en el pasado, se encuentran en proceso de recuperación tras el abandono de los aprovechamientos que provocaron su deterioro.

No obstante, algunos espacios que no han sido protegidos deberían reconsiderarse al objeto de facilitar la conectividad entre terrenos que han quedado aislados, y con ellos la restauración del flujo genético. Esta medida de ordenación resultará idónea para ciertas formaciones vegetales pero sobre todo para las especies más amenazadas de la fauna local.

La mayor parte de los conjuntos arqueológicos tienen la consideración de ámbitos protegidos en la medida que actualmente se localizan en los pocos espacios no excesivamente transformados de la Comarca, que mayoritariamente coinciden con las áreas de interés geológico delimitadas

en este estudio. Con ello se amplían las zonas protegidas mediante su declaración (definitiva o en proceso) como BICs. Las futuras fases del Plan establecerán las estrategias a seguir para definir la protección o poner en valor este patrimonio, indicando si se fomentan únicamente las estrategias de la administración competente (Planes Especiales de los Bics, etc.) o se propone modificarlas o ampliarlas para su mejor encaje en el Modelo General propuesto.

Respecto al patrimonio edificado, y en concreto, los BICs declarados o incoados como Monumentos, no se incluyen en los ámbitos protegidos en la medida que coinciden con los núcleos de población, salvo el Sitio Histórico de Hermano Pedro (que sí se ha incluido). Para garantizar su conservación y/o puesta en valor, deberán establecerse los criterios a desarrollar por la figura de planeamiento que corresponda.

Pero el Modelo propuesto contiene también numerosas determinaciones territoriales generadoras de impactos sobre los diferentes componentes del sistema ambiental o de las relaciones que se establecen entre ellos. Se trata principalmente de los desarrollos urbanos previstos, pues suponen una transformación completa del medio natural.

Las principales transformaciones ocurrirán en la franja costera, pues es allí donde se concentrarán las nuevas actividades económicas consumidoras de suelo. La mayor parte de ellas se asumen por el Modelo al estar impuestas o consolidadas en otros instrumentos de planeamiento. Sin lugar a duda, la mayor incidencia la generará la Plataforma Logística del Sur pues supone un consumo de suelo muy importante en términos porcentuales. Las repercusiones ambientales de esta operación han sido valoradas en detalle en el Plan Territorial de la Plataforma Logística, tanto en lo que se refiere al propio ámbito, como al entorno.

La transformación de la franja costera de la Comarca va más allá con los nuevos suelos urbanizables (turísticos, residenciales o mixtos) y que suponen la ampliación hacia el suelo rústico de los núcleos ya existentes en la actualidad. Por su magnitud se debe destacar la ampliación del Guincho-Amarilla Golf hasta su confluencia con los suelos industriales de Las Chafiras.

Con relación a éstos, el resto se presenta con ampliaciones no tan importantes en lo que se refiere al suelo ocupado, pero su incidencia sobre el paisaje litoral y sobre la colmatación edificada de éste es evidente, al menos cuando el análisis se realiza a escala comarcal. No significa ello que la ordenación seleccionada no contenga propuestas encaminadas a la búsqueda de mejores soluciones de encuentro entre el espacio urbano y el litoral y el suelo rústico que le rodea. Todo lo contrario, el modelo propuesto tiene la firme intención de promover actuaciones que mejoren no sólo la calidad paisajística del espacio edificado sino el acceso de la población al litoral. En definitiva, se trata de actuaciones de cualificación de lo urbano, pero los efectos adversos sobre los ecosistemas naturales son innegables en esta escala de análisis.

No se debe olvidar que los ecosistemas naturales no sólo se transforman por la urbanización sino por otras muchas actividades que se desarrollan necesariamente en el suelo rústico. La agricultura es la más consumidora de suelo, aunque existen otras muchas actividades diseminadas, requieran o no instalaciones, y que en conjunto antropizan el territorio natural de manera muy significativa. En la franja costera de la Comarca, es fácilmente perceptible este proceso, cuya continuidad o reconversión en espacios libres o equipamientos destinados al uso público es planteado por el Plan Territorial.

El gran espacio agrícola intensivo comprendido entre Las Galletas y El Fraile es un claro ejemplo de ello. Como quedó claro en el diagnóstico, la eliminación radical de los cardonales que crecían en esta zona produjo un impacto muy significativo sobre esta formación, y que hoy en día tiene su continuidad en la contaminación de acuíferos o el fuerte impacto paisajístico. En el lado contrario de la balanza se encuentra la necesidad de conservación del suelo agrícolamente útil debido a su escasez en la Comarca, y por ello apuesta el Modelo de Ordenación de Plan. Bien es cierto que el propio Plan reconoce que parte de los crecimientos urbanos se están produciendo sobre este tipo de suelo, e indica la necesidad de contener esta tendencia. Posiblemente esta tendencia ya se ha ralentizado o detenido por completo con las nuevas políticas de vigilancia del suelo rústico, al menos, en lo que se refiere al edificado disperso.

No ocurre lo mismo para los nuevos suelos urbanizables propuestos por los Planes Generales y mantenidos por este Plan Territorial, que en muchos casos se desarrollarán sobre el espacio agrícola. Es en el entorno de San Isidro y de Cabo Blanco, en las cercanías de Las Chafiras y

Las Galletas-Guargacho y El Fraile, en la Plataforma Logística, y en ciertas partes del litoral de Granadilla, donde la pérdida del espacio agrícola será más evidente. En términos porcentuales la magnitud de pérdida de suelo fértil será importante, de tal manera que el suelo dedicado a agricultura intensiva se limitará prácticamente al área Chafiras-Las Galletas.

Pero es precisamente en estas áreas donde el Plan Territorial plantea alternativas para el desarrollo de equipamientos de especial cualificación, así como diversos equipamientos vinculados al área de especial intervención de Rasca, cuyos límites se propone ampliar, sumándose a la OSE del PIOT, para dotar al conjunto de mayor significación territorial. Los criterios que define el Plan para estos equipamientos son, desde el punto de vista del paisaje, acertados lo que no implica una disminución de su contribución, en su caso, a la pérdida de suelo productivo total que generará el desarrollo de la propuesta. Las diferentes alternativas para la ubicación de los equipamientos propuestos se apoyan en los ejes viarios existentes, lo que implica la voluntad del Plan de conservar el espacio agrícola en el estado actual y disminuir la edificación sobre suelo productivo. Únicamente plantea ciertas dudas la gran superficie de suelo destinada a acoger Grandes Equipamientos de Especial Cualificación, pues se desconoce su naturaleza y magnitud. Su ubicación afecta a todo el margen derecho de este espacio agrícola.

Esta tendencia a la ocupación del suelo agrícola también se aprecia, aunque en menor medida, en los asentamientos de medianías. Las nuevas edificaciones que prevé el planeamiento en estos ámbitos se levantarán en antiguas parcelas de cultivo tradicional con la inevitable pérdida, no sólo de suelo productivo, sino de su valor paisajístico y cultural. A la escala de trabajo es difícil cuantificar la superficie de parcelas de cultivo que pueden verse afectadas, y su significado en el conjunto del espacio agrícola tradicional. La consulta de los planos de ordenación pormenorizada de los diferentes PGO en el ámbito de los asentamientos rurales permite intuir que el efecto puede llegar a ser importante, sobre todo en lo que a pérdida de cultivo en producción se refiere, pues son las más cercanas a los núcleos habitados las que mantienen la actividad, pero también las que con mayor prontitud se ocuparán. El Plan Territorial mantiene la necesidad de conservar el valor patrimonial de los asentamientos de medianías, no sólo de lo edificado, sino del espacio agrícola con el que se formó, pero habrá en futuros documentos que desarrollar cómo se materializa la propuesta sin necesidad de modificar la delimitación de los Planes Generales.

El Plan Territorial propone complementar las condiciones de desarrollo de diversos suelos urbanizables (Ensenada Pelada, La Tejita, El Confital y La Mareta y San Blas) por su inadecuación ambiental, lo que debe ser valorado positivamente, y también las restricciones a que los nuevos campos de golf se dispersen por la Comarca. Los nuevos campos que se planteen sólo podrán ocupar los terrenos contiguos a dónde ya existe alguno.

Las propuestas sobre puertos deportivos no parecen en principio tener grandes implicaciones ambientales pues se desarrollan en el interior de instalaciones portuarias ya existentes.

Respecto al sistema de movilidad comarcal planteado, pese a su complejidad (derivada de la necesidad de solventar las actuales carencias y problemas detectados, y en virtud de las especiales circunstancias que concurren en este dispar marco territorial), su definición y planteamiento muestran una clara adecuación no sólo a las condiciones ambientales que concurren en este ámbito comarcal, sino que fundamentalmente, están destinadas a cubrir las actuales y futuras necesidades del sistema en los diferentes planos socioeconómicos en que se articula la Comarca, esto es, franja costera, ámbitos residenciales e industriales próximos a la actual TF-1, zona de medianías y asentamientos limítrofes de la Comarca (Vilaflores). Para ello, esta propuesta de sistema viario aprovecha en sus diferentes ejes transversales (de 1º y 2º orden) en buena medida parte de las actuales infraestructuras existentes, incluyendo en algunos casos mejoras de conexión con los ejes longitudinales o con vías de rango superior. No obstante, no se puede desdeñar el alcance que implica la realización de un nuevo eje viario (de dos carriles por sentido) en sentido longitudinal y paralelo a la actual autopista del sur, puesto que dado su alcance, longitud y trayecto. Sin embargo, el alcance real que puede provocar este trazado sobre los elementos anteriormente citados, debe ser analizado con mayor profundidad en posteriores etapas del plan, para determinar así con mayor precisión el alcance real sobre las variables patrimoniales y ambientales que se puedan ver afectadas, así como para plantear alternativas y medidas que tiendan en algunos casos a minimizar sus efectos sobre las mismas.

El resto de las implicaciones ambientales del Modelo de Ordenación que plantea este PTP han sido valoradas, con el alcance que su desarrollo permite en esta fase del Plan, en el apartado anterior dedicado a la evaluación ambiental de las alternativas.

Por último, se debe hacer una valoración preliminar de otros aspectos ambientales no necesariamente relacionados con el territorio *sensu stricto*. El modelo planteado supondrá un crecimiento poblacional importante que demandará más consumos y generará más residuos. En este sentido es previsible que el consumo hídrico aumente, y con ello la necesidad de recurrir a suministros no habituales como son las desaladoras y el aumento de las importaciones de otras comarcas hidrológicas (la Comarca ya es deficitaria). En la medida que se aumenta el consumo de aguas, se aumenta también el consumo de la energía necesaria para mantener la actividad de producción industrial y las elevaciones de agua, y la generación de aguas residuales que irán a parar al mar con el consiguientes impacto sobre las comunidades marinas.

Aunque el Plan Territorial Parcial no establece ninguna determinación al respecto, sí se ha contrastado con las previsiones para la zona de la Revisión del Plan Hidrológico, actualmente en redacción. Se garantiza así el suministro y que el modelo funcione, no sin ello producir el incremento del consumo de energía y el de aguas residuales vertidas al litoral. Para este último, se prevé una reorganización de las infraestructuras de depuración que mejorarán, sin duda, el estado actual, a pesar del incremento del caudal vertido.

La generación de residuos, tanto urbanos como industriales, se incrementará de forma sustancial, aspecto que debe ser objeto de estudio desde el Plan Territorial a los efectos de generar propuestas para el planeamiento sectorial correspondiente, o bien, una vez consensuado el modelo, que sea planificación insular de residuos la que reconsidere el modelo territorial sobre el que realizó sus propuestas.

5.9. Medidas correctoras.

En este apartado se apuntan una serie de medidas correctoras cuyo principal cometido no es otro que la atenuación, minimización y erradicación en la medida de lo posible, de todos aquellos impactos y efectos ambientales no deseados asociados a la ejecución del PTPO.

No obstante, hay que tener en cuenta que el alcance del PTPO no permite obtener un nivel de detalle lo suficientemente certero a la hora de definir, seleccionar y establecer las medidas correctoras que precisan los impactos identificados. En este sentido, se considera que el establecimiento de muchas de las medidas a desarrollar necesarias para conseguir una adecuada integración ambiental de los actuaciones prevista por el PTPO, corresponden a instrumentos de menor orden jerárquico como son los Planes Generales de Ordenación, el planeamiento urbanístico de desarrollo y, en su caso, los estudios de impacto ambiental para proyectos específicos que estén sometidos al procedimiento de evaluación de impacto ambiental."

Por todo lo anteriormente comentado, se entiende que las medidas que a continuación se describen presentan un carácter generalista, sin embargo ello no obsta para que estas últimas contribuyan a la corrección y optimización de las consecuencias negativas que se desprenden de la materialización del plan. En todo caso, será en las futuras etapas del Documento de Aprobación Inicial del PTPO cuando se alcance un mayor nivel de detalle tanto en materia de planificación como de ordenación, hecho que permitirá establecer en base a criterios específicos y particulares, las medidas correctoras oportunas en base a los impactos que se produzcan.

En cualquier caso, hay que tener en cuenta que todas las medidas correctoras que se detallan a continuación hacen referencia a los artículos 10.3.e (párrafo quinto) y 10.5 a 10.6 del Decreto 35/1995, por el que se aprueba el Reglamento de Contenido Ambiental de los Instrumentos de Planeamiento.

A continuación se describen las medidas correctoras de carácter genérico que se apuntan, en esta fase de Avance del Plan.

- **Medidas correctoras para la geología y geomorfología**

Evitar en lo posible la formación de taludes y desmontes, adaptando las construcciones a las pendientes existentes. En caso contrario tener como criterio de actuación lo siguiente:

- Taludes tendidos de superficies onduladas.
- Bancales en los desmontes que se puedan plantear.
- Ruptura de bancales mediante la sucesión de los mismos de forma escalonada.

- **Medidas sobre la hidrología e hidrogeología.**

1. En los barrancos no se admitirá ningún uso que pueda conllevar la reducción de su caudal y se evitarán derrumbes en los márgenes que puedan dar lugar a la obstaculización del libre discurrir de las aguas por el cauce. En este sentido, y de conformidad con las Directrices de Ordenación General y el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, no se podrá edificar en los cauces ni en los terrenos adyacentes que se encuentren incluidos dentro de los límites del dominio público o su servidumbre de protección, de acuerdo con los actos de deslinde que lleve a cabo el Consejo Insular de Aguas y, en su defecto, según las determinaciones que establece la Ley de Aguas y sus reglamentos de desarrollo.
2. Todas las edificaciones, construcciones e instalaciones que para su desarrollo necesiten movimientos de tierra, será necesario justificar expresamente la no-ocupación de cauces o escorrentías. A tal efecto podrán ser solicitados informes a la Administración con competencias en la materia. Se deberá igualmente prohibir los vertidos de escombros, basuras y tierras sobre éstos, dado el impacto ambiental, paisajístico y ecológico de estas acciones sobre los barrancos.
3. Los vertidos de las aguas residuales generados por las instalaciones asociadas a los futuros usos a desarrollar deberán hacerse conforme al Decreto 174/1994, de 29 de Julio, por el que se aprueba el Reglamento de Control de Vertidos para la protección del Dominio Público Hidráulico.
4. Uso de sistema de abasto de aguas y de riego eficaces que disminuyan la cantidad de agua utilizada.

- **Medidas correctoras para los suelos**

1. Retirar el suelo fértil antes del inicio de las obras para su posterior reutilización.
2. Los proyectos de construcción deberán contemplar medidas para contener la erosión que pudiera derivarse de sus obras tales como barreras, abancalamientos, cavado de zanjas, estabilización de taludes, etc. Igualmente se considera importante la implementación de medidas orientadas a la minimización de los episodios de salinización y solidificación.

- **Medidas correctoras para la Flora y Fauna**

1. Estricto cumplimiento de la Orden de Flora cuando para los usos permitidos en esta clase de suelo sea necesario el desbroce de la vegetación.
2. Utilizar especies vegetales autóctonas para las zonas verdes, tratando siempre de aprovechar la vegetación preexistente (principalmente las especies protegidas) que puedan verse afectada por los desbroces de obra que lleva implícito la materialización del plan. Asimismo el diseño de las plantaciones deberá atender a la creación de un microclima más adecuado para los usuarios sin llegar a interferir en otras variables ambientales de la zona de estudio. Se deberán seleccionar aquellas especies que produzcan un mejor efecto de apantallamiento paisajístico y acústico de cara a reducir los impactos con respecto al entorno.
3. En las áreas de interés florístico y faunístico en el plan se adoptarán las medidas necesarias para que el proceso de urbanización o la implantación de infraestructuras o instalaciones aisladas no afecte a las especies catalogadas.

- **Medidas correctoras para la conservación del paisaje**

1. Prohibición de vallas publicitarias, anuncios, etc...
2. Adaptación de los aprovechamientos a las topoformas.
3. Las estructuras que se realicen deberán provocar el mínimo corte visual y enmascararla en la medida de lo posible a la topografía.
4. Interposición de pantallas vegetales para ocultar elementos no integrados paisajísticamente.

5. No romper en ningún caso las líneas del relieve natural del terreno, por lo que sería conveniente limitar en la medida de lo posible el crecimiento en altura de las instalaciones propuestas, tanto más cuanto más cerca se encuentran del litoral, así como evitar la ocupación del borde superior de los acantilados costeros e interiores.

- **Generación de residuos**

1. Los proyectos para su edificación contendrán específicamente la solución adoptada para la absorción y reutilización de las materias orgánicas, que en ningún caso podrán ser vertidas a cauces ni bordes de caminos.
2. Los residuos sólidos asimilables a urbanos serán recogidos por el servicio municipal de limpieza y para el resto se atenderá a la legislación vigente y los planes de residuos.

- **Medidas correctoras para el patrimonio arqueológico y etnográfico.**

1. Para la protección del patrimonio histórico dentro de los ámbitos de los Bienes de Interés Cultural será necesaria la elaboración de Plan Especial de Protección en cumplimiento de las determinaciones de la Ley 4/1999 de patrimonio Histórico de Canarias. Así mismo, le serán de aplicación todas las disposiciones legales contenidas en la Ley 4/1999 de 15 de marzo de Patrimonio Histórico de Canarias.
2. Cualquier construcción, edificación o instalación en suelo con elementos catalogados o en ámbitos delimitados de protección cautelar, que para su desarrollo fuera necesario realizar movimientos de tierra, será necesario justificar expresamente la no-afección a los diferentes bienes patrimoniales. A tal efecto podrán ser solicitados informes a la Administración correspondiente.

- **Medidas correctoras para la costa**

1. Se evitará en lo máximo posible la afección u ocupación de la franja costera por aquellas actividades y proyectos de ejecución, dado el valor paisajístico que alberga ésta.
2. Las determinaciones a desarrollar en el ámbito de la costa han de someterse a la regulación básica que establece la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y su