

Conclusiones de la información

EL MEDIO FÍSICO

Tenerife, un territorio diverso y complejo

La primera conclusión del estudio del medio físico de Tenerife constata la diversidad de ambientes que alberga su estructura. Por la elevada altura del edificio insular se establece una zonificación climática altitudinal con al menos cuatro áreas climáticas diferenciadas; la orientación de cada vertiente introduce, en función de su exposición a los vientos alisios rotundas variaciones climáticas a esta zonificación entre la vertiente norte, relativamente húmeda, y las orientadas al sur, de carácter mucho más árido. La naturaleza volcánica de la isla introduce aun otro factor de diversidad en función de la edad de los materiales, los más modernos, escasamente meteorizados, no han dado origen a suelos, que sí se han formado sobre los materiales de mayor antigüedad. Por otra parte las elevadas pendientes del terreno limitan la potencialidad de aprovechamiento en sectores muy amplios. La acción de este conjunto de factores da como resultado una gran variedad de morfologías, suelos y condiciones bioclimáticas que se traducen en claras diferencias en cuanto a capacidad productiva y de soporte de actividades; además da origen a una riqueza ecológica muy notable. Dicha variedad veda cualquier intención uniformizadora en el aprovechamiento de la isla, y por supuesto en su ordenación.

Tan notable variedad ambiental ha permitido a la población de la isla encontrar recursos para garantizar su subsistencia en las diversas condiciones económicas en que se ha encontrado a lo largo de la historia. Tras la colonización, el poblamiento se emplazó mayoritariamente en las medianías de la vertiente norte, húmedas y mejor adaptadas para la agricultura, permaneciendo casi despobladas las vertientes del sur, áridas y escasamente productivas, las cumbres, dedicadas a aprovechamientos forestales y pecuarios, y el litoral.

Hasta mediados de este siglo, la agricultura fue la base principal de la economía; la adaptación del territorio a tal actividad a través de un proceso costoso y lento de transformación, ha sido responsable de gran parte del paisaje que ha llegado a nuestros días. El primer cambio significativo en el modelo territorial se produce con la explotación agrícola intensiva de productos semitropicales dirigidos a la exportación: a

principios del presente siglo la mayor capacidad tecnológica permite la extracción de agua del subsuelo y el transporte de suelos desde la medianía hacia la costa y, con ello, la transformación y puesta en producción de territorios de escasa capacidad productiva natural, pero bien dotados desde el punto de vista climático para este tipo de cultivos. Este proceso induce el desplazamiento de la población hacia las franjas costeras y hacia las vertientes meridionales.

Poco después surge el fenómeno del turismo de masas que, a partir de unos núcleos costeros previos (algunos de ellos con larga tradición turística, como el Puerto de la Cruz) protagoniza una importante expansión sometiendo a importantes superficies del litoral a potentes dinámicas inmobiliario-constructivas. Paralelamente, durante las últimas décadas se ha acentuado notablemente el crecimiento demográfico y económico tinerfeño, con fuertes transformaciones y modernización de la economía y del territorio. Se llega así a un proceso de metropolización, con tres grandes polos de actividad urbana (la conurbación capitalina, el Valle de la Orotava y el entorno de Las Américas) que coexiste con formas dispersas de ocupación periurbana. La dinámica actual, de alta intensidad demográfica sobre un territorio de escasos recursos, exige una adecuada regulación para garantizar un desarrollo sostenible.

Tenerife, un territorio limitado y frágil

En efecto, toda la variedad ambiental y de recursos de la isla se concentra en una superficie muy reducida, 2.033 km², mayoritariamente árida, y de elevadísima pendiente, su máxima altura se sitúa en 3.718 m. Sin embargo, el significado de la limitación territorial de cara a su ordenación va mucho más allá de la mera identificación de la superficie de la isla. En efecto hay que tener en cuenta que estamos hablando de un área árida y de elevadísima pendiente, la mitad de la isla posee una pendiente superior al 25% y casi un tercio superior al 40%, lo que la hace descartable para usos que presenten un mínimo de intensidad. Sólo en un 17 % de la superficie encontramos pendientes inferiores al 10%; es en esta porción del territorio donde van a pugnar por situarse aquellos usos que necesitan de grandes superficies de suelo llano, como la agricultura, la expansión urbana residencial y turística, los grandes centros comerciales, las actividades industriales y de almacenamiento y los proyectos de infraestructuras.

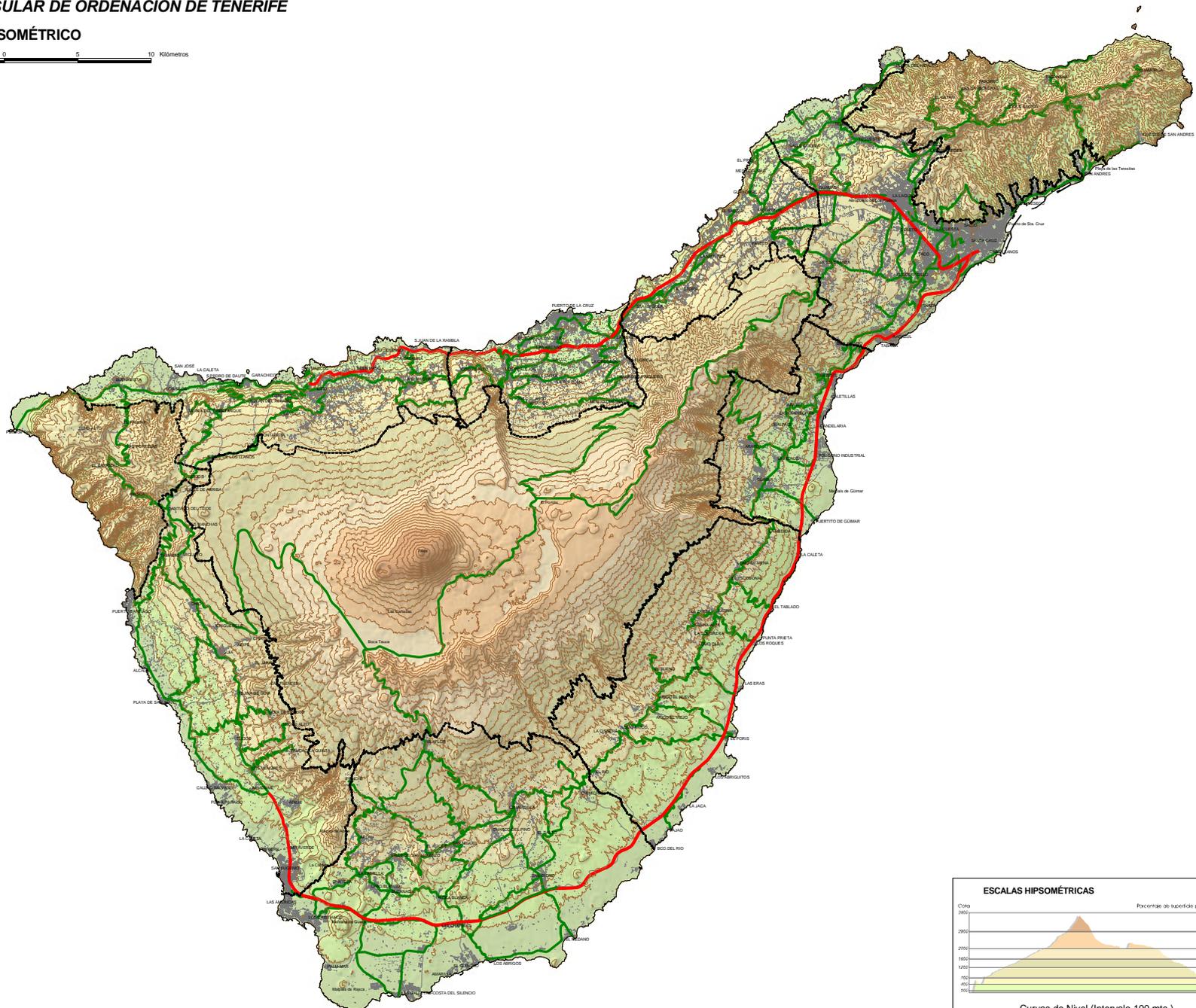
En este limitado territorio se encuentra una notable concentración de endemismos de flora vascular, 429 especies, una cada 4,8 km², de las cuales 145 son exclusivas de la isla. La reducida superficie de los hábitats y su singularidad les hace especialmente vulnerables frente a

PLAN INSULAR DE ORDENACION DE TENERIFE

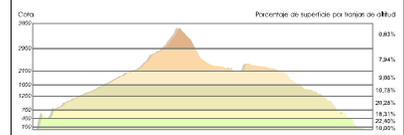
(Octubre, 2001)

MAPA HIPSOMÉTRICO

5 0 5 10 Kilómetros



ESCALAS HIPSOMÉTRICAS



— Curvas de Nivel (Intervalo 100 mts.)

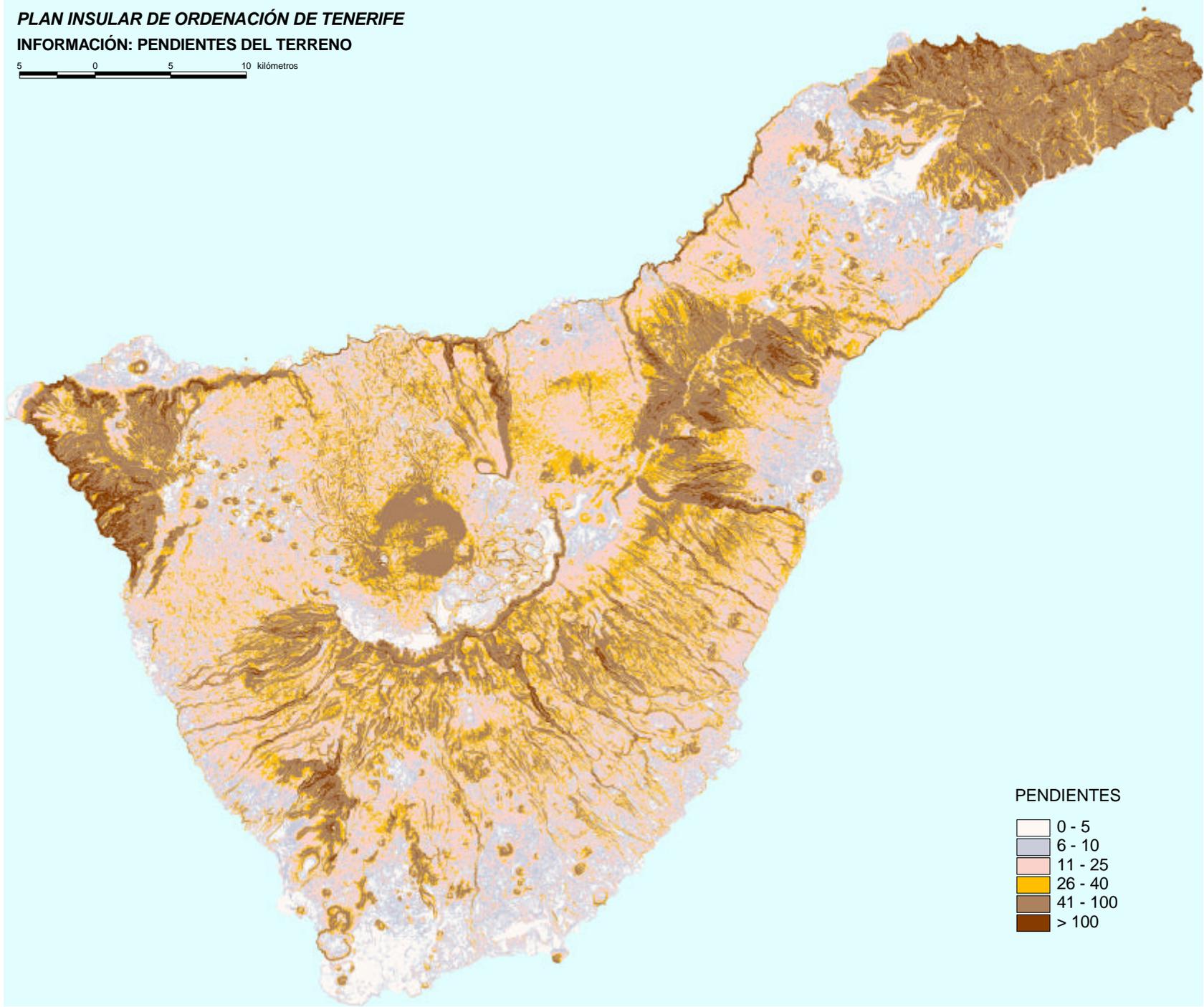
ESTRUCTURA COMARCAL

— Limite entre comarcas

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE

INFORMACIÓN: PENDIENTES DEL TERRENO

5 0 5 10 kilómetros

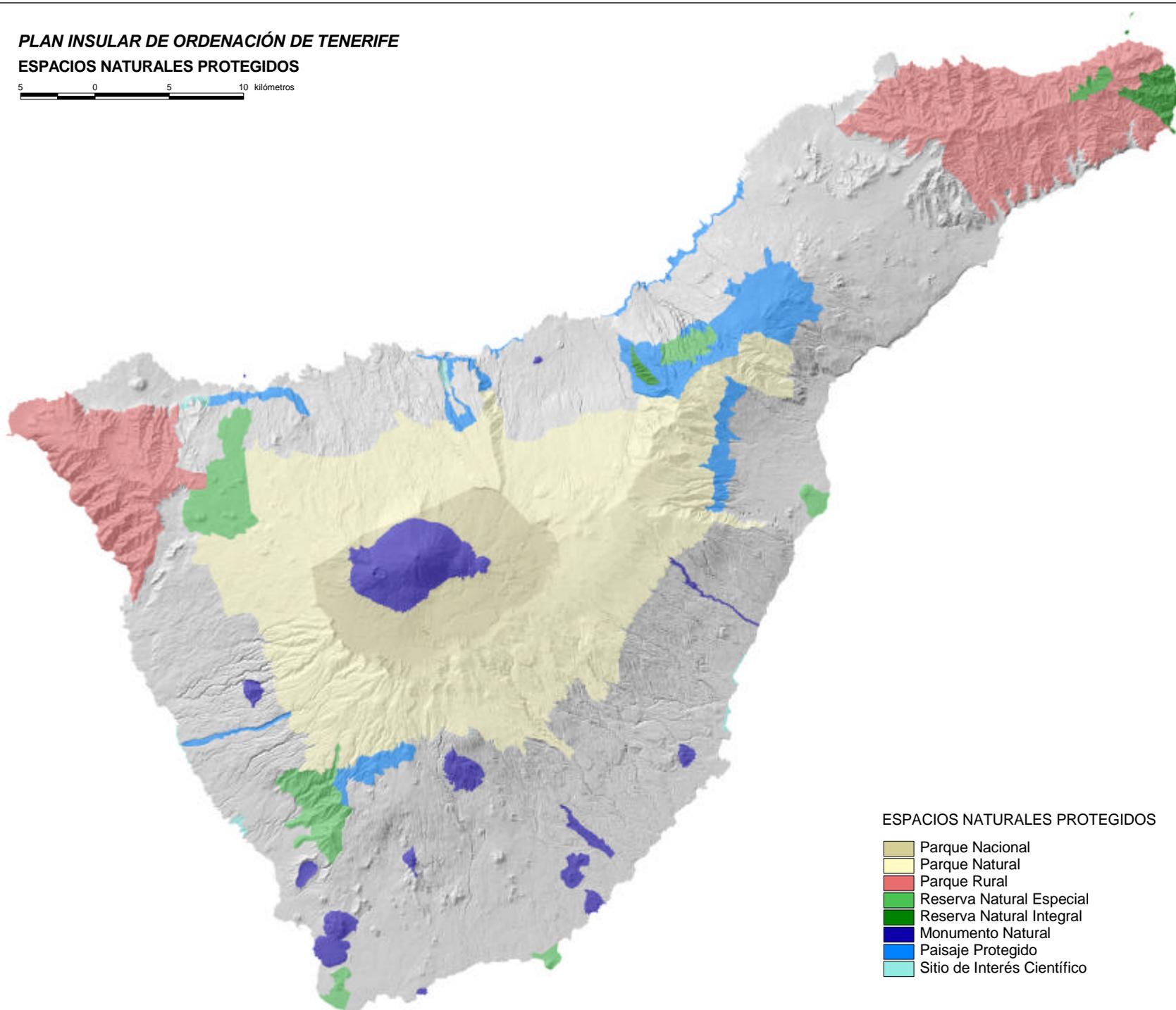


PENDIENTES

- 0 - 5
- 6 - 10
- 11 - 25
- 26 - 40
- 41 - 100
- > 100

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE
ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

5 0 5 10 kilómetros



cualquier acción capaz de alterar sus condiciones, por lo que muchas de estas especies se encuentran amenazadas; en concreto, el Catálogo de especies de la flora vascular silvestre de Canarias incluye 46 especies endémicas de la isla (un 41% del total de las incluidas) como estrictamente protegidas, en función de su grado de amenaza, y otras 206 se han declarado como protegidas con un grado de intensidad menor. Las consideraciones sobre la amenaza a las especies puede hacerse extensivo a la fauna, con 15 especies consideradas vulnerables y 7 en peligro de extinción entre los vertebrados y una situación aún no determinada entre los invertebrados. Estos datos dan una idea de la situación de los ecosistemas de la isla, en los que la presión antrópica está causando problemas en las zonas en que se concentra la actividad de la población.

La enorme riqueza paisajística y ecológica de la isla y la necesidad de preservar aquellos espacios de mayor valor como atractivos turísticos y creadores de recursos han llevado a la protección legal de un 48 % del territorio, en 32 Espacios Naturales. Los territorios protegidos abarcan fundamentalmente áreas poco usadas del interior insular o excesivamente abruptas para ser explotadas, donde han pervivido los ecosistemas primigenios más o menos alterados y existe un escaso nivel de presión antrópica. En estos territorios, y en general en amplias zonas de la medianía, el abandono de las actividades agropecuarias y de los aprovechamientos forestales ha favorecido una notable recuperación de los ecosistemas originarios, sometidos hasta los años sesenta de este siglo a una intensa presión. De este modo se produce un proceso expansivo, aún incipiente, de las masas boscosas y la colonización de áreas abandonadas por formaciones de sustitución que entremezclan especies naturales e introducidas y que evolucionan lentamente hacia formaciones más o menos estables. En las áreas costeras y de la medianía baja el proceso es bien distinto; el desplazamiento de la población y de la actividad agrícola hacia las áreas litorales sumado al emplazamiento en estas áreas de las instalaciones turísticas y de las actividades recreativas de naturales de la isla y foráneos, consume los hábitats de estas zonas e introduce potentes procesos de degradación natural.

Podemos hablar por tanto de un proceso de concentración de la actividad en las áreas costeras y en las medianías bajas, con un notable incremento en la intensidad y extensión de los procesos de transformación del territorio, y de un notable proceso de abandono de las medianías altas y de las cumbres. Esta situación se aprecia de modo muy claro en las tablas resumen de valoración de los ecosistemas naturales, donde se observa como el grado de amenaza que sufren los ecosistemas crece conforme disminuye la cota a que se sitúan.

De cualquier modo, se observa una concentración de los ecosistemas más valiosos en cuatro tipos de áreas: relieves abruptos que no han sido explotados por el hombre o lo han sido escasamente, malpaíses y áreas climáticamente muy desfavorecidas, litoral y áreas boscosas. Por tanto, la protección de los valores naturales de los ecosistemas de la isla ha de hacer especial hincapié en la preservación de dichas áreas.

La isla presenta además otras limitaciones como son las que conciernen a las reservas de agua, muy limitadas, a los suelos cultivables e incluso al espacio vital, al territorio en que se desarrolla la actividad de sus habitantes, unas limitaciones que complejizan la problemática territorial muy por encima de los niveles habituales en los espacios continentales. Estas limitaciones, que afectan a la capacidad de uso del territorio, se agudizan por factores como la sobreexplotación que se hace de los recursos y por su degradación, en muchos casos por actividades inadecuadas; la relación entre el estado de los recursos y el uso que se hace de ellos, queda reflejado en la tabla adjunta, en la que se observa como el grado de amenaza que pesa sobre los distintos ecosistemas crece en relación inversamente proporcional a su cercanía al mar.

TABLA RESUMEN VALORACION DE ECOSISTEMAS ZONALES

ECOSISTEMAS	RIQUEZA Y DIVERSIDAD	ESTADO DE CONSERVACION	RAREZA VALOR CIENTIFICO	SINGULARIDAD	GRADO DE AMENAZA
MATORRALES DE CUMBRE	ALTA	Bueno, debido al cese de las actividades de pastoreo	ALTA Alto interes científico	ALTA	BAJO
PINARES	MEDIA	Buena, debido a las amplias reforestaciones	MEDIA Alto valor científico simbotico y socio-cultural	MEDIA	BAJO-MEDIO
MONTEVERDE	MUY ALTA	Aceptable en comparación con las décadas pasadas. Restringido respecto a distribución potencial.	ALTA Alto valor científico historico y sociocultural	MEDIA	MEDIO
SABINARES	MUY ALTA	Muy degradado. Restringido a zonas puntuadas e inaccesibles	ALTA Muy alto valor científico	ALTA	MUY ALTO
CARDONALES	ALTA	Variable: formaciones bien conservados, otras amenazadas por desarrollo urbanístico	MEDIA Alto valor científico	MEDIA	ALTO
TABAIBALES	ALTA	Relativamente bueno amenazadas por pastoreo, urbanización, etc.	MEDIA Alto valor científico	MEDIA-ALTA	BAJO
CINTURON HALOFILO	MEDIA	Relativamente bueno en (Teno y Anaga), degradado en el resto del litoral	ALTA Alto interes científico	MEDIA-BAJA	MEDIO-ALTO
ZONAS ARENOSAS Y DUNAS	MEDIA-BAJA	Degrado debido a su fragmentación y alteración por desarrollo urbanístico-turístico	MEDIA-ALTA Alto interes científico	ALTA	MEDIO-ALTO
ZONAS INTERMAREALES (callaos y bajos costeros)	ALTA	Deteriorado por fuertes impactos de tipo humano	ALTA	MEDIA-ALTA	ALTO
ROQUES Y ACANTILADOS MARINOS	ALTA LUGAR DE CRIA DE ESPECIES PROTEGIDAS	Buen estado aunque amenazadas por uso público	ALTA	ALTA	ALTO

TABLA RESUMEN VALORACION DE ECOSISTEMAS AZONALES

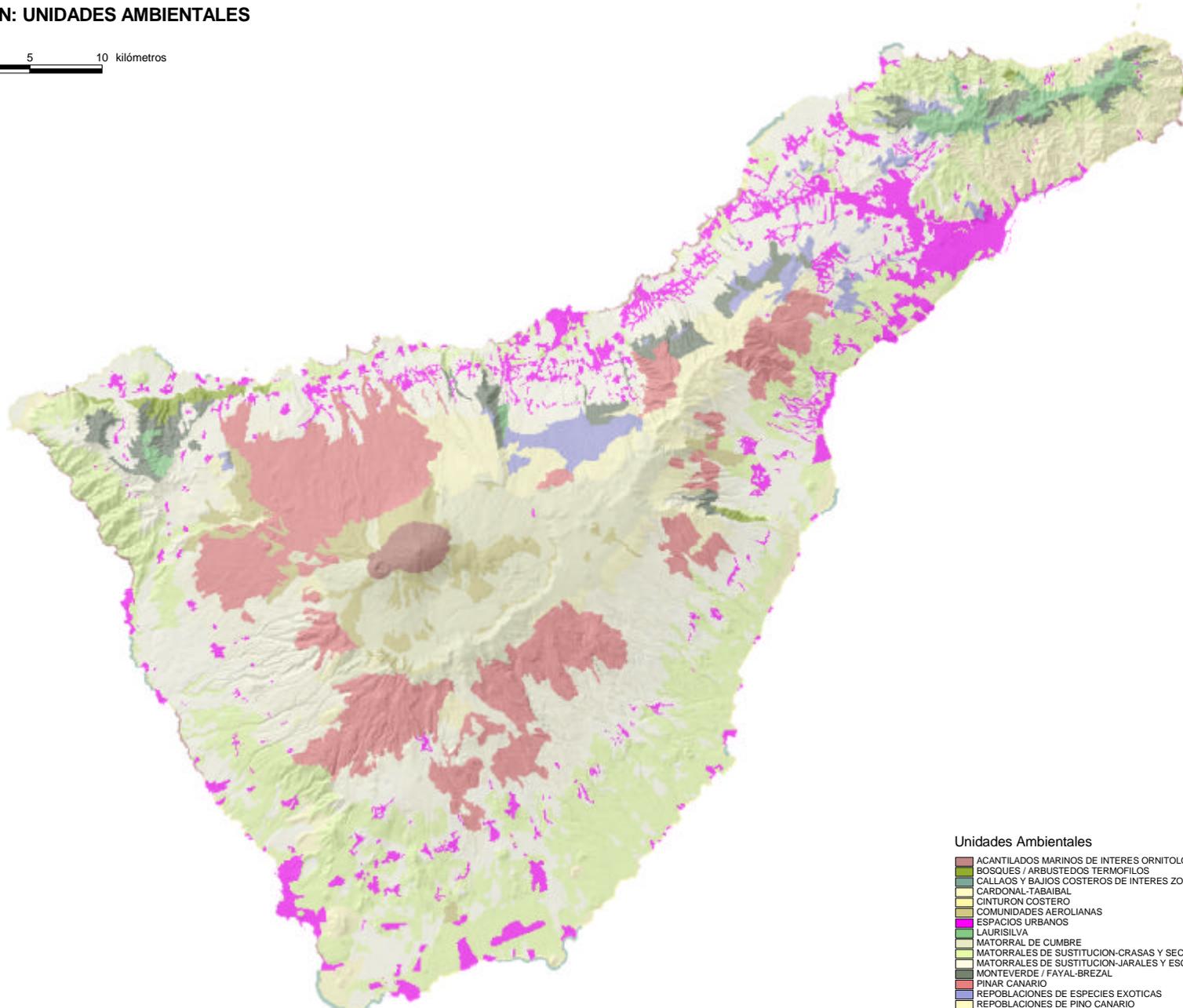
ECOSISTEMAS	RIQUEZA Y DIVERSIDAD	ESTADO DE CONSERVACION	RAREZA VALOR CIENTIFICO	SINGULARIDAD	GRADO DE AMENAZA
COMUNIDADES DE RUPICOLAS DE BEJEQUES	MUY ALTA	Muy bueno debido a su dificultad acceso	ALTA Alto interes científico	ALTA	MEDIO
COMUNIDAD DE FUMAROLAS	BAJA	Muy bueno	ALTA Alto interes científico	ALTA	MUY ALTO
TARAJALES	BAJA	Degradado por intervención antrópicas en el litoral	ALTA Alto valor científico	BAJA	ALTO
SAUCEDAS Y ZARZALES HIGROFILOS	BAJA	Degradados por la ocupación y alteración de cauces y barrancos	ALTA-MEDIA Alto valor científico	BAJA	BAJO
AEROLIANOS	ALTA	Variable, las coladas de Garadanco y Arafo muy degradadas el resto en mejor estado	ALTA Alto interes científico	MEDIA	MUY ALTO
MEDIOS SUBTERRANEOS	ALTA	Bueno aunque comenzaba por uso público	ALTA	ALTA	ALTO
COMUNIDADES DULCEACUICOLAS	MEDIA-BAJA	Variable en función de la cantidad y calidad de las estructuras antrópicas	BAJA-MEDIA	BAJA	ALTO
PASTIZALES Y COMUNIDADES RUDERALES-ARVENSES	ALTA	NO SE CONSIDERA	BAJA	ALTA	BAJO
MATORRALES DE DEGRADACION	BAJA-MEDIA	NO SE CONSIDERA	BAJA	BAJA-MEDIA	BAJO
CULTIVOS Y ZONAS AJARDINADAS	ALTA	NO SE CONSIDERA	MEDIA-BAJA	ALTA	ALTO

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE

INFORMACIÓN: UNIDADES AMBIENTALES

Escala

5 0 5 10 kilómetros



Unidades Ambientales

- ACANTILADOS MARINOS DE INTERES ORNITOLÓGICO
- BOSQUES / ARBUSTEDOS TERMÓFILOS
- CALLAOS Y BAJOS COSTEROS DE INTERES ZOOLOGICO
- CARDONAL-TABAIBAL
- CINTURON COSTERO
- COMUNIDADES AEROLIANAS
- ESPACIOS URBANOS
- LAURISILVA
- MATORRAL DE CUMBRE
- MATORRALES DE SUSTITUCION-CRASAS Y SECAS
- MATORRALES DE SUSTITUCION-JARALES Y ESCOBONALES
- MONTEVERDE / FAYAL-BREZAL
- PINAR CANARIO
- REPOBLACIONES DE ESPECIES EXOTICAS
- REPOBLACIONES DE PINO CANARIO
- TEIDE
- ZONAS DE CULTIVO

EVOLUCION POBLACIONAL Y DISTRIBUCION RESIDENCIAL.

Evolución y distribución de la población

La evolución demográfica y socioeconómica de Canarias durante los últimos 150 años ha estado caracterizada, de una parte, por un incremento tremendamente acelerado y constante de la población, de otra, por una evolución socioeconómica dependiente de factores externos, con bases un tanto inestables y grandes déficits estructurales. La población del archipiélago se multiplica por siete en el periodo 1.857-1.989, con una tasa de crecimiento muy estable, salvo en los periodos de crisis productivas -como la crisis de la cochinilla 1.878-87 o la provocada por la primera guerra mundial- o en periodos de gran euforia económica -1.900-10 y 1.980-89-. La población de la isla, por su parte, se duplica en el periodo 1950-1996, alcanzando los aproximadamente 680.000 habitantes que hoy pueblan la isla. Este espectacular crecimiento sobre un territorio limitado ha llevado a Tenerife a alcanzar una densidad de población de 337 hab/km², casi 5 veces superior a la densidad media de la España peninsular (79 hab/km²) y superior a la de Baleares (165 hab/km²), Cataluña (193 hab/km²), el País Vasco (290,4 hab/km²), Valencia (173 hab/km²), Andalucía (82,6 hab/km²) y Canarias en su conjunto con 225 hab/km². La densidad de la isla sólo es superada en España por la de la Comunidad de Madrid y por la de la isla de Gran Canaria, que cuenta con 467 hab/km²; sin embargo, estas densidades deben matizarse para apreciar la influencia de los visitantes turísticos y para tener en cuenta el alto porcentaje de territorio protegido; la densidad de población sobre las áreas que no están sometidas a protección en Tenerife, 655 hab/km², supera a la de Madrid, 641 hab/km², no así a la de Gran Canaria, 801 hab/km². Si consideramos, además, la población turística (unos 100.000 visitantes en cada momento del año), la densidad media de la zona no protegida de la isla se eleva a 720 hab/km².

Por otra parte, si calculamos la densidad de la isla descontando la superficie no apta (aquella que esta incluida dentro de los Espacios Naturales Protegidos, y/o posee pendientes superiores al 30%, y/o altitudes superiores a 1.200 m) se obtiene una densidad de 900 hab/km², si ha esto le añadimos los turistas que se hospedan a diario en la isla (unos 108.707 turistas/día), la cifra de densidad poblacional de Tenerife asciende a 1043 hab/km².

El proceso de incremento poblacional, hasta hace pocos años alimentado por el crecimiento vegetativo de la población y en la actualidad por una pujante inmigración, no tiene visos de detenerse, y se mantendrá previsiblemente en tanto se mantenga el actual crecimiento económico vinculado a la expansión del negocio turístico, por lo que no cabe esperar grandes cambios en las dinámicas actuales. Las proyecciones de población realizadas por el ISTAC apuntan a que la isla alcanzará los 718.000 habitantes en el año 2011.

La población no se distribuye de una manera homogénea sobre el territorio; si la media de habitantes por Km² es de 337 respecto a la totalidad de la isla, en las áreas habitadas de la isla -descontados los espacios naturales- asciende a 587 hab/Km² y en el municipio de Santa Cruz de Tenerife alcanza los 5194; en el extremo opuesto, Arico alcanza una densidad de apenas 45,24 hab/Km². La Isla, por tanto, se puede dividir en cuatro grandes zonas (descontando la superficie no apta) según el número de habitantes por Km². La primera zona correspondería al área capitalina (que incluye los municipios de Santa Cruz y La Laguna) con unas cifras de densidad de 2827,6 hab/km², la segunda zona sería el Valle de La Orotava (municipios de Los Realejos, La Orotava y el Puerto de la Cruz) con una densidad de 1450,5 hab/km², le seguiría la zona de la vertiente norte (excluyendo los municipios anteriores) con 497,3 hab/km² y en cuarto lugar la zona de la vertiente sur (desde el municipio de Santiago del Teide al del Rosario) con 187,7 hab/km². Este desequilibrio se mantiene pese a que las diferencias globales tienden a reducirse en virtud de los procesos urbanizadores que impulsan unos crecimientos porcentuales muy superiores en el sur de la isla frente al norte.

Pese a que el 54% de la población se localiza en el área metropolitana, se produce una notable paradoja: la estructura de distribución del poblamiento se caracteriza por un elevado nivel de dispersión. Existen 417 núcleos de población en la isla, uno cada 4,87 km² si nos referimos a la totalidad de su superficie, pero uno cada 2,4 km² aproximadamente si no tenemos en cuenta las cumbres y otros espacios no habitados. Más de las dos terceras partes de dichos núcleos tienen menos de 1.000 habitantes y más de la mitad menos de 500. Estos núcleos responden además a un abanico de tipologías bastante diverso: tradicionales agrícolas de medianía, tradicionales con inclusión de nuevos crecimientos, espontáneos marginales de 1ª residencia, espontáneos marginales de 2ª residencia, urbanizaciones residenciales de 2ª residencia, urbanizaciones turísticas, poblamiento a borde de camino.

DENSIDAD POBLACIONAL EN ESPAÑA EN 1.999

	Habitantes	Superficie (Km2)	Densidad (Hab/Km2)
BALEARES	821.820	4.992	164,6
MADRID	5.145.325	8.028	640,9
CATALUÑA	6.207.533	32.113	193,3
PAÍS VASCO	2.100.441	7.234	290,4
CANARIAS	1.672.689	7.447	224,6
TENERIFE*	685.576	2.034	337,1

* Basado en encuesta de población del 2.001.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Junio 2.001.

DENSIDAD REAL EN RELACIÓN A LAS CIRCUNSTANCIAS REALES DE LA ISLA

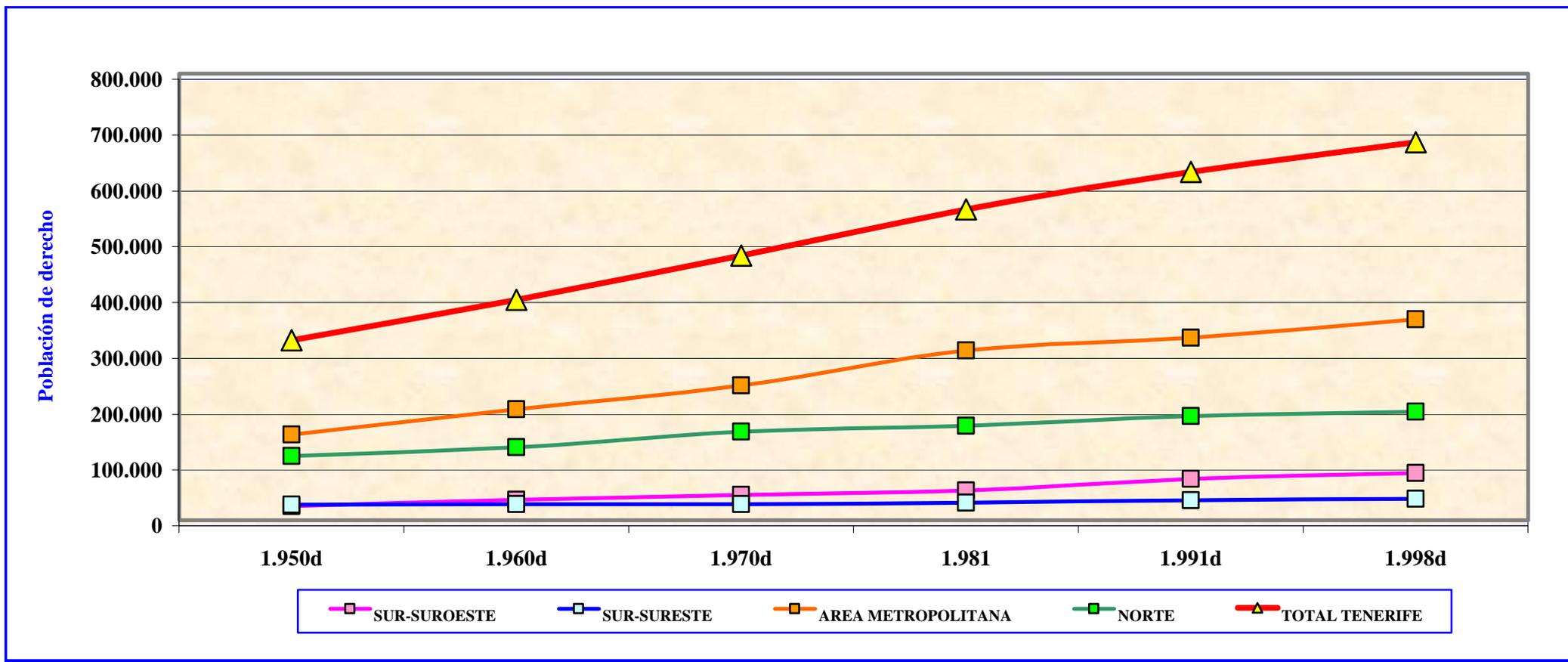
	Superficie (Km2)	% Superficie
Superficie Total (Km2)	2034,0	100,0
Superficie NO APTA	<i>Espacios Naturales</i>	1043,55
	<i>Pendiente >30%</i>	874,68
	<i>Altitud > 1.200 m</i>	589,58
Superficie APTA	761,81	37,5

NOTA: Tomando los datos de Superficie APTA para los usos urbanos y productivos, la densidad real de la isla se sitúa pues, en **899,9** Habitantes / Km2. Y si a su vez se le añade a la población estante la media del número de turistas que se hospedan en Tenerife a diario (108.707), la densidad poblacional de la isla asciende una vez más a **1.042,6** Hab/Km2.

Fuentes: GRAFCAN, ISTAC, Consejería de Turismo y Transportes. Julio 2.000.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE DERECHO POR ZONAS DE TENERIFE

	1.950d	1.960d	1.970d	1.981	1.991d	1.998d
SUR-SUROESTE	25.458	36.177	45.521	53.227	73.803	84.493
SUR-SURESTE	28.118	28.838	28.866	31.062	36.106	38.409
AREA METROPOLITANA	153.659	198.989	241.295	303.955	327.197	360.163
NORTE	114.941	130.462	158.289	168.936	186.717	194.420
TOTAL TENERIFE	322.176	394.466	473.971	557.190	623.823	677.485



Fuente: Servicio Técnico de Desarrollo Económico. Cabildo de Tenerife. ISTAC. INE .Avance PIOT. (CCRS. Arquitectos).

Elaboración Propia.

EVOLUCIÓN DE LA DENSIDAD DE POBLACIÓN DE DERECHO POR MUNICIPIOS Y ÁMBITOS COMARCALES

	Extensión	1950d	d	1960d	d	1970d	d	1981	d	1986d	d	1989d	d	1991d	d	1996d	d	1998d	d	INCREMENTO 1950 - 98
SANTIAGO DEL TEIDE	45,3	2.101	46,38	2.479	54,72	3.134	69,18	3.591	79,27	4.343	95,87	5.043	111,32	5.914	130,55	7.506	165,70	8.069	178,12	x 3,84
GUIA DE ISORA	141,9	5.008	35,29	8.351	58,85	10.026	70,66	10.145	71,49	11.510	81,11	12.454	87,77	11.915	83,97	12.560	88,51	11.958	84,27	x 2,39
TOTAL	187,2	7.109	37,98	10.830	57,85	13.160	70,30	13.736	73,38	15.853	84,68	17.497	93,47	17.829	95,24	20.066	107,19	20.027	106,98	x 2,82
ADEJE	112,4	4.050	36,03	5.423	48,25	6.510	57,92	6.766	60,20	7.014	62,40	10.989	97,77	9.708	86,37	14.029	124,81	13.605	121,04	x 3,36
ARONA	86,3	4.658	53,97	6.331	73,36	9.418	109,13	13.556	157,08	19.126	221,62	25.018	289,90	22.721	263,28	28.208	326,86	26.312	304,89	x 5,65
TOTAL	198,7	8.708	43,82	11.754	59,15	15.928	80,16	20.322	102,27	26.140	131,56	36.007	181,21	32.429	163,21	42.237	212,57	39.917	200,89	x 4,58
VILAFLOR	48,3	1.962	40,62	1.847	38,24	1.528	31,64	1.482	30,68	1.533	31,74	1.556	32,22	1.543	31,95	1.616	33,46	1.506	31,18	x 0,77
SAN MIGUEL	48	2.346	48,88	3.035	63,23	4.822	100,46	3.935	81,98	4.429	92,27	5.016	104,50	5.118	106,63	5.776	120,33	5.722	119,21	x 2,44
GRANADILLA	155	5.333	34,41	8.711	56,20	10.083	65,05	13.752	88,72	14.726	95,01	16.248	104,83	16.884	108,93	18.508	119,41	17.321	111,75	x 3,25
TOTAL	251,3	9.641	38,36	13.593	54,09	16.433	65,39	19.169	76,28	20.688	82,32	22.820	90,81	23.545	93,69	25.900	103,06	24.549	97,69	x 2,55
ARICO	165	5.732	34,74	5.522	33,47	4.308	26,11	4.205	25,48	4.243	25,72	4.373	26,50	4.567	27,68	5.064	30,69	5.053	30,62	x 0,88
FASMA	60,3	3.716	61,63	3.503	58,09	2.706	44,88	2.291	37,99	2.259	37,46	2.304	38,21	2.222	36,85	2.434	40,36	2.378	39,44	x 0,64
TOTAL	225,3	9.448	41,94	9.025	40,06	7.014	31,13	6.496	28,83	6.502	28,86	6.677	29,64	6.789	30,13	7.498	33,28	7.431	32,98	x 0,79
GUMAR	106	10.978	103,57	11.577	109,22	12.421	117,18	13.762	129,83	14.242	134,36	15.224	143,62	14.429	136,12	14.014	132,21	13.761	129,82	x 1,25
ARAFO	31,1	3.202	102,96	3.225	103,70	3.806	122,38	3.650	117,36	4.026	129,45	3.972	127,72	4.200	135,05	4.667	150,46	4.667	150,46	x 4,56
CANDELARIA	49,8	4.490	90,16	5.011	100,62	5.625	112,95	7.154	143,65	8.122	163,09	9.197	184,68	10.688	214,62	12.392	248,84	12.681	254,64	x 2,82
TOTAL	186,9	18.670	99,89	19.813	106,01	21.852	116,92	24.566	131,44	26.390	141,20	28.393	151,92	29.317	156,86	31.073	166,25	30.978	165,75	x 1,66
EL ROSARIO	34	6.328	186,12	8.318	244,65	15.939	468,79	5.347	157,26	6.117	179,91	7.329	215,56	8.103	238,32	10.880	320,00	11.544	339,53	x 1,82
SANTA CRUZ DE TENERIFE	151	103.110	682,85	130.597	864,88	142.305	942,42	185.889	1231,05	210.326	1392,89	222.892	1476,11	200.172	1325,64	203.787	1349,58	211.930	1403,51	x 2,06
LA LAGUNA	103,1	40.291	390,80	55.761	540,84	77.704	753,68	106.146	1029,54	118.548	1149,84	110.895	1075,61	110.895	1075,61	121.769	1181,08	127.945	1240,98	x 3,18
TEGUESTE	24,6	3.930	159,76	4.313	175,33	5.347	217,36	6.573	267,20	7.138	290,16	7.464	303,41	8.027	326,30	8.558	347,89	8.744	355,45	x 2,22
TOTAL	312,7	153.659	491,39	198.989	636,36	241.295	771,65	303.955	972,03	331.174	1059,08	356.233	1139,22	327.197	1046,36	344.994	1103,27	360.163	1151,78	x 2,34
TACORONTE	30,2	10.020	331,79	10.682	353,71	12.043	398,77	15.591	516,26	16.819	556,92	17.870	591,72	17.074	565,36	19.056	630,99	20.026	663,11	x 2,00
EL SAUZAL	20,2	3.225	159,65	3.665	181,44	4.812	238,22	5.071	251,04	5.691	281,73	6.300	311,88	6.258	309,80	7.034	348,22	6.912	342,18	x 2,14
LA MATANZA	17,4	3.556	204,37	3.887	223,39	4.402	252,99	5.328	306,21	5.632	323,68	5.933	340,98	5.887	338,33	6.451	370,75	6.377	366,49	x 1,79
LA VICTORIA	13,8	5.358	388,26	5.519	399,93	6.320	457,97	7.103	514,71	7.323	530,65	7.667	555,58	7.435	538,77	7.678	556,38	7.566	548,26	x 1,41
SANTA URSULA	23,2	4.539	195,65	5.259	226,68	6.296	271,38	7.957	342,97	8.263	356,16	8.323	358,75	8.599	370,65	9.591	413,41	9.943	428,58	x 2,19
TOTAL	104,8	26.698	254,75	29.012	276,83	33.873	323,22	41.050	391,70	43.728	417,25	46.093	439,82	45.253	431,80	49.810	475,29	50.824	484,96	x 1,90
LA OROTAVA	218	20.487	93,98	23.196	106,40	26.947	123,61	31.520	144,59	35.533	163,00	36.554	167,68	35.142	161,20	35.642	163,50	35.775	164,11	x 1,75
PUERTO DE LA CRUZ	8,9	12.746	1432,13	14.270	1603,37	22.009	2472,92	21.353	2399,21	24.969	2805,51	28.007	3146,85	25.447	2859,21	24.542	2757,53	24.050	2702,25	x 1,89
LOS REALEJOS	57,5	15.821	275,15	19.013	330,66	22.525	391,74	26.860	467,13	27.802	483,51	29.567	514,21	29.829	518,77	32.599	566,94	32.469	564,68	x 2,05
TOTAL	284,4	49.054	172,48	56.479	198,59	71.481	251,34	79.733	280,36	88.304	310,49	94.128	330,97	90.418	317,93	92.783	326,24	92.294	324,52	x 1,88
SAN JUAN DE LA RAMBLA	23,6	4.003	169,62	4.856	205,76	5.049	213,94	5.069	214,79	4.662	197,54	4.730	200,42	4.507	190,97	4.743	200,97	4.645	196,82	x 1,16
LA GUANCHA	21,9	3.576	163,29	3.959	180,78	4.398	200,82	5.153	235,30	5.126	234,06	5.061	231,10	5.205	237,67	5.232	238,90	5.140	234,70	x 1,44
ICOD DE LOS VINOS	90,4	15.355	169,86	18.019	199,33	24.949	275,98	20.230	223,78	21.739	240,48	22.196	245,53	21.445	237,22	21.364	236,33	22.079	244,24	x 1,44
EL TANQUE	23,9	2.533	105,98	2.574	107,70	2.830	118,41	2.561	107,15	2.751	115,10	2.713	113,51	3.058	127,95	3.247	135,86	3.242	135,65	x 1,28
GARACHICO	28,6	5.021	175,56	5.267	184,16	5.224	182,66	5.185	181,29	5.993	209,55	6.210	217,13	5.743	209,55	5.743	209,55	5.497	192,20	x 1,09
LOS SILOS	25,1	4.690	186,85	5.275	210,16	5.246	209,00	5.228	208,29	5.452	217,21	5.508	219,44	5.277	210,24	5.257	209,44	5.230	208,37	x 1,12
BUENAVISTA	64,8	4.011	61,90	5.021	77,48	5.239	80,85	4.727	72,95	4.976	76,79	4.953	76,44	5.561	85,82	5.664	87,41	5.469	84,40	x 1,36
TOTAL	278,3	39.189	140,82	44.971	161,59	52.935	190,21	48.153	173,03	50.699	182,17	51.371	184,59	51.046	183,42	51.250	184,15	51.302	184,34	x 1,31
TOTAL TENERIFE	2029,6	322.176	158,74	394.456	194,35	473.971	233,53	557.190	274,53	609.478	300,29	659.219	324,80	623.823	307,36	665.611	327,95	677.485	333,80	x 2,10

Fuente: Servicio Técnico de Desarrollo Económico. Cabildo de Tenerife. ISTAC. INE. Avance PIOT. (CCRS. Arquitectos).
Elaboración Propia.

NOTA: En la última columna de la tabla, referente a la densidad media municipal de 1.998, caben destacar en AZUL aquellos municipios cuya densidad media es muy inferior a la media insular y en NARANJA aquellos municipios con muy elevadas densidades poblacionales. De la misma manera son destacados los incrementos adyacentes.

EVOLUCIÓN DE LA DENSIDAD CORREGIDA POR MUNICIPIOS (AJUSTE TERRITORIAL)

	Extensión	1950d	d	1960d	d	1970d	d	1981	d	1986d	d	1989d	d	1991d	d	1996d	d	1998d	d	INCREMENTO 1.950 - 98
SANTIAGO DEL TEIDE GUIA DE ISORA	18,3	2.101	114,81	2.479	135,46	3.134	171,26	3.591	196,23	4.343	237,32	5.043	275,57	5.914	323,17	7.506	410,16	8.069	440,93	x 3,84
	77,3	5.008	64,79	8.351	108,03	10.026	129,70	10.145	131,24	11.510	148,90	12.454	161,11	11.915	154,14	12.560	162,48	11.958	154,70	x 2,39
TOTAL	95,6	7.109	74,36	10.830	113,28	13.160	137,66	13.736	143,68	15.853	165,83	17.497	183,02	17.829	186,50	20.066	209,90	20.027	209,49	x 2,82
ADEJE ARONA	57,2	4.050	70,80	5.423	94,81	6.510	113,81	6.766	118,29	7.014	122,62	10.989	192,12	9.708	169,72	14.029	245,26	13.605	237,85	x 3,36
	81,79	4.658	56,95	6.331	77,41	9.418	115,15	13.556	165,74	19.126	233,84	25.018	305,88	22.721	277,80	28.208	344,88	26.312	321,70	x 5,65
TOTAL	138,99	8.708	62,65	11.754	84,57	15.928	114,60	20.322	146,21	26.140	188,07	36.007	259,06	32.429	233,32	42.237	303,89	39.917	287,19	x 4,58
VILAFLOR SAN MIGUEL GRANADILLA	27,5	1.962	71,35	1.847	67,16	1.528	55,56	1.482	53,89	1.533	55,75	1.556	56,58	1.543	56,11	1.616	58,76	1.506	54,76	x 0,77
	42,04	2.346	55,80	3.035	72,19	4.822	114,70	3.935	93,60	4.429	105,35	5.016	119,31	5.118	121,74	5.776	137,39	5.722	136,11	x 2,44
138,1	5.333	38,62	8.711	63,08	10.083	73,01	13.752	99,58	14.726	106,63	16.248	117,65	16.884	122,26	18.508	134,02	17.321	125,42	x 3,25	
TOTAL	207,64	9.641	46,43	13.593	65,46	16.433	79,14	19.169	92,32	20.688	99,63	22.820	109,90	23.545	113,39	25.900	124,74	24.549	118,23	x 2,55
ARICO FASNIA	111,7	5.732	51,32	5.522	49,44	4.308	38,57	4.205	37,65	4.243	37,99	4.373	39,15	4.567	40,89	5.064	45,34	5.053	45,24	x 0,88
	28,4	3.716	130,85	3.503	123,35	2.706	95,28	2.291	80,67	2.259	79,54	2.304	81,13	2.222	78,24	2.434	85,70	2.378	83,73	x 0,64
TOTAL	140,1	9.448	67,44	9.025	64,42	7.014	50,06	6.496	46,37	6.502	46,41	6.677	47,66	6.789	48,46	7.498	53,52	7.431	53,04	x 0,79
GUIMAR ARAFO CANDELARIA	61,4	10.978	178,79	11.577	188,55	12.421	202,30	13.762	224,14	14.242	231,95	15.224	247,95	14.429	235,00	14.014	228,24	13.761	224,12	x 1,25
	12,1	3.202	264,63	3.225	266,53	3.806	314,55	3.650	301,65	4.026	332,73	3.972	328,26	4.200	347,11	4.667	385,70	4.536	374,88	x 1,42
30,4	4.490	147,70	5.011	164,84	5.625	185,03	7.154	235,33	8.122	267,17	9.197	302,53	10.688	351,58	12.392	407,63	12.681	417,14	x 2,82	
TOTAL	103,9	18.670	179,69	19.813	190,69	21.852	210,32	24.566	236,44	26.390	253,99	28.393	273,27	29.317	282,17	31.073	299,07	30.978	298,15	x 1,66
EL ROSARIO SANTA CRUZ DE TENERIFE	30,1	6.328	210,23	8.318	276,35	15.939	529,53	5.347	177,64	6.117	203,22	7.329	243,49	8.103	269,20	10.880	361,46	11.544	383,52	x 1,82
	40,8	103.110	2.527,21	130.597	3.200,91	142.305	3.487,87	185.889	4.556,10	210.326	5.155,05	222.892	5.463,04	200.172	4.906,18	203.787	4.994,78	211.930	5.194,36	x 2,06
79,4	40.291	507,44	55.761	702,28	77.704	978,64	106.146	1.336,85	107.593	1.355,08	118.548	1.493,05	110.895	1.396,66	121.769	1.533,61	127.945	1.611,40	x 3,18	
17,1	3.930	229,82	4.313	252,22	5.347	312,69	6.573	384,39	7.138	417,43	7.464	436,49	8.027	469,42	8.558	500,47	8.744	511,35	x 2,22	
TOTAL	167,4	153.659	917,92	198.989	1.188,70	241.295	1.441,43	303.955	1.815,74	331.174	1.978,34	356.233	2.128,03	327.197	1.954,58	344.994	2.060,90	360.163	2.151,51	x 2,34
TACORONTE EL SAUZAL LA MATANZA	28,2	10.020	355,32	10.682	378,79	12.043	427,06	15.591	552,87	16.819	596,42	17.870	633,69	17.074	605,46	19.056	675,74	20.026	710,14	x 2,00
	11,1	3.225	290,54	3.665	330,18	4.812	433,51	5.071	456,85	5.691	512,70	6.300	567,57	6.258	563,78	7.034	633,69	6.912	622,70	x 2,14
8,3	3.556	428,43	3.887	468,31	4.402	530,36	5.328	641,93	5.632	678,55	5.933	714,82	5.887	709,28	6.451	777,23	6.377	768,31	x 1,79	
18,35	5.358	291,99	5.519	300,76	6.320	344,41	7.103	387,08	7.323	399,07	7.667	417,82	7.435	405,18	7.678	418,42	7.566	412,32	x 1,41	
12,7	4.539	357,40	5.259	414,09	6.296	495,75	7.957	626,54	8.263	650,63	8.323	655,35	8.599	677,09	9.591	755,20	9.943	782,91	x 2,19	
TOTAL	78,65	26.698	339,45	29.012	368,87	33.873	430,68	41.050	521,93	43.728	555,98	46.093	586,05	45.253	575,37	49.810	633,31	50.824	646,20	x 1,90
LA OROTAVA PUERTO DE LA CRUZ LOS REALEJOS	32,8	20.487	624,60	23.196	707,20	26.947	821,55	31.520	960,98	35.533	1.083,32	36.554	1.114,45	35.142	1.071,40	35.642	1.086,65	35.775	1.090,70	x 1,75
	8,73	12.746	1.460,02	14.270	1.634,59	22.009	2.521,08	21.353	2.445,93	24.969	2.860,14	28.007	3.208,13	25.447	2.914,89	24.542	2.811,23	24.050	2.754,87	x 1,89
22,1	15.821	715,88	19.013	860,32	22.525	1.019,23	26.860	1.215,38	27.802	1.258,01	29.567	1.337,87	29.829	1.349,73	32.599	1.475,07	32.469	1.469,19	x 2,05	
TOTAL	63,63	49.054	770,93	56.479	887,62	71.481	1.123,39	79.733	1.253,07	88.304	1.387,77	94.128	1.479,30	90.418	1.421,00	92.783	1.458,16	92.294	1.450,48	x 1,88
SAN JUAN DE LA RAMBLA LA GUANCHA ICOD DE LOS VINOS	12,4	4.003	322,82	4.856	391,61	5.049	407,18	5.069	408,79	4.662	375,97	4.730	381,45	4.507	363,47	4.743	382,50	4.645	374,60	x 1,16
	14,8	3.576	241,62	3.959	267,50	4.398	297,16	5.153	348,18	5.126	346,35	5.061	341,96	5.205	351,69	5.232	353,51	5.140	347,30	x 1,44
49,6	15.355	309,58	18.019	363,29	24.949	503,00	20.230	407,86	21.739	438,29	22.196	447,50	21.445	432,36	21.364	430,73	22.079	445,14	x 1,44	
14,7	2.533	172,31	2.574	175,10	2.830	192,52	2.561	174,22	2.751	187,14	2.713	184,56	3.058	208,03	3.247	220,88	3.242	220,54	x 1,28	
10,1	5.021	497,13	5.267	521,49	5.224	517,23	5.185	513,37	5.993	593,37	6.210	614,85	5.993	593,37	5.743	568,61	5.497	544,26	x 1,09	
13,5	4.690	347,41	5.275	390,74	5.246	388,59	5.228	387,26	5.452	403,85	5.508	408,00	5.277	390,89	5.257	389,41	5.230	387,41	x 1,12	
12,1	4.011	331,49	5.021	414,96	5.239	432,98	4.727	390,66	4.976	411,24	4.953	409,34	5.561	459,59	5.664	468,10	5.469	451,98	x 1,36	
TOTAL	127,2	39.189	308,09	44.971	353,55	52.935	416,16	48.153	378,56	50.699	398,58	51.371	403,86	51.046	401,31	51.250	402,91	51.302	403,32	x 1,31
TOTAL TENERIFE	1123,11	322.176	286,86	394.466	351,23	473.971	422,02	557.180	496,10	609.478	542,67	659.219	586,96	623.823	555,44	665.611	592,65	677.485	603,22	x 2,10

Fuente: Servicio Técnico de Desarrollo Económico. Cabildo de Tenerife. ISTAC. INE. Avance PIOT. (CCRS. Arquitectos).
Elaboración Propia.

NOTA: En la última columna de la tabla, referente a la densidad media municipal de 1.998, caben destacar en AZUL aquellos municipios cuya densidad media es muy inferior a la media insular y en NARANJA aquellos municipios con muy elevadas densidades poblacionales. De la misma manera son destacados los incrementos adyacentes.

La edificación residencial

La evolución de la planta construida residencial ha respondido al espectacular crecimiento de la población con una importante producción de unidades residenciales, en 1991, el número de viviendas censadas en la isla era de 260.599, es decir una cada 2,4 habitantes de derecho (623.823 habitantes en ese año). No obstante sólo 172.531 de estas viviendas tenían el carácter de principales, lo que implica que casi 88.000 son secundarias o están desocupadas o, al menos no son vivienda habitual de una familia; esta cantidad suponía un 33,8% de las viviendas existentes en ese momento. Hay otros factores que, a falta de estudios rigurosos, indican que la edificación residencial no responde estrictamente a las necesidades de la población; si entre 1981 y 1991, la población creció un 12% (66.633 personas), la producción de viviendas creció en un 35,4% (68.034); si bien la lógica de mercado indica que la oferta debe estar por encima de la demanda para garantizar un acceso digno y a precio razonable a la vivienda por parte de la población, el impacto que esas 87.000 viviendas causa en el limitado territorio insular es muy elevado. Ese impacto tiene bastante que ver con los aspectos cuantitativos del problema pero también y mucho, con la forma en que las edificaciones se sitúan en el territorio.

En efecto, como ya se ha señalado, la población tiende a situarse sobre el territorio en núcleos dispersos de pequeño tamaño, pero además existe un importante porcentaje de viviendas que se sitúan al margen de dichos núcleos; en 1991 eran 15.192 las viviendas situadas en disperso.

Estas características del asentamiento residencial son resultado de la inexistencia de una política de disciplina urbanística, de la incapacidad de la administración durante las décadas 60-80 para proporcionar una vivienda digna, de una cultura de desarrollo residencial propia de áreas agrícolas de difícil orografía ; en estas condiciones, la problemática generada por la dispersión del poblamiento multiplica sus efectos, creando por doquier nuevos núcleos y entidades de población, sustentadas en una mínima e insuficiente infraestructura y faltas de todo respeto al entorno en que se ubican, tanto en cuanto al volumen, forma y acabado de las edificaciones como en cuanto a la eliminación de residuos y ocupación de suelos agrícolamente productivos.

La problemática de la dispersión

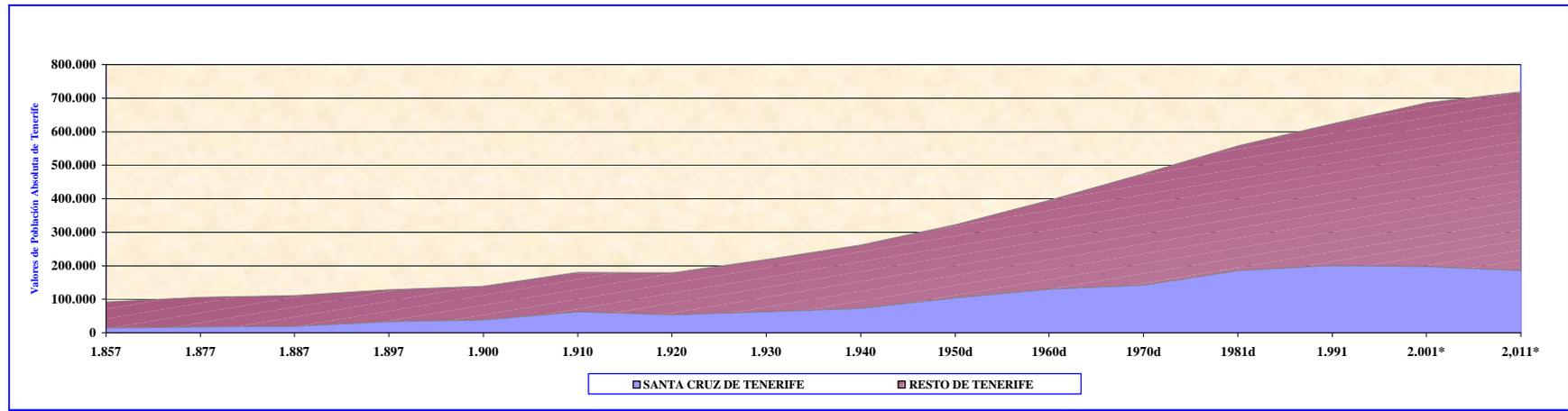
Uno de los problemas clave del territorio de Tenerife es, sin lugar a dudas, la dispersión. Buena parte del crecimiento edificatorio se ha realizado en los principales núcleos urbanos y no presenta especiales problemas de integración ni de acceso a la prestación de servicios. No obstante un importante porcentaje de las edificaciones residenciales de la isla se han realizado al margen de la legalidad urbanística y de forma dispersa sobre el territorio, lo que trae consigo considerables y graves disfunciones territoriales, provenientes del hecho de que no responden a pautas de ordenación lógica del suelo, apareciendo allí donde es más factible o económico adquirir una parcela.

El fenómeno de la marginalidad tiene su origen en los años 50-60, cuando los grandes contingentes de población que llegaban al área Santa Cruz-Laguna no encontraban respuesta a sus necesidades de residencia y se optó por dejar hacer a la iniciativa individual en la obtención de vivienda. Esta situación se ha originado con el tiempo la creencia en un “derecho inalienable” a la edificación; todo propietario cree tener el derecho a edificar su terreno. Hoy el gran atractivo de la marginalidad reside en el ahorro de costes de urbanización, que vienen a ser abonados, vía presupuesto de las administraciones públicas, por el común de los contribuyentes y no por los usuarios a quienes correspondería costearlos. En los casos en que esta repercusión al resto de los contribuyentes no se produce, los núcleos o barrios quedan sin dotar, con las consiguientes repercusiones ambientales y en la calidad de vida.

La superposición de los crecimientos edificatorios residenciales recientes con las propuestas de clasificación del suelo contenidas en el planeamiento vigente descubre hasta que punto ambos procesos resultan ajenos entre sí. En 1987, del total de las 101.198 edificaciones o conjuntos de edificaciones registradas en la cartografía, 44.892 se localizaban en Suelo Rústico; en 1996 las edificaciones y conjuntos registrados han pasado a ser 130.852, de las que 61.380 se encuentran en suelo rústico; pese a que se desconoce la proporción exacta en que la residencia colabora a este proceso edificatorio, no cabe duda de que es alto. En ausencia de política de gestión urbanística, y de aplicación de medidas de disciplina, la residencia se sitúa en aquellos lugares en que le resulta más ventajoso al promotor individual, con una lógica absolutamente ajena a la que inspira al planeamiento. Todo lo más el planeamiento queda relegado a un simple cometido de reconocer y legalizar aquello que ya se ha llevado a cabo.

POBLACIÓN ABSOLUTA Y CRECIMIENTO PORCENTUAL ENTRE PERIODOS, 1857-2011.

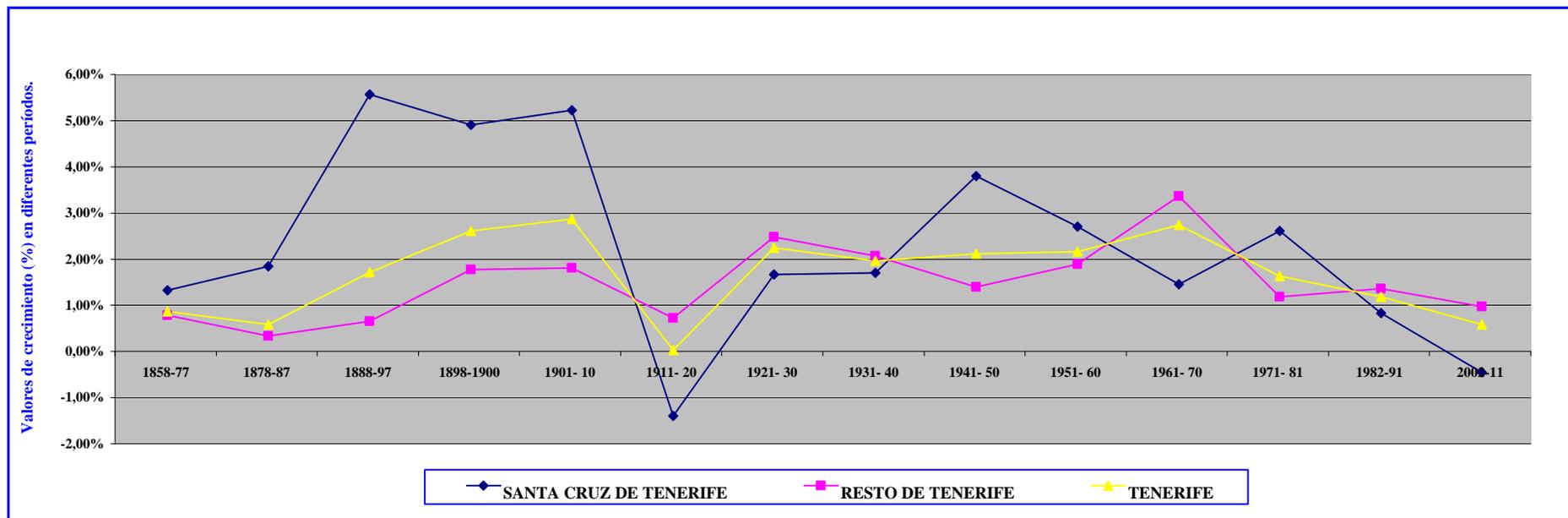
	1.857	1.877	1.887	1.897	1.900	1.910	1.920	1.930	1.940	1.950	1950d	1.960	1960d	1.970	1970d	1981d	1.991	2.001*	2.011*
A CRUZ DE TENERE	13.228	16.689	19.722	33.421	38.419	63.004	53.432	62.087	72.358	103.446	103.110	133.100	130.597	151.361	142.305	185.899	200.172	197.388	184.430
		26,2%	18,2%	69,5%	15,0%	64,0%	-15,2%	16,2%	16,5%	43,0%	42,5%	28,7%	26,7%	13,7%	9,0%	30,6%	40,7%	6,2%	-6,6%
STO DE TENERE	78.335	88.677	90.271	94.916	99.589	117.303	124.566	156.790	189.459	214.281	219.066	254.627	263.859	349.020	331.666	371.291	423.651	488.188	534.166
		13,2%	1,8%	5,1%	4,9%	17,8%	6,2%	25,9%	20,8%	13,1%	15,6%	18,8%	20,4%	37,1%	25,7%	11,9%	27,7%	31,5%	9,4%
TENERIFE	91.563	105.366	109.993	128.337	138.008	180.307	177.998	218.877	261.817	317.727	322.176	387.727	394.456	500.381	473.971	557.190	623.823	685.576	718.596
		15,1%	4,4%	16,7%	7,5%	30,6%	-1,3%	23,0%	19,6%	21,4%	23,1%	22,0%	22,4%	29,1%	20,2%	17,6%	31,6%	23,0%	4,8%



Fuente: ISTAC (1.998). INE. Avance PIOT (CCRS. Arquitectos).
 (*) Predicción poblacional del ISTAC.
 Elaboración Propia.

TASA MEDIA ANUAL DE CRECIMIENTO EN LOS DIFERENTES PERIODOS

	1858-77	1878-87	1888-97	1898-1900	1901- 10	1911- 20	1921- 30	1931- 40	1941- 50	1951- 60	1961- 70	1971- 81	1982-91	1992-2001	2002-11
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	d%	%	%	%
SANTA CRUZ DE TENERIFE	1,17%	1,68%	5,42%	4,76%	5,07%	-1,56%	1,51%	1,54%	3,64%	2,55%	1,29%	2,46%	0,67%	-0,13%	-0,62%
RESTO DE TENERIFE	0,62%	0,18%	0,50%	1,61%	1,65%	0,57%	2,33%	1,91%	1,24%	1,74%	3,20%	1,03%	1,21%	1,30%	0,82%
TENERIFE	0,70%	0,43%	1,55%	2,45%	2,71%	-0,12%	2,09%	1,81%	1,95%	2,01%	2,58%	1,48%	1,03%	0,86%	0,43%



Fuente: ISTAC (1.998). INE. Avance PIOT (CCRS. Arquitectos).
Elaboración Propia.

La posibilidad de que cualquier suelo en cualquier parte de la isla pueda llegar a ser edificado tiene otro efecto colateral que repercute sobre las actividades agropecuarias: los precios del suelo no responden, salvo en áreas muy concretas a su valor agropecuario, sino a los muchos más elevados de su capacidad de ser edificado. Este hecho dificulta el acceso al suelo agrícola de quienes desean establecer una explotación, de modo que a medida que los propietarios absentistas no son relevados por quienes desean proseguir la actividad se pierden las inversiones realizadas y, en muchos casos, la propia capacidad agrícola del suelo.

La estructura de este poblamiento periurbano está íntimamente relacionada con la estructura de accesibilidad al territorio, que consta de un total de 8.568 kilómetros de vías no urbanas, lo que representa un total de 4,21 kilómetros de viario por cada km² de superficie. Este efecto de potente accesibilidad se multiplica en el caso de las áreas no protegidas: en estas áreas encontramos un total de 6.384 km de viario para 1.057 km², es decir, más de 6 km de viario por cada km² de superficie no protegida

Las características del poblamiento disperso

Hoy en día, lamentablemente, debemos dejar de hablar de poblamiento rural para hablar de poblamiento periurbano. En primer lugar hay que señalar la ausencia de relación entre este tipo de asentamiento y las actividades agropecuarias; en segundo lugar que el asentamiento en suelo rústico se produce por tres factores, ausencia de costes de urbanización, menor coste del suelo y posibilidad de disfrutar de un entorno natural.

En ausencia de estudios serios, parece que es el factor económico el que más pesa y que el propietario cuenta con que su terreno pasará a ser urbano en un momento determinado del futuro sin coste alguno por su parte. Las principales ventajas que a este nivel presenta la edificación marginal son que el asentamiento se produce aprovechando una mínima infraestructura, camino rural o calle explanada, con lo que los costes de urbanización son inexistentes, y que se edifica por fases de acuerdo con las posibilidades económicas del propietario. En estas circunstancias, ni la edificación en sí ni su tamaño responden en buena parte de los casos a necesidades reales del edificante, sino que se planifican en función de un techo máximo de aprovechamiento del solar o de unas necesidades o expectativas potenciales dimensionadas para admitir cualquier posibilidad de ubicar usos futuros (residencia, almacén de maquinaria y vehículos, bar-vivienda, etc.).

Esta característica está posibilitada por la ausencia de otro tipo de costes y, por supuesto, de plazos de caducidad de licencias o de límites edificatorios.

En definitiva, se puede concluir que se están trasvasando problemas estrictamente urbanos al Suelo Rústico, gracias a una política de “no intervención” en el mercado del suelo y en la política territorial de las administraciones públicas que ha convertido en “derechos” alternativas sólo justificables en situaciones excepcionales.

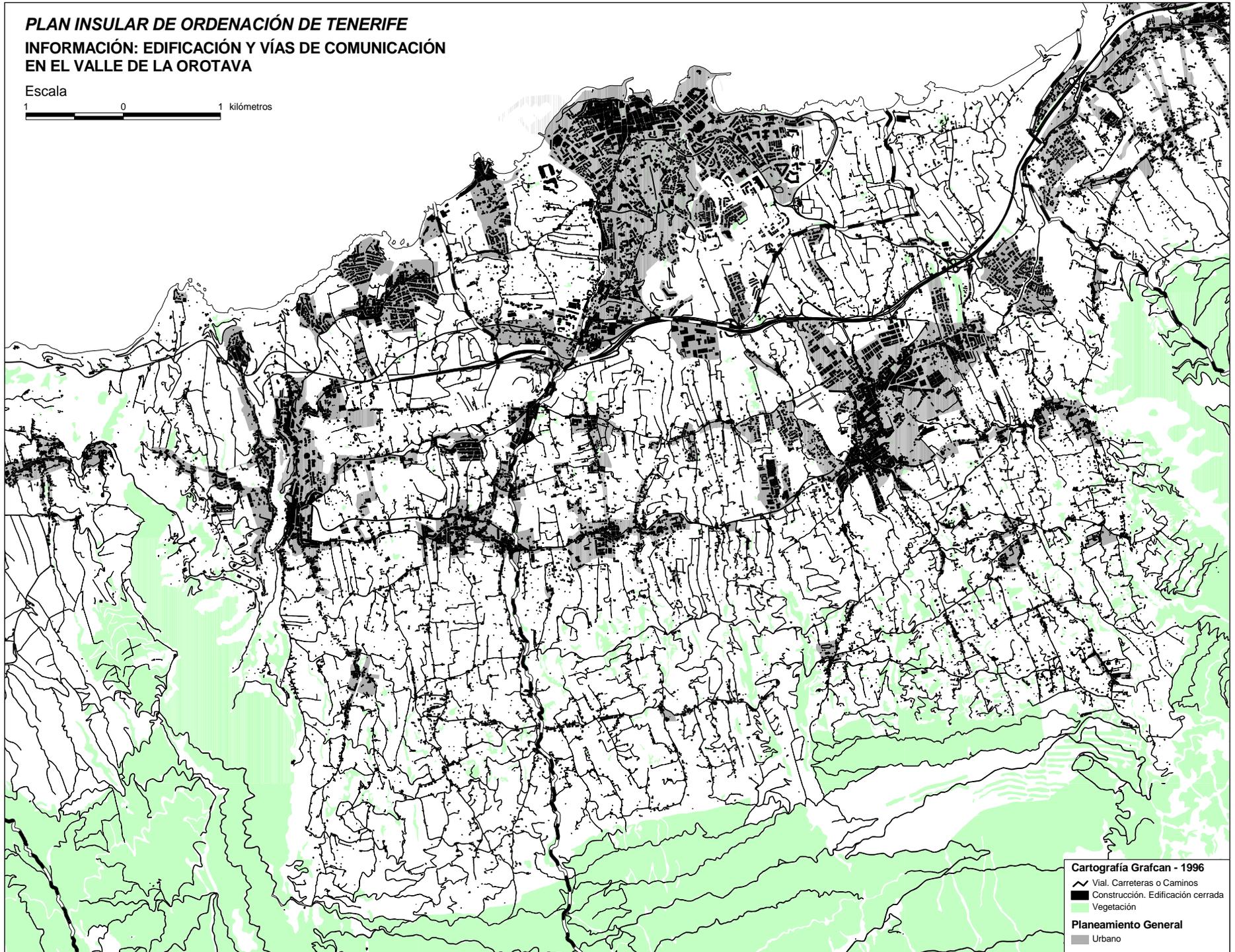
Planeamiento urbanístico y residencia

El análisis de los datos facilitados por el inventario de planeamiento urbanístico permite profundizar un poco más en la dinámica descrita en los puntos anteriores. En efecto, en buena parte de los municipios el desarrollo edificatorio se ha producido al margen del planeamiento, que se limita a una tarea de reconocimiento de los asentamientos que van colonizando el territorio; esta parece ser la explicación de las densidades medias de viviendas que registra el suelo urbano: 10 municipios no alcanzan las 15 viviendas por hectárea, otros diez estarían entre 15 y 35 y sólo cuatro, Adeje, Arona, Puerto de La Cruz y Santiago del Teide, éstos últimos superando las 100 viv/ha; destaca la baja densidad de Santa Cruz, con unas 50 viv/ha y la de La Laguna, que apenas supera las 20. Dichas densidades son muy bajas para suelo urbano, aún teniendo en cuenta que el número de viviendas contabilizado es el de 1991, el último disponible municipalizado; en efecto, puede observarse como de los 20 planes parciales aprobados en la isla con destino residencial, sólo 7 tienen una densidad inferior a las 100 viv/ha y que todos ellos superan las 50. La media de viviendas por hectárea en la isla asciende a 28,8, por lo que se considera que, con unas densidades normales de suelo urbano, el suelo clasificado como tal podría llegar a albergar el doble de las viviendas contabilizadas

Estas bajas densidades reflejan, por otra parte importantes déficits en la gestión urbanística, que ha sido incapaz de alcanzar los objetivos de consolidar las áreas urbanas y una enorme dispersión de los esfuerzos urbanizadores que se traducen en costes de repercusión por vivienda muy elevados. No obstante lo dicho, las superficies previstas para el suelo urbanizable con destino residencial en la isla son relativamente elevadas, sobre todo en Adeje, con casi 550 has, Güímar con 207, La Laguna con 238, El Rosario con 233, y Santa Cruz, con 397. Otros municipios -como El sauzal, con 106 has de suelo urbanizable frente a 177 de suelo urbano, Arico con 154 por 194, Guía de Isora con 144

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE
INFORMACIÓN: EDIFICACIÓN Y VÍAS DE COMUNICACIÓN
EN EL VALLE DE LA OROTAVA

Escala



Cartografía Grafcan - 1996

- ~ Vial. Carreteras o Caminos
- Construcción. Edificación cerrada
- Vegetación

Planeamiento General

- Urbano

SUELO URBANO Y URBANIZABLE RESIDENCIAL EN TENERIFE (1.997)

MUNICIPIO	Suelo Urbano Residencial (Has.)	Población de Derecho (1.998)	Población de Derecho / Hectárea.	Nº Viviendas (1.991)	Nº de Viviendas / Hectárea	Suelo Urbanizable Residencial (Has.)
ADEJE	201,5	13.605	67,5	12.507	62,1	549,4
ARAFO	89,7	4.536	50,6	1.404	15,6	32,7
ARICO	194,0	5.053	26,0	3.462	17,8	154,0
ARONA	341,9	26.312	77,0	21.273	62,2	22,4
BUENAVISTA DEL NORTE	79,1	5.469	69,1	1.657	20,9	36,8
CANDELARIA	317,4	12.681	40,0	6.082	19,2	58,1
FASNIA	51,4	2.378	46,3	1.239	24,1	18,6
GARACHICO	126,5	5.497	43,4	1.698	13,4	30,6
GRANADILLA DE ABONA	326,8	17.321	53,0	7.950	24,3	104,1
LA GUANCHA	135,2	5.140	38,0	1.485	11,0	17,4
GUÍA DE ISORA	138,6	11.958	86,3	5.157	37,2	143,8
GÜMAR	169,9	13.761	81,0	6.943	40,9	207,5
ICOD DE LOS VINOS	284,1	22.079	77,7	8.466	29,8	134,7
LA LAGUNA	1.997,2	127.945	64,1	41.631	20,8	238,8
LA MATANZA DE ACENTEJO	162,6	6.377	39,2	2.239	13,8	
LA OROTAVA	458,0	35.775	78,1	11.490	25,1	149,6
PUERTO DE LA CRUZ	133,2	24.050	180,6	13.414	100,7	173,1
LOS REALEJOS	376,9	32.469	86,2	10.461	27,8	93,7
EL ROSARIO	268,9	11.544	42,9	3.393	12,6	232,5
SAN JUAN DE LA RAMBLA	98,8	4.645	47,0	1.408	14,3	15,9
SAN MIGUEL	133,7	5.722	42,8	4.743	35,5	17,7
SANTA CRUZ DE TENERIFE	1.346,7	211.930	157,4	66.720	49,5	396,7
SANTA ÚRSULA	230,2	9.943	43,2	3.075	13,4	64,4
SANTIAGO DEL TEIDE	46,3	8.069	174,2	5.008	108,1	4,8
EL SAUZAL	177,2	6.912	39,0	1.978	11,2	106,0
LOS SILOS	93,0	5.230	56,3	1.791	19,3	14,3
TACORONTE	553,1	20.026	36,2	7.105	12,8	4,2
EL TANQUE	59,2	3.242	54,8	952	16,1	
TEGUESTE	294,9	8.744	29,7	2.619	8,9	34,9
LA VICTORIA DE ACENTEJO	109,6	7.566	69,1	2.459	22,4	43,5
VILAFLORES	64,4	1.506	23,4	794	12,3	
TOTAL TENERIFE	9.060,0	677485	74,8	260603	28,8	3100,1

frente a 13 o El Puerto de La Cruz con 173 frente a 133,2-, superan ampliamente la media de la relación suelo urbano-suelo urbanizable en la isla que es de una hectárea de suelo urbanizable por cada tres de suelo urbano.

Las posibles soluciones a la problemática residencial

La dispersión se ha convertido, probablemente, en el problema principal del territorio tinerfeño, y del canario en general; por la fragmentación territorial que produce, por el impacto paisajístico, por el ineficiente consumo de recursos y por el encarecimiento de la prestación de infraestructuras y servicios. Un encarecimiento que se convierte en grave condicionante cuando hablamos de establecer una estructura de transporte público que permita abordar los graves problemas de movilidad con que se enfrenta la isla.

La solución pasa por configurar un sistema de asentamientos coherente y bien organizado y dotado de servicios, infraestructuras y equipamientos a partir de los núcleos más importantes de cada parte de la isla, y dirigir las dinámicas de crecimiento hacia dichos asentamientos, evitando la ocupación desordenada de suelos productivos agrícolas; pasa por concentrar los esfuerzos en la resolución de los déficits de urbanización y servicios interiores de dichos núcleos, antes que en la creación de otros nuevos; y pasa por coordinar en el tiempo y en el espacio las distintas políticas sectoriales (muy especialmente las de ejecución de infraestructuras) para que sean coherentes con los ritmos del desarrollo urbano y las necesidades reales.

La solución a los problemas de dispersión, precisa, finalmente, de una aplicación decidida de la disciplina urbanística, pero no puede apoyarse de modo exclusivo en ella. Es preciso poner en marcha una ágil gestión de suelo en el sistema de núcleos principales de la isla que sea capaz de ofrecer parcelas urbanizadas a precios asequibles allí donde se registran las principales demandas de vivienda. Además debe incidirse de una manera muy directa en la dotación de equipamientos y servicios de dichos núcleos principales, de modo que se conviertan en entornos agradables y atractivos para los potenciales residentes.

La dispersión debe tratarse a través de una actuación coordinada para enfrentar los distintos frentes del problema, basada en los siguientes criterios:

- Intervención en el mercado del suelo para ofrecer parcelas urbanizadas a costes asequibles.

- Intervención en la recualificación de núcleos urbanos principales, mediante la dotación de infraestructuras y equipamientos adecuados a las características de cada núcleo de población.
- Aplicación generalizada de la Disciplina Urbanística, limitación genérica de la capacidad de construir en Suelo Rústico, y atribución de las cargas de urbanización a los privados en cualquier tipo de suelo.
- Limitación de la accesibilidad al territorio limitando la ejecución de nuevas vías no urbanas.
- Fomento de la accesibilidad a los núcleos principales de la isla mediante el desarrollo del sistema de transporte público.

Como vemos se plantea la solución al problema en un marco integrado de soluciones que analizaremos como conclusión de esta exposición. Cualquier intento de aplicación parcial, o descoordinada, o territorialmente inconexa, de estas medidas va a ser ineficaz para controlar los problemas señalados en los apartados anteriores. En consecuencia es preciso partir de un pacto social e institucional que garantice la aplicación conjunta y territorialmente homogénea de estas medidas.

EL TURISMO, SUS IMPLICACIONES TERRITORIALES Y ECONÓMICAS

El carácter estratégico del sector turístico en el desarrollo tinerfeño

La creciente afluencia de turismo a la isla hasta alcanzar las muy importantes magnitudes actuales, ha supuesto una transformación radical de la estructura económica tinerfeña y también -aunque en menor medida- de la conformación física del espacio insular. En cuanto al primer aspecto, hay numerosos estudios que tratan de valorar la incidencia del turismo en el desarrollo y la economía tinerfeños, siendo la conclusión unánime de todos ellos que el turismo es, directa e indirectamente, no sólo el sector predominante, sino el responsable exclusivo del mantenimiento de la actual estructura productiva y consiguientemente de los parámetros básicos de la vida material de la población (empleo, consumo, nivel de vida, etc). Pero es que, además, cualesquiera trabajos recientes de planificación económica (entre ellos debe citarse el Plan Estratégico de Tenerife) concluyen que no hay a la vista otra alternativa de desarrollo económico que no pase por el mantenimiento y consolidación del turismo.

Tenerife (y Canarias, en general) se encuentra ante una dependencia extrema de un único sector económico, como en otras etapas ha estado respecto a distintos monocultivos. Frente a tal situación, hay que reivindicar el carácter absolutamente estratégico del turismo, lo que implica que la actividad de la Administración Pública (y, en la medida de lo posible, también del sector privado) debería pivotar siempre sobre la incidencia que sus acciones tienen en la mejora, consolidación y transformación del sector turístico; hay que garantizar un cierto nivel de calidad para garantizar la estabilidad del sector.

De acuerdo a dicho carácter estratégico, el PIOT ha de intervenir decisivamente, a través de sus competencias (que se refieren fundamentalmente a la ordenación física de la oferta y a la regulación de sus condiciones de entrada y mantenimiento en el mercado de explotación turística), en la configuración del sector turístico tinerfeño.

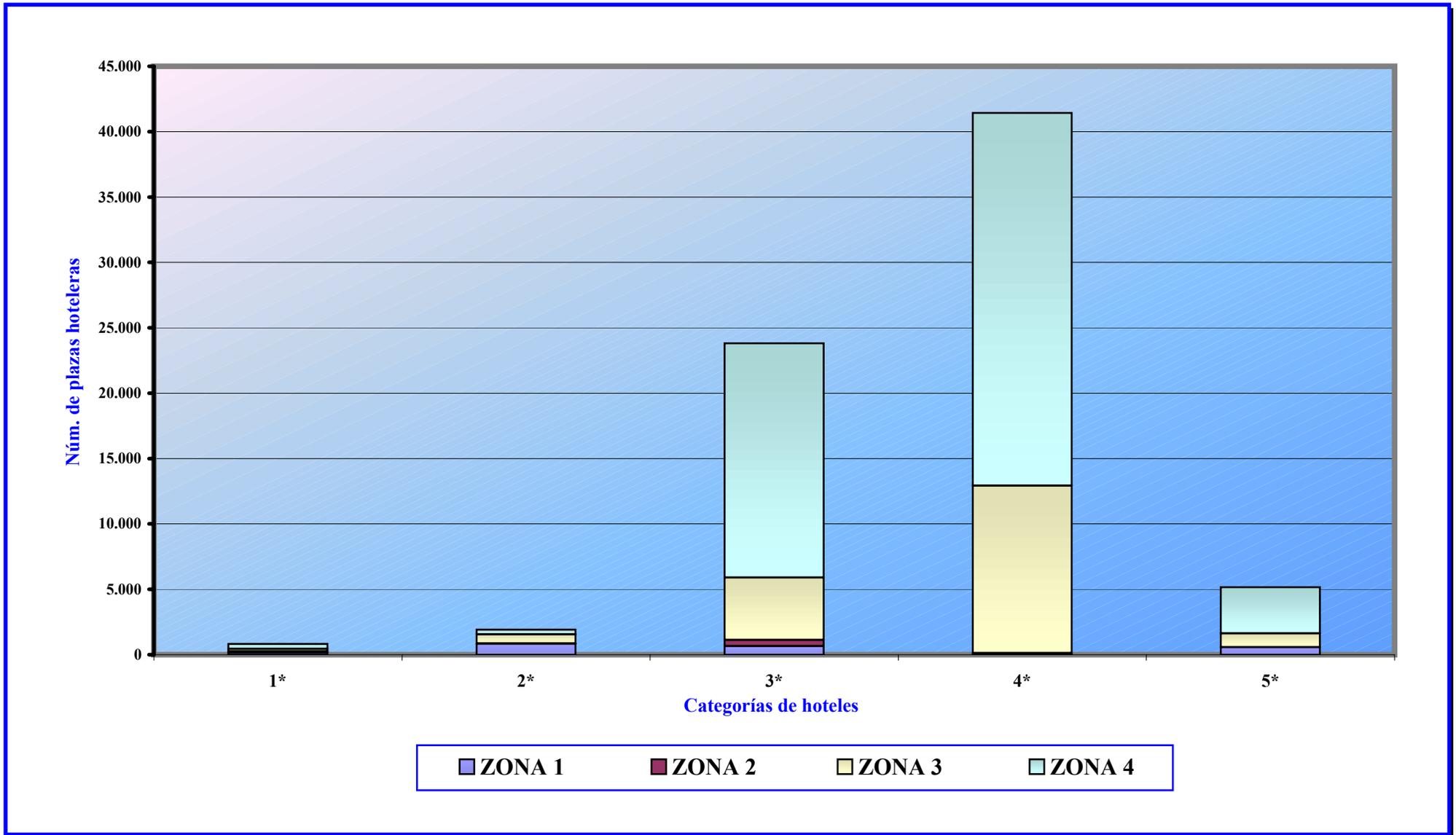
La evolución de la oferta de alojamiento turístico

La oferta turística de la isla ha experimentado una evolución espectacular, pasando de las 8.900 camas existentes en 1969 a las 170.137 contabilizadas en 2001 en un lapso de cuarenta años. Dicha cifra representa más del doble de la que existía 15 años antes (75.400 plazas), En dicha evolución ha seguido un ritmo bastante regular de crecimiento, con una media anual de creación de camas de 4.800, si bien con altibajos más o menos notables. El índice de crecimiento no ha sido homogéneo a lo largo de este período; el índice medio de crecimiento acumulativo anual durante entre 1985 y 1990 fue del 12%.; a partir del año 88 desciende bruscamente hasta situarse en el 92 en el 2%; a partir de ese momento se mantiene en valores bajos con una ligera recuperación en los tres últimos años. La media del quinquenio 90-95 del 2,5%. , la misma que la del 95-2001.

Año	Plazas	Turistas alojados
1969	8.900	189.356
1979	63.407	1.322.861
1989	120.610	2.630.291
2000	170.137	4.725.775

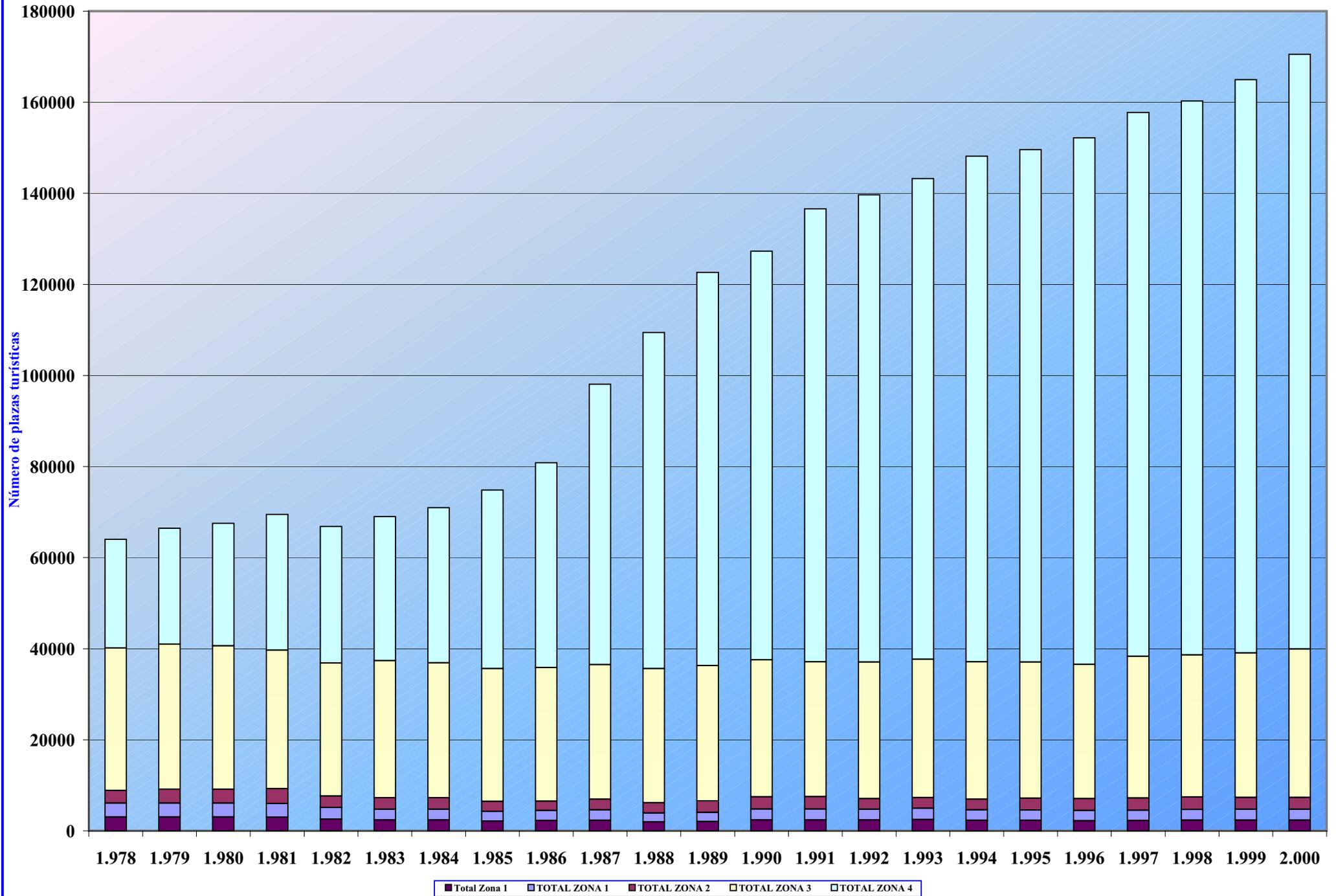
El 43,6% de las camas registradas en esta última fecha eran hoteleras y el 56,4% extrahoteleras (apartamentos). La distribución territorial aproximada de la actual oferta alojativa es la siguiente:

RELACION DEL NÚMERO DE PLAZAS HOTELERAS, SEGÚN CATEGORÍAS, EN LAS CUATRO ZONAS. 2.000.

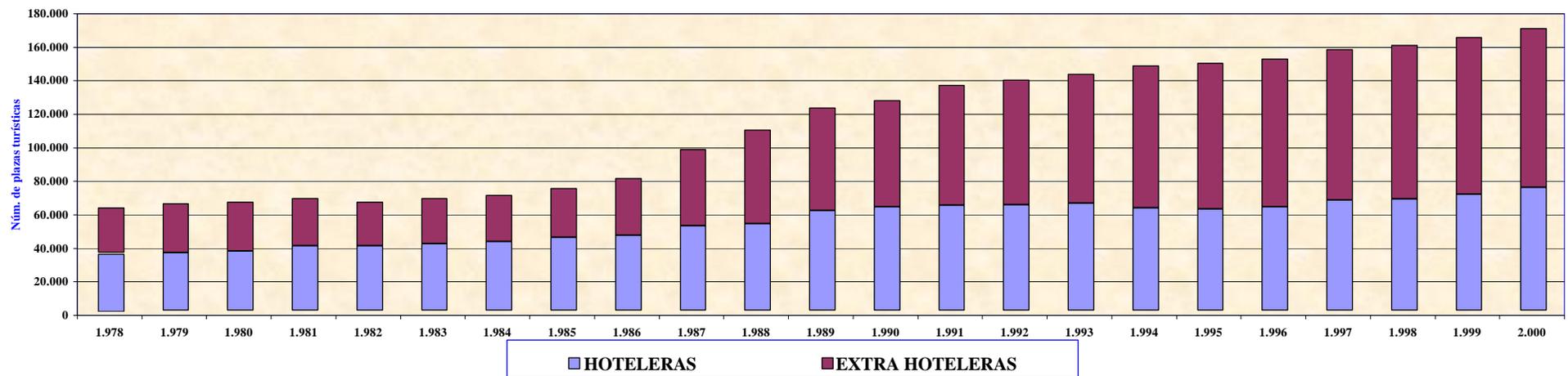


Fuentes: Cabildo de Tenerife. (Servicio de Desarrollo Económico).
Elaboración Propia.

EVOLUCIÓN DE PLAZAS TURÍSTICAS POR ZONAS. 1978 - 2000



EVOLUCIÓN DE PLAZAS TURÍSTICAS POR CATEGORÍAS. 1978 - 2.000



Fuentes: Cabildo de Tenerife. (Servicio de Desarrollo Económico).
Elaboración Propia.

EVOLUCIÓN PLAZAS TURÍSTICAS POR ZONAS Y CATEGORÍAS. 1.978 - 2.000.

	ZONA 1			ZONA 2			ZONA 3			ZONA 4			TOTAL ZONAS		
	Hotelera	Extra Hotelera	Total Zona	TOTAL HOTELERA	TOTAL EXTRA HOTELERA	TOTAL GENERAL									
1.978	2.717	326	3.043	1.597	1.204	2.801	21.174	10.089	31.263	8.773	15.073	23.846	34.261	26.692	60.953
1.979	2.717	326	3.043	1.597	1.463	3.060	21.276	10.567	31.843	8.773	16.688	25.461	34.363	29.044	63.407
1.980	2.717	326	3.043	1.597	1.463	3.060	21.010	10.477	31.487	9.933	16.949	26.882	35.257	29.215	64.472
1.981	2.679	326	3.005	1.567	1.682	3.249	19.621	10.781	30.402	14.459	15.386	29.845	38.326	28.175	66.501
1.982	2.264	299	2.563	1.538	969	2.507	20.564	8.674	29.238	14.052	15.910	29.962	38.418	25.852	64.270
1.983	2.070	299	2.369	1.538	995	2.533	21.206	8.896	30.102	14.904	16.714	31.618	39.718	26.904	66.622
1.984	2.070	299	2.369	1.538	995	2.533	21.208	8.410	29.618	16.161	17.934	34.095	40.977	27.638	68.615
1.985	1.929	199	2.128	1.268	951	2.219	20.833	8.331	29.164	19.267	19.926	39.193	43.297	29.407	72.704
1.986	2.045	199	2.244	1.248	793	2.041	20.438	8.895	29.333	20.771	24.193	44.964	44.502	34.080	78.582
1.987	2.114	199	2.313	995	1.332	2.327	20.029	9.510	29.539	26.979	34.595	61.574	50.117	45.636	95.753
1.988	1.948	0	1.948	995	1.285	2.280	18.379	11.098	29.477	30.116	43.642	73.758	51.438	56.025	107.463
1.989	2.026	0	2.026	995	1.535	2.530	18.661	11.050	29.711	37.536	48.807	86.343	59.218	61.392	120.610
1.990	2.396	0	2.396	1.152	1.544	2.696	18.585	11.471	30.056	39.469	50.267	89.736	61.602	63.282	124.884
1.991	2.397	0	2.397	1.177	1.543	2.720	17.636	11.944	29.580	41.377	58.116	99.493	62.587	71.603	134.190
1.992	2.370	0	2.370	620	1.709	2.329	17.647	12.374	30.021	42.271	60.323	102.594	62.908	74.406	137.314
1.993	2.482	0	2.482	620	1.703	2.323	18.310	12.075	30.385	42.338	63.236	105.574	63.750	77.014	140.764
1.994	2.309	0	2.309	620	1.695	2.315	17.971	12.196	30.167	39.913	71.127	111.040	60.813	85.018	145.831
1.995	2.283	0	2.283	579	2.010	2.589	18.253	11.640	29.893	39.199	73.336	112.535	60.314	86.986	147.300
1.996	2.232	0	2.232	579	2.033	2.612	17.743	11.714	29.457	41.072	74.588	115.660	61.626	88.335	149.961
1.997	2.257	0	2.257	579	2.133	2.712	18.612	12.508	31.120	44.198	75.194	119.392	65.646	89.835	155.481
1.998	2.353	0	2.353	585	2.133	2.718	18.802	12.428	31.230	44.645	76.986	121.631	66.385	91.547	157.932
1.999	2.365	0	2.365	564	2.033	2.597	18.737	12.998	31.735	47.440	78.458	125.898	69.106	93.489	162.595
2.000	2.365	0	2.365	580	2.023	2.603	19.506	13.113	32.619	50.707	79.867	130.574	73.158	95.003	168.161

Fuentes: Cabildo de Tenerife. (Servicio de Desarrollo Económico).
Elaboración Propia.

-	Area metropolitana y costa este	5.059 plazas	3%
-	Valle de la Orotava y resto del norte	32.780 plazas	19,2%
-	Costa sur-suroeste	132.298 plazas	77,8%

Prácticamente la totalidad (el 98%) de todo el crecimiento experimentado durante los últimos quince años se ha ubicado en la costa sur-suroeste (entre Granadilla y Santiago del Teide), lo que supone que en dicho periodo se ha creado en esta zona una nueva oferta alojativa de dimensión equivalente a la que existía previamente en todo Tenerife.

Mientras el crecimiento se ha localizado en el Sur, que ha pasado de albergar el 54% de las plazas en 1985 al 76% en 1995, el Norte ha sufrido un estancamiento evidente y acusa un comportamiento irregular, síntoma claro de una situación de crisis y dificultad para mantenerse en el mercado: mientras en 1985 representaba el 40% del número total de plazas (en su gran mayoría en el Puerto de la Cruz), en 1995 este porcentaje baja al 20%.

La tercera zona de análisis, el Área Metropolitana y la costa Este, no participa del mismo mercado y condiciones de desarrollo que el resto de la oferta turístico-alojativa. En el conjunto de estas plazas alojativas cabe distinguir dos tipos de oferta. De un lado, las de carácter urbano, y cuya dimensión (unas 2.419 en 2001) corresponde al volumen demográfico y económico de la ciudad. Un segundo componente está constituido por establecimientos situados en la costa lagunera (Bajamar, Punta del Hidalgo) y en la de Candelaria, Güímar y Arico (Caletillas, El Puertito y El Porís). Tal oferta apenas logra entrar en el mercado masivo del turismo exterior y ha venido reorientándose tanto hacia el turismo interior como hacia su retirada y reconversión en plazas residenciales. Si bien esta zona ha mantenido un índice relativo de crecimiento significativo en la última década (22% global), sus características y lógica interna de evolución aconsejan darle un tratamiento distinto al resto de la oferta turística.

Las características cualitativas de la oferta

En relación a las características cualitativas de la oferta, no se cuenta sino con indicadores parciales que hacen difícil una visión global de la situación actual y su evolución reciente. De entrada, la primera caracterización de la oferta alojativa tinerfeña revela una calificación media alta del conjunto insular, con el 64% de las plazas hoteleras con 4 y 5 estrellas y el 55% de las extrahoteleras con 3 llaves; se trata de una

planta de moderna implantación, con una edad media de 11,65 años. De hecho, casi dos terceras partes de las plazas en explotación tiene diez o menos años de funcionamiento, y apenas llega al 20% las que tienen fecha de apertura de hace más de 20 años. Como es lógico, las diferencias en cuanto a la edad de la oferta entre el área del Valle de la Orotava y la costa sur-suroeste son muy significativas; las edades medias respectivas son de 19,5 y 9 años respectivamente. En el área norte, apenas el 20% de sus plazas tienen menos de diez años, mientras que el 60% llevan ya más de 20 años en funcionamiento; además en esta zona se localizan casi las tres cuartas de toda la oferta insular con más de veinte años. Por el contrario, en el área sur, casi el 80% de sus plazas tienen menos de diez años, mientras que apenas un 6% supera los 20; esta zona concentra, además, el 93% de toda la oferta tinerfeña de menos de 10 años.

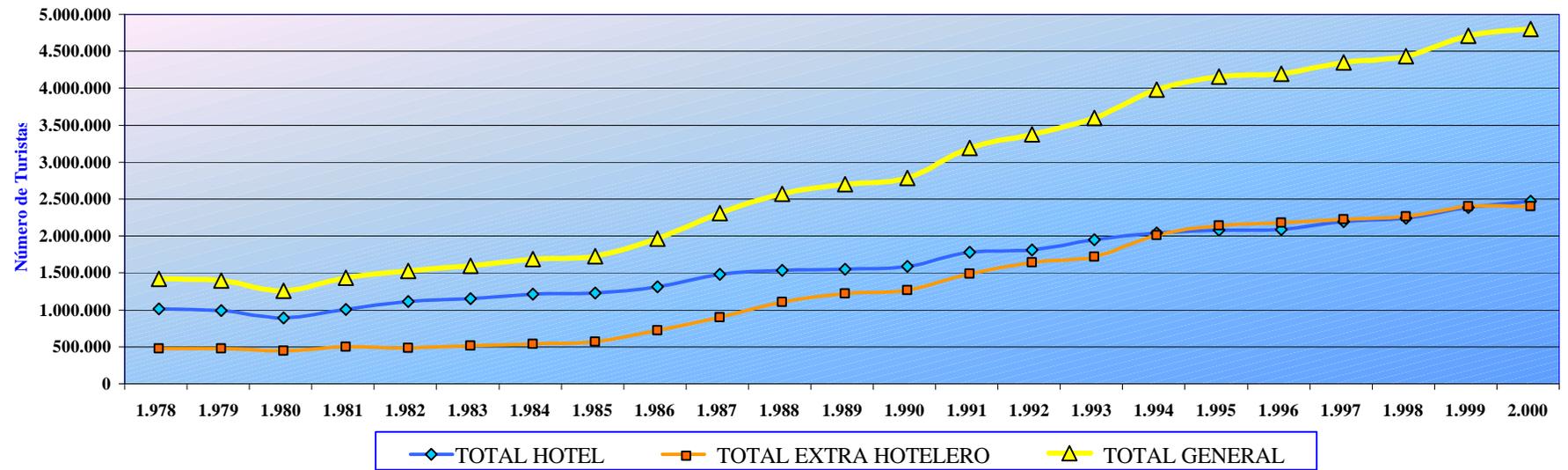
La edad de las plazas turísticas en explotación podría indicar una mejor calidad de la zona sur frente a la norte, en tanto se presuma que la oferta más reciente alcanza niveles de servicio más elevados. Sin embargo, se cuenta con un mayor peso relativo de las tipologías hoteleras en el norte y con una calificación oficial media (estrellas y llaves) ligeramente más elevada.

El progresivo predominio de la oferta extrahotelera en la planta alojativa tinerfeña, es un indicador significativo tanto de los modos de producción del espacio turístico como de las fórmulas de explotación. Desde el punto de vista de la producción de la oferta tiene mucha relación con la intensa vinculación entre lo turístico y lo inmobiliario. Desde el punto de vista de la explotación, refleja un bajo nivel cuantitativo de profesionalización del sector y la heterogeneidad y dispersión de los capitales que intervienen en el “negocio” turístico. Resulta claro que, para lograr las mejores condiciones de desarrollo del sector en el tiempo y de calidad de la oferta, la política turística debe fomentar el cambio de estas tendencias.

Las aproximadamente 150.000 plazas que conforman la oferta de alojamiento turístico tinerfeña, se ubican en unos 600 establecimientos, lo que supone una capacidad alojativa media de 250 plazas por establecimiento. El sector viene sufriendo en los últimos años un proceso de aumento de las dimensiones de los establecimientos que cabe atribuir a las mayores exigencias en la explotación para mantener la competitividad (tanto en la captación de la demanda como en la optimización de las cuentas de explotación).

De lo expuesto parece deducirse una racionalización de las unidades productivas que, en los aspectos cuantitativos, se traduce en la tendencia a la concentración bajo una única unidad de explotación de un número de plazas alojativas mayor; y en los cualitativos, en la mejora de la calificación media de la oferta (estrellas y llaves). Tales tendencias son resultado del aumento del nivel de exigencia de la

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TURISTAS EN TENERIFE SEGÚN ALOJAMIENTO. 1978 - 2000



Fuente: Servicio Técnico de Desarrollo Económico (Cabildo de Tenerife)
Elaboración Propia

**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TURISTAS ALOJADOS EN TENERIFE POR ZONAS Y TIPO DE ESTABLECIMIENTOS.
1.978 - 2.000**

	ZONA 1			ZONA 2			ZONA 3			ZONA 4			TOTAL ZONAS		
	Hotel	Extra Hotelero	Total Zona	Hotel	Extra Hotelero	Total Zona	Hotel	Extra Hotelero	Total Zona	Hotel	Extra Hotelero	Total Zona	TOTAL HOTEL	TOTAL EXTRA HOTELERO	TOTAL GENERAL
1.978	156.134	3.322	159.456	27.140	8.135	35.275	601.094	182.313	783.407	161.843	210.404	372.247	946.211	404.174	1.350.385
1.979	140.955	3.920	144.875	35.914	15.789	51.703	559.722	215.455	775.177	180.742	170.364	351.106	917.333	405.528	1.322.861
1.980	120.788	805	121.593	27.791	11.407	39.198	467.489	175.864	643.353	201.483	183.908	385.391	817.551	371.984	1.189.535
1.981	114.282	158	114.440	23.208	12.814	36.022	502.736	223.442	726.178	292.359	194.601	486.960	932.585	431.015	1.363.600
1.982	111.236	127	111.363	15.804	7.426	23.230	590.679	189.347	780.026	326.614	218.219	544.833	1.044.333	415.119	1.459.452
1.983	105.106	167	105.273	14.913	7.873	22.786	601.859	185.877	787.736	358.154	250.142	608.296	1.080.032	444.059	1.524.091
1.984	100.740	284	101.024	15.834	9.800	25.634	646.409	179.154	825.563	383.460	280.711	664.171	1.146.443	469.949	1.616.392
1.985	90.784	331	91.115	13.697	8.524	22.221	603.501	180.668	784.169	446.184	309.068	755.252	1.154.166	498.591	1.652.757
1.986	74.126	212	74.338	15.772	8.379	24.151	616.468	216.419	832.887	536.562	425.848	962.410	1.242.928	650.858	1.893.786
1.987	74.618	221	74.839	10.613	10.677	21.290	620.472	224.506	844.978	703.082	591.872	1.294.954	1.408.785	827.276	2.236.061
1.988	78.815	0	78.815	13.647	10.024	23.671	576.111	271.740	847.851	798.305	754.990	1.553.295	1.466.878	1.036.754	2.503.632
1.989	106.154	0	106.154	14.806	12.901	27.707	530.707	268.465	799.172	829.520	867.738	1.697.258	1.481.187	1.149.104	2.630.291
1.990	102.523	0	102.523	18.049	12.314	30.363	529.890	268.174	798.064	864.419	918.290	1.782.709	1.514.881	1.198.778	2.713.659
1.991	100.675	0	100.675	21.752	12.662	34.414	530.540	303.090	833.630	1.053.833	1.100.384	2.154.217	1.706.800	1.416.136	3.122.936
1.992	118.125	0	118.125	18.872	13.792	32.664	508.918	299.243	808.161	1.094.119	1.255.843	2.349.962	1.740.034	1.568.878	3.308.912
1.993	120.053	0	120.053	20.818	14.212	35.030	546.493	295.165	841.658	1.189.657	1.342.539	2.532.196	1.877.021	1.651.916	3.528.937
1.994	132.674	0	132.674	25.734	16.453	42.187	558.463	318.033	876.496	1.250.406	1.605.690	2.856.096	1.967.277	1.940.176	3.907.453
1.995	152.192	0	152.192	26.388	21.152	47.540	595.270	337.498	932.768	1.236.996	1.715.417	2.952.413	2.010.846	2.074.067	4.084.913
1.996	148.943	0	148.943	27.392	18.791	46.183	574.518	339.756	914.274	1.269.452	1.746.616	3.016.068	2.020.305	2.105.163	4.125.468
1.997	152.418	0	152.418	28.234	18.843	47.077	579.367	348.259	927.626	1.365.181	1.790.077	3.155.258	2.125.200	2.157.179	4.282.379
1.998	152.244	0	152.244	29.092	19.911	49.003	593.364	349.890	943.254	1.395.573	1.827.118	3.222.691	2.170.273	2.196.919	4.367.192
1.999	167.425	0	167.425	31.321	21.178	52.499	612.579	370.839	983.418	1.502.793	1.935.669	3.438.462	2.314.118	2.327.686	4.641.804
2.000	164.683	0	164.683	29.230	18.928	48.158	624.438	373.740	998.178	1.582.658	1.936.613	3.519.271	2.401.009	2.329.281	4.730.290

Fuente: Servicio Técnico de Desarrollo Económico (Cabildo de Tenerife)
Elaboración Propia

demanda y, por tanto, se aprecian con más peso en la evolución estadística de los establecimientos que más dificultades tienen para adaptarse a tal evolución (más en el norte que en el suroeste).

Características y evolución de la demanda de alojamiento turístico

Durante 2.000 el número total de turistas alojados en Tenerife se situó en torno a los 4.725.775, con unas 41 millones de pernoctaciones; esto supone un incremento de casi tres veces en el número de turistas alojados con respecto a 1985 (1.653.000) y más del doble en número de pernoctaciones (18.300.000) registradas en dicho año, lo cual se explica debido al descenso durante este periodo de la estancia media en 2,4 días. El índice medio de crecimiento anual acumulativo ha sido respectivamente (en turistas y pernoctaciones) del 7,38% y del 5,7%, pero la evolución de dichos índices no ha sido en absoluto homogénea a lo largo de este período, experimentando variaciones interanuales bastante más marcadas que las de la oferta. Durante la década de los ochenta se registra un ciclo de fuertes incrementos que culmina en el año 87, cuando se alcanza un máximo absoluto del 18 % en el crecimiento de turistas alojados y del 16,7 en el número de pernoctaciones; Entre 1987 y 1990 disminuye la intensidad del crecimiento, para volver a subir puntualmente en el año 91; el año 92 bajan bruscamente los índices y se entra en una fase de descenso generalizado en los índices de crecimiento si bien con numerosas alternativas; este proceso desemboca en el pasado año en unos índices de crecimiento de 1,8% para el número de turistas y del -0,7 en el de pernoctaciones.

EVOLUCIÓN DE LOS ÍNDICES DE CRECIMIENTO DE LA DEMANDA TURÍSTICA (1986-2000)															
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Crecimiento pernoctaciones (%)	11,4	16,7	13,2	-2,05	0,2	13,4	7,6	7,2	10,0	0,4	-2,9	3,9	3,4	3,8	-0,7
Crecimiento n° turistas (%)	14,6	18,1	12,0	5,1	3,2	15,1	6,0	6,6	10,7	4,5	1,0	3,8	2,0	6,3	1,8

La oferta alojativa y la afluencia turística en número de pernoctaciones mantienen comportamientos paralelos, si bien la oferta refleja con menos brusquedad y algo más tardíamente que la demanda las variaciones en la evolución del crecimiento. El factor que amortigua la relación entre ambos componentes es el porcentaje de ocupación medio, que se oscila en este periodo entre el 58% en 1990 y el 72,5 en 1986%, con un valor medio ponderado del 67,6%. La distribución territorial por zonas del número de pernoctaciones para los años 1995 y 2000 (y el peso relativo de cada una sobre el conjunto de la demanda) es la que a continuación se recoge, que resulta bastante análoga a la de la oferta:

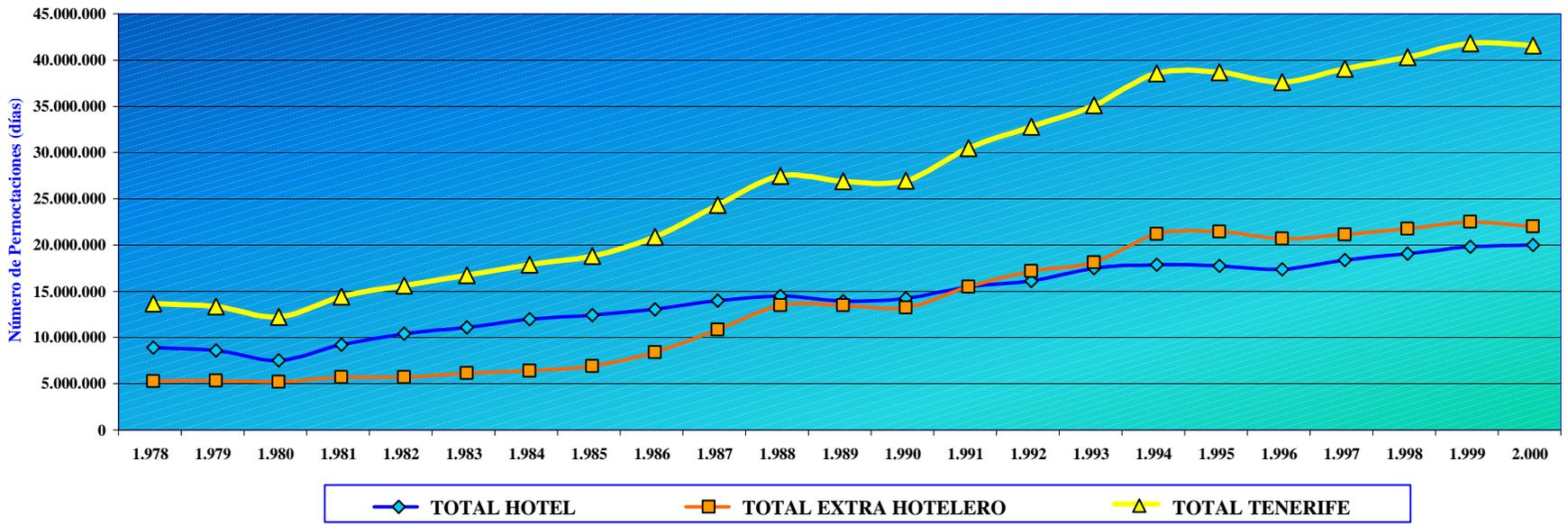
AÑO	1995		2001	
	Nº pernoctaciones	% en la isla	Nº pernoctaciones	% en la isla
Area metropolitana y costa este	742.714	1,94	785.645	1,91
Valle de la Orotava y resto del norte	8.274.799	21,67	8.855.978	20,46
Costa sur-suroeste	29.169.878	76,39	31.885.978	77,63

El escasísimo peso del área capitalina corrobora lo ya señalado en cuanto a que se trata de una zona marginal, que no participa del mismo mercado turístico que el resto de la isla y que -a su vez- se conforma por dos subsectores diferenciados: el del turismo urbano en Santa Cruz y La Laguna y el turismo interior en la costa lagunera.

Centrándonos pues en lo que estrictamente debe ser considerado territorio turístico (el Puerto de la Cruz y su entorno, de un lado, y la costa sur-suroeste, de otro), las diferencias más significativas entre ambas zonas desde el punto de vista de la demanda serían:

- En primer lugar, el comportamiento opuesto en la evolución cuantitativa; si en 1985 cada zona albergaba a un número similar de turistas (785.000 cada sector), en el año 2.000, las tres cuartas partes de los turistas se alojaron en el sur.
- En segundo lugar, en coherencia con la distribución territorial de la oferta, en la zona norte pesa más la demanda hotelera (63% del total) que en la sur (donde sólo alcanza el 45%).

**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PERNOCTACIONES TURÍSTICAS EN TENERIFE SEGÚN TIPO DE ALOJAMIENTO.
1.978 - 2.000**



Fuente: Servicio Técnico de Desarrollo Económico (Cabildo de Tenerife)
Elaboración Propia

**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PERNOCTACIONES TURÍSTICAS EN TENERIFE POR ZONAS Y TIPO DE ESTABLECIMIENTOS.
1.978 - 2.000**

	ZONA 1			ZONA 2			ZONA 3			ZONA 4			TOTAL ZONAS		
	Hotel	Extra Hotelero	Total Zona	Hotel	Extra Hotelero	Total Zona	Hotel	Extra Hotelero	Total Zona	Hotel	Extra Hotelero	Total Zona	TOTAL HOTEL	TOTAL EXTRA HOTELERO	TOTAL GENERAL
1.978	443.365	102.556	545.921	250.581	159.681	410.262	5.799.095	1.874.413	7.673.508	1.883.012	2.643.919	4.526.931	8.376.053	4.780.569	13.156.622
1.979	414.204	113.962	528.166	335.192	215.384	550.576	5.422.354	2.217.511	7.639.865	1.887.626	2.269.156	4.156.782	8.059.376	4.816.013	12.875.389
1.980	406.911	107.171	514.082	276.251	196.626	472.877	4.475.263	1.883.558	6.358.821	1.878.935	2.507.549	4.386.484	7.037.360	4.694.904	11.732.264
1.981	414.803	109.941	524.744	242.364	230.660	473.024	4.936.027	2.381.718	7.317.745	3.141.145	2.486.090	5.627.235	8.734.339	5.208.409	13.942.748
1.982	376.847	105.821	482.668	183.104	141.699	324.803	5.879.471	2.043.479	7.922.950	3.474.716	2.898.974	6.373.690	9.914.138	5.189.973	15.104.111
1.983	397.319	104.069	501.388	180.265	137.845	318.110	6.004.722	1.986.916	7.991.638	4.006.999	3.387.270	7.394.269	10.589.305	5.616.100	16.205.405
1.984	389.953	105.044	494.997	210.235	147.313	357.548	6.639.330	1.953.411	8.592.741	4.239.750	3.660.082	7.899.832	11.479.268	5.865.850	17.345.118
1.985	319.291	70.739	390.030	178.414	151.602	330.016	6.202.854	2.098.217	8.301.071	5.191.351	4.087.058	9.278.409	11.891.910	6.407.616	18.299.526
1.986	268.353	69.465	337.818	188.646	160.747	349.393	6.292.654	2.442.544	8.735.198	5.773.445	5.194.156	10.967.601	12.523.098	7.866.912	20.390.010
1.987	289.269	38.879	328.148	114.134	220.410	334.544	6.098.738	2.580.967	8.679.705	6.958.828	7.502.978	14.461.806	13.460.969	10.343.234	23.804.203
1.988	267.655	0	267.655	184.443	272.411	456.854	5.634.163	3.152.090	8.786.253	7.881.666	9.545.811	17.427.477	13.967.927	12.970.312	26.938.239
1.989	350.378	0	350.378	173.518	309.434	482.952	5.026.062	2.823.635	7.849.697	7.843.371	9.859.466	17.702.837	13.393.329	12.992.535	26.385.864
1.990	296.775	0	296.775	163.343	225.085	388.428	4.805.586	2.575.413	7.380.999	8.457.044	9.924.302	18.381.346	13.722.748	12.724.800	26.447.548
1.991	304.804	0	304.804	204.592	214.444	419.036	4.624.304	2.712.073	7.336.377	9.873.837	12.055.405	21.929.242	15.007.537	14.981.922	29.989.459
1.992	306.430	0	306.430	94.005	238.815	332.820	4.613.598	2.624.760	7.238.358	10.602.939	13.796.872	24.399.811	15.616.972	16.660.447	32.277.419
1.993	308.199	0	308.199	79.227	239.103	318.330	4.891.186	2.705.026	7.596.212	11.721.209	14.644.847	26.366.056	16.999.821	17.588.976	34.588.797
1.994	336.949	0	336.949	93.342	248.853	342.195	5.115.468	3.039.522	8.154.990	11.812.911	17.392.218	29.205.129	17.358.670	20.680.593	38.039.263
1.995	338.752	0	338.752	92.907	311.055	403.962	5.198.595	3.076.204	8.274.799	11.631.838	17.538.040	29.169.878	17.262.092	20.925.299	38.187.391
1.996	328.638	0	328.638	86.291	282.599	368.890	5.030.910	2.935.823	7.966.733	11.441.148	16.973.242	28.414.390	16.886.987	20.191.664	37.078.651
1.997	383.186	0	383.186	83.897	281.136	365.033	5.056.047	3.102.270	8.158.317	12.341.963	17.267.661	29.609.624	17.865.093	20.651.067	38.516.160
1.998	374.980	0	374.980	100.396	289.414	389.810	5.239.280	3.178.154	8.417.434	12.820.239	17.808.901	30.629.140	18.534.895	21.276.469	39.811.364
1.999	404.271	0	404.271	101.145	310.246	411.391	5.251.065	3.326.602	8.577.667	13.569.328	18.359.018	31.928.346	19.325.809	21.995.866	41.321.675
2.000	389.476	0	389.476	105.340	290.829	396.169	5.130.381	3.260.943	8.391.324	13.881.005	17.974.973	31.855.978	19.506.202	21.526.745	41.032.947

Fuente: Servicio Técnico de Desarrollo Económico (Cabildo de Tenerife)
Elaboración Propia

- El norte, de otra parte, ha mantenido siempre mejores porcentajes de ocupación que el sur (quizás parcialmente explicable por el mayor peso relativo hotelero); sin embargo, las diferencias entre ambas zonas en este aspecto se han atenuado notablemente en los últimos diez años (en 1985 las tasas relativas de ocupación eran del 78 y 68%), de tal modo que las diferencias en 1995 se han reducido a sólo 4 puntos y el 2.000 a 3,4.
- Por último la demanda del norte presenta algunas diferencias cualitativas: un mayor peso relativo del turismo nacional (sobre un 51%, frente a un 10% en el sur) y alemán (23% en el norte frente al 12,7 del sur), en cambio, poca presencia de ingleses (9,2% frente al 46% en el sur), una edad media algo más elevada, una mayor diversificación de intereses frente a la caracterización más homogénea de la afluencia del sur y una media algo superior de gasto por persona y día. En gran medida, la mayor diferenciación de la demanda del norte tiene mucho que ver con los esfuerzos de gestión por parte de la oferta para lograr consolidar una afluencia turística, ya que no pueden competir con el sur en cuanto a la captación cuantitativa del turismo masivo.

En términos generales, la demanda turística tinerfeña se ha caracterizado por la escasa incidencia relativa de la estacionalidad, de modo tal que en todos los meses del año se mantiene un número considerable de estancias alojativas en la isla. De la evolución de los últimos 20 años se comprueba, además, que la estacionalidad ha tendido a mitigarse cada vez más.

El análisis diferenciado de la demanda entre alojamientos hoteleros y extrahoteleros muestra que los primeros han mantenido siempre un porcentaje de ocupación más alto que los segundos, con diferencias que oscilan desde los 14 puntos en 1985 (76,3 y 62,4%) a los 4 puntos en 1989 (63 y 59%) y a los 11 puntos en 2.000 (73 y 62%). La mayor tasa de ocupación de los establecimientos hoteleros no obedece apenas a preferencias de la demanda, sino básicamente a que la gestión de este tipo de oferta es mucho más eficaz que la de los apartamentos (por motivos evidentes de mayor exigencia empresarial). El negocio hotelero requiere la permanencia continuada en el mercado y garantizar tasas de ocupación suficientes, mientras que la oferta de apartamentos -con menos costes y más diversidad de fórmulas de explotación- admite mayores márgenes de maniobrabilidad (incluyendo la retirada temporal de plazas).

Los riesgos del “monocultivo” turístico

En cualquier caso, el aparente optimismo que en términos globales parece deducirse de la evolución de las grandes cifras (demanda afluyente, incremento del PIB, etc) no debe ocultar los riesgos inherentes al actual modelo de crecimiento económico. La debilidad de cualquier monocultivo (y Tenerife tiene sobrada experiencia histórica en esta materia) es que la desaparición de las condiciones que lo sustentan hunde brutalmente la economía. En este sentido, la más llamativa diferencia del turismo respecto a los sectores con predominio económico en otras etapas históricas, es la magnitud cuantitativa de sus efectos. Ni la población que alberga la isla, ni los indicadores de su nivel de vida, ni la intensidad de la expansión y distribución entre el conjunto de las relaciones económicas, puede compararse en orden de magnitud con otras etapas históricas. Tal hecho sólo quiere decir que una eventual “debacle” turística tendría consecuencias muchísimo más desastrosas que anteriores crisis y abandonos de monocultivos.

Todos los estudios de prospección económica coinciden en que -salvo crisis económicas muy importantes- el sector del viaje y del disfrute del ocio es de los que presenta mayores perspectivas de crecimiento a medio plazo en las sociedades desarrolladas. Así pues, en términos globales, lo lógico es que no haya retraimientos en la demanda de servicios turísticos, que cada vez más personas “consuman” viajes de ocio.

El examen global de la demanda asegura la permanencia de un mercado potencial a medio plazo, pero no en cambio que esos potenciales futuros turistas vayan a seguir viniendo a Tenerife, y mucho menos que su afluencia vaya a continuar creciendo a los ritmos que se han producido en los últimos años. Al margen de las condiciones cualitativas de la oferta tinerfeña, hay que presumir que el incremento de la cuota de mercado turístico de Tenerife en los últimos años tiene su explicación en la combinación, tanto del crecimiento global de la demanda, como de la ausencia de destinos competitivos que lo impidieran. Ahora bien, no puede suponerse que tal ausencia pueda mantenerse en el tiempo, máxime si sigue aumentando la demanda global y se estabilizan las condiciones socioeconómicas y políticas de áreas que están llamadas inevitablemente a competir en el mismo mercado que el tinerfeño.

La producción de la oferta masiva y el ajuste con la demanda

Los componentes básicos del producto turístico tinerfeño son (han venido siendo durante el crecimiento) buen clima, mar y bajo precio, en el marco de unas condiciones generales mínimas de servicio y seguridad (que algunos otros destinos no garantizan); tales factores han posibilitado la captación de una demanda masiva que, a su vez, ha caracterizado el tipo de producto que se ponía en oferta. Ahora bien, a medida que pasaba el tiempo, se vino haciendo patente que sobre la base mínima había que ir sumando ofertas diferenciales que mantuvieran la competitividad del producto. Además, el propio crecimiento de la oferta implicaba en mayor o menor medida la degradación de factores que incidían positivamente en la demanda.

En condiciones poco exigentes de la demanda, el crecimiento de la oferta turística se basó en la producción de alojamiento, sin apenas otros servicios complementarios. Si bien también los servicios complementarios han venido aumentando en la fase de crecimiento, lo han hecho a un ritmo bastante inferior al de los alojamientos, creando un déficit cada vez mayor respecto a la demanda, que se agrava por el hecho de que ésta -a su vez- eleva progresivamente sus requerimientos de calidad.

De otra parte, la respuesta inmediata de la oferta turística a la pérdida de competitividad del producto se centró en el factor precio. Se produce así un efecto inducido (círculo vicioso) en que la necesidad de aumento progresivo en la captación de demanda obliga a bajar los precios e imposibilita la recualificación del producto, con lo que cada vez más se está perdiendo capacidad competitiva en términos de calidad; esta circunstancia se manifiesta en forma de crisis cíclicas en cuanto el crecimiento de la demanda se ralentiza o se canaliza hacia otros destinos.

Dinámica inmobiliaria y dinámica turística

En este fenómeno de pérdida de calidad, juega un papel importante la actuación de los agentes "productores" de la oferta, que en el proceso tinerfeño han tenido mucho más peso que los que explotan el negocio turístico. La demanda creciente de instalaciones alojativas turísticas ha permitido elevar -a veces espectacularmente- las rentas del suelo, hasta entonces (y en los mejores casos) vinculadas a los rendimientos de la agricultura intensiva de exportación.

La clave del proceso de construcción del espacio turístico está en el momento en que la propiedad “obtiene” el reconocimiento de sus derechos urbanizadores a través del planeamiento urbanístico. A partir de ahí, un suelo ya “legalizado” entra en el mercado inmobiliario como soporte obligado de los futuros establecimientos alojativos; pero, en tanto el motor del proceso es obtener el máximo rendimiento en la venta de parcelas, no se construirán los edificios y espacios más adecuados para una futura explotación turística, sino aquellos que puedan financiarse una vez abonado el precio de repercusión de referencia, fijado al alza.

Como en este proceso no hay apenas intervención pública de control, el predominio de la actividad inmobiliaria sobre la turística es casi absoluto. Las altas expectativas de rendimiento permiten la captación de capitales hacia la promoción de inmuebles que -se supone- garantizarán altas rentas a los inversores; se favorece de esta manera la creación de una oferta mayoritariamente extrahotelera y poco profesionalizada, en detrimento de una gestión turística con voluntad de permanencia.

La conclusión, pues, ha de ser que es necesario un cambio de actitud en la ordenación del desarrollo turístico, consistente en la consolidación de la demanda y la estabilización de la actividad de explotación de servicios turísticos (no solo alojativos) frente al crecimiento, tanto de nuevos turistas como de nuevas plazas. Ello pasa por supeditar los mecanismos inmobiliarios a los intereses de conformación y recualificación de un espacio turístico que pueda garantizar la competitividad suficiente para su mantenimiento futuro.

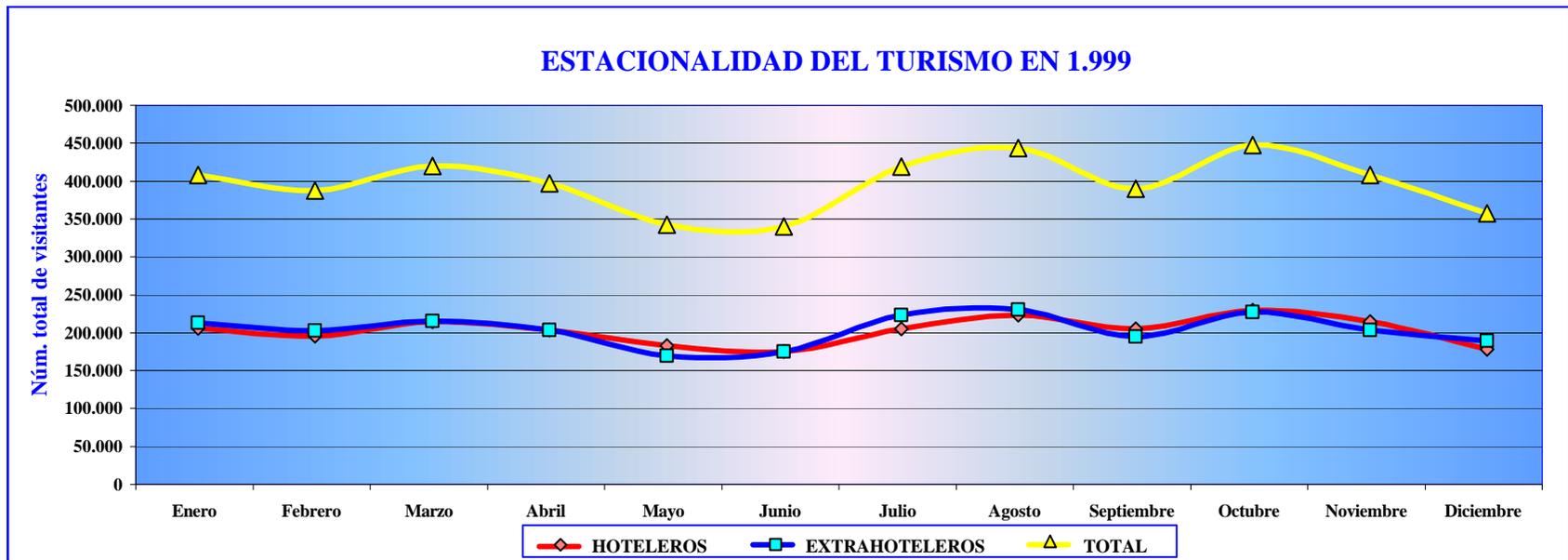
La configuración del modelo turístico a través del planeamiento urbanístico

La evolución de la oferta desde los años sesenta hasta nuestros días no responde a un planteamiento económico de las necesidades del sector, ni a la consolidación de un modelo turístico preconcebido para la isla, ni a una estrategia de actuación que atienda a una visión que trascienda los intereses de la localidad en que se autoriza la implantación; es más bien resultado de un conjunto de actuaciones individuales en las que predominan los criterios de tipo inmobiliario. Este conjunto de actuaciones se basan y están legitimadas por un planeamiento urbanístico, general y parcial, que se limita a reconocer como derechos las pretensiones urbanizadoras de los particulares, con una visión legalizadora desde el punto de vista urbanístico, que obvia las reflexiones de orden económico y territorial.

El resultado, provisional, de este proceso, que no está ni mucho menos interrumpido, es la consolidación de 1.726 Has de Suelo Urbano Turístico en las que pueden contabilizarse las 168.161 plazas hoy existentes. Por otra parte, el planeamiento general vigente contiene una

**ESTACIONALIDAD DEL NÚMERO TOTAL DE TURISTAS ALOJADOS EN TENERIFE EN ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS Y
EXTRAHOTELEROS EN 1.999.**

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
HOTELEROS	195.630	185.366	204.602	193.749	173.220	165.049	195.132	213.656	195.234	219.928	204.697	167.855
EXTRAHOTELEROS	202.850	192.456	205.168	193.637	159.395	164.789	213.665	220.239	184.969	217.322	193.696	179.500
TOTAL	398.480	377.822	409.770	387.386	332.615	329.838	408.797	433.895	380.203	437.250	398.393	347.355



Fuentes: Cabildo de Tenerife. (Servicio de Desarrollo Económico).
Elaboración Propia.

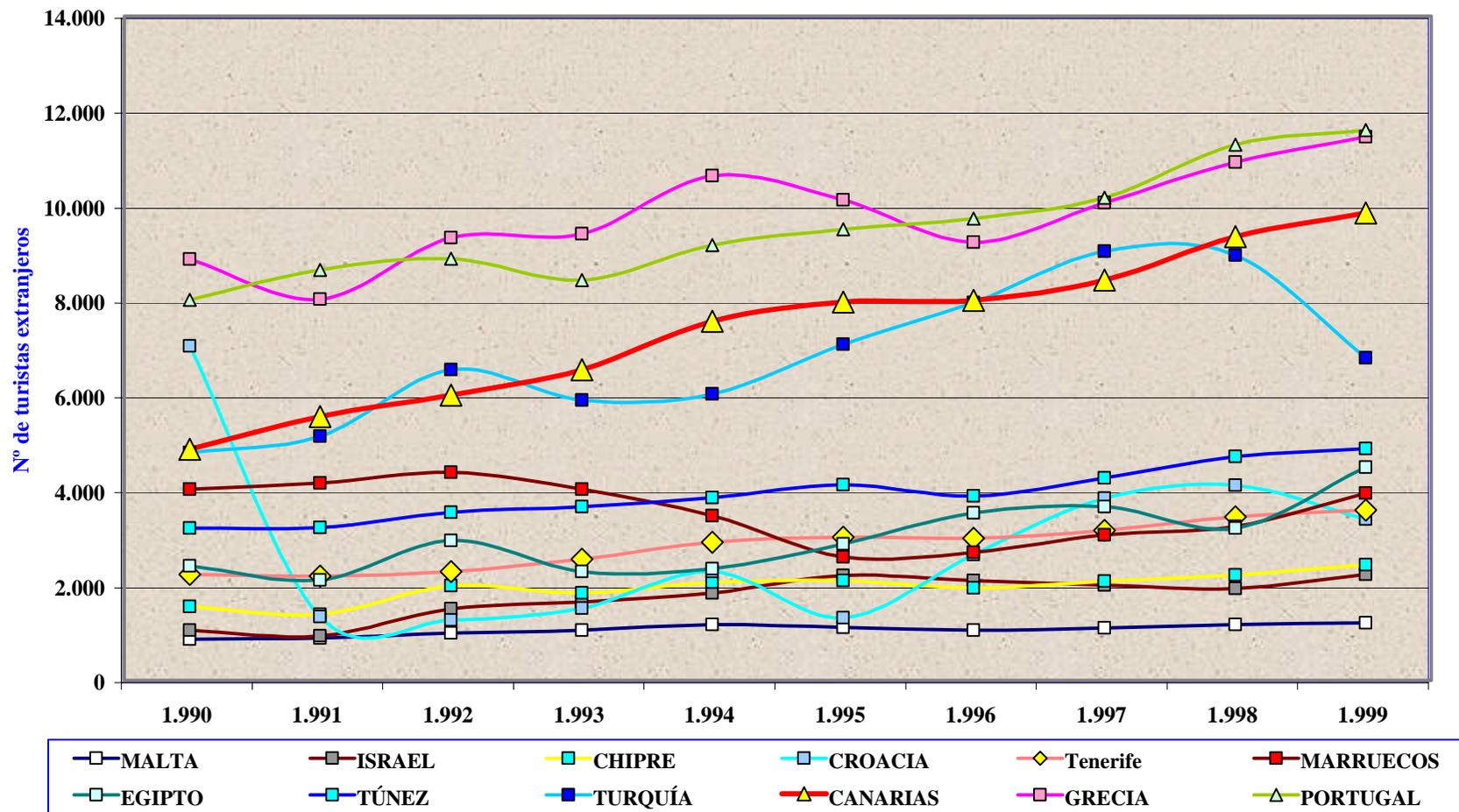
EVOLUCIÓN DE LA ENTRADA DE TURISTAS EXTRANJEROS EN LAS ZONAS COMPETITIVAS DE CANARIAS

(Miles)

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999
MALTA	872	895	1.002	1.063	1.176	1.116	1.054	1.111	1.182	1.214
CUBA	327	418	455	544	617	742	999	1.153	1.390	1.617
ISRAEL	1.063	943	1.509	1.656	1.839	2.215	2.100	2.010	1.942	2.240
CHIPRE	1.561	1.385	1.991	1.841	2.069	2.100	1.950	2.088	2.223	2.434
AFRICA OCCIDENTAL		1.452	1.346	1.436	1.380	1.455	1.994	2.347	2.269	2.507
R. DOMINICANA	1.305	1.181	1.415	1.609	1.717	1.776	1.926	2.211	2.309	2.600
CROACIA	7.049	1.346	1.271	1.521	2.293	1.324	2.649	3.834	4.112	3.400
Tenerife	2.236	2.197	2.298	2.554	2.910	3.013	2.993	3.157	3.441	3.591
MARRUECOS	4.024	4.162	4.390	4.027	3.465	2.602	2.693	3.072	3.243	3.950
EGIPTO	2.411	2.112	2.944	2.291	2.356	2.872	3.528	3.657	3.213	4.489
TÚNEZ	3.204	3.224	3.540	3.656	3.856	4.120	3.885	4.263	4.718	4.880
TURQUÍA	4.799	5.150	6.549	5.904	6.033	7.083	7.966	9.040	8.960	6.800
CANARIAS	4.873	5.560	6.018	6.545	7.569	7.972	8.007	8.434	9.349	9.855
GRECIA	8.873	8.036	9.331	9.413	10.642	10.130	9.233	10.070	10.916	11.462
PORTUGAL	8.020	8.657	8.884	8.434	9.169	9.511	9.730	10.172	11.295	11.600
ESPAÑA	34.085	34.181	36.492	37.268	43.232	38.803	40.541	43.252	47.749	51.958
CARIBE	11.411	11.382	11.764	12.850	13.697	14.051	14.355	15.297	16.014	NA
SUDESTE ASIÁTICO	21.469	20.076	21.812	24.205	27.135	29.173	31.042	30.611	29.241	NA

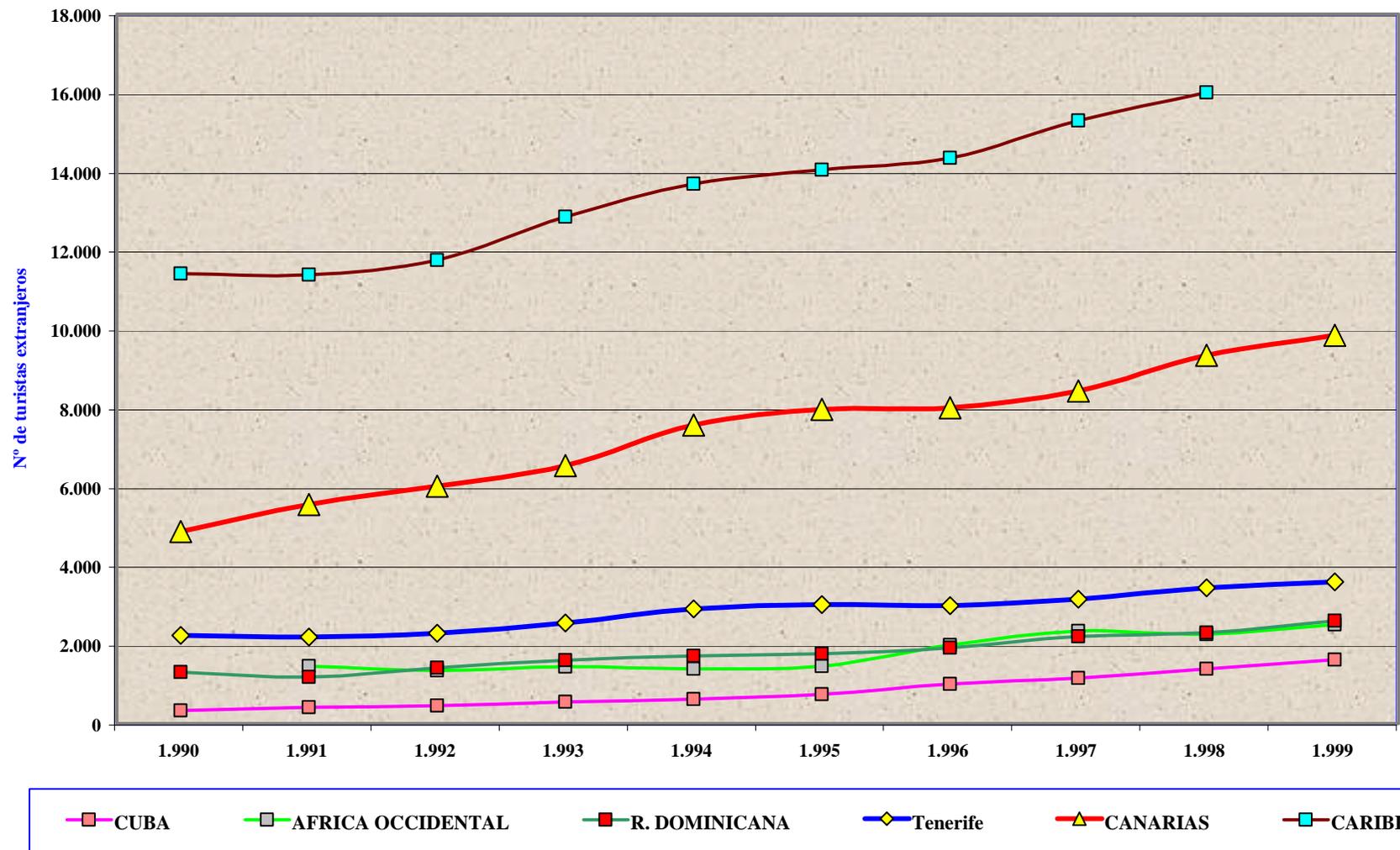
Fuente: OMT. Consejería de Turismo del Gobierno de Canarias.
Elaboración Propia.

EVOLUCIÓN DE LA ENTRADA DE TURISTAS EXTRANJEROS EN LAS ZONAS MEDITERRÁNEAS COMPETITIVAS DE CANARIAS. 1.990 - 1.999



Fuente: OMT. Consejería de Turismo del Gobierno de Canarias.
Elaboración Propia.

EVOLUCIÓN DE LA ENTRADA DE TURISTAS EXTRANJEROS EN LAS ZONAS NO MEDITERRÁNEAS COMPETITIVAS DE CANARIAS. 1.990 - 1.999



Fuente: OMT. Consejería de Turismo del Gobierno de Canarias.
Elaboración Propia.

clasificación de Suelo Urbanizable turístico que abarca algo más de 2.400 hectáreas de terreno, con una capacidad aproximada de 200.000 plazas turísticas y con capacidad para un número que no ha sido posible determinar de plazas residenciales. Frente a la oferta consolidada con que cuenta la isla, significa multiplicar por 2,5 la superficie de suelo y por 2,25 la capacidad en camas turísticas de la isla, una eventualidad que puede parecer irrealizable, pero para la que existe capacidad legal, técnica y posiblemente económica de ejecución; no hay que olvidar que la oferta existente se ha consolidado en el plazo de treinta años. Por otra parte, consolidar esta oferta supondría la ejecución de una ciudad turística de unos 20 km², con 250.000 plazas turísticas y unos 100.000 residentes en la costa de los municipios de Arona y Adeje.

Apoyándose en las previsiones planeamiento, general, se ha contabilizado un total un total de 41 Planes Parciales turísticos, que se centran en las zonas de principal expectativa de crecimiento: 17 en Adeje, 5 en el Puerto de La Cruz, Granadilla y Guía de Isora, 4 en Arico, 3 en Arona y 2 en San Miguel y 1 en Santiago del Teide. Estos planes abarcan una superficie próxima a los 17 millones de metros cuadrados y en ella pueden realizarse edificaciones capaces para unas 220.000 plazas, de las que 130.000 serían turísticas. Durante la última década se han aprobado un total de 19 Planes Parciales, que afectan una superficie de 9.723.476 m², en los que se prevé realizar edificaciones con capacidad para 92.766 plazas, de las que 61.338 serían turísticas y el resto residenciales.

De los 41 Planes parciales aprobados, 20 no han registrado ningún tipo de ejecución, 7 han tenido un porcentaje de ejecución inferior al 20% y sólo 14 presentan un porcentaje de ejecución superior a dicho porcentaje. De estos 14 últimos, 8 se aprobaron en la década de los 80, mientras que sólo 1 se aprobó en la de los 90; por el contrario, 15 de los planes aprobados durante la última década no han comenzado a ejecutarse. El grueso de la oferta que se está consolidando en este momento está constituida por planes aprobados en la década de los 80 (8 planes) en la de los 70 (3 planes) y en la de los sesenta (2 planes). Las zonas de actividad están claramente definidas, se contabilizan 4 planes activos en Adeje y en el Puerto de La Cruz, 2 en Arona y Guía de Isora y 1 en San Miguel y Granadilla.

La capacidad de adaptación de la oferta a los cambios de la demanda es por tanto muy baja. Los planes que se conciben hoy, si se siguen cumpliendo las pautas de incorporación a la oferta, empezarán a entrar en el mercado a partir del 2010, cuando estén consolidados los que hoy están en ejecución y aquellos que, estando aprobados, aún no han comenzado a ejecutarse; es decir, se incorporarán al mercado en unas condiciones radicalmente distintas a las actuales.

Se define a través del planeamiento urbanístico un modelo turístico claro, de gran ciudad costera de alta densidad cuya viabilidad final no está ni estudiada ni mucho menos justificada desde la adecuación a las necesidades del mercado turístico. Por otra parte, este modelo es enormemente rígido; la clasificación de suelo atribuye a sus propietarios unos derechos a la urbanización y a la edificación cuya valoración se cuantifica por decenas de miles de millones de pesetas, por lo que la renuncia voluntaria a esos derechos es dudosa mientras haya perspectivas de materializarlos. Por otra parte, la actitud de la administración ha sido enormemente condescendiente con respecto al cumplimiento de los compromisos de los promotores, y entre ellos con los referentes a los plazos de ejecución, cuyo incumplimiento podría haber supuesto la desclasificación o adecuación de los planes afectados.

Entre el año 95 y el 99, el crecimiento del número de plazas turísticas ha seguido pautas similares a las indicadas para el primer quinquenio de la década, hasta llegar a las 162.447 plazas turísticas censadas en diciembre de 1999. Sin embargo, en el último año los índices de ejecución de nuevos proyectos turísticos han sufrido un nuevo incremento, que marcará con toda probabilidad nuevos máximos históricos de crecimiento. El número de plazas dadas de alta durante este año es de 7.690, un incremento del 4,73%; no obstante, los efectos de la suspensión de licencias urbanísticas en materia turística decretada por el Gobierno de Canarias no tardará en limitar estos crecimientos.

La aludida rigidez del modelo, mayor en la práctica de la que imponen los dictados de la legalidad vigente, impide cualquier capacidad de reacción para adecuar la oferta a la demanda. Los suelos clasificados entran en un mercado muy saturado, en el que la urbanización efectiva puede demorarse 10 o más años; esta realidad configura una situación comprometida desde el punto de vista económico, por cuanto la capacidad de producir la oferta se encuentra adjudicada “a priori” sin tener en cuenta las necesidades de la demanda.

Por otra parte, los suelos clasificados abarcan aquellos que tienen unas mejores cualidades para el uso turístico, por lo que los mecanismos de la competencia sólo pueden actuar de forma muy limitada y, en caso de que actuaran con eficacia darían como resultado la desaparición del mercado de aquellas plazas, las más antiguas, que hoy cuentan con peores condiciones de explotación, pero que se encuentran en las áreas más privilegiadas desde el punto de vista natural, por lo que la conveniencia de su desaparición es discutible.

EVOLUCIÓN DE PLAZAS TURÍSTICAS EN TENERIFE . 1.990 - 2.000.

Zona	Municipio	Entidad	1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		1997		1998		1999		2.000				
			Total H	Extra H	Total H	Extra H	Total H	Extra H	Total H	Extra H	Total H	Extra H	Total H	Extra H	Total H	Extra H	Total H	Extra H	Total H	Extra H	Total H	Extra H	Total H	Extra H			
1	Capital	TOTAL SANTA CRUZ DE TENERIFE	2.396		2.397		2.370		2.482		2.309		2.283		2.232		2.257		2.353		2.365		2.365				
		TOTAL ZONA 1	2.396		2.397		2.370		2.482		2.309		2.283		2.232		2.257		2.353		2.365		2.365				
2	La Laguna, Bajamar, Pto. del Hidalgo, Tacoronte y Tegeaje	LA LAGUNA	857	873	857	808	320	805	320	805	320	805	320	957	320	957	320	1.007	320	1.007	320	827	320	827			
		LA LAGUNA		421		417		586		580		580		744		744		744		744		824		824			
		LA LAGUNA	295		330		300		300		300		259		259		259		265		264		244		244		
		TOTAL LA LAGUNA	1.152	1.294	1.177	1.225	620	1.391	620	1.385	620	1.385	620	1.701	620	1.701	620	1.701	620	1.701	620	1.664	1.664	1.664			
		TACORONTE		250		318		318		318		310		309		312		312		312		312		320		320	
		TACORONTE														50		50		50		50		9		9	
		TOTAL TACORONTE	0	250	0	318	0	318	0	318	0	310	0	309	0	312	0	312	0	312	0	312	0	329	0	329	
		TOTAL TEJAJE																						15		15	
		TOTAL ZONA 2		1.152	1.294	1.177	1.225	620	1.391	620	1.385	620	1.385	620	1.701	620	1.701	620	1.701	620	1.701	620	1.664	1.664	1.664		
		3	Norte (Desde La Matanza a Buenavista)	GARACHICO															40	16	40	16	40	16	40	32	
GARACHICO																							28		28		
TOTAL GARACHICO																		40	16	40	16	40	16	68	32		
TOTAL ICOD DE LOS VINOS	35				35		35												16	16	16	16	16	16	64		
LA OROTAVA																							76		76		
LA OROTAVA	33				33		33				45			16.115	11.385			92	104			184		28	7		
TOTAL LA OROTAVA	33				33		33				45			16.115	11.385			92	104			184		28	7		
TOTAL PUERTO DE LA CRUZ	16.684			10.701	15.587	10.990	15.408	11.520	16.616	11.285	15.684	11.486			15.638	11.586	16.265	12.257	16.523	12.687	16.418	12.323	17.127	12.266			
LOS REALEJOS																						1.618	143	1.618	143		
LOS REALEJOS	1.831			770	1.731	854	1.731	854	1.821	790	1.802	790	1.698	255	1.665	208	1.665	208	1.665	208	1.665	208	47	300	47	306	
TOTAL LOS REALEJOS	1.831			770	1.731	854	1.731	854	1.821	790	1.802	790	1.698	255	1.665	208	1.665	208	1.665	208	1.665	208	146	443	146	449	
SANTA ÚRSULA																		440	550		470	90	30	190	30	196	
SANTA ÚRSULA																						11	440		440		
TOTAL SANTA ÚRSULA																		440	550		470	101	470	190	470		
TOTAL LOS SILOS																						11	11	11	11		
TOTAL EL TANQUE																							12		12		
TOTAL ZONA 3				18.588	11.471	17.386	11.944	17.207	12.374	17.870	12.075	17.531	12.196	17.813	11.640	17.743	11.714	18.612	12.588	18.802	12.439	18.737	12.998	19.446	13.015		
4	Sur (Desde El Rosario a Santiago del Teide)			ARJEJE	464		259		440		440		440										1.000		1.355		1.355
		ARJEJE																					60		60		
		ARJEJE	540		281		281	40	304	40	700	370	726	462	726	462	1.450	638	1.469	558	3.554	558	4.488	558			
		ARJEJE	3.815	1.634	3.755	1.504	3.520	1.446	3.627	1.496	3.825	2.776	3.529	2.776	3.609	2.776	3.773	2.786	3.919	2.786	4.005	2.786	4.005				
		ARJEJE	1.866	1.302	2.612	1.598	2.876	1.800	2.652	2.295	3.892	2.435	3.890	2.501	3.904	2.701	4.732	3.151	4.708	3.583			76	770	706		
		ARJEJE			1.200		774		774		774		774		774		774		774		774		774		774		
		ARJEJE	10.104	18.199	10.044	20.596	19.671	10.820	21.021	10.866	22.371	11.532	22.952	12.390	22.772	12.964	23.022	11.003	22.898	17.407	26.855	17.407	26.953				
		TOTAL ARJEJE	16.589	22.335	16.942	34.472	17.800	23.731	17.843	35.626	18.590	29.775	19.364	30.218	19.796	30.318	21.922	31.358	21.966	32.732	25.747	33.683	25.451	34.411			
		ARICO																				20	52	20	47		
		ARICO																						200		200	
		TOTAL ARICO																				20	52	20	247		
		ARONA			1.050		1.300		1.300		1.300		1.300		1.300		1.300	962	1.400	962	1.400	962	1.400	962	1.412		
		ARONA	5.267	7.067	4.276	8.835	4.455	10.386	4.485	11.067	4.452	11.372	3.868	12.207	3.788	12.497	3.788	12.497	3.813	11.936	8.888	12.807	8.888	12.831			
		ARONA																						20		20	
		ARONA	5.871	3.094	5.706	3.931	5.700	3.843	5.218	3.852	18	7.602	18	7.602	18	7.602	18	6.893	51	6.793	31	7.423	31	7.532			
		ARONA	840		840		840		840		840		840		840		840		840		840		840		840		
		ARONA																						30		30	
		ARONA	11.250	9.884	11.418	11.517	11.833	12.252	12.081	12.198	11.010	11.755	12.822	11.244	12.102	11.526	12.102	11.237	12.269	11.299	13.157	10.383	11.157	10.473			
		TOTAL ARONA	28.188	21.935	21.394	26.423	21.988	28.621	21.848	29.237	17.524	32.869	16.772	33.883	16.972	33.685	16.934	32.707	17.140	32.888	18.152	32.813	18.152	32.248			
		CANDELABRIA	1.021	260	1.021	260	996	260	1.008	260	1.008	260	1.008	260	1.008	260	1.008	260	1.008	260	1.008	260			9		
		CANDELABRIA																						1.008	300	1.008	300
		TOTAL CANDELABRIA	1.021	260	1.021	260	996	260	1.008	260	1.008	260	1.008	260	1.008	260	1.008	260	1.008	260	1.008	260	1.008	300	1.008	309	
		TOTAL FANNA																					16		16	32	
		GRANADILLA	334	401		750	930	900	902	900	902	900	913	759	900	759	918	759	1.017	759	258		258		7		
		GRANADILLA																						749		749	
		TOTAL GRANADILLA	334	401		750	930	900	902	900	902	900	913	759	900	759	918	759	1.017	759	1.007	741	1.007	724			
		GUÍA DE ISORA																							1.593		1.593
		GUÍA DE ISORA	34																							900	
		TOTAL GUÍA DE ISORA	34																							900	
		TOTAL GÚMAR																							36		68
		TOTAL EL ROSARIO	32				32		32		32		32												26	11	
		SAN MIGUEL		1.542		1.541		1.840	260	1.884	260	2.642	260	3.520	260	3.930	260	4.224	350	4.354				75		75	
		SAN MIGUEL																						350		4.677	
		TOTAL SAN MIGUEL		1.542		1.541		1.840	260	1.884	260	2.642	260	3.520	260	3.930	260	4.224	350	4.354							

SITUACIÓN DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE TURÍSTICO (Junio 2.000)

MUNICIPIO	SUELO URBANO			SUELO URBANIZABLE en Planeamiento General		SUELO URBANIZABLE con Plan Parcial			SUELO URBANIZABLE sin Plan Parcial	
	Superficie en Hectáreas	Nº de Plazas Turísticas (2.000)	Densidad en Plazas por Hectárea	Superficie en Hectáreas	Plazas Totales (Estimación)	Superficie en Hectáreas	Plazas Turísticas	Densidad Plazas Turísticas	Superficie en Hectáreas	Plazas Totales (Estimación)
ADEJE	353,5	59.862	169,34	816,00	61.432	815,14	61.367	75	0,86	
ARICO		267		124,32	10.816	124,32	10.812	87		
ARONA	727,8	50.718	69,69	482,20	37.941	201,43	15.849	79	280,77	32.700
CANDELARIA		1.317								
GRANADILLA DE ABONA	35,0	1.731	49,46	188,20	13.938	74,39	5.509	74	113,81	19.611
GUIA DE ISORA *	15,2	2.093	137,70	351,95	14.818	187,88	7.910	42	164,07	4.611
OROTAVA (LA)		111		148,80					148,80	
PUERTO DE LA CRUZ	263,4	29.505	112,02	65,20	6.683	92,21	9.452	103		
REALEJOS (LOS)		2.114								
SAN CRISTOBAL DE LA LAGUNA		2.249								
SAN MIGUEL	182,2	5.552	30,47	202,70	27.100	137,29	18.355	134	65,41	18.110
SANTA CRUZ DE TENERIFE	50,6	2.365	46,74			57,30	8.322	145		
SANTA ÚRSULA		666								
SANTIAGO DEL TEIDE	98,7	8.825	89,41	53,15	6.317	5,89	700	119	47,26	11.984
TACORONTE		339								
OTROS		447								
TOTAL ISLA	1.726,4	168.161	97,41	2.432,52	198.343	1.695,85	138.276	82	736,67	87.016

* Los datos referentes a Guía de Isora de suelo urbanizable provienen de la revisión de sus normas subsidiarias con fecha diciembre 2.000.

Fuente: Servicio Técnico de Planes Insulares (Cabildo de Tenerife)
Elaboración Propia

Planeamiento y producción de la oferta turística

En el proceso de producción de la oferta turística tinerfeña, los planes urbanísticos han cumplido un papel de "legalizadores", claramente supeditados a la dinámica inmobiliaria; sin embargo han tenido una cierta capacidad de alimentación de dicho proceso, mediante el "reconocimiento" de tensiones de futuro crecimiento. Como resultado, no sólo existe en Tenerife una oferta de alojamiento turístico poco adecuada de cara a su competitividad futura, sino también una gran superficie de suelos con distintos grados de consolidación, compromisos o "derechos" para conformar nuevas áreas turísticas, debido al "reconocimiento" de tal destino a través de los distintos planes vigentes.

El planeamiento general vigente refleja a través de sus determinaciones de clasificación (especialmente en las bandas costeras) las áreas en que se concentran las tensiones para la ubicación de eventuales iniciativas de urbanizaciones turísticas. Esta pretensión queda muy por encima de las expectativas realistas de localización de nuevas áreas turísticas y supone la creación artificiosa de tensiones especulativas.

La enorme, en términos relativos, oferta de suelo disponible para albergar usos turísticos se convierte en un factor que ofrece considerables resistencias a las posibilidades de éxito en la recualificación de la oferta turística tinerfeña. El cómo tratar los planeamientos urbanísticos municipales, en sus aspectos cuantitativos y cualitativos, ha de ser una de las estrategias fundamentales del PIOT a la hora de articular mecanismos para lograr la transformación de la actual oferta.

Una estrategia de futuro

Para hacer frente a los retos del futuro, la oferta turística ha de pasar por un proceso de transformaciones que afecten flexibilicen el modelo diseñado por el planeamiento vigente. Dichas transformaciones han de afectar de forma unitaria al espacio turístico (al entorno en el que se localizan los establecimientos turísticos), al producto (sea alojativo o de ocio) y a las modalidades de gestión (tendiendo a la concentración de servicios bajo la misma unidad de explotación o mediante fórmulas de concertación), vinculando la producción turística a las necesidades del sector y disociándolas de las del mercado inmobiliario. Desde este punto de vista, la estrategia de desarrollo debería basarse en los puntos siguientes:

- Rescatar los derechos urbanísticos que hipotecan la producción de la oferta, aplicando al planeamiento medidas de adaptación a la legislación vigente, y haciendo efectivos, en su caso, los mecanismos de caducidad de los derechos urbanísticos cuando se hubieran incumplido deberes o plazos.
- Disociar la producción turística de la inmobiliaria, rompiendo la lógica histórica por la cual la ocupación de nuevo suelo es controlada por la propiedad en función de intereses inmobiliarios, vinculando las operaciones de transformación territorial a proyectos reales de inversión turística, acordes con los objetivos de desarrollo y recualificación del sector.
- Interrelacionar, desde el origen del proceso, el turismo y el territorio. La forma del territorio (los distintos elementos que lo definen) debe condicionar y prefigurar el producto turístico, y el propio sector debe convertirse (aprovechando su dinámica transformadora) en motor fundamental de la articulación global del territorio.
- Introducir mecanismos específicos dirigidos a diversificar la oferta y elevar progresivamente la calidad de los productos turísticos tinerfeños, tanto de los nuevos como de los existentes.

Por otra parte, y desde una perspectiva más general e integradora, hay que tener en cuenta que el espacio turístico es un objeto de consumo vacacional que se percibe y se vive de forma diversa al espacio residencial; así, ha de responder a una serie de condiciones ambientales específicas para configurar un escenario adecuado a la actividad turística.

Por consiguiente, el espacio insular ha de ser “diseñado” para el consumo de sus visitantes y el modelo territorial concebido para estos fines. Iniciativas recientes tendentes a la diferenciación y consolidación del producto turístico isla, como el desarrollado en Lanzarote en torno a su declaración como Reserva de la Biosfera pueden ser un modelo a seguir para el resto de las islas, en cuanto pueda consolidar su imagen en los circuitos turísticos.

LA INDUSTRIA Y EL COMERCIO

La importancia de la industria tinerfeña

La previsión, localización y dimensionado de las actividades industriales ha constituido tradicionalmente uno de los instrumentos clave de la ordenación territorial. Esto era así en unos momentos en que se confiaba en la industria como motor del desarrollo económico, con efectos importantes sobre el poblamiento y las restantes actividades. El ejemplo paradigmático de esta postura es la política regional de los años sesenta centrada alrededor de los denominados polos de desarrollo. Con muchos matices y precauciones, esta confianza en el efecto impulsor de esta actividad se mantiene en el Plan Insular de Ordenación Urbana de Doxiadis de 1969, que planteaba como alternativa para Tenerife una apuesta por las industrias de montaje, orientadas al mercado internacional y reservaba dos grandes áreas de preferente localización de industria manufacturera y pesada (germen de los polígonos de Granadilla y Güímar) y otras dos menores en Los Rodeos destinadas a la industria de cobertura. Hoy en cambio parece negársele a la industria una capacidad para incidir destacadamente en el desarrollo económico de este territorio, para constituirse en sector motor de otras actividades dado su escaso peso económico (supone apenas un 13% del VAB y no genera más allá de un 8% del empleo total).

Aún a pesar de todo ello, la existencia de más de veinte mil puestos de trabajo directos, de dieciseis millones de metros cuadrados legalmente clasificados como suelo industrial (amén de otros desarrollados al margen del planeamiento), la evolución última, dinámica y creciente de este tipo de actividades y la necesidad de ofrecer alternativas a los innumerables talleres y almacenes que encuentran difícil encaje en los tejidos residenciales de los núcleos, presupuso la necesidad de dedicar un estudio detenido a este sector.

Suelo industrial ofertado y consumido

Considerando exclusivamente los ámbitos industriales correspondientes a lo que se han denominado polígonos (que han surgido a partir de un instrumento de planeamiento previo), la oferta de suelo industrial aprobada alcanza casi dieciseis millones de metros cuadrados, que se incrementaría en nueve millones más, de prosperar las figuras de planeamiento en trámite. Cabría añadir a esta superficie otros siete

millones de metros cuadrados si se contabilizaran los ámbitos industriales cuyo origen no está en un plan con destino industrial, aunque posteriormente hayan podido ser calificados urbanísticamente como tales, con ejemplos tan significativos como el sector portuario o la refinería en Santa Cruz; los entornos de ambos aeropuertos, ciertas zonas aisladas a lo largo de la autopista del norte. Aún considerando únicamente el suelo industrial neto existente (aprobado), unos 16 millones de metros cuadrados, el realmente consumido (parcelado y ocupado) apenas alcanza 5 millones, y no por falta de efectiva disponibilidad, toda vez que el ya urbanizado es muy superior. Este "consumo" real ha tendido a seguir unas pautas relativamente homogéneas, con una muy ligera inflexión desde 1987. Lógicamente las interpretaciones de estas grandes cifras no son ni sencillas, ni unívocas. Pero algunos extremos parecen empezar a quedar claros.

Al tiempo que se evidencia una brecha tan notable entre la oferta potencial de suelo y la demanda de ocupación industrial, se están produciendo peticiones continuadas, y en buena medida justificadas, de calificación de nuevo suelo industrial en otros ámbitos; se están llenando los polígonos supuestamente industriales de actividades mayormente comerciales, o a lo sumo de almacenamiento; se está produciendo la retención de esas parcelas industriales, adquiridas tras una intervención urbanizadora pública, encareciendo sobremanera, en última instancia, el producto final; se mantienen diversas bolsas de actividades incómodas en áreas densamente pobladas; industrias que pretenden instalarse en la isla no encuentran la solución adecuada a sus requerimientos y no se establecen, o provocan la modificación del planeamiento vigente.

Existe una oferta potencial considerable de suelo industrial (que podría hasta considerarse desmesurada, aunque luego se volverá sobre ello), que triplica cuanto menos el suelo y el techo desarrollado hasta la fecha, y que de mantenerse los actuales ritmos de la demanda, tardaría algo más de unos veinte años en cubrirse. No obstante, las grandes extensiones industriales, tales como los polígonos de Granadilla y Güímar, se suelen considerar hoy en día, en los foros especializados, modelos totalmente obsoletos. La industria plantea hoy otros requerimientos, no solo medioambientales, sino a su vez de ordenación urbanística, de relación estrecha (antes era separación tajante) con las restantes actividades. No obstante, la existencia de grandes superficies vinculadas al uso industrial permite un replanteamiento de las condiciones en están siendo ofertadas en base a los requerimientos concretos que se detectan

SUELO URBANO Y URBANIZABLE INDUSTRIAL EN TENERIFE

MUNICIPIO	Suelo Urbano (Has.)	Suelo Urbanizable (Has.)	Suelo Urbanizable con Plan Parcial (Has.)	SUPERFICIE TOTAL (Has.)
ARAFO		113,2	113,2	113,2
ARICO			8,2	0,0
ARONA		21,7		21,7
BUENAVISTA DEL NORTE		2,6	2,8	2,6
CANDELARIA		43,5	43,5	43,5
GRANADILLA DE ABONA		553,6		553,6
LA GUANCHA		13,0		13,0
GUÍA DE ISORA	6,7			6,7
GÜÍMAR		453,8	453,8	453,8
ICOD DE LOS VINOS		5,5	5,5	5,5
LA LAGUNA	8,7	0,1		8,8
LA OROTAVA			40,9	0,0
LOS REALEJOS		14,4	14,7	14,4
EL ROSARIO	93,3	8,1		101,4
SAN MIGUEL	7,9	167,6	160,5	175,5
SANTA CRUZ DE TENERIFE	320,7	109,5	28,7	430,2
TACORONTE	2,0	33,6	24,1	35,7
LA VICTORIA DE ACENTEJO		5,8	6,3	5,8
VILAFLOR		6,1		6,1
TOTAL TENERIFE	439,3	1.552,1	902,2	1.991,4

Fuente: Servicio Técnico de Planes Insulares (Cabildo de Tenerife)
Elaboración Propia

La diversidad de las necesidades de desarrollo industrial

Todas éstas son circunstancias concurrentes y algunas de ellas no dejan de ser manifestaciones, en parte consustanciales al sistema, de importantes desajustes en la ordenación territorial de la industria. Nos remiten en cualquier caso a la heterogeneidad de necesidades de suelo para funciones claramente distintas, y por tanto a la necesidad de tratarlo de forma diferenciada. Nos remiten también a una cuestión previa que afecta a cuál es el concepto de suelo industrial en la isla; del estudio de las áreas afectadas se llega a la conclusión de que en este suelo se sitúan, además de actividades de elaboración de productos a partir de la transformación de materias primas o de productos menos elaborados, otras de almacenaje, distribución, reparación e incluso comercialización de productos, que se sitúan indiferenciadamente en este tipo de suelos. El PIOT reconoce esta realidad y confiere al suelo industrial un significado amplio que admite la ubicación de todas las actividades mencionadas.

Al analizar las necesidades de espacio industrial se nos presenta en primer lugar la de un espacio para las actividades relacionadas con el tráfico de mercancías a gran escala. La previsión de ubicar un puerto comercial en el polígono de Granadilla y la instalación en dicho polígono de las infraestructuras de producción de energía eléctrica y almacenamiento de combustibles viene a definir claramente de cara al futuro su vocación orientándolo hacia actividades relacionadas con el abastecimiento y expedición de mercancías a nivel insular y hacia la ubicación de actividades logísticas que hayan de estar en directa relación con dicho puerto. El polígono de Güímar habrá de completar su ordenación definiendo definitivamente su relación con el espacio natural del Malpaís de Güímar, lo que parece dejarle pocas oportunidades de expansión.

Al referirnos a las áreas industriales tradicionales, y en concreto al sector de la Refinería, parece evidente su posición absolutamente estratégica en la ordenación de la expansión santacrucera, pero es el momento de valorar aún con un rigor absoluto las ventajas y desventajas de su mantenimiento en su forma actual o convenientemente transformada. La refinería se comporta como un enclave industrial, que mantiene fuertes relaciones comerciales con el resto del mundo, y no como una industria motor de un complejo industrial importante. En la medida en que, según la tabla input-output, la mayor parte de los insumos que utiliza para la actividad de refino proviene del exterior y de sus productos intermedios se exporta al resto del mundo, sus efectos multiplicadores sobre la economía insular parecen poco significativos.

El análisis de los coeficientes regionales de arrastre hacia adelante y hacia atrás nos indica que no es lo que los economistas denominan una "rama clave" en la economía canaria. Pero en 1980 la contribución de la refinería al V.A.B. y al empleo eran del 2% y 4%, respectivamente, lo cual no es en absoluto desdeñable.

Evidentemente habrá que analizar con mayor detenimiento, atendiendo a su singular trascendencia, las diferentes alternativas de la refinería cara al futuro. En cualquier caso, parece que el futuro de esta importante industria básica haya de pasar bien por la gradual reconversión de su proceso productivo, haciéndolo más eficiente, de tal forma que incluso podría ir liberando gran parte del suelo que ocupa, o bien por optar por su desaparición definitiva a medio-largo plazo.

Existe otro tipo de demandas que atañe al ámbito comarcal y que se refiere a las necesidades de implantación de pequeños polígonos destinados al almacenamiento y distribución de productos a dicha escala territorial. En el ámbito local existe la necesidad de ubicar espacios para sacar del interior de los cascos las industrias y talleres de carácter molesto o insalubre.

Hay que constatar además la existencia de ámbitos de evidente oportunidad para situar ámbitos industriales de un carácter diferente a los existentes destinados a albergar empresas innovadoras, con un alto componente en valor añadido de sus productos mediante su vinculación a actividades de investigación y desarrollo de nuevas tecnologías. Las experiencias de diferentes países sobre las pautas de localización de empresas tecnológicamente avanzadas, indican que exigen ciertos requerimientos que parecen insoslayables a la hora de asegurar su éxito: una estrecha relación con universidades y centros de investigación del más alto nivel; la disponibilidad de servicios telemáticos muy avanzados; una magnífica accesibilidad; un entramado muy rico de servicios, fundamentalmente empresariales, junto con un cuidado diseño, y en general una considerable calidad medioambiental. Los entornos de los aeropuertos de la isla, sobre todo el de Los Rodeos, cumplen las exigencias de accesibilidad y tienen la capacidad para admitir este tipo de desarrollos por lo que han de ser defendidos frente a su posible vinculación a usos que imposibilitaran ubicar instalaciones de este tipo.

La oferta de suelo industrial a nivel comarcal y local

El Plan Insular ha de dar respuesta a la reserva de suelo para los grandes polígonos industriales de carácter insular, pero la satisfacción de la totalidad de las necesidades planteadas tiene que partir de una política de más largo alcance que abarca medidas tales como:

- Señalar áreas de preferente localización industrial y requisitos para tramitar el establecimiento de nuevos polígonos según ámbitos territoriales, en función de la tipología de la oferta, evaluación de la demanda, umbrales de suelo comprometido, ritmos de ocupación y previsible niveles de saturación. Estas áreas deberán ser determinadas por el planeamiento que corresponda al ámbito territorial.
- Mayor impulso en la promoción pública de pequeños polígonos (de servicios, almacenes, talleres) cercanos a los núcleos.
- Control (tasas selectivas) sobre el suelo vacante, con cláusula de reversión en caso de suelo de promoción pública.

La recualificación de los ámbitos industriales existentes

De los datos existentes se deriva la necesidad de abordar una política de rehabilitación de las áreas existentes, en general con grandes deficiencias de infraestructuras y servicios, y la necesidad de paliar su escasa capacidad de atraer las actividades a que está destinado. En consecuencia se propone:

- Empezar la rehabilitación y mejora de los polígonos industriales mediante Planes Especiales de Reforma Interior.
- Adoptar medidas de previsión e incentivación para atraer las actividades a los ámbitos más adecuados mediante medidas fiscales o económicas y evitar la proliferación de instalaciones industriales al margen del planeamiento.
- Ampliar la oferta de suelo en condiciones competitivas donde se detecten demandas latentes.
- Adoptar medidas de control y vigilancia urbanística y de reconducción de las "parcelaciones" industriales clandestinas.

La ordenación de la actividad comercial

La localización de la actividad comercial en la isla de Tenerife se había caracterizado hasta un periodo reciente por una distribución muy homogénea en el territorio, con características minifundistas. Tan sólo a finales de la década de los años ochenta, empiezan a aparecer centros comerciales de tamaño medio, que anuncian un proceso de transformación ya muy extendido en otros territorios densamente poblados. Esta transformación está en consonancia con el cambio generalizado en los hábitos de compra de los consumidores, consecuencia del incremento general del nivel de vida. La introducción de nuevas tecnologías y la reducción de costes que lleva implícita, impulsa este proceso, propiciando la aparición de una oferta más concentrada y con un nivel superior de gestión.

Así, se ha asistido Tenerife al lento declive de los comercios y tiendas tradicionales, y a la recesión de los supermercados de tamaño medio, frente a la aparición y consolidación de centros comerciales de un mayor volumen y a la puesta en funcionamiento de hipermercados y establecimientos comerciales de gran tamaño. En este contexto se ha mostrado como imprescindible la ordenación del comercio desde tres vertientes claramente diferenciadas: por una parte la definición de las condiciones en que puede desarrollarse el comercio tradicional, entendiendo como tal el ligado a los tejidos urbanos de los núcleos principales de la isla; por otro lado la regulación de la implantación de grandes instalaciones mayoristas y de almacenaje y distribución, y, finalmente la regulación de la implantación de las grandes instalaciones comerciales aisladas, en polígonos industriales o terciarios, o insertos en las tramas urbanas residenciales o turísticas que, por la capacidad de atracción de público y la centralidad que generan requieren de unas condiciones de ordenación muy específicas.

La ordenación del comercio tradicional como actividad directamente ligada con los núcleos residenciales y turísticos de la isla debe ser abordada en la ordenación de dichos núcleos, teniendo en cuenta sus necesidades específicas. Otro tanto sucede con las actividades de almacenaje y con los grandes comercios mayoristas que, por su relación con el suelo industrial quedan inmersos en la ordenación de este tipo de suelo. Distinto es el caso de las grandes establecimientos comerciales minoristas, la capacidad de atracción de usuarios de este tipo de instalaciones es de tal calibre que las configura como áreas urbanas por sí mismas y exige de la imposición de exigencias con respecto a su relación con las infraestructuras y con el resto de las áreas urbanas.

LAS INFRAESTRUCTURAS

Infraestructura y ordenación territorial

El diagnóstico previo a la redacción del Plan Insular de Ordenación se apoya en el reconocimiento de la responsabilidad singularmente relevante de ciertos elementos de infraestructura en todo modelo de ordenación territorial. Se incluirían obviamente dentro de esta reflexión el papel de elementos como la red viaria, que juega en todas las circunstancias, pero mucho más en Canarias, un cometido de soporte y catalizador del crecimiento, o el de los puertos y aeropuertos, más allá de su función como canalizadores de las conexiones con el exterior, en la estructuración de una comunidad insular como la canaria.

Se trata en todos los casos de operaciones con un notabilísimo grado de incidencia en el territorio y que tienden a plantearse habitualmente desde una lógica propia, y en muchas ocasiones ensimismada, ajena a los notables efectos que desencadenan; la anterior es una de las principales reflexiones que surgen del análisis de las infraestructuras, la descoordinación con que se van ejecutando sus elementos y su desconocimiento de la realidad territorial en que se insertan y sobre la que inducen tantos y tan enormes efectos. Dado su carácter de intervenciones públicas de enorme potencia resulta razonable reclamar su encaje desde una visión territorial general.

El PIOT se plantea como marco de coordinación de los diferentes planes e intervenciones sectoriales, contextualizándolos respecto a una interpretación global y superando su especificidad. El Plan Insular no se plantea con la voluntad de sustituir a un conjunto de trabajos en curso o que se desarrollarán en el futuro (Planes de carreteras, hidrológico, de vertederos de escombros, directores de los aeropuertos...), sino de constituir el referente básico para su contrastación con la realidad y con el proyecto territorial previsto.

La red viaria insular

Tenerife se enfrenta a unos problemas de movilidad importantes, que se manifiestan diariamente y encuentran su reflejo en las páginas de la prensa. Un primer dato nos puede hacer pensar que dichos problemas no provienen de una escasez de infraestructura viaria; la isla cuenta con 2102 kilómetros de carretera, y una densidad de carreteras por km² (1,03 km/km²), muy elevada frente a la de otros territorios del estado español, proporción que se incrementaría hasta 1,73 km/km² si nos refiriéramos al espacio insular no protegido.

Si comparamos los datos elaborados con los de la península, descubriremos en cambio una longitud sensiblemente inferior del desarrollo de la red con respecto a la población que la utiliza, proporción que tiende además a distanciarse progresivamente de la de otras comunidades. En la última década el parque de vehículos en Tenerife se ha incrementado en un 50% pasando de los 500 vehículos por cada mil habitantes a los 703 registrados en 1999, un porcentaje netamente superior a la media española (443). Pero si proseguimos en la línea de establecer este tipo de comparaciones, es mucho más expresivo de la situación de saturación del conjunto de la red la relación de vehículos por kilómetro de red, 137 en 1999 a nivel nacional, 227 en Tenerife; este indicador es en extremo preocupante, toda vez que el índice de crecimiento del parque móvil muestra una tendencia notablemente acentuada al crecimiento.

Nº DE VEHÍCULOS POR 1.000 HABITANTES EN DISTINTAS CCAA Y EN TENERIFE						
País Vasco	Cataluña	Madrid	Cdad Valenciana	Andalucía	Tenerife	Canarias
488	634	644	605	483	703	660

Como ya se ha mencionado anteriormente con respecto al grado de accesibilidad con que cuenta el territorio de la isla, de los estudios realizados sobre la cartografía oficial se desprende que la isla cuenta con unos de 2.102 kilómetros de carreteras y 6.466 de pistas, es decir,

un total de 8.568 kilómetros no urbanas, lo que representa un total de 4,21 kilómetros de viario por cada km² de superficie. Este efecto de potente accesibilidad se multiplica en el caso de las áreas no protegidas: en estas áreas encontramos un total de 6.384 km de viario para 1.057 km², es decir, más de 6 km de viario por cada km² de superficie no protegida.

Estos datos hay que matizarlos dado que en dicha cartografía no está restituida la totalidad del viario existente, bien por el relieve en que se desarrolla, bien por estar cubierto por la vegetación en zonas boscosas, por lo que el viario real es un tanto superior al cartografiado.

Forma y nivel de utilización de la red viaria insular

La red viaria de la isla está organizada a grandes rasgos por dos sistemas viarios complementarios. Por un lado un anillo que discurre por la medianía y da servicio a los núcleos de población tradicionales; por otro dos corredores litorales que conectan las tres áreas urbanas de la isla y han dado origen a un sistema de asentamientos más recientes (y potentes) sobre la costa. Entre ambos existe una muy importante red de vías secundarias transversales que conectan el litoral con las medianías.

El gráfico de intensidades de circulación enfatiza la existencia de tres puntos de gran concentración: el área metropolitana de Santa Cruz, el conjunto de núcleos del Valle de la Orotava y el área turística alrededor de la Playa de Las Américas; en estas áreas y en la vías que unen estos tres puntos entre sí por el levante se registran volúmenes de tráfico muy altos, por encima de los 20.000 vehículos por día, superando en la TF-5 entre Santa Cruz y Tacoronte los 50.000 por sentido. Al oeste del Valle de la Orotava y al noroeste de Las Américas los volúmenes decrecen notoriamente, y se sitúan en valores que oscilan entre los 5 y los 10.000 vehículos por día entre Los Realejos e Icod.

En el interior de las tres áreas urbanas se siguen aforando unos valores altos de tráfico. Fuera de ellas hay que destacar la importancia territorial del entramado carreteras de segundo orden y de pistas en suelo rústico de intensidad de tráfico muy baja, que configuran un modelo de asentamiento disperso con 379 núcleos y un número no bien determinado de residencias dispersas en suelo rústico cuya movilidad depende en exclusiva, o casi, del vehículo privado.

Los estudios realizados confirman la relación entre los problemas de movilidad y la dispersión; el área metropolitana concentra el 63,3 % del transporte público y el resto de los usuarios se distribuyen en función inversa al grado de dispersión de la edificación. Los problemas de

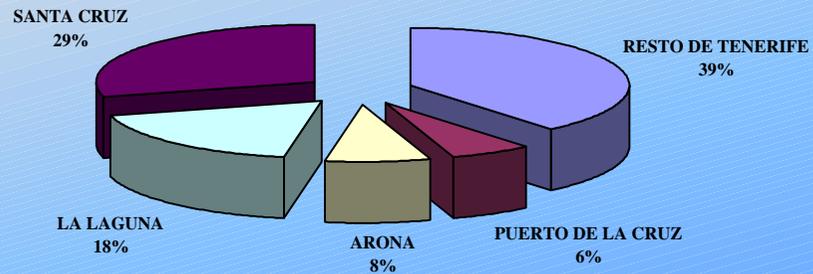
tráfico se centran en los accesos a las áreas urbanas, especialmente en determinados tramos horarios, a causa de las dificultades de penetración en la trama urbana; la ausencia de alternativas de penetración y de un transporte público competitivo tienden a agravar los problemas de congestión en los accesos a las áreas urbanas.

Para un análisis de la movilidad, que permita dimensionar el carácter de las relaciones entre sectores territoriales, se procedió a elaborar una matriz de 128x128 puntos de origen-destino. El conjunto de las encuestas elevadas al volumen del aforo supone un total de 85.842 viajes. De éstos 48.278 (56,3%) atraviesan por el cordón de encuestas de Santa Cruz, 13.770 (16%) pasan por el cordón de Las Américas, y 23.794 (27,7%) lo hacen por el del Puerto de la Cruz. La importancia relativa en el paso de viajeros por los tres puntos de encuesta es conocida y concuerda con las mediciones de aforos generales de las áreas y con lo apreciado en otros documentos y estudios sobre este tema. El estudio de la movilidad a través de las encuestas, una vez agrupados los orígenes y los destinos en las Unidades Territoriales de referencia, da lugar a las siguientes conclusiones:

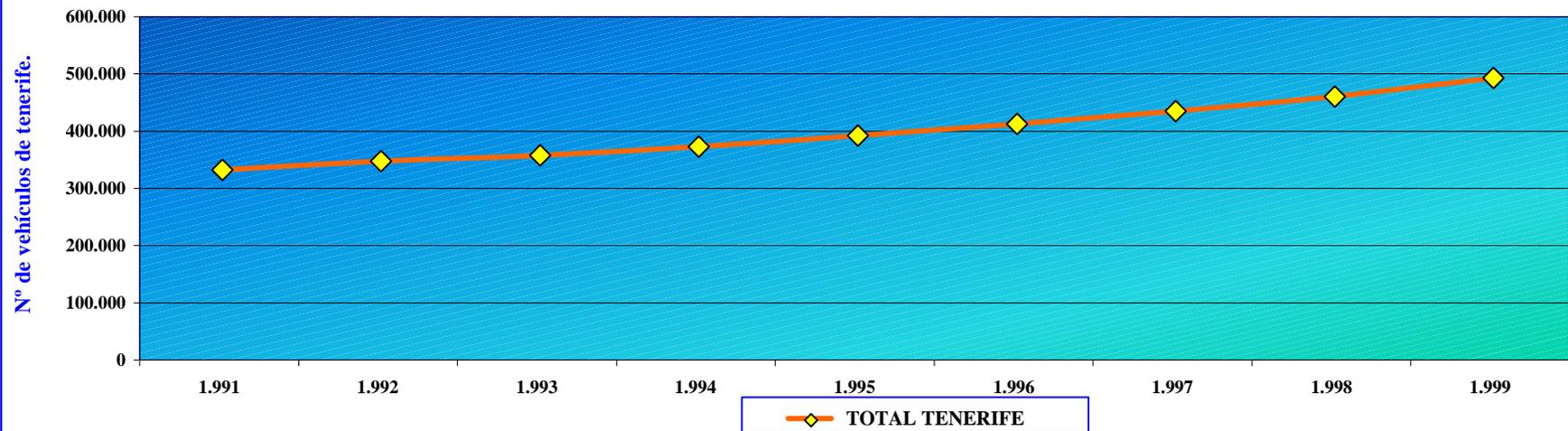
- El gran peso interno del tráfico dentro de la propia comarca (superior al 50% como valor medio).
- El recorrido generalmente corto de los viajes (un 25% restante no sobrepasa la comarca inmediata).
- El poco peso de los viajes entre comarcas próximas no inmediatas.
- El valor de atracción de los grandes núcleos urbanos y turísticos, que son los principales generadores de los viajes de largo recorrido, con valores superiores a los de recorridos intermedios.

El análisis de las encuestas demuestra la importancia de los desplazamientos internos de las principales comarcas, Área Metropolitana, Valle de La Orotava y Abona, que supera el 50% del motivo de los viajes. Esto tiene que ver con la dificultad de organizar una red de transporte público mínimamente eficiente, dada la elevada dispersión relativa de la población. Por esto se convierte en fundamental reforzar el papel distribuidor de las vías de estructuración comarcal, especialmente en el área metropolitana y en las comarcas del Valle de La Orotava y Abona, donde se concentran la mayor parte de los desplazamientos en la isla, liberando en lo posible a los corredores insulares del tráfico comarcal que en la actualidad canalizan.

VEHÍCULOS EN TENERIFE EN 1.998



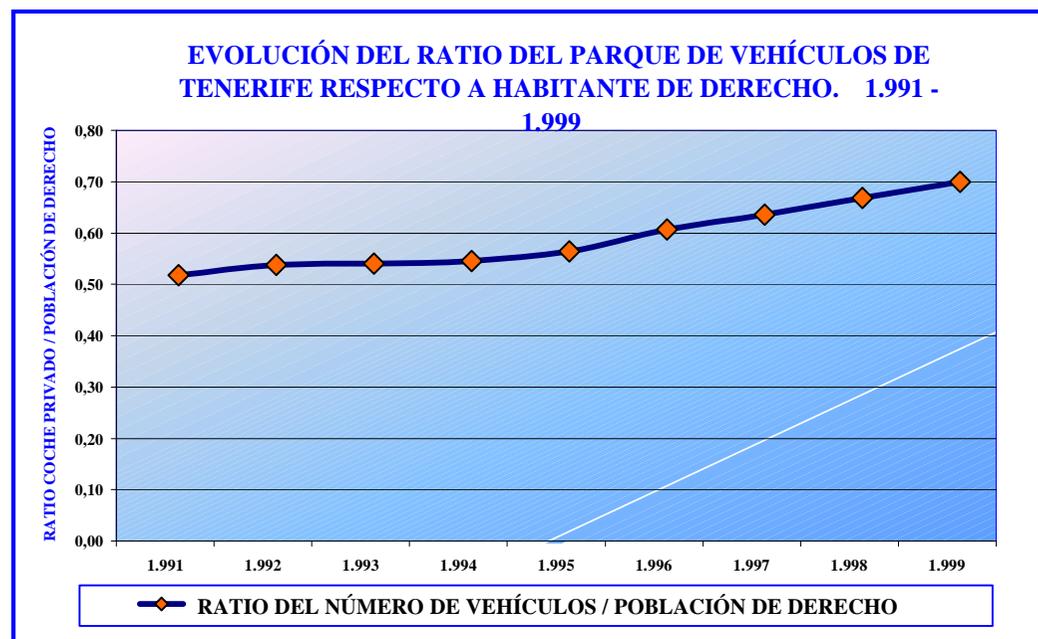
EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS DE TENERIFE



Fuentes: ISTAC. Cabildo Insular de Tenerife (Servicio de Desarrollo Económico).
Elaboración Propia.

	NÚMERO DE VEHÍCULOS	POBLACIÓN DE DERECHO	RATIO DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS / POBLACIÓN DE DERECHO
1.991	315.771	623.823	0,51
1.992	332.025	631.035	0,53
1.993	341.965	646.361	0,53
1.994	357.088	669.271	0,53
1.995	375.763	680.190	0,55
1.996	396.844	665.596	0,60
1.997	419.452	671.540	0,62
1.998	444.866	677.485	0,66
1.999	476.603	692.366	0,69

Fuente: ISTAC.
Elaboración Propia.



Organización de la red viaria insular

La densidad de los usos de carácter urbano en el sector costero de la isla ha llevado a la consolidación de un modelo de accesibilidad extraordinariamente completo e incluso redundante, que responde a la dispersa estructura de asentamientos urbanos. Sobre este modelo, en líneas generales suficiente en cuanto a cantidad de vías, sólo cabe actuar con medidas de mejora para optimizar los actuales niveles de servicio y satisfacer las necesidades creadas por las modificaciones en el modelo territorial previstas. Los principales criterios de actuación en la red viaria serían los que se exponen en los párrafos siguientes.

La estructura viaria comarcal necesita de un urgente reforzamiento en el área metropolitana, en la comarca de Abona y en el Valle de La Orotava; desde este punto de vista, se buscará solventar las necesidades de conexión interna a través del viario comarcal, previendo vías alternativas al viario insular para canalizar los tráficos internos de cada comarca. En el área metropolitana, además, parece necesario sacar los tráficos insulares del continuo urbano, creando una vía de circunvalación que aporte nuevas vías de penetración a la conurbación Santa Cruz-Laguna desde el oeste; esto permitirá liberar el casco urbano de una importante cantidad de tráfico; en este sentido, la construcción de un puerto comercial en el litoral de Granadilla liberará a la trama viaria de la conurbación de una importantísima carga de tráfico, permitiendo la transformación de la actual autopista TF-5 hacia cometidos de estructuración urbana.

En la comarca suroeste, la ubicación del puerto de conexión con las islas menores obliga a un reforzamiento de la conexión viaria. La concepción de dicho refuerzo debe basarse en un esquema global de accesibilidad y ordenación territorial para toda la comarca, que tenga en cuenta las pautas de desarrollo residencial y turístico previstas. En el sector oeste, la conexión entre las comarcas del norte y las del sur debe reforzarse para permitir el acceso de la población del norte a los puestos de trabajo en el sur y paralelamente para posibilitar el acceso de los visitantes turísticos a los servicios y atractivos con que cuentan las comarcas del noroeste y con ello aumentar la actividad económica de dicha zona.

En términos generales y para el resto del territorio debe actuarse con criterios muy selectivos a la hora de prever nuevas vías, evitando, en todo caso, crear con el trazado o la mejora de vías nuevas tensiones territoriales.

Urbanismo, movilidad y red viaria

La relación entre la red viaria y el modelo territorial, pero ésta es una relación biunívoca. En efecto, el modelo territorial elegido exigirá una red viaria adecuada y la red viaria es capaz de crear el modelo territorial. En el caso tinerfeño la persistencia en las tendencias a la dispersión poblacional dificulta enormemente la creación de una red eficaz de transporte público, lo que obliga a utilizar en exclusiva el vehículo privado como medio de transporte; este hecho aumenta a su vez las tendencias a la dispersión.

Por otra parte, la estructura dispersa requiere una cantidad proporcionalmente más elevada de infraestructura de todo tipo que un modelo concentrado, con lo que se favorece el aumento de la dispersión, el modelo se encarece y pierde funcionalidad. La urbanización a borde de camino, por la estricta dependencia que tiene del vehículo privado para la movilidad de la población, lleva a la isla a una irremediable parálisis de la movilidad. Por tanto, para mejorar la calidad y funcionalidad de la red viaria habría que invertir las tendencias a la dispersión, creando entornos urbanos compactos y de tamaño suficiente para permitir una política de transporte público eficaz.

Las modalidades de transporte colectivo guiado y su posible implantación en la isla

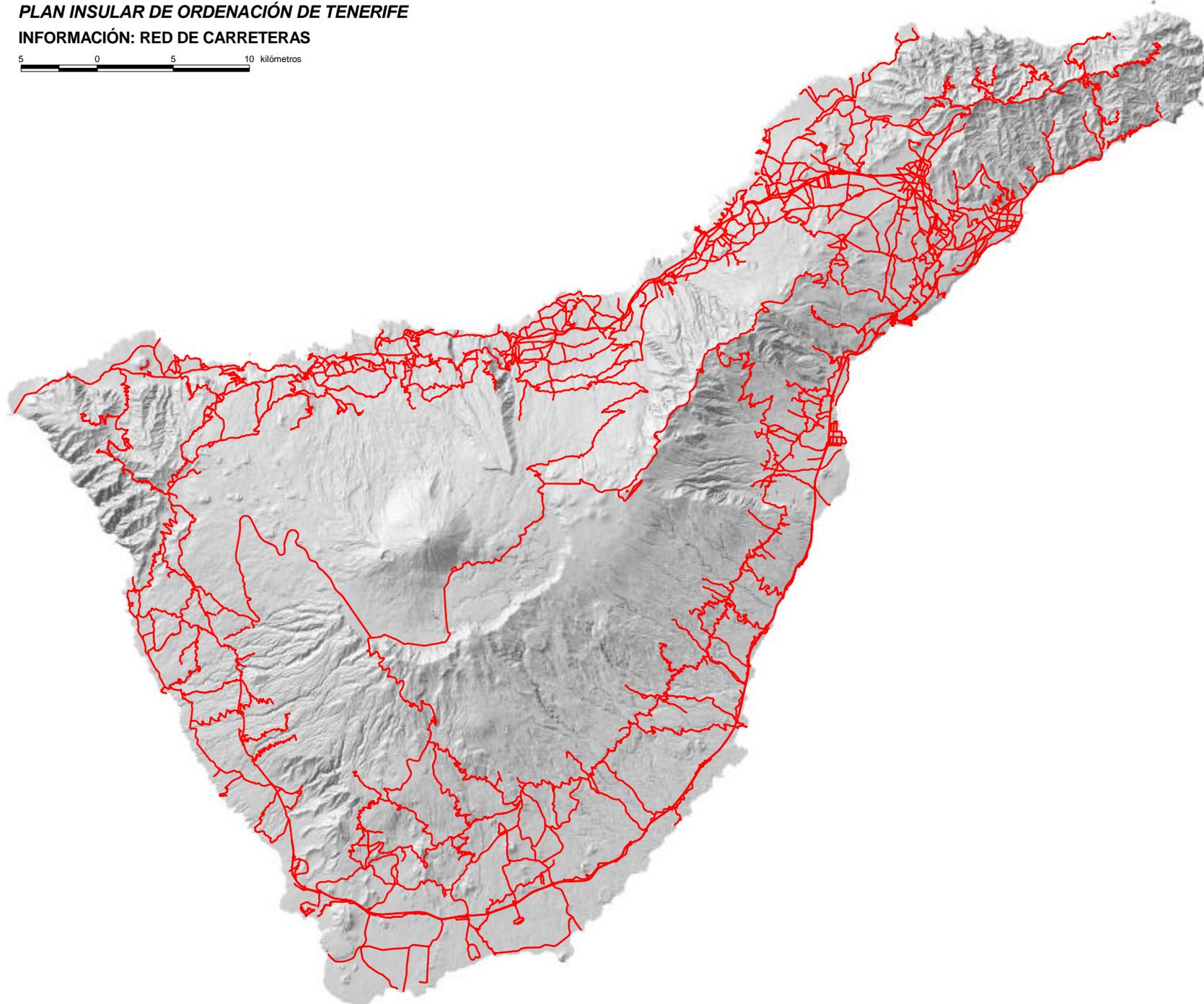
Durante los últimos 40 años se ha producido en la Europa Comunitaria y en Norteamérica un proceso por el que el medio de transporte privado basado en el automóvil se utilizó como el principal medio para satisfacer la demanda de movilidad de la población. Este proceso encuentra sus límites en el momento en que las vías se saturan sin que haya más territorio para implantar vías alternativas o ampliar las existentes, un problema especialmente acentuado en el acceso a las ciudades y en el interior de éstas, incapaces de adaptarse al crecimiento continuado del parque de automóviles y del uso. El transporte público por medio de la guagua se encuentra con el mismo problema que el automóvil; viarios colapsados. A menos que se proporcionen viarios de uso exclusivo para las guaguas, éstas no son capaces de proporcionar un servicio que atraiga usuarios del transporte privado al público.

Es en esas mismas ciudades, colapsadas por el automóvil y en las que no se ha potenciado adecuadamente el transporte público, donde se está produciendo una planificación de sistemas de transportes públicos basados en un servicio combinado de guaguas y metros ligeros. Una potenciación basada también en consideraciones de tipo ambiental y de mejora de calidad de vida de los ciudadanos. Dicha implantación

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE

INFORMACIÓN: RED DE CARRETERAS

5 0 5 10 kilómetros



ACCESIBILIDAD EN LA ISLA DE TENERIFE. CARRETERAS Y PISTAS, SEGÚN CARTOGRAFÍA DE 1.996.

	Longitud (Km) de	Espacios Naturales		Suelo Urbano		Total Isla		Espacios no Protegidos ni	
		Sup. Km2.	Km/Km2	Sup. Km2.	Km/Km2	Sup. Km2.	Km/Km2	SUP.	Km/Km2
<i>Carreteras (en ámbito urbano - Plan General)</i>	471	797,2		123,3	3,82	2.033		1.112,5	
<i>Carreteras (en ENPs seleccionados)</i>	265		0,33						
<i>Otras Carreteras</i>	1.366								
CARRETERAS	2.102						1,03		
<i>Pistas (en ENPs seleccionados)</i>	1.448		1,82						
<i>Otras Pistas</i>	5.018								
PISTAS	6.466						3,18		
TOTAL	8.568		2,15				3,82		4,21

Elaborado a partir de los datos contenidos en la Cartografía del año 96 de Grafcan. Las longitudes de pistas y carreteras no abarcan un cierto número de tramos que no han sido restituidos por diversas causas: estar cubiertos por vegetación de gran porte en áreas forestales, túneles, áreas de relieves muy acusados, etc. Por ello, las longitudes reales son algo superiores en general, especialmente en las áreas forestales de los EE.NN.

suele ir unida a restricciones al tráfico de automóviles dentro de los centros urbanos, mediante políticas de congelación del crecimiento de la red viaria y restricciones zonales a la circulación de vehículos para reducir la congestión y facilitar el tránsito del transporte público. Los estudios de movilidad realizados en estas ciudades indican que pasados unos quince años de su implantación el transporte ligero ferroviario goza de una aceptación cada vez mayor y ha incrementado considerablemente la demanda de transporte público de carácter urbano.

Para núcleos urbanos como los que nos encontramos en la Isla de Tenerife, este sistema combinado esta demostrando tener el suficiente potencial para trasladar a viajeros mediante el metro ligero en corredores de alta demanda, utilizando la guagua como medio para abastecer a dichos corredores con líneas transversales a éstos. Esta solución al problema de demandas de movilidad tiene éxito en núcleos urbanos con poblaciones objetivo entre 100.000 y 400.000 habitantes como los existentes en el área urbana de Santa Cruz La Laguna.

Dentro de la isla de Tenerife nos encontramos con otra demanda de movilidad diferente a la urbana propiamente dicha. Se trata de la movilidad interurbana que correspondería a los desplazamientos entre los tres principales núcleos urbanos:

Santa Cruz – La Laguna -Valle de la Orotava – Puerto de la Cruz

Santa Cruz – La Laguna -Los Cristianos - Las Américas

Aunque actualmente las necesidades de movilidad no lleguen a los valores óptimos para la implantación de un transporte interurbano ferroviario que conecte esos tres núcleos, los índices de crecimiento de dichos núcleos indican que un futuro no muy lejano habrá una necesidad de implantar un transporte alternativo que satisfaga esa demanda.

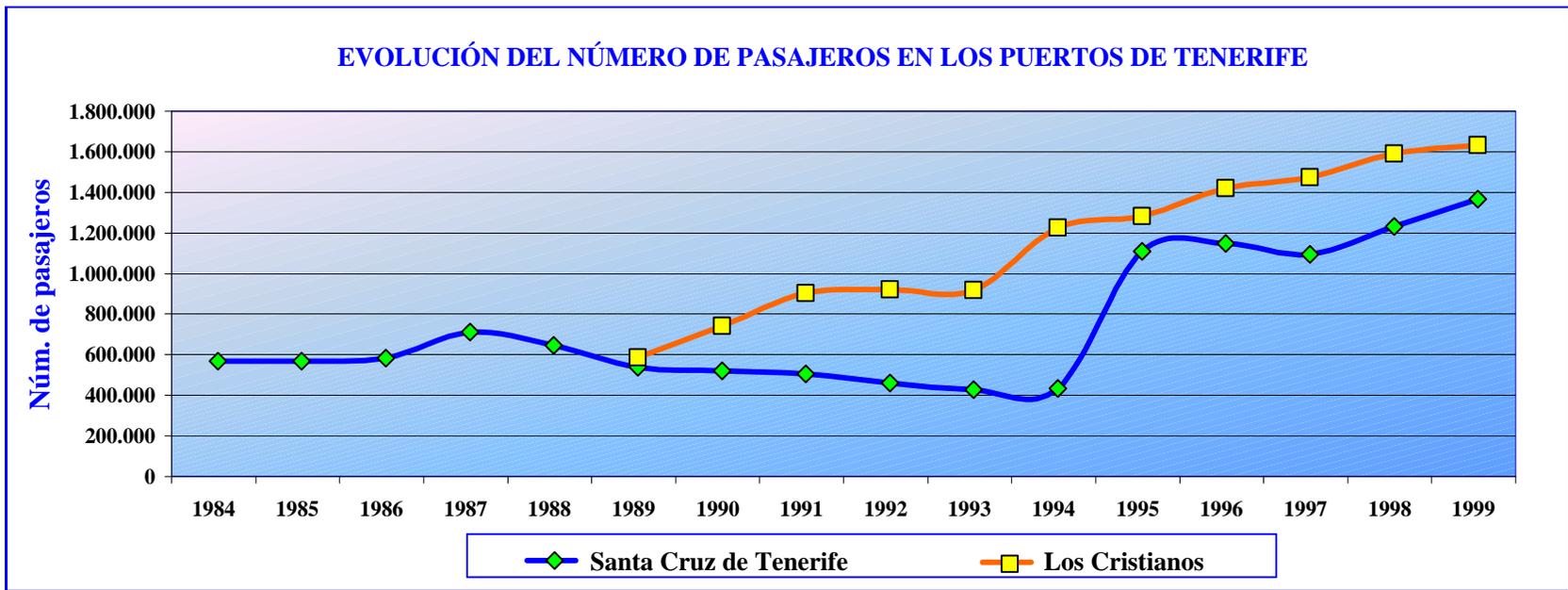
Los puertos y la ordenación territorial

El PIOT ha abordado el estudio de la infraestructura portuaria atendiendo a su singular importancia estratégica y a su relevancia a efectos de la ordenación territorial, puesto que su existencia condiciona muchas de las opciones de desarrollo posibles y plantea claros requerimientos sobre el resto de las infraestructuras, especialmente sobre las viarias. El sistema portuario de Tenerife está constituido por una compleja red en la que cabe distinguir puertos de muy distinta naturaleza, condiciones y problemática, pero que presentan como característica común un notable aumento de actividad en los últimos años; refiriéndonos al movimiento de pasajeros en los puertos de la isla hay que señalar que se ha multiplicado por 5,5 veces entre 1984 y 1999, pasando de 540.610 a 2.945.985.

El puerto de Santa Cruz, el mayor puerto comercial de la isla, concentra el abastecimiento y expedición de mercancías de la isla, con un notable incremento en el tráfico de contenedores y un papel cada vez más importante como escala de cruceros turísticos. También concentra un notable tráfico de pasajeros, que han pasado de los 540.610 a los 2.945.985 en 1999. Presenta desajustes destacables en su inserción territorial, derivados de su ubicación en el centro urbano de Santa Cruz, cuyo tejido deben atravesar las comunicaciones del puerto con el resto de la isla; de la existencia de una gran zona industrial y de almacenaje en el mismo centro de la ciudad, pero a cierta distancia de puerto con lo que ello conlleva en materia de desplazamientos de mercancías en el interior de la ciudad; de la difícil continuidad entre el conjunto de áreas portuarias por su ubicación en una costa de difícil topografía; de las limitaciones al crecimiento de la plataforma necesaria para nuevas demandas, para el incremento de la superficie de estacionamiento de contenedores, y para la posible ubicación de la zona de libre comercio. La compatibilización entre el desarrollo de su actividad futura, que ve limitado su crecimiento por la falta de espacio físico, y el reacondicionamiento de la fachada marítima de Santa Cruz, hace recomendable el traslado de algunos tráficos portuarios, tales como el de graneles o los vinculados a las industrias que no se dispongan en el entorno metropolitano a un área más adecuada, que se torne como oferta complementaria a la capacidad portuaria de Santa Cruz.

En cuanto a Los Cristianos, segundo puerto de la isla (y primero en cuanto al tráfico de pasajeros, debido al enlace con La Gomera), cabe destacar que el notable crecimiento del movimiento generado desde su puesta en marcha en 1989, multiplicando por tres el número de pasajeros, que pasaron de 557.708 en el 89 a 1.605.903 en el 99. Este crecimiento ha puesto en evidencia la insuficiencia de las instalaciones, máxime en la hipótesis de mantener dicha tendencia o de pretender atraer cruceros turísticos. Sus principales deficiencias se refieren a la calidad de los equipamientos, servicios y control de los barcos fondeados, a la insuficiencia de sus accesos y a los problemas que éstos crean en el núcleo urbano, o a los inconvenientes generados en la playa y núcleo turístico, que se unen a la insuficiente renovación de las aguas de la bahía. Al tiempo cabe apuntar la oportunidad que para el desarrollo turístico podría suponer la mejora de las instalaciones en la bahía, y su especialización en servicios de tipo turístico- recreativo y pesquero, aumentando el atractivo turístico de su entorno.

En este punto es inevitable hacer referencia a la nueva estructuración de los transportes interinsulares, en base a transbordadores que trasladan vehículos conectando las redes viarias de las distintas islas. En este sentido, el Puerto de Los Cristianos tendría que ser acondicionado para absorber los tráficos con La Palma y El Hierro, con la consiguiente ampliación de instalaciones y tráficos. La dificultad para satisfacer estas necesidades ha llevado a considerar localizaciones alternativas: Garachico, Fonsalía y Las Galletas. Entre ellas se ha



Fuentes: Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Cabildo Insular de Tenerife (Servicio de Desarrollo Económico).
Elaboración Propia.

consolidado como más adecuada la alternativa de ubicar un puerto en la vertiente suroeste, Fonsalía, calificado expresamente como puerto de interés general a través de artículo 40 de la Ley 62/1997, de modificación de Puertos de Estado. Dicha calificación se ha basado tanto en su proximidad a las islas citadas como por su menor coste económico y mayor garantía de operatividad frente a la opción de Garachico. También en el aún escaso desarrollo urbanístico de la zona, que permite prever una instalación sin las restricciones y afecciones que se presentan en otras ubicaciones.

La remodelación de la estructura de puertos comerciales

Las nuevas tendencias en política de transportes y la inadecuación de las infraestructuras actuales para absorberlas ha llevado a considerar necesaria una completa remodelación de la infraestructura portuaria de la isla, que ha de suponer cambios sustanciales en la estructura territorial consolidada. Los objetivos de carácter general de esta remodelación se pueden resumir esquemáticamente con los siguientes enunciados:

Implantación de un puerto comercial en Granadilla, en directa conexión con el polígono industrial previsto en el ámbito de la Plataforma Logística, que concentre actividades de transporte de graneles líquidos y sólidos así como las relacionadas con las empresas ubicadas en el polígono al mismo tiempo que posibilite la captación de nuevo tráfico de trasbordo aprovechando la localización estratégica de Tenerife.

Reorganización espacial y funcional del Puerto de Santa Cruz de acuerdo a los siguientes criterios:

- Incremento del tráfico de pasajeros y atracción de cruceros de turismo, modernizando para ello las infraestructuras de embarque-desembarque y desarrollando equipamientos de ocio en el frente marítimo.
- Aprovechamiento de la capacidad de desarrollo y mejora de las infraestructuras del Puerto de Santa Cruz compatibilizando las actividades de abastecimiento insular de mercancías, con las de tráfico de pasajeros y con las relacionadas con las embarcaciones de recreo.
- Recuperación paulatina de la fachada urbana de la ciudad, especialmente en el tramo entre el Parque Marítimo y Valleseco, compatibilizando las actividades comerciales, recreativas y de ocio vinculadas al litoral con las actividades vinculadas al tráfico portuario de mercancías.

Implantación de un nuevo puerto en Fonsalía para comunicación con las islas occidentales destinado al tráfico de vehículos y pasajeros. Dicho puerto ha de tener una conexión muy directa con el área turística en que se ubica, y servir de aglutinante a los equipamientos y servicios de carácter comarcal.

Esta profunda transformación en la estructura portuaria de la isla ha motivado la previsión de reserva de suelos en Fonsalía y Granadilla, ligados a la realización de las infraestructuras previstas y de la localización de actividades ligadas a ellas.

El elemento central de esta transformación es, sin duda, la ubicación de una nueva infraestructura portuaria en el frente marítimo del Polígono Industrial de Granadilla de Abona. Las razones que han llevado a definir esta instalación son las siguientes:

- La Isla requiere espacios en los que se posibiliten intensos tráficos de mercancías y servicios básicos para la actividad económica. Estas funciones no pueden ser desarrolladas exclusivamente en el puerto de Santa Cruz de Tenerife en el que, considerando sus limitaciones físicas cara a futuras ampliaciones y los requerimientos de la ciudad, se han de compatibilizar las operaciones de regeneración del frente marítimo de la capital con las relacionadas con el tráfico de pasajeros y con las de abastecimiento insular de mercancías y las actividades industriales vinculadas a las mismas.
El nuevo puerto de Granadilla adquiere en este contexto un doble carácter estratégico: complemento fundamental de capacidad portuaria para el abastecimiento insular -especialmente el relacionado con las empresas instaladas en el polígono- así como puerto destinado al transporte de graneles líquidos y sólidos, y como infraestructura para la captación de nuevos tráficos de trasbordo aprovechando el potencial insular derivado de su localización geográfica en el Atlántico.
- En el Plan Insular de Ordenación Urbana de Tenerife, redactado en los primeros años de la década de los setenta se preveía ya el emplazamiento de un Puerto industrial en el municipio de Granadilla, en relación con la ubicación en dicha zona de un “área de preferente localización de industrias pesadas”. Dichas previsiones motivaron la compra por parte de instituciones públicas de todo el espacio comprendido entre la autopista del sur TF-1 y el tramo costero entre el barranco del Río y la Montaña Pelada, en el término municipal de Granadilla, terrenos de titularidad pública destinados a conformar el principal polígono industrial de Tenerife. En este polígono se han localizado ya diversas infraestructuras básicas para el desarrollo insular, tales como la Central Térmica de producción de energía e instalaciones de almacenamiento de combustibles, y está previsto que en un futuro próximo se ubiquen en

el mismo otras similares, fomentando la concentración de estas actividades y evitando su dispersión en un territorio frágil y de alto valor ambiental que, además, tiene una fuerte especialización turística.

- Dada la estrecha relación entre el carácter del futuro puerto y el del polígono de Granadilla, su adecuada ubicación en relación a los principales centros de actividad de la isla (casi vecino al principal aeropuerto, cercano a las principales áreas turísticas y directamente enlazado con el corredor viario insular) y la aptitud del territorio (tanto natural como en cuanto a la disponibilidad de un amplio frente costero), este tramo de costa resultaba el idóneo para la localización del mismo. En sentido contrario, no hay en la isla ningún otro tramo litoral que alcance las condiciones mínimas para satisfacer las necesidades planteadas.

La red de puertos pesqueros

El nivel de equipamientos de la red de refugios existente es bastante desigual y requiere de importantes inversiones para alcanzar un nivel que les permita cubrir las necesidades de la actividad pesquera (refugio, reparaciones, conservación de las capturas, etc). En términos territoriales la determinación de la función de cada refugio ha de responder a una política selectiva de concentración y racionalización de esfuerzos, el establecimiento de un escalonamiento de las dotaciones a asignar a cada núcleo pesquero, y la satisfacción de necesidades en base a soluciones adecuadas a la problemática concreta de cada lugar, evitando soluciones estandarizadas enormemente costosas y escasamente rentables. La selección de estos refugios y la fijación de sus niveles de equipamiento ha de responder a tres tipos de criterios: socioeconómicos (posibilidades económicas de la zona e importancia de la pesca en la misma; nivel de paro y emigración; apoyo municipal al sector; competencia del turismo; existencia de capacidad frigorífica), geográficos (distancia a los puertos de jerarquía superior; accesos a la zona; protección natural frente al mar; configuración natural de la costa y de los fondos marinos; distancia a los centros de consumo o existencia de un mercado local potencial), ambientales y estrictamente pesqueros (importancia de la flota registrada; nivel actual de capturas y posibilidades de futuro; profesionalidad y dedicación de los marineros; existencia de población joven y nivel de organización y actividad de la cofradía local, de existir).

Además de los puertos que constituyen la red principal, el PIOT completa el modelo de ordenación insular de puertos señalando los que corresponden al segundo nivel: los puertos pesqueros y deportivos. Junto a los nuevos puertos de uso mixto previstos en la vertiente norte, Garachico y Pto de la Cruz y, a más largo plazo el de Bajamar-Punta del Hidalgo, que contarán con dársenas diferenciadas para los

pescadores, se prevén en las otras dos vertientes intervenciones de mejora o ampliación de los puertos pesqueros existentes que, más que incrementar de forma significativa el número de atraques -aunque se han estimado un aumento de los existentes en proporción a las necesidades previstas-, pretenden mejorar las condiciones y el equipamiento de las instalaciones existentes.

Las instalaciones náutico-deportivas

La aparición de múltiples instalaciones de carácter náutico-turístico en la costa y, en particular, la construcción de puertos deportivos, ha ido en aumento en los últimos años. Esto es debido, en buena medida, al auge de la actividad turística en el conjunto de la isla y a las exigencias de diversificación de las actividades de ocio. Desde el punto de vista de la ordenación del territorio comporta una problemática específica que debe ser abordada con criterios de coherencia general.

Constatado un importante déficit de atraques en base a la propia demanda local y por comparación con los servicios que ofrecen otras zonas del litoral español, el PIOT prevé la implantación de nuevos puertos deportivos y la ampliación y mejora de algunas instalaciones existentes, con objeto de cubrir una demanda mínima. Las demandas futuras podrán ser satisfechas a través otros nuevos puertos siempre que se localicen en los tramos costeros señalados en el PIOT como potencialmente aptos, justificando la nueva infraestructura en base a las características diferenciadas de las tres vertientes insulares, los requerimientos funcionales y las posibilidades de integración de los diferentes usos así como la proximidad entre las instalaciones existentes, estudiando su complementariedad desde una visión insular. Justificada su necesidad y complementariedad con el modelo insular, la localización concreta de cada nueva infraestructura en el tramo señalado por el PIOT se realizará atendiendo a los condicionantes paisajísticos y ambientales a través de un Plan Territorial Parcial de Ordenación del Litoral, del Plan Regional de Puertos o, si se tratase de ámbitos costeros adscritos a un puerto de interés estatal, a través del instrumento de ordenación sectorial competente.

Los aeropuertos y la ordenación territorial

La condición de insularidad de Tenerife acentúa la importancia del transporte aéreo, al depender de dicho medio de transporte su principal actividad económica, el turismo, y al no existir medios alternativos que permitan una conexión rápida con la Península y con el extranjero. La problemática aeroportuaria es, sin duda, uno de los temas de mayor relevancia estratégica para el futuro de la isla.

La infraestructura aeroportuaria de la isla de Tenerife está formada en este momento por los aeropuertos de Los Rodeos (Tenerife Norte) y Reina Sofía (Tenerife Sur), ambos con capacidad de pista para acoger reactores, pero muy desiguales instalaciones, en cuanto al aparcamiento y maniobra de aeronaves y a la recepción y atención de pasajeros. Las estadísticas indican que los aeropuertos de Tenerife registraron en 2000 un tráfico de pasajeros total de 11.101.028, de los cuales el 66,1% eran extranjeros. Registran un tráfico mayoritario de vuelos no regulares, predominantemente de carácter internacional; en el año 2000, el 49,1% de los pasajeros procedían de vuelos internacionales no regulares. La intensidad del tráfico, medida en número de aviones o en número de pasajeros, ha ido creciendo en los últimos años hasta situar la isla de Tenerife en el primer lugar del archipiélago canario en cuanto a intensidad de tráfico aéreo, por encima de Gran Canaria, y en cuarto lugar en el conjunto español (después de Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca).

El incremento del número de pasajeros en el aeropuerto Reina Sofía ha sido continuo desde su apertura caracterizándose por la preponderancia creciente de vuelos charter. La insuficiencia del actual aeropuerto para absorber el volumen de tráfico derivado del fuerte desarrollo turístico es un dato de partida unánimemente aceptado. En efecto, la actual terminal tiene una superficie de unos 55.000 metros cuadrados, escasos para soportar un tráfico anual de más de 8,7 millones de pasajeros. Durante la última década, el tráfico de este aeropuerto se ha incrementado para pasar de los 5.580.779 pasajeros en el año 1999 a los 8.705.273 en el 2000, un crecimiento del 64%. Acontecimientos no muy lejanos (socavones en la pista, cierre del aeropuerto, desvío del tráfico, inconvenientes que genera el dilatado proceso de reparación...) pusieron de manifiesto la obsolescencia del Plan Director, elaborado en 1979 (hace años que se superó el techo de movimientos a partir del que se había elaborado). En el Plan Director vigente ya se insinuaba una segunda pista (que hoy resulta ya urgente) y se preveía una reserva entre la actual terminal y la autopista, propuesta a partir de la cual ha trabajado el PIOT.

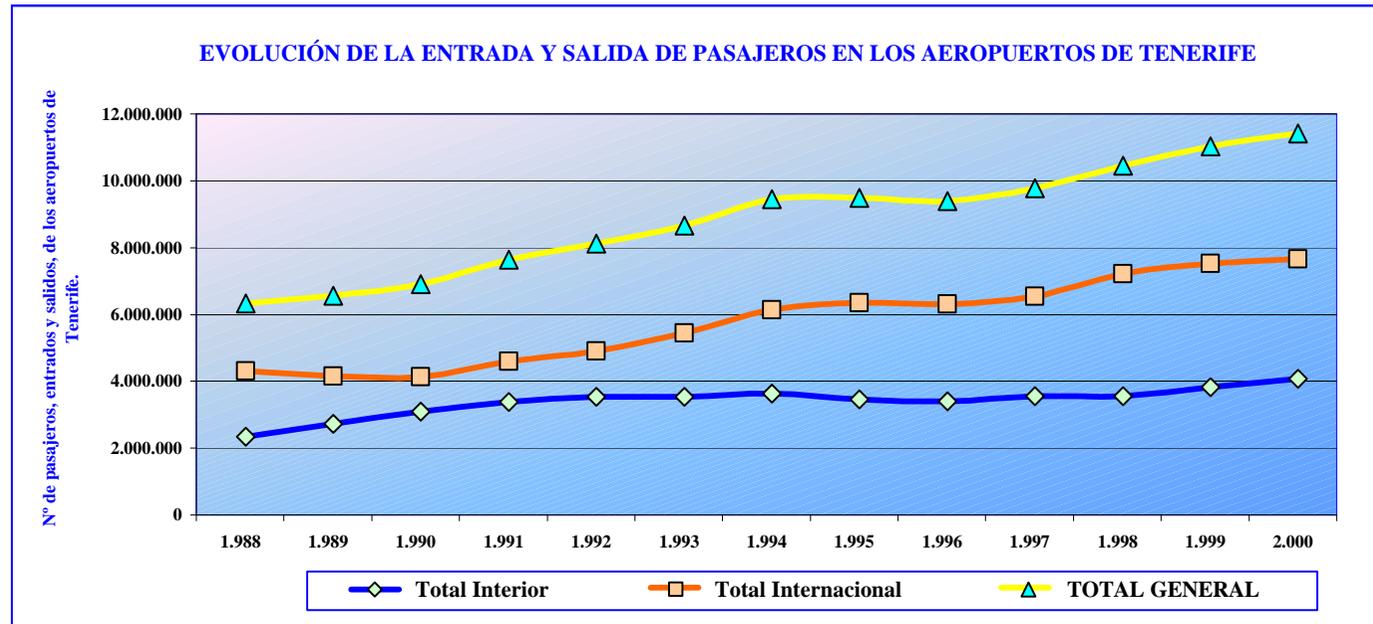
Los Rodeos, que acoge la mayoría de vuelos regulares insulares y buena parte de los nacionales e internacionales, no cuenta con instalaciones adecuadas para hacer frente a dicha demanda; en la última década el número de pasajeros que han pasado por sus instalaciones se ha incrementado en casi dos veces y media pasando de 997.664 pasajeros en 1990 a 2.395.755 en el 2000. La llegada de los vuelos nacionales a Los Rodeos tiene evidentemente la ventaja de la proximidad a los núcleos urbanos y áreas más pobladas de Tenerife. Sin embargo, las condiciones de la actual terminal, el espacio disponible y los servicios de que se halla dotada, entre otros factores, hacen urgente la profunda remodelación de sus instalaciones que se está llevando a cabo en estos momentos.

Parece asimismo incuestionable el carácter complementario de ambos aeropuertos (Los Rodeos y Reina Sofía) y el entendimiento de la isla como una unidad aeroportuaria.

La situación de las instalaciones de Los Rodeos, en el centro de un amplio entorno territorial de especial accesibilidad, que presenta claros rasgos metropolitanos; su cercanía a la Universidad y la infrutilización de alguno de sus elementos, permiten plantear el posible interés de impulsar operaciones, bien en su propio ámbito (escuela de aviación civil), bien en el entorno próximo (centro terciario o nuevas áreas productivas), que saquen provecho de este conjunto de ventajas posicionales. Otro tanto sucede con el aeropuerto Reina Sofía, situado en el corazón de una zona en plena expansión poblacional y de actividad. En este sentido se plantea en el Plan Insular una reserva estratégica de suelo vinculada a ambos aeropuertos con el fin de acoger actividades de carácter estratégico y garantizar eventuales ampliaciones de sus instalaciones.

ENTRADA Y SALIDA DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS DE TENERIFE. 1.988 - 2.000.

	TRÁFICO INTERIOR			TRÁFICO INTERNACIONAL			TOTALES		
	Interior Regular	Interior No Regular	Total Interior	Internacional Regular	Internacional No Regular	Total Internacional	Total Regular	Total No Regular	TOTAL GENERAL
1.988	1.623.165	393.554	2.016.719	193.195	3.799.457	3.992.652	1.816.360	4.193.011	6.009.371
1.989	1.843.329	566.970	2.410.299	106.032	3.733.956	3.839.988	1.949.361	4.300.926	6.250.287
1.990	1.921.195	843.138	2.764.333	202.346	3.611.764	3.814.110	2.123.541	4.454.902	6.578.443
1.991	1.992.227	1.066.097	3.058.324	135.137	4.132.346	4.267.483	2.127.364	5.198.443	7.325.807
1.992	2.180.034	1.040.700	3.220.734	137.819	4.437.073	4.574.892	2.317.853	5.477.773	7.795.626
1.993	2.122.401	1.099.926	3.222.327	313.514	4.809.330	5.122.844	2.435.915	5.909.256	8.345.171
1.994	2.420.299	899.606	3.319.905	594.452	5.224.793	5.819.245	3.014.751	6.124.399	9.139.150
1.995	2.458.125	678.598	3.136.723	1.141.211	4.887.005	6.028.216	3.599.336	5.565.603	9.164.939
1.996	2.491.650	597.157	3.088.807	1.460.083	4.523.841	5.983.924	3.951.733	5.120.998	9.072.731
1.997	2.629.069	605.395	3.234.464	1.483.258	4.730.665	6.213.923	4.112.327	5.336.060	9.448.387
1.998	2.747.175	488.589	3.235.764	1.583.263	5.307.571	6.890.834	4.330.438	5.796.160	10.126.598
1.999	3.083.773	421.218	3.504.991	1.684.551	5.526.801	7.211.352	4.768.324	5.948.019	10.716.343
2.000	3.418.964	341.730	3.760.694	1.889.623	5.450.711	7.340.334	5.308.587	5.792.441	11.101.028



Fuente: AENA. Cabildo Insular de Tenerife.
Elaboración Propia.

LOS EQUIPAMIENTOS

Dado que cabe una cierta confusión con respecto a lo que se entiende por equipamiento, se ha usado este término exclusivamente en relación con aquellos espacios donde se prestan servicios (dotacionales) que satisfacen necesidades básicas de la población en el campo de la salud, la educación, el desarrollo físico y cultural, etc; la diferencia básica entre los servicios prestados en los equipamientos y otros que puedan ser objeto de prestación es que los primeros son considerados como necesidades básicas que todo ciudadano tiene derecho a satisfacer. Los espacios destinados a estas actividades se caracterizan por su estrecha relación con la población servida y con una buena accesibilidad desde la escala territorial del entorno servido. Un gran centro de servicios insular o comarcal debe estar próximo a un núcleo central o una vía importante, no tan sólo para permitir una buena accesibilidad, sino también para difundir su existencia y su oferta al mayor número de potenciales usuarios; los equipamientos de carácter local o municipal, en cambio deben estar integrados en los núcleos a los que sirven, de modo que permitan una accesibilidad directa a sus usuarios, que habitan en un entorno inmediato.

Los estudios realizados sobre la red insular de equipamientos pusieron de relieve las múltiples carencias que a este respecto presenta la isla, especialmente en lo referente a áreas libres y zonas verdes, equipamiento deportivo y cultural, pero también la dificultad para establecer, desde un plan de ámbito insular, las previsiones que permitan satisfacer dichas carencias. En unos casos por la imposibilidad de fijar desde un plan de alcance genérico como el PIOT la estructura de prestación de servicios de cada una de las redes dotacionales, por otro lado porque supondría una injerencia en las competencias de organismos cuyo ámbito de actuación específico es la fijación de dichas redes y garantizar su funcionamiento. En consecuencia la ordenación a este nivel se ha basado en establecer criterios de coordinación territorial y de relación con el modelo territorial, de modo que sean aplicados por los organismos competentes al ordenar y ejecutar las instalaciones de su competencia.

En términos generales se registra una progresiva tendencia a la concentración de servicios y equipamientos exclusivamente en el área capitalina, en detrimento de una red comarcalizada, en aquellos ámbitos y niveles donde esto sea factible (sanitario, cultural, deportivo) o de distribuir los grandes equipamientos insulares en un modelo más equilibrado de organización territorial. En el área metropolitana debe mantenerse la concentración de la oferta de equipamientos de ámbito insular en relación con la importancia de su concentración poblacional,

pero sin olvidar las necesidades de otras áreas de la isla, estableciendo una red comarcal y local de equipamientos suficiente y equilibrada. En las áreas de mayor peso turístico, además de las dotaciones destinadas a la población residente, es preciso potenciar la oferta de equipamientos vinculados al turismo, con la previsión de áreas recreativas, centros de convenciones, áreas deportivas y de esparcimiento cuya promoción no está vinculada en inicio a la administración pública, pero que deben ser objeto de un impulso decidido y potente para mejorar las actuales condiciones de oferta de la isla.

Desde otro punto de vista, el proceso de ubicación de los equipamientos no responde en muchas ocasiones a criterios de racionalidad. En ausencia de gestión del planeamiento urbanístico, la ubicación de los equipamientos se realiza con criterios coyunturales, obteniendo el suelo allí donde resulta más barato o factible, y no donde el planeamiento señala. Este hecho obliga en muchos casos a realizar obras de infraestructura específica para servir a la dotación prevista que se sitúa al margen de los núcleos existentes; esta situación crea graves disfunciones territoriales, al desvincular los equipamientos de la población servida, y al inducir, con las obras de infraestructura crecimientos residenciales inadecuados.

Desde el punto de vista de la previsión de las dotaciones, el PIOT se centra en aquellas cuya localización juega un papel importante en la estructuración del territorio. En este sentido propone el emplazamiento de dos hospitales comarcales en el norte y en el sur de la isla, que den respuesta al crecimiento poblacional y turístico de estas áreas y permitan descongestionar los actuales servicios, y reconoce como equipamientos de nivel insular la Universidad de La Laguna y el Complejo Hospital de La Candelaria-Hospital Universitario, estableciendo condiciones para su integración en la estructura territorial insular.

Para el completamiento de las redes de prestación de servicios se establece una serie de criterios que han de guiar la estructuración de dichas redes en los distintos niveles en que se realiza la prestación: insular, comarcal y local. Para solucionar los problemas expuestos, los equipamientos deben responder a criterios de integración en los entornos donde reside la población a la que están destinados, para lo que se establecen criterios específicos, pero dicha integración no es posible sin una decidida intervención pública en la gestión del planeamiento.

El alto grado de dispersión y la proliferación de núcleos de viviendas con muy reducidas densidades ha imposibilitado por su elevada dificultad y costo la creación y mantenimiento de una buena y jerarquizada red de equipamientos locales que satisfaga las necesidades básicas del conjunto de habitantes de un determinado municipio. Así pues, es común que en un determinado núcleo se concentren muchos

equipamientos que sirvan a un determinado municipio o comarca, o que éstos estén repartidos en varios núcleos diferentes haciendo la coordinación de estos servicios entre sí muy difícil, si no imposible. En ambos casos, la distancia entre estos equipamientos y la población a los que provee genera normalmente un uso deficitario de estas instalaciones, contradiciendo el propósito para el cuál fueron construídas. En el caso de las instalaciones deportivas, es difícil determinar la calidad de éstas ya que esto conllevaría a realizar un estudio específico de cada una de ellas. Sin embargo, y por regla general, en áreas con un alto grado de viviendas diseminadas y núcleos con escaso número de habitantes, sus instalaciones deportivas están ausentes o muy poco dotadas de servicios básicos. Una situación similar se produce en cuanto a los centros de enseñanza se refiere. A nivel municipal, existen frecuentes carencias de algún determinado centro de educación que puede verse compensado por la existencia de otro similar en las comarcas vecinas absorbiendo así a los alumnos de la comarca deficitaria. Este es el caso de la comarca sureste de la isla, que carece de centros de varios niveles de educación por lo que sus alumnos se ven obligados a estudiar en las comarcas colindantes del Valle de Güímar o la de Abona con el consiguiente trastorno que representa tener que desplazarse varias decenas de kilómetros al lugar de estudio.

En cuanto a los centros asistenciales, como es el caso de las guarderías infantiles, se repite la misma situación, destacando la no existencia de estas instalaciones en la mayoría de los municipios. En las comarcas dónde existen estas instalaciones, la capacidad de las mismas es muy limitada con respecto a la población a la que sirve. Cabe destacar que para los centros sanitarios no ocurre lo mismo ya que todos los municipios están provistos de algún tipo, aunque sea de forma básica. A nivel hospitalario, estos establecimientos se localizan exclusivamente en el Área Metropolitana y en el Valle de la Orotava. El resto de los habitantes de la isla, deben pues, trasladarse a estas áreas para recibir asistencia hospitalaria. Para paliar este problema y así poder cubrir más rápidamente las necesidades de la población, y de esta forma descongestionar las presentes instalaciones, el PIOT propone la creación de dos complejos socio-sanitarios y asistenciales; el primero en Icod de los Vinos cubriendo las necesidades de la zona norte de la isla, el segundo en el entorno de Playa de las Américas de forma que cumpla dos propósitos: proporcionar asistencia a los residentes del sur de la isla y ofrecer un equipamiento esencial que apoye la enorme infraestructura turística ubicada en esta zona.

LA AGRICULTURA COMO ACTIVIDAD ECONÓMICA Y CONFORMADORA DEL PAISAJE

Agricultura, construcción de un paisaje y una cultura

Un primer aspecto a destacar es el de la singular incidencia en la conformación del espacio agrícola de un territorio tan desfavorable para el cultivo. Factores como las acusadas pendientes, la altimetría, la escasez de agua, la fuerza de los vientos dominantes o la aridez del suelo, han sido escollos importantes, que el agricultor ha ido salvando a lo largo de los siglos mediante las técnicas a su alcance, dando origen a soluciones tradicionales extraordinariamente ingeniosas o, más modernamente, aplicando las más sofisticadas y costosas, dando como resultado un paisaje agrícola con un elevado grado de artificialidad. La estructura parcelaria y las tradicionales relaciones de explotación de la tierra constituyen una dificultad añadida a la tecnificación y mecanización de la actividad, así como a la competitividad de los productos, lo que afecta especialmente a la agricultura de medianías. La escasez de suelos inicialmente aptos para el cultivo ha obligado a construir previamente los terrenos cultivables. Ello ha supuesto, además de importantísimas inversiones en capital y trabajo de los agricultores, la creación de un paisaje con el que actualmente se identifica la isla, que tiene su origen y su único sentido en la agricultura. Nos encontramos por tanto ante un territorio objeto de una lenta y esforzada construcción durante los últimos siglos. Desde este punto de vista, la conservación del paisaje agrícola cobra una nueva dimensión, al vincular el paisaje a la propia historia de la isla y al continuado esfuerzo de sus habitantes.

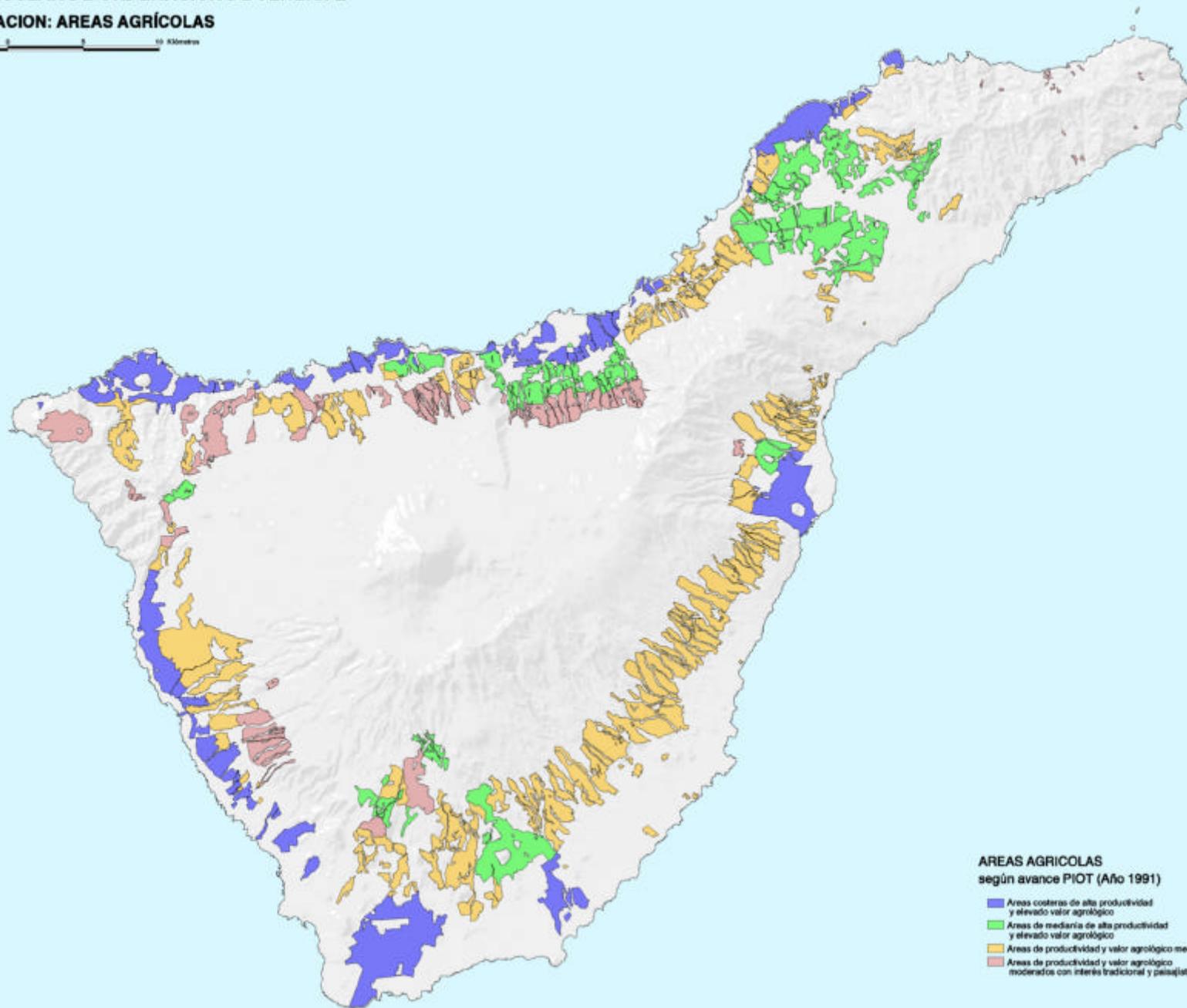
La crisis de la agricultura de medianías

Las transformaciones que en las últimas décadas ha venido sufriendo la agricultura la han desposeído de la condición protagonista de la que gozó hasta mediados los sesenta entre las actividades económicas de la isla. El resultado de este proceso, que debe calificarse de grave crisis, se manifiesta en el abandono de amplias áreas de cultivo, particularmente aquéllas situadas en las medianías de la isla, explotadas por empresas de tipo familiar y dedicadas a cultivos destinados al abastecimiento interno.

PLAN INSULAR DE ORDENACION DE TENERIFE

INFORMACION: AREAS AGRÍCOLAS

0 5 10 Kilómetros



AREAS AGRICOLAS según avance PIOT (Año 1991)

- Areas costeras de alta productividad y elevado valor agrológico
- Areas de mediana de alta productividad y elevado valor agrológico
- Areas de productividad y valor agrológico medio
- Areas de productividad y valor agrológico moderados con interés tradicional y paisajístico

La disminución de los suelos destinados al cultivo de cereales, leguminosas o tubérculos ha reducido la superficie actual cultivada en un 40% con respecto a la existente hace 40 años (unas veinte mil hectáreas), muestra el alcance del abandono de las tierras agrícolas de medianías. El análisis de este sector realizado específicamente con motivo de este Plan Insular se planteó como complemento y visión territorializada de los numerosos estudios existentes. Después de los estudios realizados podemos referirnos con bastante más precisión (y sin duda en algún extremo aún insuficiente, especialmente en cuanto a los cultivos de secano), a la existencia de 20.577 hectáreas de cultivo, lo que da un ratio de 304 m² por habitante frente a los 4.934 m² de mediados de la década de los cuarenta.

El estudio de las condiciones actuales de la agricultura de medianías, dibuja la profunda crisis que atraviesa el sector, atribuible a diversas causas (minifundismo y condiciones socioeconómicas del productor; falta de investigación y difusión de técnicas más adecuadas; encarecimiento de insumos básicos como el agua, las semillas, los fertilizantes; problemas de comercialización; escasa productividad por el bajo rendimiento de las variedades cultivadas...). Y sin embargo, los análisis abordados con motivo del PIOT, dejan entrever que la agricultura dominante en las medianías de la isla puede llegar a ser rentable para el productor, amén de la rentabilidad sociocultural de su mantenimiento.

La necesaria transformación en profundidad de la agricultura canaria y la recuperación agrícola de las tierras de medianías ha de atender especialmente a las características de las explotaciones y a los condicionantes socioculturales de los agricultores y ha de plantearse seriamente el tema del autoabastecimiento insular, a través de la recuperación de cultivos tradicionales en la isla, así como el impulso y organización racional de los mercados internos. Piénsese además en la posible incidencia indirecta en otros sectores de actividad tan relevante como el turismo, para el que la agricultura constituye no sólo paisaje, sino una posible vía de abastecimiento de productos de elevada calidad. La demanda generada por cerca de cuatro millones de visitantes, equivalente a una población flotante media a lo largo de todo el año de unas cien mil personas, constituye un mercado adicional, con posibles efectos multiplicadores al retornar a sus países de origen.

El auge de la agricultura capitalizada

Paralelamente hemos asistido a un crecimiento de las explotaciones agrícolas en las zonas costeras, particularmente en los terrenos áridos de la costa suroeste, que han accedido a su condición de suelos agrícolas mediante la aportación de tierras de otros puntos de la isla y la aplicación de las técnicas de regadío y control climático más evolucionadas. La puesta en cultivo de las fincas del suroeste ha requerido grandes inversiones iniciales, ha aumentado considerablemente el consumo de agua y ha configurado un nuevo tipo de agricultura, con fuerte dependencia externa, no tan solo por estar destinada casi exclusivamente a la exportación, sino desde el punto de vista de la tecnología empleada y de la comercialización.

La extensa superficie ocupada por la platanera determina uno de los rasgos más característicos en los paisajes de las cotas bajas de la isla, en particular en el norte y suroeste. Al tratarse del cultivo de mayor extensión de la isla en el momento actual, platanera y paisaje son en estas zonas indisociables. Economía y paisaje confluyen en la necesidad de articular con urgencia medidas que tiendan a la conservación-mejora del espacio cultivado.

La platanera es, por otra parte, el cultivo que ha experimentado una mayor expansión en la isla, y la única realmente significativa; si en 1941 existían 1881 has dedicadas al cultivo del plátano, en 1998 se contabilizaban 4.935; un crecimiento que no ha afectado por igual a las distintas vertientes de la isla, en la vertiente norte, la superficie de cultivo llegó a las 4.033 has en 1977, para luego descender progresivamente hasta las 2.700 de 1998, en la vertiente sur, en cambio, la progresión de la superficie cultivada ha sido constante, pasando de las 155 has iniciales a las 2235 de 1998.

La importancia de la agricultura: valor medio-ambiental, paisajístico y cultural

El PIOT defiende firmemente la singular importancia de la agricultura para el futuro de la ordenación territorial de Tenerife, superando el simplismo de ciertas visiones que desde un falso economicismo deducen, de la escasa proporción del PIB que representa, del hecho que apenas de empleo a casi un 7% de la población activa en 1999, o de los graves obstáculos tanto internos como externos a que se debe enfrentar, que se trata de una actividad condenada a jugar un papel marginal, o incluso, cómo se ha llegado a sostener, a desaparecer o reducir muy drásticamente su implantación en el territorio; incluso los enfoques más críticos, deben asumir que la conservación del paisaje (con la repercusión que tiene sobre el turismo) y del suelo, dependen en buena medida de la pervivencia de la agricultura.

La defensa de la agricultura

El principal objetivo en este ámbito del PIOT, con un carácter relativamente general, podría enunciarse esquemáticamente como la defensa de la agricultura (y del agricultor como agente principal) en su doble cometido, de actividad económica y conservadora del medioambiente y del paisaje.

No cabe duda de que la superación de los problemas que en la actualidad afectan a la agricultura dependen de actuaciones de carácter sectorial, tales como:

- La organización de mercados, comercialización y transporte.
- El aprovechamiento de las ayudas económicas derivadas de la posición y singularidad de la isla.
- Los mecanismos de distribución territorial de los recursos económicos derivados de las actividades que se benefician del paisaje.
- El fomento de la investigación, difusión, cooperación entre entidades y formación integral del agricultor.
- La racionalización del uso del agua, abonos y energía.
- El fomento del asociacionismo de agricultores y atracción de los jóvenes hacia la agricultura.

- El impulso en la implantación de explotaciones de carácter ecológico experimental.
- La mejora de la calidad, presentación de los productos, y creación de denominaciones de origen.
- La recuperación de áreas agrícolas abandonadas, mediante la implantación de actividades complementarias o derivadas de la agricultura.
- El fomento de las infraestructuras y dotaciones en el medio rural.

La mayor parte de estas medidas tienen un carácter eminentemente sectorial, alejadas de las determinaciones estrictamente territoriales. Ello no debe ser óbice para ahondar en las posibilidades de incidir de una manera positiva desde la ordenación territorial en los problemas que tiene planteados nuestra agricultura. Y precisamente a aquellas conclusiones o alternativas que tengan un carácter específicamente territorial nos referiremos brevemente.

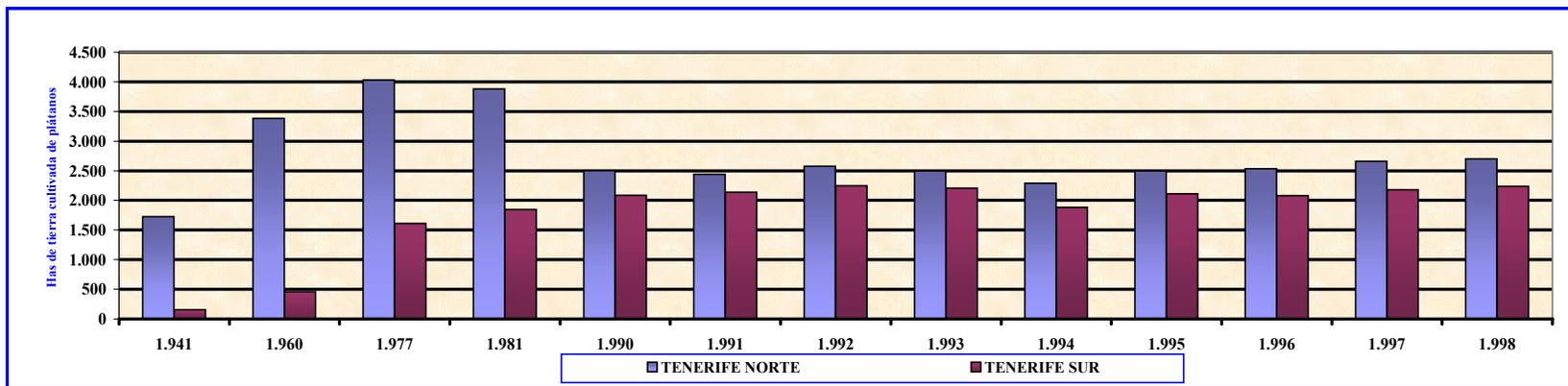
Agricultura y ordenación territorial

Como se ha indicado anteriormente, la problemática y la mayor parte de las alternativas hasta aquí expuestas, dependen de opciones en buena medida ajenas al planeamiento o a la ordenación territorial. La función específica del planeamiento respecto a la agricultura, y en un marco en que se contemplan conjuntamente las diversas actividades y usos del territorio, se ha venido reduciendo, en el mejor de los casos, a la preservación de determinados suelos para un uso exclusivo agrícola. Sin embargo, la simple adscripción de unos terrenos a un uso agrícola exclusivo es insuficiente para asegurar el mantenimiento de los mismos.

Así, partiendo de los criterios ya expuestos: atención especial a la agricultura como actividad económica, como formadora del paisaje, y conservadora del medio ambiente, el Plan Insular delimita los ámbitos de vocación preferentemente agrícola, al objeto de preservarlos para dicho uso. Para ello se definen diferentes categorías de áreas agrícolas y se vinculan a las mismas ocupaciones, usos y tipos de intervenciones admisibles diferentes. Igualmente se establecen las previsiones para que sea factible la implantación de actividades ganaderas en diferentes ámbitos, aún sin preservarlas exclusivamente a esta finalidad. Pero no cabe defender una regulación urbanística del suelo agrícola solo desde la prohibición, o con criterios exclusivamente proteccionistas. En este sentido se han elaborado directrices para la

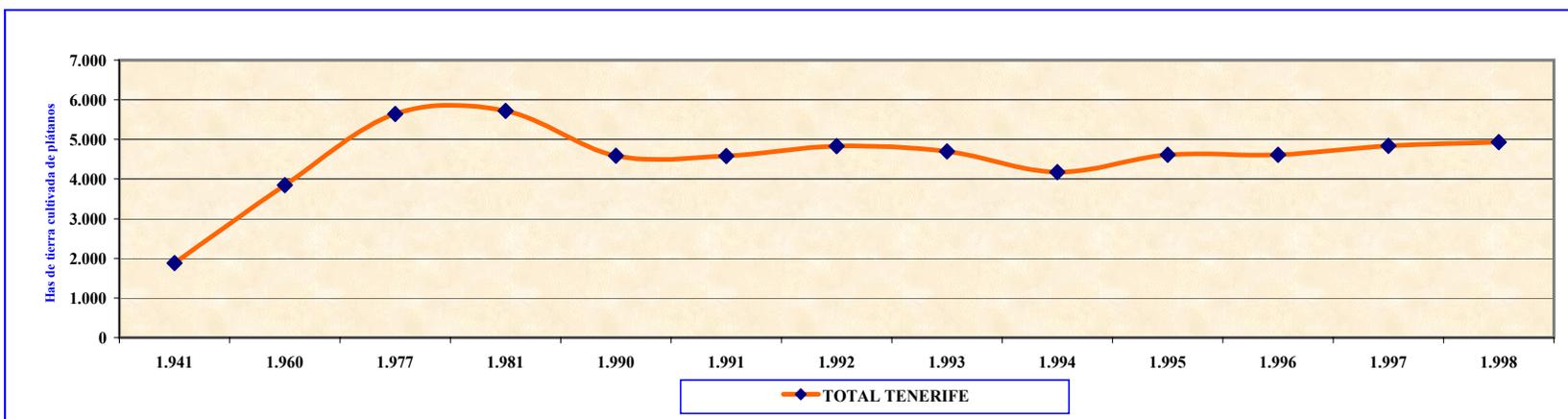
EVOLUCIÓN DE SUPERFICIES DE CULTIVO DEL PLÁTANO POR COMARCAS. (Has). 1.941-1.998.

	1.941	1.960	1.977	1.981	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998
TENERIFE NORTE	1.726	3.385	4.033	3.877	2.504	2.440	2.579	2.497	2.291	2.496	2.533	2.658	2.701
TENERIFE SUR	155	460	1.612	1.846	2.088	2.138	2.249	2.205	1.881	2.114	2.079	2.182	2.235

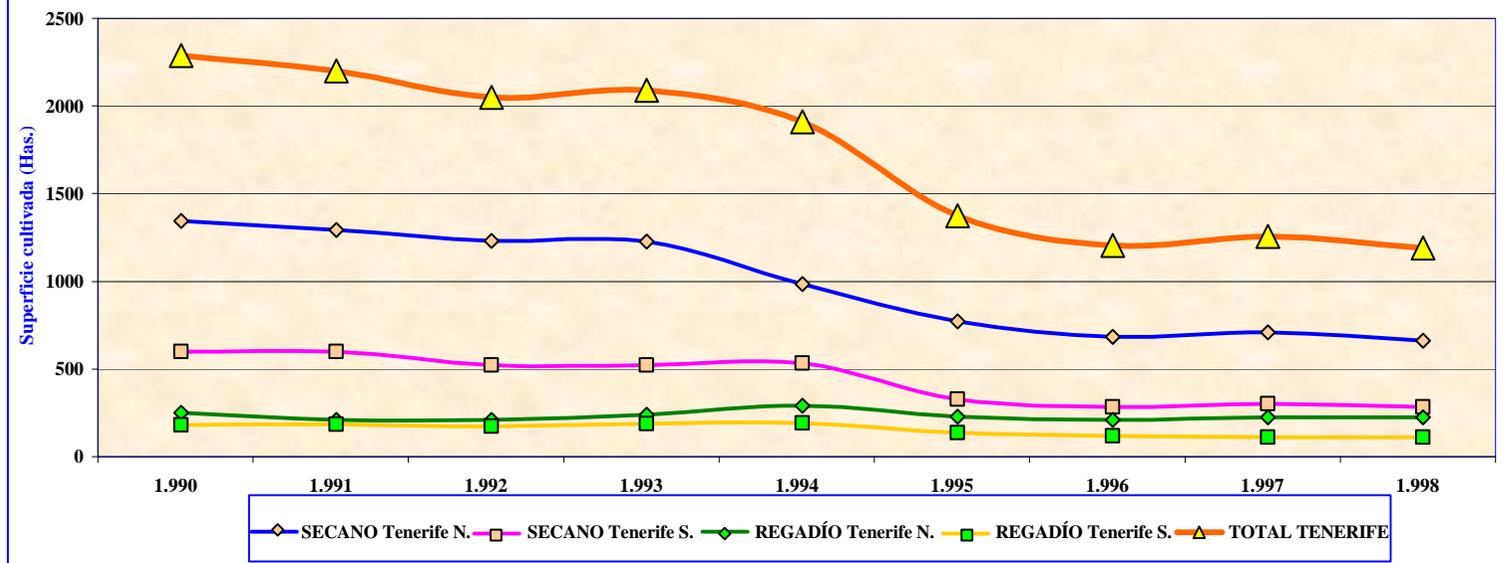


EVOLUCIÓN DE SUPERFICIES DE CULTIVO DEL PLÁTANO EN TENERIFE. (Has). 1.941-1.998.

	1.941	1.960	1.977	1.981	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998
TOTAL TENERIFE	1.881	3.845	5.645	5.723	4.592	4.578	4.827	4.702	4.172	4.610	4.612	4.840	4.936



EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE DE CULTIVO DE CEREALES EN TENERIFE (Has.) 1.990 - 1.998

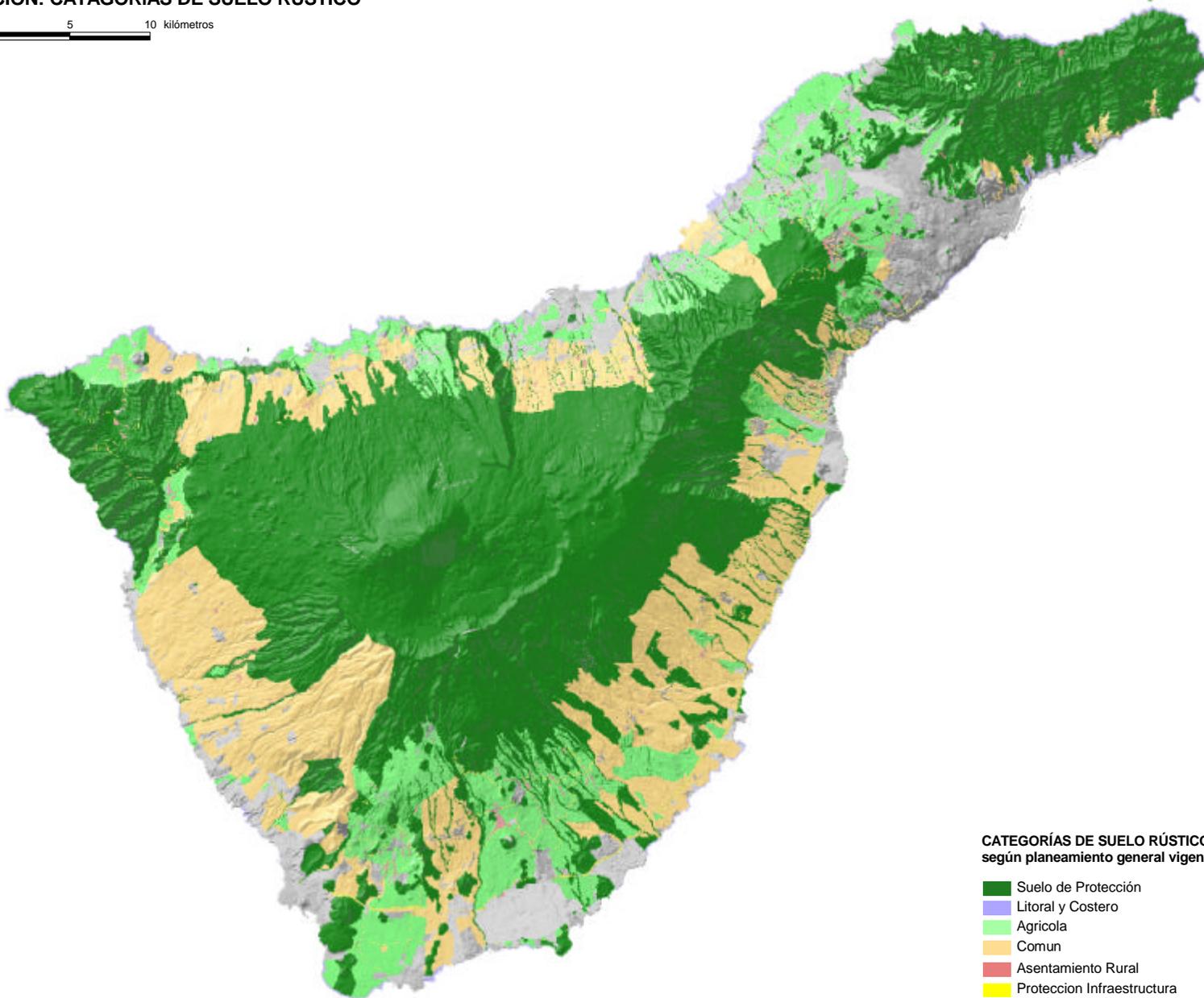


Fuentes: Cabildo Insular de Tenerife (Servicio de Desarrollo Económico). Consejería de Agricultura Pesca y Alimentación.
Elaboración Propia.

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE

INFORMACIÓN: CATAGORÍAS DE SUELO RÚSTICO

5 0 5 10 kilómetros



CATEGORÍAS DE SUELO RÚSTICO
según planeamiento general vigente (Año 97)

- Suelo de Protección
- Litoral y Costero
- Agrícola
- Comun
- Asentamiento Rural
- Protección Infraestructura
- Suelo No Rústico

intervención en materia de desarrollo agrario y ganadero. Evidentemente, este desarrollo debe venir respaldado por la rentabilidad de los cultivos; pero en último extremo, la consideración del valor de mantener un paisaje y unas estructuras socioeconómicas; de luchar contra la erosión de los terrenos, de favorecer la recarga del acuífero, constituyen argumentos que deben pesar igualmente frente a visiones exclusivamente productivistas.

LA PROBLEMÁTICA DE LOS RECURSOS NATURALES, ESTADO Y EVOLUCIÓN

Introducción

La notable densidad de actividades que caracteriza al territorio insular induce una importante cantidad de efectos no deseados en sus recursos naturales. Dichos efectos pueden clasificarse en función de los recursos afectados, o en función de la actividad que provoca la degradación, en los casos en que dicha actividad afecta a varios recursos.

A continuación se desarrollan los principales problemas que afectan a los recursos naturales tinerfeños a partir de dos aproximaciones. En primer lugar analizando las actividades y procesos que afectan a cada recurso concreto: atmósfera, recursos hídricos, suelo, aguas marinas, fauna y vegetación. En segundo lugar analizando aquellas actividades que introducen alteraciones especialmente significativas en varios recursos o en el conjunto del medio físico insular tales como la actividad extractiva, determinadas prácticas agrarias o la producción de residuos. Naturalmente son más los procesos que afectan a los recursos naturales de la isla, pero en tanto ya han sido tratados anteriormente, no son objeto de atención explícita en esta sección.

La atmósfera

Canarias y Tenerife en especial no se caracterizan por niveles de contaminación atmosférica elevados en comparación con el resto del territorio nacional. Además, no parecen existir evidencias de "contaminación transfronteriza", presentando la práctica totalidad de las emisiones un origen insular.

Los principales sectores causantes de emisiones contaminantes son el transporte por carretera y el sector industrial. El parque canario de vehículos ronda las 750.000 unidades (el 4% del total nacional), de los que una buena parte corresponden a turismos. El Índice de Motorización, 489 automóviles por 1.000 habitantes, es muy superior a la media nacional (395) y se sitúa muy próximo a los valores propios

de la Europa más desarrollada (Francia 500, Alemania 504). Los estimaciones realizadas señalan unas emisiones anuales del orden de 4.628 Tm de CO, 2.292 de NO_x y 3.655 de Partículas.

En cuanto al sector industrial, las emisiones de contaminantes con origen en los municipios de Santa Cruz y Candelaria, que acogen la refinería de CEPSA y la central de UNELCO respectivamente, suponen el 98,8% de las producidas en la totalidad de Tenerife. Las estimaciones realizadas señalan unas emisiones anuales de origen industrial del orden de 31.490 Tm de SO₂, 4.406 de NO_x, 1.170 de Partículas y 2.055 de Compuestos Orgánicos Volátiles.

De los datos anteriores se deduce la importante participación del sector industrial en las emisiones de NO_x y SO₂. En el caso del CO, Partículas y Compuestos Sólidos Volátiles, el transporte privado constituye la principal fuente de emisión. La contaminación descrita afecta fundamentalmente a la conurbación Santa Cruz-Laguna y al área de Candelaria. La aportación de los tráficos aéreo y marítimo no se consideran relevantes.

Los recursos hídricos

Los recursos hidrogeológicos constituyen la principal fuente de abastecimiento de agua de que en la actualidad dispone Tenerife. La red de explotaciones actuales ha sido construida por iniciativa privada y está formada por más de un millar de galerías y unos cuatrocientos pozos. La tasa de renovación del recurso, expresada como la infiltración o recarga útil que alimenta el acuífero, no es suficiente para renovar la cantidad extraída, de forma que en la actualidad el multiacuífero insular se halla sobreexplotado.

En las zonas altas, el descenso del nivel freático ha provocado el agotamiento de algunas de las galerías situadas a mayores alturas; el volumen de caudales alumbrados por las galerías ha pasado de los 7.000 l/s a mediados de los sesenta a menos de 5.000 l/s en la actualidad. En la sobreexplotación debida a los pozos provoca la intrusión de agua marina, aumentando el contenido en cloro y sodio e induciendo la salinización del acuífero. La densidad de extracciones es tal que no sólo se plantean problemas de intrusión, sino que incluso los conos de depresión generados en el bombeo llegan a afectar a las extracciones próximas. Los vertidos al subsuelo de aguas residuales domésticas sin depurar y la percolación de aguas de riego de cultivos con abonado continuado e intensivo, son las principales causas de la presencia de nitratos en el subsuelo, que, en el caso del Valle de La Orotava, alcanza los 40-110 mg/l. De forma paralela, las captaciones

procedentes de terrenos afectados por fenómenos de vulcanismo reciente presenta problemas de contaminación natural (bicarbonatos y fluor).

A pesar de esta situación, unos 11,5 m³/año, el 5,5% del consumo total según datos de 1991, se pierden en el transporte. Por otra parte, tan sólo el 56% de la población insular está conectada a la red de saneamiento. El resultado es el vertido directo de las aguas residuales urbanas sobre las formaciones litorales o la contaminación del multiacuífero insular, de tratarse de fosas sépticas sin demasiadas garantías de construcción o mantenimiento o pozos sin filtración.

En cuanto a la depuración, existe un total de 66 estaciones en el territorio insular. El pequeño tamaño de la mayoría de las instalaciones hace difícil su mantenimiento y en muchos casos ni siquiera entran en funcionamiento, por la incapacidad técnica y financiera de los municipios. De forma paralela, una parte significativa de los emisarios submarinos, no reúnen las condiciones mínimas de longitud, profundidad del punto de emisión, características de la construcción, etc y presentan graves problemas de mantenimiento. Aunque Tenerife se encuentra bajo la influencia de la Corriente de Canarias, que facilita la dispersión de los vertidos, determinados tramos del litoral tienen una reducida capacidad de dispersión. Es el caso de las bahías de Las Caletillas y Santa Cruz, que presentan la mayor densidad de emisarios operativos o proyectados de toda la Isla.

El recurso suelo

El suelo constituye el soporte básico de los ecosistemas terrestres y del sistema productivo agrario. Constituye un recurso natural renovable a la escala temporal de los procesos naturales, aunque no renovable a escala humana. Estas circunstancias y su escasez en el contexto insular tinerfeño obligan a establecer medidas de gestión y protección, especialmente en relación con aquellas actividades susceptibles de conducir a la degradación del recurso.

La agricultura de regadío ha provocado problemas de salinización y sodificación del suelo debido al empleo de aguas con altos índices SAR. En muchos casos el agua procede del bombeo de pozos y sondeos cuyos acuíferos están salinizados por intrusión marina. Paralelamente, si bien las tecnologías de riego por goteo contribuyen a un uso racional del recurso agua, facilitan los procesos de salinización y dificultan los procesos de lavado y dilución de iones. En cambio, la presencia de elevadas concentraciones de ion SO₄⁼ en el suelo indica salinización por

RECURSOS DISPONIBLES EN TENERIFE EN EL AÑO 2.000

GRUPO	CAPTACIÓN	Hm3/Año	%S/Grupo	%S/Total
Superficiales	Presas y Tomaderos	2,3	100,0	1,0
Subterráneas sin tratar	Galerías	108,8	57,9	47,9
	Pozos	71,4	38,0	31,4
	Manantiales	7,8	4,1	3,4
No convencionales	Reutilización	24,5	66,6	10,8
	Desalación del agua del mar	12,3	33,4	5,4
TOTAL RECURSOS HÍDRICOS		227,1	NA	100,0

Fuente: Plan Hidrológico Insular, 1.993.
Elaboración Propia.

CONSUMO DE AGUA PREVISTOS PARA EL AÑO 2.000

Consumos	272,8 Hm3/Año	Distribución
Recursos no utilizados	2,6	1,2
Pérdidas en Traspases	11,1	5,2
Uso Agrícola	96,8	44,9
Uso Turístico	69,6	32,3
Uso Industrial	23,4	10,9
Uso Urbano	69,3	32,3

Fuente: Plan Hidrológico Insular, 1.993.
Elaboración Propia.

exceso de fertilización, que afecta especialmente a los cultivos de tomate. Por otra parte, Canarias constituye una de las comunidades autónomas con mayores consumos de productos fitosanitarios por hectárea. Este uso responde con frecuencia a una tradición arraigada que no responde a necesidades objetivas. Como consecuencia, se producen procesos de contaminación del suelo y del subsuelo por lixiviación. Además de las repercusiones medioambientales directas (sobre agua y suelo principalmente), se favorece el abandono del uso de abonos orgánicos, como ocurre con los subproductos ganaderos, que pasan a ser considerados residuos.

La destrucción de la cubierta vegetal, determinadas prácticas agrícolas en zonas de alta pendiente y los procesos de abandono de cultivos, especialmente en la medianía meridional donde la construcción de bancales había favorecido la acumulación de partículas minerales y materia orgánica, conducen a la pérdida de suelo por erosión.

Los cambios económicos y sociales que se producen en las últimas décadas como consecuencia de la apertura de los mercados insulares y del fuerte desarrollo experimentado por la actividad turística, han favorecido los procesos de abandono de la actividad agrícola. Una de las manifestaciones de este fenómeno es una sustantiva reducción de la superficie cultivada, especialmente en las áreas de medianía. El abandono de cultivos afecta de forma significativa a zonas de fuerte pendiente; en la vertiente septentrional estas superficies son rápidamente ocupadas por matorrales de sustitución que en el futuro dejarán paso a la vegetación potencial; en cambio, en las laderas meridionales, el deterioro de los bancales y la pérdida de una mínima cobertura vegetal favorece el desencadenamiento de los procesos erosivos. Si bien no se cuenta con una cuantificación precisa del fenómeno sí que se está en condiciones de afirmar que presenta dimensiones alarmantes.

En cuanto a la contaminación por metales pesados, los mayores problemas derivan de la deposición de compuestos emitidos por los vehículos de transporte, que afecta especialmente, en el caso del plomo, a los bordes de la autovía Santa Cruz-La Laguna. Por otra parte, el inventario nacional de suelos contaminados señala como actuación prioritaria tres puntos: el antiguo vertedero de Montaña del Aire, la refinería de Santa Cruz y el antiguo vertedero de El Lazareto y el vertedero de Arico, emplazamiento este último donde se estima un vertido de más de 90.000 m³ de residuos industriales, habiéndose detectado contaminación por metales pesados, aceites, hidrocarburos aromáticos, etc.

La problemática del medio marino

La contaminación del medio marino tiene un origen doble. De una parte, las actividades de transporte marítimo tienen efectos muy aparentes, como el *empichado* de las costas y la modificación de los fondos por sedimentación. De otra, las emisiones procedentes de núcleos urbanos e industriales generan efectos menos visibles, como la modificación de la calidad de las aguas por incorporación de contaminantes y materia orgánica. Comunidades como los seadales, de gran valor ecológico, resultan especialmente afectadas por estas alteraciones.

El puerto de Santa Cruz registra un importante tráfico marítimo pesado; aunque la mayoría realizan las operaciones de limpieza de depósitos y tanques en aguas internacionales, los vertidos acaban afectando a la costa. En el caso de los buques de menor tonelaje y las embarcaciones deportivas y pesqueras, la limpieza se realiza directamente en los puertos. El Plan de Cobertura Nacional de Recepción de Residuos Oleosos de los Buques (D. G. de Marina Mercante) prevé la puesta en marcha de una instalación de tratamiento total en el Puerto de Santa Cruz, dos instalaciones de tratamiento previo (Arrecife y Puerto del Rosario) y dos estaciones de recogida (Puerto de la Cruz y Puerto de los Cristianos). Esta planificación no considera las instalaciones MARPOL que tiene en funcionamiento CEPESA, que, de acuerdo con el Plan Integral de Residuos de Canarias, sería necesario potenciar. Sin embargo, la principal fuente de alteración de las aguas marinas es el vertido de aguas residuales urbanas sin previa depuración. En este sentido, una parte significativa de los emisarios submarinos no reúnen las condiciones mínimas de diseño o presentan problemas de conservación.

La pesca de especies demersales litorales (Vieja, Sargos, Cabrillas, Salmonetes, Besugo, etc.) ha constituido tradicionalmente el sustento básico de las comunidades de pescadores de la Isla. La introducción de artes de pesca poco selectivas, la mejora de la navegación y detección, así como la pérdida del caladero africano en los setenta, provocaron que el esfuerzo costero de la flota de bajura se concentrara en estos recursos. Las elevadas capturas soportadas así como los métodos de pesca no selectivos y degrandantes del fondo utilizados han llevado a una sobreexplotación y agotamiento de los recursos, por lo que en la última década la pesca litoral de especies de fondo ha sufrido una importante recesión. En cuanto a los demersales profundos, conforme se iban agotando las especies más cercanas a la costa el esfuerzo pesquero se ha ido desplazando hacia mayores profundidades, por lo que recientemente especies como el Cherne, las Fulas de Hondura y el Jediondo se han visto mermadas considerablemente. El auge de la pesca deportiva ha influido igualmente en la sobrepesca de

los fondos litorales, tanto la pesca o caza submarina y la pesca con caña en los más costeros como la realizada desde embarcaciones a mayor profundidad.

Determinadas actividades recreativas que implican visitas constantes a zonas muy concretas generan importantes efectos antrópicos. En el caso de los Calderones (*Globicephala macrohynchus*), es imprevisible la influencia que pueden tener sobre el comportamiento de los cetáceos y la estabilidad de la colonia el importante volumen de visitas diarias de embarcaciones de recreo con turistas y buceadores.

La extracción de arenas de los fondos someros para la regeneración de playas constituye uno de los factores de riesgo para la supervivencia de las praderas de fanerógamas, dada la erosión y turbidez generadas por la fracción más fina del sedimento, que puede permanecer mucho tiempo en suspensión; además, dicho sedimento puede ser arrastrado por las corrientes y afectar a otras comunidades.

Los problemas de la fauna terrestre

La introducción de especies foráneas, tanto animales como vegetales, ha sido un fenómeno constante desde los tiempos de la Conquista. Ratas (*Rattus* spp.) y gatos cimarrones (*Felis catus*) son auténticos predadores de la fauna vertebrada autóctona, incidiendo de forma muy significativa sobre determinadas especies de aves como el Petrel de Bulwer (*Bulweria bulwerii bulweri*), la pardela chica (*Puffinus assimilis baroli*), el paíño común (*Hydrobates pelagicus pelagicus*), o el chorlito patinegro (*Charidrius alexandrinus alexandrinus*), etc y reptiles endémicos. Conejos, introducidos desde la Conquista, y muflones, cuyos 13 individuos iniciales se han convertido en varios centenares, afectan de forma significativa a especies características y singulares de la flora endémica insular. En el caso del muflón, el Plan Insular de Caza tiene prevista su eliminación. La evolución de las poblaciones de estas especies introducidas está estabilizada, como es el caso de las introducidas con más antigüedad, o van en aumento constante, por lo que constituye un fenómeno necesitado de control, caso de la expansión del muflón.

Otro conjunto de afecciones vienen derivadas de acciones directas al margen de la legalidad: furtivismo, sobreexplotación cinegética, expolio de nidos, coleccionismo ilegal, capturas en vivo, etc. Dentro de este apartado también queda comprendido el cobro de piezas protegidas, caso de la paloma turquí (*Columba bollii*), por supuestos errores de identificación. La caza furtiva constituye un factor tremendamente negativo para la fauna vertebrada, en especial para las aves rapaces como el águila pescadora (*Pandion haliaetus haliaetus*) y acuáticas

como la polla de agua (*Gallinula chloropus chloropus*) y la focha común (*Fulica atra atra*). En este sentido, el Plan Insular de Caza estima que, de forma aproximada, el 20% de las capturas anuales realizadas en la Isla corresponden a fenómenos de furtivismo.

Otras especies como la perdiz moruna (*Alectoris barbara koengi*) y la codorniz (*Coturnix coturnix*) padecen una excesiva presión cinegética a nivel local. En el caso de la anguila (*Anguilla anguilla*) existe un exceso de capturas en áreas como el Barranco de Afur, en el Macizo de Anaga. Prácticas ancestrales como la captura en vivo de aves usando técnicas como el falsete, la liga o pegamento, captura en bebederos, etc., afectan especialmente a los passeriformes fringílicos como los canarios (*Serinus canaria*), pinzón común (*Fringilla coelebs*), pajarero moro (*Bucanetes githagineus*), etc, muy apreciados como aves de jaula.

El abandono de las tierras de cultivo afecta igualmente a las comunidades adaptadas a estos sistemas. Así, la disminución de la superficie dedicada al cereal en la zona comprendida entre Los Rodeos y La Esperanza supone la destrucción del hábitat de especies como la terrera marismeña (*Calandrella rufescens rufescens*), el gorrión chillón (*Petronia petronia madeirensis*) y el jilguero (*Carduelis carduelis parva*), raras o amenazadas a nivel insular.

La vegetación y los bosques

De 1984 a 1994 se produjeron un total de 542 incendios forestales, con una superficie afectada cercana a las 1.000 Ha. Sin embargo, en los grandes incendios de 1983 y 1995, se quemaron 6.887 y 2.000 Ha. respectivamente. El Plan Insular de Incendios Forestales de Tenerife señala que en el 48% de los incendios se desconoce la causa, el 24% son intencionados y el 8% corresponden a negligencias. Otras causas (quema de pastos, maniobras militares, hogueras, rayos, etc.) no superan en ningún caso el 5%.

El pinar canario está adaptado al fuego como consecuencia de su evolución en una zona de vulcanismo activo. El fuego es un elemento más -y no ajeno- a este ecosistema. El problema procede de un aumento de la frecuencia "natural" de los incendios, o de una modificación de la intensidad de los mismos. La capacidad de regeneración del monte verde también es grande, pero no ocurre igual con el sotobosque, poniendo en peligro la regeneración de la masa forestal. De forma paralela, la eliminación de la cubierta vegetal agrava los procesos erosivos y amenaza la pervivencia de especies vulnerables por destrucción del hábitat. Desgraciadamente, la Isla no va a ser ajena a incendios futuros de parecidas dimensiones, sobre todo en las masas de pinar, sin quedar exentas de este riesgo las áreas de monte verde y matorral, en

especial en épocas de sequía. La accidentada topografía dificulta las labores de extinción y en muchos casos la considerable capa de pinocha y la densidad de la masa forestal contribuyen a aumentar la expansión del fuego.

La repoblación forestal ha sido practicada con intensidad durante muchos años. Entre 1940 y 1970 se reforestan extensas zonas con pino canario (unas 9.000 Ha.) y coníferas exóticas de rápido crecimiento (*P. radiata*, *P. halepensis*, etc. Desde su plantación estas masas no han sido tratadas y en la actualidad constituyen masas homogéneas de gran densidad (en el sur de la Isla se llegan a alcanzar densidades de 1.500 pies/ha), con pies delgados y muy juntos; por lo general presentan una nula regeneración natural y un estado fitosanitario pésimo. Tanto la elevada densidad como el carácter homogéneo y continuo de la masa y la acumulación de pinocha combustible, constituyen factores que incrementan el riesgo de incendios forestales y de ataque de plagas.

Los pinares de repoblación requieren de una intervención humana continua, en forma de tratamiento silvícola, ya que no se trata de sistemas naturales. Entre los objetivos para estas masas destaca la sustitución de las masas forestales no autóctonas de pino insigne y eucalipto, fomentando la recuperación de la vegetación potencial, especialmente de la laurisilva; dado que salvo en sus márgenes no existe regeneración natural, no llegarán a constituir masas permanentes si no se tratan selvícolamente. De acuerdo con lo señalado, la ejecución de claras previas, la transformación de la masa regular en irregular (por cortas a hecho en rodales) y la disminución de los combustibles, son medidas para mejorar el estado sanitario de la masa y conseguir que ésta se encuentre más próxima al modelo natural. Debido al recelo generado por las actuaciones forestales realizadas en un pasado próximo, muchas de las que se consideran necesarias para la regeneración y conservación de las masas forestales no se han ejecutado. Sin embargo, la contradicción surge cuando se niega la intervención en el territorio forestal y, simultáneamente, las quejas por los incendios derivan de la falta de gestión de dicho territorio forestal.

Otro de los fenómenos que afectan a la vegetación insular es la naturalización de especies introducidas de gran agresividad, que desplazan de los ecosistemas a las autóctonas. La tunera (*Opuntia ficus-barbarica*) fue introducida a finales del siglo XVIII con fines agrícolas. La amapola de California (*Eschscholzia californica*), introducida con motivos ornamentales a mediados de este siglo, el pasto de elefante (*Pennisetum setaceum*), la tunera india (*Opuntia dillenii*), pionera en terrenos movidos, la pitera (*Agave americana*) o el tojo (*Ulex eruopaeus*) constituyen otras especies introducidas. En la actualidad resulta difícil encontrar cardonales en cuyo cortejo florístico no aparezcan especies como la tunera y la pitera, que han alcanzado carta de naturaleza en las zonas más áridas de la isla.

El sector ganadero contó en otros tiempos con una extraordinaria participación en la base económica insular, lo cual ha conducido a una extraordinaria alteración del paisaje en determinadas zonas. En la actualidad el pastoreo se encuentra en franco retroceso, aunque todavía perviven grandes rebaños de cabras y, en menor medida, de ovejas, que afectan a gran cantidad de endemismos; simultáneamente, su continuo pisoteo destruye la estructura del suelo, favoreciendo los procesos erosivos.

El escaso control de la actividad extractiva

La práctica indiscriminada de la actividad extractiva (picón, arena y piedra) junto con el aumento de la demanda de estos materiales, principalmente para la construcción, ha provocado un sensible deterioro ambiental, especialmente del paisaje.

Los inventarios de actividades extractivas señalan la existencia de unas 250 canteras, la mayor parte de las cuales se encuentran inactivas. Los impactos ambientales que generan varían en función de las características de la actividad minera y del espacio que ha de acoger dicha actividad. A grandes rasgos, las extracciones de áridos a cielo abierto plantean problemas de emisión de gases y polvo, ocupación y destrucción del suelo, alteración de hábitats, generación de ruidos, desencadenamiento de procesos erosivos, etc. Sin embargo en las canteras de la isla, las alteraciones paisajísticas constituyen, en general, los impactos más destacados.

De los 284 conos volcánicos inventariados en la Isla, 86, el 34%, han sido utilizados para la extracción de áridos. Asimismo, muchos barrancos muestran las huellas de actuaciones similares. La falta de planificación y el escaso control y regulación de dicha actividad refuerza el importante impacto resultante, afectando incluso a Espacios Naturales Protegidos, caso de la explotación de las Montañas Negras en la Reserva Especial del Chinyero. Una parte significativa de las explotaciones son ilegales y se realizan sin directriz alguna, dando como resultado un pésimo aprovechamiento del material y un mayor grado de alteración debido a la actuación. La falta de control y dirección de las extracciones conlleva que tras su explotación se proceda a su abandono sin restauración, dejando en el lugar la maquinaria vieja y otros productos de desecho, y unos relieves de perfil altamente impactante cuando no peligroso por las posibilidades de desmoronamiento o caídas de transeúntes.

En este sentido, parece absolutamente necesario racionalizar y limitar el número de extracciones existentes, procurando una distribución territorial adecuada de los puntos de extracción y la satisfacción de las necesidades de cada tipo de material. Paralelamente, también es

necesario regular la forma en que se producen las extracciones y vincular efectivamente la explotación a la restauración para limitar el nivel de impacto de esta actividad.

Un uso público inadecuado y excesivo

El alto nivel de interés que despierta buena parte de los recursos paisajísticos insulares y la propia expansión de las actividades recreativas de una población muy amplia y de una gran masa de turistas, inducen pautas de uso público inadecuado, que se manifiesta como una presión sobre determinados espacios por encima de su capacidad de acogida. Dentro de este apartado se incluyen prácticas lúdico-deportivas como la circulación fuera de pistas con vehículos todo-terreno, de gran impacto sobre el medio insular. Concentraciones excesivas de visitantes amenazan la supervivencia de especies endémicas como *Sideritis nervosa* (Teno Bajo), *Sideritis infernalis* (Barranco del Infierno) o *Lotus maculatus* (El Puertito). La afluencia de bañistas, pescadores o campistas produce molestias durante la época de cría en las colonias del petrel de Belwer (*Bulweria bulwerii bulwerii*), el paño de Madeira (*Oceanodroma castro castro*), el chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus alexandrinus*) o el charrán común (*Sterna hirundo hirundo*). En el caso de la Cueva de Felipe Reventón, la visita incontrolada de espeleólogos y excursionistas supone la modificación del hábitat de invertebrados endémicos como *Doliochoilus ypsilon*, *Speleovulcania canariensis* y *Oromia hephaestos*.

La circulación de vehículos todo-terreno por pistas supone un importante factor de perturbación en espacios naturales protegidos como las Reservas Naturales Especiales del Malpaís de Güímar (pistas y laderas de Montaña Grande), Montaña Roja, Malpaís de Rasca y Chinyero (con notables alteraciones en la morfología de su superficie). Emisión de gases, contaminación acústica, proliferación de vertidos y desencadenamiento de procesos erosivos son algunos de los impactos asociados a este tipo de actividad. Otras actividades deportivas, caso de la escalada y el senderismo, pueden suponer una grave amenaza sobre rapaces como el águila pescadora (*Pandion haliaetus haliaetus*) y el halcón de Berbería (*Falco pelegrinoides pelegrinoides*). En el caso del parapente, afecta especialmente a las laderas de Güímar y Tigaiga.

Los Residuos Urbanos

Tenerife produce anualmente más de 350.000 toneladas de Residuos Urbanos (962 Tn/día), de los que el 28% corresponden al municipio de Santa Cruz. En su totalidad son tratados en el Vertedero Controlado de Arico, cuya vida útil prevista se ha visto considerablemente reducida por el notable aumento en la generación de residuos que ha experimentado la Isla, superior al 7% anual en los últimos cinco años. Entre los impactos más relevantes destacan la dispersión de plásticos y papeles y la emisión de malos olores que afectan a los alrededores de la instalación.

Además del Vertedero Controlado de Arico, existe toda una serie de vertederos incontrolados de pequeñas dimensiones aunque susceptibles de generar graves alteraciones ambientales y paisajísticas: contaminación del suelo y el agua, incendios debido a la incineración incontrolada de los residuos, humos y malos olores, riesgos sanitarios debidos a la presencia de ratas, etc. La concentración de buena parte de los mismos en el suroeste insular constituye una externalidad negativa para la oferta turística local.

Los escombros son aptos para su reutilización como relleno de determinadas canteras, que pueden acondicionarse como vertederos. Sin embargo, debido a que frecuentemente se vierten otros tipos de residuos, se convierten a menudo en focos de contaminación del suelo y de los acuíferos por lixiviados.

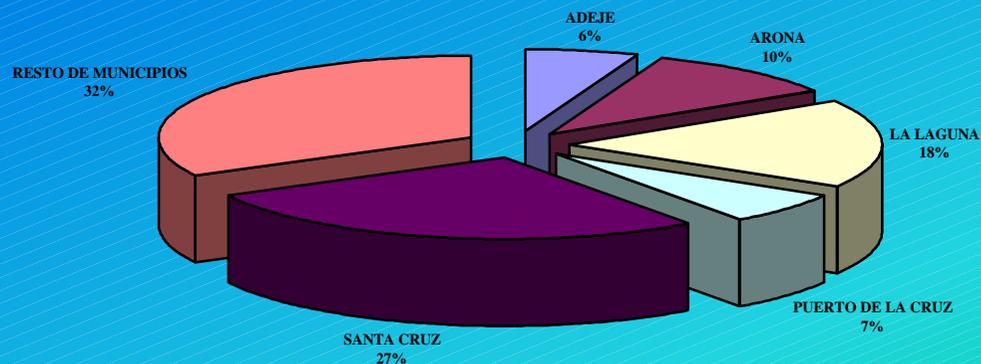
En cuanto a los residuos sanitarios, se calcula una producción diaria de 7.250 kg. La clasificación practicada por los hospitales es poco exigente y además ningún centro sanitario cumple la reglamentación vigente respecto a la gestión de residuos tóxicos y peligrosos. En el mejor de los casos tratan estos residuos por incineración, para lo que ninguna de las instalaciones con que cuenta la Isla reúne las condiciones mínimas exigibles según lo indicado en la legislación vigente. La situación es especialmente negativa en el caso de las clínicas privadas, ya que en general eliminan todos los residuos biosanitarios junto con los sólidos urbanos.

EVOLUCIÓN DE LA RECOGIDA DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS (RSU) POR MUNICIPIOS EN TENERIFE. 1.985 - 2.000

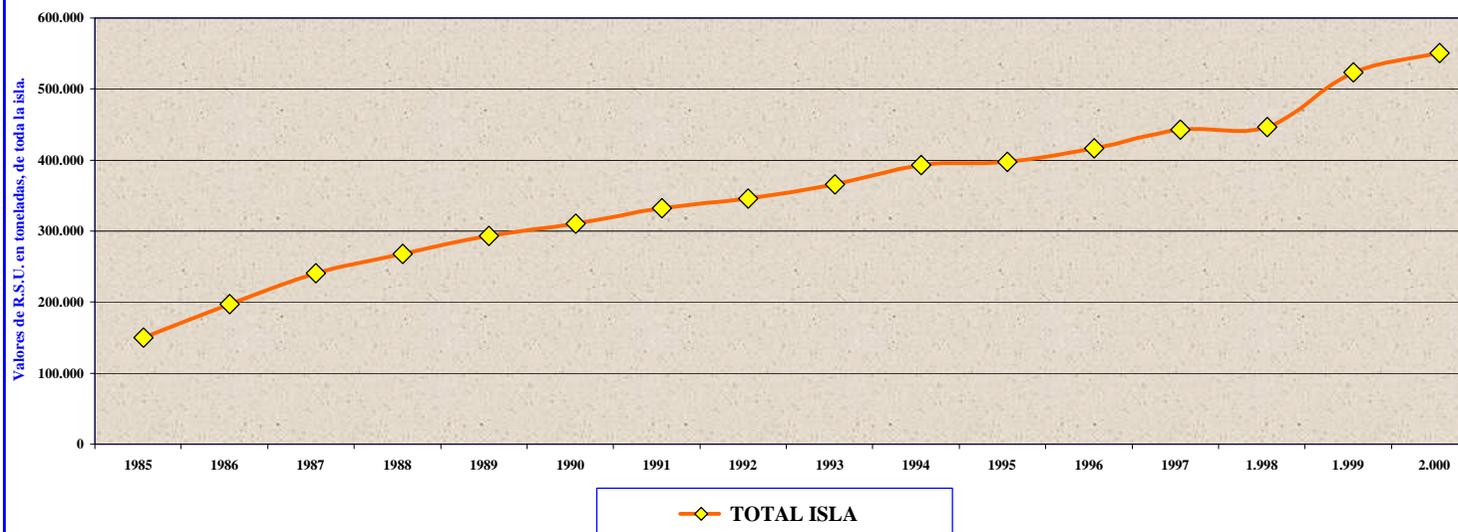
MUNICIPIOS	1.985			1.990			1.995			2.000		
	RSU (Tm)	Población de derecho	RSU (Kg)/ Hab	RSU (Tm)	Población de derecho	RSU (Kg)/ Hab	RSU (Tm)	Población de derecho	RSU (Kg)/ Hab	RSU (Tm)	Población de derecho	RSU (Kg)/ Hab
ADEJE	0,00	7.474	0,0	14.901,00	10.103	1.474,9	24.432,80	13.272	1.840,9	40.991,49	13.605	3.013,0
ARAFO	480,61	3.847	124,9	1.247,87	4.020	310,4	1.520,19	4.557	333,6	2.031,02	4.669	435,0
ARICO	3,70	4.347	0,9	1.449,96	4.432	327,2	2.590,42	4.963	521,9	4.059,93	5.115	793,7
ARONA	2,44	16.251	0,2	28.969,04	25.018	1.157,9	39.203,33	29.730	1.318,6	63.299,66	29.792	2.124,7
BUENAVISTA	0,00	5.268	0,0	1.355,04	5.483	247,1	1.581,76	5.577	283,6	*	*	*
CANDELARIA	2.226,16	7.414	300,3	4.360,66	9.641	452,3	5.798,80	12.105	479,0	8.539,41	13.356	639,4
FASNIA	42,61	2.344	18,2	511,70	2.319	220,7	817,13	2.509	325,7	1.005,00	2.496	402,6
GARACHICO	0,00	5.574	0,0	1.764,84	6.282	280,9	1.848,60	6.061	305,0	*	*	*
GRANADILLA	2,36	15.098	0,2	7.888,94	17.073	462,1	7.426,35	18.507	401,3	13.504,45	19.253	701,4
LA GUANCHA	0,00	5.320	0,0	1.384,94	5.199	266,4	1.706,38	5.384	316,9	2.290,50	5.244	436,8
GUIA DE ISORA	0,00	10.491	0,0	4.151,70	12.675	327,6	5.488,79	13.173	416,7	8.394,29	13.761	610,0
GÜIMAR	3.009,74	14.442	208,4	4.445,06	14.863	299,1	6.093,67	15.391	395,9	10.386,65	14.306	726,0
ICOD DE LOS VINOS	0,00	21.048	0,0	7.010,15	22.449	312,3	7.929,65	22.127	358,4	10.730,31	22.079	486,0
LA LAGUNA	30.738,95	111.695	275,2	53.257,82	118.548	449,3	65.575,01	127.743	513,3	91.930,76	127.945	718,5
MANCOMUNIDAD DAUTE *	*	*	*	*	*	*	*	*	*	7.587,17	19.440	390,3
LA MATANZA	816,22	5.328	153,2	1.674,46	6.113	273,9	2.881,18	6.390	450,9	3.541,63	6.940	510,3
LA OROTAVA	7.101,96	33.088	214,6	12.821,83	36.581	350,5	17.284,26	36.189	477,6	20.510,91	35.775	573,3
PUERTO DE LA CRUZ	14.592,56	26.087	559,4	19.792,36	28.281	699,8	24.246,12	27.829	871,3	26.674,37	24.050	1.109,1
LOS REALEJOS	5.761,19	26.860	214,5	9.251,43	30.072	307,6	12.072,11	33.197	363,7	15.520,00	33.575	462,2
EL ROSARIO	1.322,86	5.900	224,2	5.607,87	7.146	784,8	16.176,08	10.668	1.516,3	31.844,01	11.544	2.758,5
SAN JUAN DE LA RAMBLA	577,94	5.230	110,5	1.057,48	4.861	217,5	1.403,46	4.797	292,6	1.832,35	4.645	394,5
SAN MIGUEL	0,00	4.373	0,0	1.515,14	5.294	286,2	3.658,22	6.203	589,8	9.897,14	6.645	1.489,4
SANTA CRUZ	60.006,94	193.906	309,5	89.473,64	222.892	401,4	102.484,68	204.948	500,1	121.149,95	213.050	568,6
SANTA URSULA	1.670,30	8.350	200,0	2.875,18	8.915	322,5	4.288,33	9.385	456,9	6.162,32	10.186	605,0
SANTIAGO DEL TEIDE	4,72	3.698	1,3	3.310,41	5.325	621,7	5.820,12	6.879	846,1	8.471,28	8.454	1.002,0
EL SAUZAL	890,73	5.735	155,3	1.731,89	6.304	274,7	2.790,90	6.788	411,2	4.443,41	7.474	594,5
LOS SILOS	0,00	5.571	0,0	1.564,70	5.623	278,3	1.655,27	5.675	291,7	*	*	*
TACORONTE	3.680,16	17.027	216,1	6.231,26	18.159	343,1	7.989,89	19.066	419,1	11.127,27	20.349	546,8
EL TANQUE	0,00	2.604	0,0	565,42	2.818	200,6	708,02	3.132	226,1	*	*	*
TEGUESTE	1.277,08	7.123	179,3	2.495,76	7.618	327,6	3.423,04	8.527	401,4	5.319,07	8.853	600,8
LA VICTORIA	1.215,84	7.458	163,0	2.391,58	7.639	313,1	3.373,19	7.789	433,1	3.807,98	8.122	468,8
VILAFLOR	38,18	1.544	24,7	702,18	1.560	450,1	556,27	1.629	341,5	722,25	1.643	439,6
TOTAL ISLA	135.463,25	590.495	229,4	295.761,31	663.306	445,9	382.824,01	680.190	562,8	535.774,58	692.366	773,8

* **NOTA:** La MANCOMUNIDAD DAUTE, fundada en 1.999, asocia a los municipios de Buenavista del Norte, Garachico, Los Silos y El Tanque en la recogida de residuos sólidos urbanos con la finalidad de abaratar el coste de esta actividad. Además, cabe destacar que el elevado volumen de Residuos Sólidos Urbanos (RSU) recogidos en algunos municipios como El Rosario se debe a la ubicación en éstos de empresas como Martínez Cano que se dedican a esta actividad. En otros municipios, tales como Adeje, Arona, Puerto de la Cruz, San Miguel y Santiago del Teide, el elevado ratio (RSU (Kg)/ Hab) es consecuencia directa de la actividad turística que en ellos se promueve.

PORCENTAJE DE R.S.U. VERTIDOS POR MUNICIPIO, DESDE 1.985 HASTA EL AÑO 2.000 EN EL VERTEDERO DE ARICO.



TONELADAS DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS RECOGIDAS EN TENERIFE 1.985 - 2.000



Residuos industriales

Dada la configuración del sector industrial tinerfeño, la generación de residuos peligrosos es muy reducida, exceptuando la generación de aceites, muy generalizada en toda la industria, y lodos, con origen en el subsector energético. La producción total de aceites usados en Canarias es del orden de 11.000 Tn/año, de la cual 5.500 corresponden a Tenerife. De las 11.000 Tn/año tan sólo se recogieron en 1994 unas 4.000 Tn. La mayor parte de la cantidad restante es desviada desde los talleres hasta las instalaciones de combustión, o es vertida al suelo o a la red de alcantarillado, sin cumplir los requisitos legales establecidos. La mayor parte de los lodos orgánicos, que suelen contener cantidades importantes de metales y aguas, proceden de las instalaciones de CEPESA. Son tratados en la planta de ECANSA, dentro de la propia refinería.

Durante el funcionamiento de las centrales térmicas de fuel oil se producen escorias (85 Tn/año en Las Caletillas), caracterizadas por un elevado contenido en azufre y níquel, y cenizas volantes (350 Tn/año), de alto contenido en sílice y carbono. Asimismo, los lodos de lavado (180 Tn/año) incluyen vanadio, níquel, magnesio y cromo. La totalidad de los lodos inorgánicos son entregados, una vez decantados y secos, a un gestor autorizado (EKONOR).

En la actualidad UNELCO constituye el único productor a escala apreciable de PCB's y PCT's, que paulatinamente está sustituyendo los equipos eléctricos que contienen PCB. UNELCO entrega el PCB líquido y los equipos que lo contienen (transformadores y condensadores) a gestores autorizados, generalmente HIDRONOR, para su tratamiento fuera de las islas. Durante 1994 la cantidad así gestionada se acercó a 200 Tn. En la actualidad, existen 17 transformadores que contienen PCB en Tenerife, ante lo cual parece necesario abordar un plan que, de forma progresiva, consiga su eliminación.

