

5. ANÁLISIS DESCRIPTIVO DEL PLANEAMIENTO INSULAR

En el presente epígrafe de esta Memoria de Información se describen y analizan sucintamente para su aplicación, las principales determinaciones y disposiciones del PIOT con mayor incidencia en los contenidos a desarrollar a través de este Plan Territorial Parcial. Por tanto, fundamentalmente, hace mención al Modelo de Ordenación Insular que establece el PIOT, en aquello que afecta a la comarca, y al Modelo de Ordenación Territorial Comarcal que concreta y especifica lo establecido por el PIOT para la comarca.

Además, este apartado también trata de las disposiciones normativas del PIOT más relevantes para el desarrollo de dichos modelos: la distribución básica de usos, el sistema de núcleos urbanos principales, las redes básicas de infraestructuras y los equipamientos insulares.

Igualmente, se considera apropiado hacer una breve referencia a las determinaciones y previsiones para los desarrollos turísticos admitidos en el Ámbito de Referencia Turístico (Ámbito Noroeste) delimitado por el PIOT, y que se encuentran regulados con una mayor precisión en el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife.

5.1 Disposiciones del PIOT sobre el Modelo de Ordenación de la Comarca

El presente Plan Territorial Parcial pertenece a la categoría o tipo de Plan Territorial Parcial de ordenación comarcal. El contenido del PTPO se establece en la Normativa del PIOT, en la Sección 6ª, Capítulo 2, del Título I y en la Sección 6ª, Capítulo 2, del Título II. Por otro lado, las disposiciones territoriales sobre el Modelo de Ordenación de esta comarca se contienen en la sección 6ª del capítulo 2 del Título 2 de la Normativa del PIOT.

El aspecto inicial a tener en cuenta es que Icod (tanto por su peso relativo como por su posición central en el modelo de ordenación) se configura como el núcleo principal con función de cabecera comarcal.

El PIOT delimita esquemáticamente los perímetros de los cascos urbanos y sus ensanches, con el criterio de priorizar sobre ellos la inversión pública en urbanización y equipamientos, así como el crecimiento residencial en la comarca.

El **plano de información i2** recoge a modo de esquema una síntesis de las determinaciones del PIOT que definen el Modelo de Ordenación para la comarca y que se describen brevemente en los respectivos apartados de este epígrafe.

5.1.1 Función de la comarca en el conjunto insular

Por otro lado, en las consideraciones precisas del Modelo de Ordenación de Daute (sección 6ª del capítulo 2 del Título II en el artículo 2.2.6.1. apartado 4, se expresa lo siguiente:

“Los usos tradicionales y las características naturales de la comarca le dan, según el PIOT, una clara vocación agrícola (agricultura intensiva costera y cultivos de secano en las medianías) que debe complementarse con alternativas vinculadas sobre todo al mantenimiento y aprovechamiento de sus recursos paisajísticos. Si bien el nivel socioeconómico de esta comarca exige una fuerte atención del sector público a fin de reducir sus déficits infraestructurales y dotacionales, así como la excesiva dependencia laboral exterior, ello no debe suponer procesos de transformación que conlleven la pérdida de su carácter o el crecimiento excesivo de su población”

El Modelo de Ordenación Insular recogido en la sección 3ª del Capítulo 1 del Título II de las Disposiciones Territoriales del PIOT, se basa en los siguientes criterios generales para la configuración del sistema de núcleos (artículo 2.1.3.2, apartado 1):

- *Dirigir las dinámicas de crecimiento hacia los cascos urbanos principales existentes, evitando la ocupación desordenada de suelos productivos agrícolas.*
- *Concentrar esfuerzos en la resolución de los déficits de urbanización y servicios de los núcleos existentes, y coordinar en el tiempo y en el espacio las distintas políticas sectoriales (especialmente las de ejecución de infraestructuras) para que sean coherentes con los ritmos del desarrollo urbano y las necesidades reales.*

Ambos criterios generales tienen una especial relevancia y resultan esenciales para lograr un modelo coherente de ordenación en la comarca de Ycoden – Daute – Isla Baja.

Dentro de ese sistema de núcleos urbanos principales de la Isla (Art. 2.1.3.2, apartado 2), el PIOT define tres ámbitos principales en los que debe centrarse el futuro crecimiento “de la isla” . Área Santa Cruz – Laguna, Valle de La Orotava y entorno de Playa de Las Américas.

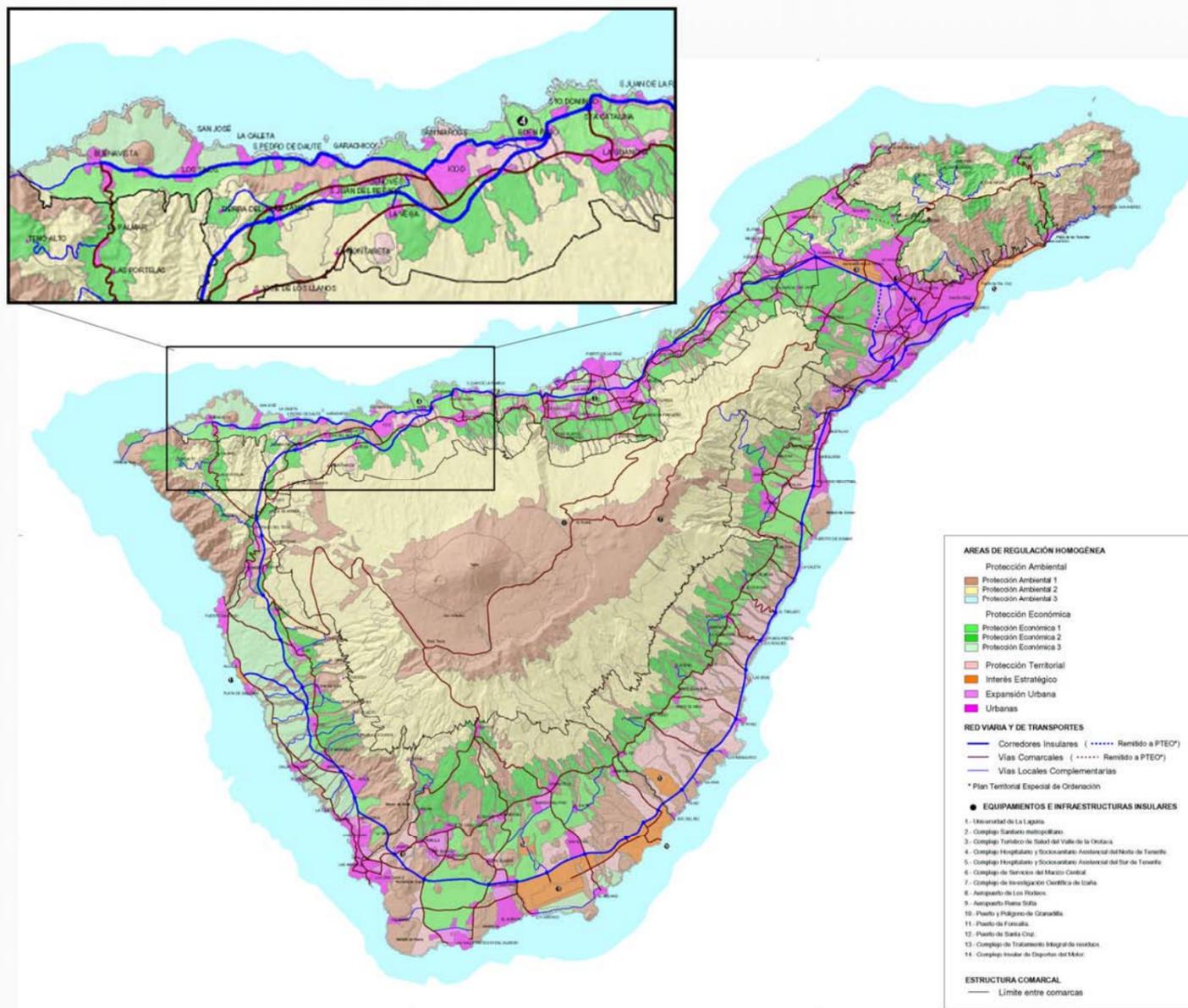
Por tanto, la comarca de Ycoden – Daute – Isla Baja queda fuera de las actuaciones previstas para acoger tal crecimiento insular (residencial y de actividad económica principal). Tampoco se menciona la comarca en los apartados sobre áreas urbanas industriales, terciarias y turísticas con relevancia insular (apartados 3 y 4 del artículo 2.1.3.2).

En definitiva, la comarca sólo tiene presencia expresa en el Modelo de Ordenación Insular en cuanto a la infraestructura viaria del anillo y corredor insular y al equipamiento insular del Complejo Hospitalario y Sociosanitario del Norte de Tenerife (artículos 2.1.3.4 y 2.1.3.5, respectivamente).

El esquema gráfico del Modelo de Ordenación Territorial del PIOT se reproduce a continuación junto a otros esquemas de la ordenación de carácter insular. En los dos primeros se observa la consideración del PIOT sobre las Áreas de Regulación Homogéneas.

PLAN INSULAR DE ORDENACION DE TENERIFE
(Septiembre 2002)
MODELO DE ORDENACION TERRITORIAL

0 5 10 Kilómetros



5.1.2 Referencia a la distribución básica de los usos establecida en el PIOT

El esquema general del PIOT está muy condicionado por el relieve de la comarca, cuyos principales accidentes geográficos van delimitando las grandes piezas de uso agrícola sobre las que se superpone la estructura existente de núcleos y asentamientos residenciales.

El PIOT distingue para la comarca las siguientes áreas de regulación homogénea:

- Áreas de protección ambiental: ocupan un porcentaje muy elevado de la superficie de la comarca (más del 43 %). Se trata principalmente de los Acantilados de La Culata, que forman la divisoria entre las dos subunidades (Isla Baja y Valle de Icod); la parte de la Reserva Natural del Chinyero situada en el ámbito comarcal, el Barranco de Ruiz y el Paisaje Protegido de su entorno y casi toda la costa, así como la notable red de barrancos y las amplias áreas forestales consolidadas y potenciales. De todo ello se hace referencia en el Documento de Contenido Ambiental del Avance, aunque también en el plano de información i2 queda reflejado el esquema de estas áreas de valores naturales.

- Áreas de protección económica: la zona costera de la Isla Baja, es una de las principales zonas de agricultura intensiva de Tenerife, y presenta también sólidos valores para su desarrollo turístico, por lo que se incluye en la categoría 3; el resto de las zonas bajas de la comarca se incluyen en la categoría 1. Las áreas agrícolas 2 se delimitan por encima de los núcleos principales del Valle de Icod, terrenos tradicionales de cultivos de secano.

- Otras áreas de regulación homogénea: las áreas urbanas corresponden a los núcleos principales propuestos en el modelo de asentamientos. En el área central del Valle de Icod se delimitan, dada la indefinición actual de su vocación de uso, amplias piezas de protección territorial. Lo mismo ocurre entre áreas urbanas de La Guancha. Son los dos municipios que el PIOT considera cabecera y subcabecera de la comarca. En el plano i2 “determinaciones del PIOT”, quedan señaladas estas áreas y se observa cómo se incluyen muchos de los asentamientos dispersos de estos dos municipios.

Como ya se ha comentado anteriormente, estos terrenos pueden adscribirse a áreas urbanas sólo en el caso de que el ámbito coincida con el perímetro de un núcleo consolidado, con sus áreas interiores o de ensanche. No son por lo tanto terrenos de expansión urbana para el crecimiento de Icod o de La Guancha,

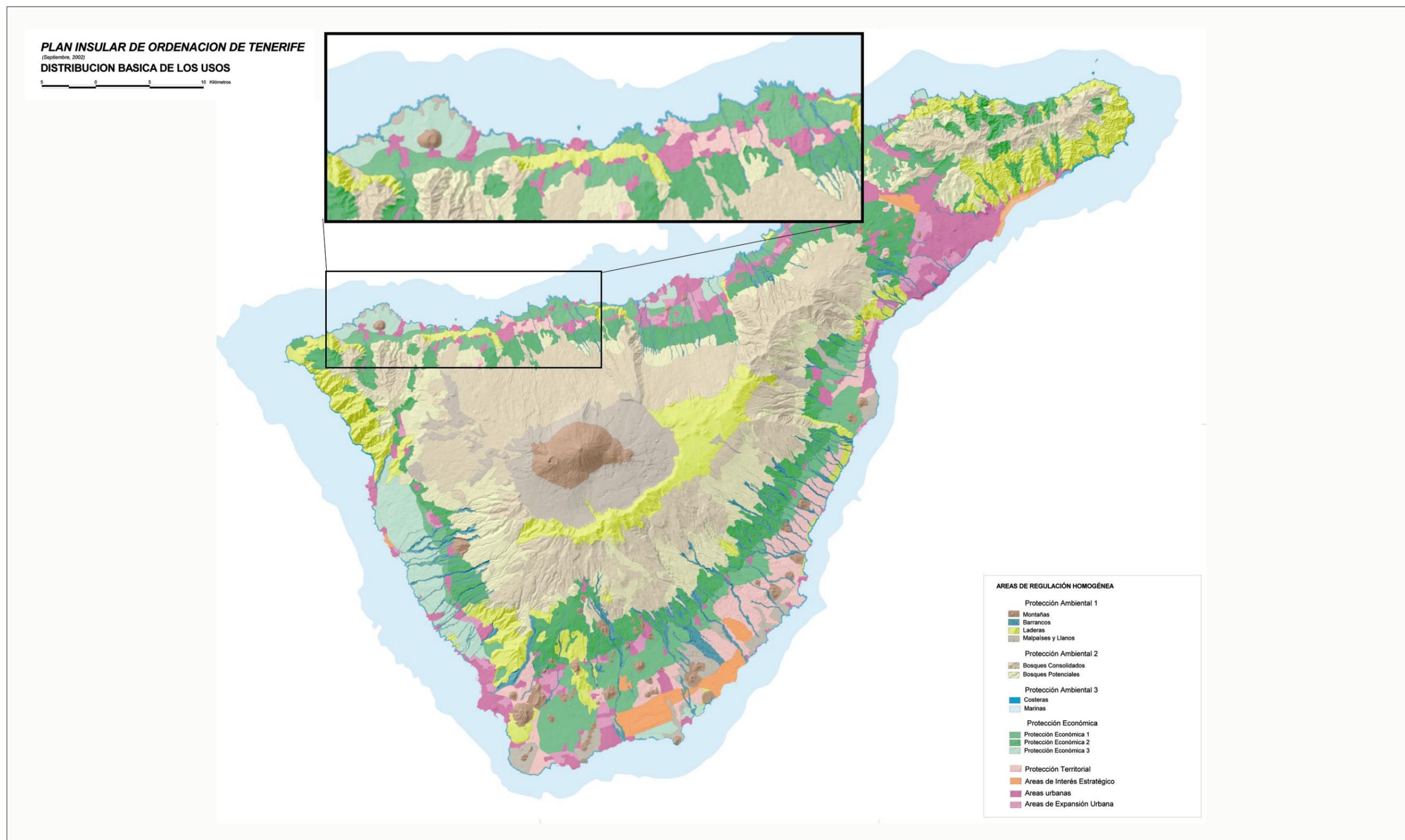
que por otro lado tienen dentro de su núcleo urbano zonas vacías idóneas para su crecimiento, sino que son áreas a las que se les reconoce un valor de identidad y paisajístico ligado al suelo rural no ocupado.

Las determinaciones correspondientes a estas áreas homogéneas se encuentran en el Capítulo 3 del Título II del PIOT

En el ámbito de la comarca, el porcentaje de suelo sobre la superficie total incluido en cada una de las citadas áreas de regulación homogénea es el siguiente:

ÁREAS DE REGULACIÓN HOMOGÉNEA DELIMITADAS EN LA COMARCA		
Área de Regulación Homogénea	% sobre la superficie comarcal	
Protección ambiental		43,6%
Protección ambiental 1	8,5%	
<i>Montañas</i>	0,7%	
<i>Barrancos</i>	1,8%	
<i>Laderas</i>	4,9%	
<i>Malpaíses y Llanos</i>	1,1%	
Protección ambiental 2	32,3%	
<i>Bosques consolidados</i>	20,0%	
<i>Bosques potenciales</i>	12,2%	
Protección ambiental 3	2,8%	
<i>Costeras</i>	2,7%	
<i>Marinas</i>	0,1%	
Protección económica		42,5%
Protección económica 1	18,6%	
Protección económica 2	15,9%	
Protección económica 3	8,0%	
Áreas urbanas y de expansión urbana		8,9%
Áreas Protección Territorial		5,0%

En el siguiente epígrafe se hace referencia a los núcleos que conforman a nivel comarcal el sistema planteado en el planeamiento insular. A continuación se inserta el esquema gráfico del PIOT sobre la distribución básica de los usos.



5.1.3 El sistema de núcleos urbanos

Se configura Icod (tanto por su peso relativo como por su posición central en el modelo de ordenación) como el núcleo principal con función de cabecera comarcal. El PIOT delimita los perímetros de los cascos urbanos y sus ensanches con el criterio de priorizar sobre ellos la inversión pública en urbanización y equipamientos, así como el crecimiento residencial de la comarca.

El Núcleo de Icod debe ser el ámbito prioritario de actuaciones públicas de política de suelo, vivienda y equipamientos, con especial atención a la solución de su trama urbana con el modelo viario. El planeamiento propiciará la compactación del núcleo con la ordenación e integración en el conjunto de los numerosos vacíos intersticiales; de otra parte, los procesos de expansión deberán dirigirse hacia el este en la franja comprendida entre el eje costero y el cierre del corredor insular.

El núcleo de La Guancha-San José: es el segundo casco en orden de importancia desde el punto de vista de la política de crecimiento residencial. En este los criterios de actuación son similares a los de Icod, debiéndose propiciar la integración urbanística del casco con los barrios cercanos, incorporando los numerosos espacios vacíos intermedios.

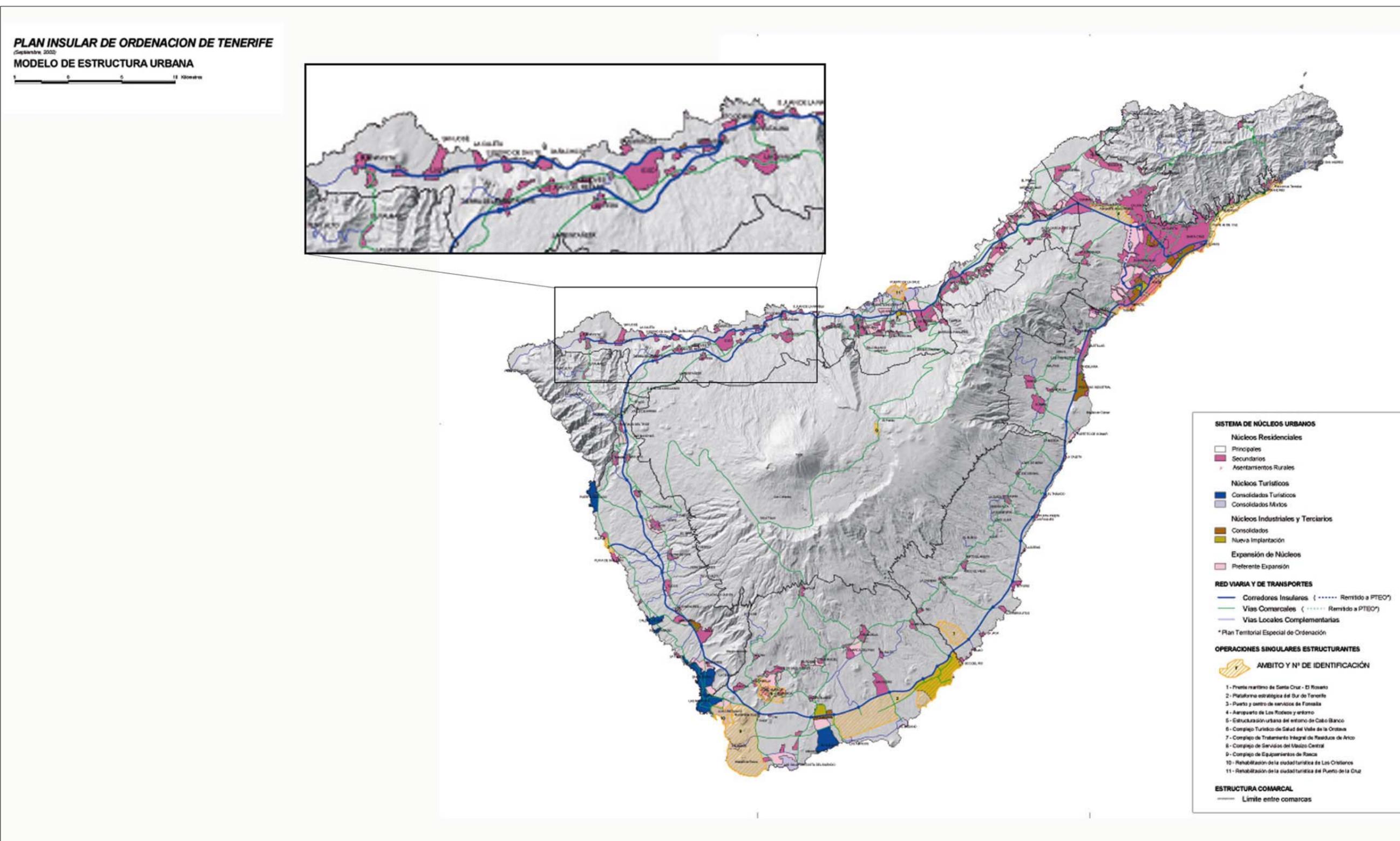
Los núcleos costeros quedan articulados por el corredor insular y su prolongación a través del eje costero (Las Aguas, San Juan de la Rambla, Santa Catalina, Santo Domingo, Buen Paso, San Marcos, Garachico, San Pedro de Daute, La Caleta, Los Silos y Buenavista del Norte). En general, para todos ellos se propone una política de reordenación interior y solución de la integración entre sus tramas urbanas y el modelo viario comarcal, limitando los procesos de expansión fuera de los perímetros delimitados.

La Medianía oriental: comprende la amplia franja comprendida entre los núcleos de Icod y La Guancha, en la cual existe una compleja red de asentamientos lineales a borde de camino intercalada entre terrenos de cultivo. Deberá propiciarse una ordenación de estas áreas rurales, reconduciendo los procesos de ocupación edificatoria de forma compatible con el mantenimiento del paisaje y la productividad agrícola de los terrenos.

Los núcleos de la medianía occidental: se sitúan en torno al eje de la carretera general del norte (Genovés, San Juan del Reparó, El Tanque) y -en menor medida- del eje de medianías altas (La Vega, La Montañeta, San José de Los Llanos). Los altos valores paisajísticos del área donde se asientan deben

orientar cuidadosamente su desarrollo hacia la resolución de sus problemas internos de vialidad, reforzando las características que les permiten formar parte de los circuitos turístico-recreativos de la isla y limitando su expansión dispersa fuera de los perímetros propuestos.

En el esquema de ordenación del PIOT se identifican una serie de pequeños núcleos de características eminentemente rurales y que no se consideran como parte del sistema urbano comarcal, siendo su destino el mantenimiento de sus dimensiones y usos tradicionales, junto a actuaciones de rehabilitación patrimonial y de turismo rural. La mayoría de estos núcleos se ubica sobre el eje de medianías altas (sobre todo en el término de Icod), si bien algunos quedan en el extremo occidental de la comarca, en áreas agrícolas en el entorno del espacio natural de Chinyero.



5.1.4 Red de infraestructuras viarias y de transporte

En esta comarca el PIOT define sólo como infraestructuras de nivel insular las que forman el modelo viario y de transportes. A continuación se recogen las consideraciones realizadas para cada una de las vías principales tal y como las define el PIOT:

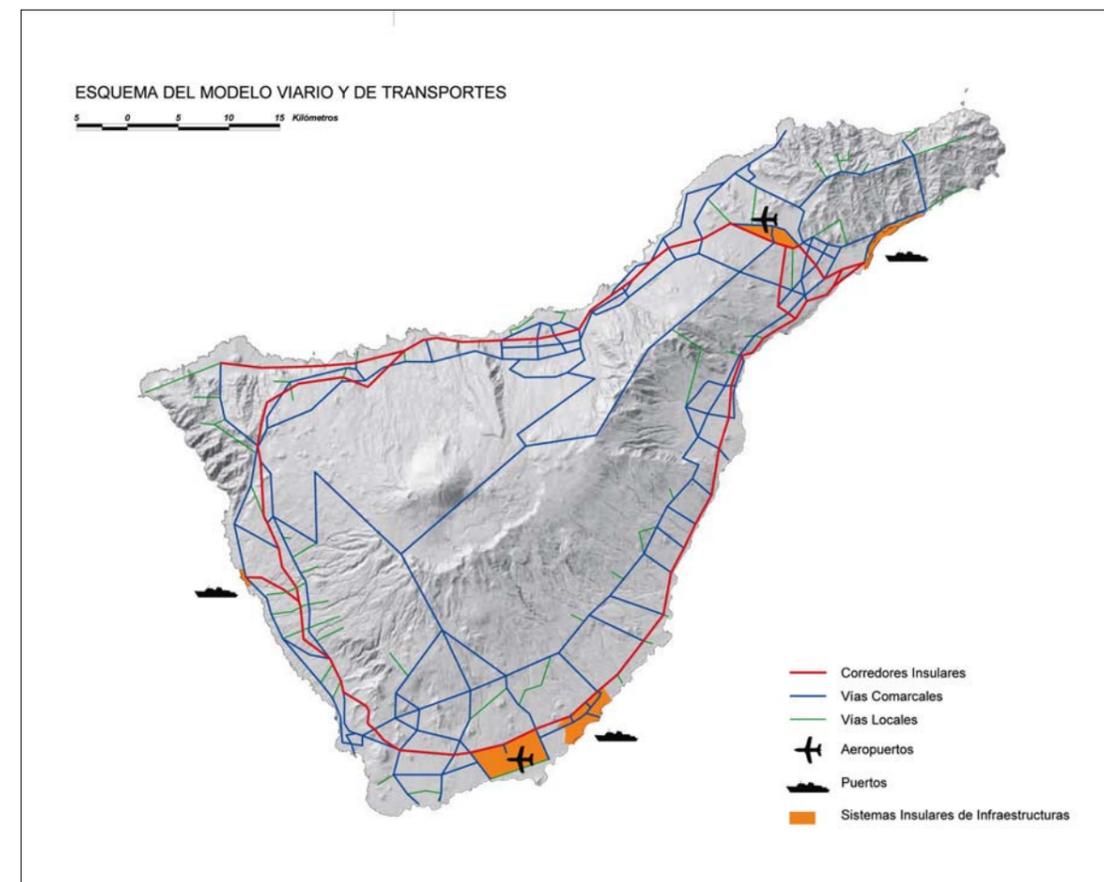
Corredor insular norte: en su primer tramo (desde el Valle de La Orotava hasta el corredor insular oeste) debe tener características de vía de alta capacidad y trazado muy cercano a la carretera actual. El segundo tramo (definido por la variante norte de Icod y su prolongación hasta Buenavista del Norte) tiene mucha menos demanda de tráfico pero, al ser la única salida eficaz de la Isla Baja, se considera parte del corredor para facilitar su defensa y eficaz funcionalidad. Su actual trazado presenta graves problemas de capacidad que deben resolverse (eliminación de servidumbres, variantes de núcleos) sin atender contra la preservación paisajística del entorno.

Corredor insular oeste: su trazado quedará definido en el entorno de Icod por la variante sur del núcleo, a cota inferior a la del eje de medianías altas y atendiendo especialmente a su conexión con el entramado urbano de forma que se realice a través del mínimo número de enlaces posibles. Pasado el entorno de Icod, este viario habrá de atravesar el acantilado de La Culata, seguir en un trazado próximo a la actual C-820 para dar servicio a los núcleos de medianías, hasta llegar a la comarca del suroeste por encima del núcleo de Santiago del Teide. El corredor insular oeste (de nueva ejecución en todo su recorrido dentro de la comarca) debe resolverse con características de trazado de vía de alta capacidad, si bien en una primera fase se ejecutaría como vía rápida, garantizándose en cualquier caso las necesarias reservas de suelo y el control de enlaces y procesos de colonización de sus márgenes. De otra parte, el altísimo valor natural del territorio que atraviesa (Reserva Natural Especial del Chinyero) obliga a que las soluciones de diseño y ejecución sean especialmente cuidadosas e integradas en el paisaje.

Carretera general del norte: coincide con la actual C-820 desde Icod (en su conexión con la variante oeste del casco que enlaza los corredores insulares norte y oeste) hasta Santiago del Teide. Esta carretera deberá adoptar su carácter al de recorrido paisajístico y turístico y al de eje de estructuración comarcal de sus principales núcleos (Genovés, San Juan de Reparó, El Tanque, Ruigómez), en detrimento de las funciones de comunicación, que serían asumidas por el corredor insular. A este fin se deberán acometer inversiones específicas en esta carretera y en los núcleos de población para mejorar su funcionalidad y atractivos turísticos.

Eje de medianías altas: es la continuación de uno de los ejes longitudinales de la comarca del Valle de La Orotava que, proveniente de Los Realejos (TF-221) llega a La Guancha y sigue hasta la parte alta del núcleo de Icod, definiendo el límite superior y estructurando las áreas de crecimiento residencial de las medianías en ese sector. A partir de Icod, este eje coincide sensiblemente con viarios existentes y debe enlazar y articular los núcleos de El Amparo, La Vega, La Montañeta y San José de Los Llanos; para finalizar en su actual enlace con la carretera general del norte a la altura del puerto de Erjos.

Ejes transversales: el modelo viario se completa con ejes transversales que conectan los elementos ya descritos y crean un mínimo mallado de la estructura comarcal. Salvo el que une el núcleo de La Guancha con los costeros de Santa Catalina y San Juan de La Rambla, el resto de los ejes señalados en el esquema de ordenación tienen un carácter secundario, ante la importancia de los viarios longitudinales, las circunvalaciones de Icod y la densa red de viarios locales en la banda oriental de medianías de la comarca.



5.1.5 Los equipamientos insulares: El complejo sociosanitario del Norte

El PIOT plantea en esta comarca una operación de gran entidad para el desarrollo dotacional del noroeste de la isla: el Complejo hospitalario socio-sanitario asistencial del norte de Tenerife.

El Complejo hospitalario socio-sanitario asistencial del Norte se conforma como el equipamiento sanitario de mayor entidad y radio de servicio del noroeste de la isla, y su ubicación está prevista en el municipio de Icod de los Vinos.

Este centro está siendo construido en una superficie de 26.478 metros cuadrados, con una inversión prevista de 34 millones de euros y su área sanitaria contará con Centro Especializado de Atención de Urgencias, Servicio de Rehabilitación, Unidad de Cirugía Mayor Ambulatoria, Servicio de Radiología y pruebas diagnósticas, 50 camas para enfermos agudos de media estancia, Helisuperficie y Centro de Atención Especializada con consultas médicas y quirúrgicas. El Área sociosanitaria contará a su vez con 250 plazas de larga estancia y 30 diurnas y desde ella se prestará atención a pacientes de cuidados de larga duración por patologías crónicas o por envejecimiento.

5.1.7 Criterios de actuación del PIOT en La Comarca

El desarrollo de la comarca debe apoyarse en actuaciones de carácter local, dirigidas a satisfacer los déficits existentes y aprovechar los recursos endógenos; por ello, adquieren especial importancia las líneas programáticas en materia de agricultura y desarrollo rural.

Política agraria: debe tenderse al desarrollo máximo de sus potencialidades agrícolas, impulsando tanto el desarrollo del cultivo intensivo como de los cultivos de secano de medianías, así como sus singularidades a través de las producciones de calidad (cultivos biológicos, denominaciones de origen) y su vinculación con la industria turística a través de la promoción del consumo de productos de la comarca.

Política industrial y terciaria: debe ir dirigida a la creación y/o remodelación de pequeños polígonos de servicios asociados a las principales zonas de actividad de la comarca y al almacenamiento y manipulación de la producción agropecuaria.

Política turística: los objetivos principales para esta comarca son, por un lado, preservar aquellas zonas y enclaves de interés natural y patrimonial que puedan constituir un atractivo turístico y, por otro, po-

tenciar la actividad agropecuaria como configuradora de su paisaje. La consecución de estos objetivos permitirá configurar el área como un zona turística especializada ligada a la explotación del potencial endógeno de sus numerosos recursos naturales, culturales y paisajísticos, con una baja intensidad alojativa, pero con gran presencia en los circuitos recreativos comerciales.

Política de suelo, vivienda y equipamientos: las prioridades en este campo vienen dadas por las necesidades de dotación de los suelos existentes y por la creación de las infraestructuras necesarias para soportar los futuros crecimientos. En todo caso, las medidas de disciplina urbanística han de reforzarse notablemente. La distribución del equipamiento debe responder a la estructura de la comarca con centro en Icod donde deben concentrarse los equipamientos de nivel comarcal y centros secundarios en La Guancha, El Tanque-San Juan del Reparó y Garachico-Los Silos-Buenavista del Norte, que deben concentrar los equipamientos destinados a sus respectivas áreas de influencia.

5.2 Criterios de ordenación turística: el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife (PTEOTT)

En sesión celebrada el 6 de abril de 2005, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias aprobó definitivamente de forma parcial el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife, que entró en vigor el día 25 de noviembre de 2005 (BOC 2005/231 de 24 de noviembre).

El Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife, en adelante PTOTT, es el instrumento de ordenación territorial que, en los términos de la Disposición Adicional Primera de la Ley 19/ 2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, en adelante L 19/ 2003, tiene por objeto la adaptación de la ordenación turística insular de Tenerife a los límites y ritmos de crecimiento que, conforme a la directriz 27 de las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, en adelante DOTC, se establecen en la Disposición Transitoria Segunda, apartado 1b) L 19/ 2003 para el trienio 2003- 2005, y conforme a ello, las determinaciones precisas de ordenación territorial y turística.

5.2.1 Zonas turísticas

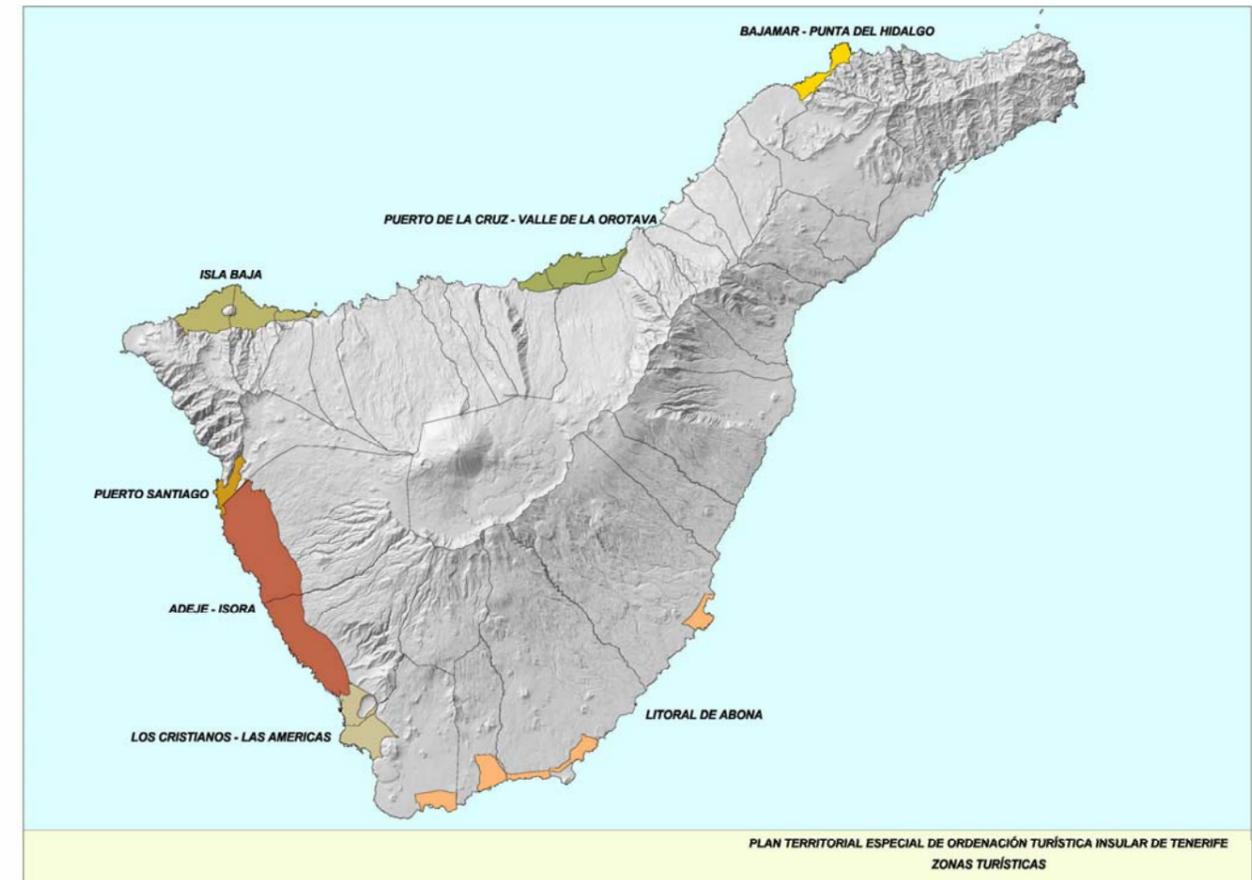
El PIOT delimita los ámbitos territoriales más adecuados para la implantación de establecimientos turísticos de carácter alojativo y/o complementario, identificados como “Ámbitos de Referencia Turística”, en aquellos territorios que presentan, a la escala de ordenación insular, características apropiadas para constituir el soporte de la presente y futura oferta turística alojativa. Estos espacios resultantes constituyen en el PTEOTT siete Zonas Turísticas: la Isla Baja, Puerto de la Cruz-Valle de La Orortava, Bajamar-Punta del Hidalgo, la fachada Sureste, la fachada Suroeste, Los Cristianos-Las Américas, Costa de Adeje-Isora, y Puerto Santiago.

5.2.2 Identificación del espacio turístico de la Isla baja

La Zona Turística de la Isla Baja se identifica, en su delimitación básica, con el ámbito de referencia turística del noroeste establecido por el PIOT en el litoral norte de la isla. No obstante, por la identidad geográfica del área y la peculiaridades del modelo turístico, el PTEOTT amplía esta Zona hacia el sur, incorporando la totalidad de la franja litoral que se extiende al pie del Cantil Costero en el límite de los espacios naturales del Parque Rural de Teno, Sitio de Interés Científico de Interián, y Paisaje Protegido de Los Acantilados de La Culata y hacia el oeste, con la incorporación del núcleo urbano de Garachico como pieza fundamental en la ordenación turística.

La zona turística de la Isla Baja comprende parte de los municipios de Buenavista del Norte, Los Silos y Garachico, aproximadamente desde la cota 150, y el mar con una superficie del orden de 2.000 hectáreas.

El resto de la comarca no es considerada como zona turística, esto es, no tiene las características adecuadas para constituir soporte de la oferta turística alojativa. El PIOT ya estableció esta diferenciación de la Comarca de Daute en dos sub unidades: Isla Baja y Valle del Icod. Diferenciación que se puede ver perfectamente en el plano general de Zonas Turísticas del PTEOTT, donde sólo la Isla Baja aparece clasificada como tal.



5.2.3 Ordenación del uso turístico

La estrategia de promoción que el PTEOTT propone para la Isla Baja consiste en el fomento de un “turismo en medio rural” respondiendo a las bases del turismo sostenible. Los objetivos pasan por fijar la población generando la riqueza necesaria y mejorando la calidad de vida de los habitantes de esta zona. Se apuesta por la revalorización del patrimonio arquitectónico y las tradiciones, mantener el paisaje y recuperar ecosistemas degradados. De este modo se pretende además conseguir un entorno adecuado que satisfaga al turista.

Esta estrategia exige:

- Promover el crecimiento de la oferta alojativa, siempre de forma controlada, consolidando una imagen alejada del turismo masivo de otras zonas de la isla.

- Beneficiarse de un aumento de la oferta de servicios gracias al flujo de turistas que se desplazan desde las principales zonas turísticas para recorrer la isla.
- Revalorizar el patrimonio mediante la conservación y la restauración, ofreciendo una oferta histórico cultural.
- Potenciar los productos específicos del turismo rural: deportes de aventura, agroturismo, pueblos con carácter, etc.
- Formar a trabajadores específicamente para el sector turístico.

Establecimientos turísticos

Con el fin de fomentar una mayor especialización se establece una clasificación de las instalaciones turísticas alojativas conforme a su mayor adecuación a las características propias de cada modelo, diferenciándolos en:

- Establecimientos especializados.
- Establecimientos diferenciados.
- Establecimientos generalistas.
- Establecimientos de bajo coste.

Se promueve el crecimiento de la oferta alojativa turística de la zona hacia una capacidad de 900 plazas en los próximos años, fundamentado en el turismo rural, especialmente en su especialidad hotelera, y una oferta significativa distribuida de forma homogénea en los tres núcleos de Buenavista del Norte, Los Silos y Garachico.

Su ubicación está permitida en edificios histórico – artísticos, en establecimientos de turismo rural definidos en el art. 3.5 y siguientes del PTEOTT, en establecimientos turístico – recreativos definidos en el art. 3.7 del PTEOTT y en los previstos en el campo de Golf de Buenavista y en el hotel de Sibora en Los Silos.

Las políticas de promoción de estos establecimientos deberán reflejar los objetivos turísticos planteados en el PTEOTT.

Además se admitirá la implantación de una oferta turística complementaria a los mismos, orientada hacia las actividades comprendidas en los grupos de: descanso, cultura, deportes, actividades náuticas, el golf y gastronomía.

Por el contrario, el PTEOTT no recomienda las actividades comprendidas en los grupos de entretenimiento y negocios. También, en cuanto a la limitación de usos, no permite: los establecimientos generalistas; los edificios recreativos de grandes dimensiones; el uso de industria pesada y almacenamiento y comercio mayorista; dotaciones educativas o sanitarias de primer nivel; y los usos terciarios en las categorías de grandes oficinas, grandes restaurantes, almacenes comerciales no especializados y los grandes centros comerciales.

De los establecimientos rurales actualmente muy pocos se encuentran registrados, lo que no ayuda precisamente a la categorización hotelera. Debería considerarse destinar recursos para realizar y publicitar convenientemente una categorización de los alejamientos rurales, y crear una marca propia con unos estándares de calidad, una oferta de servicios y actividades complementarias comunes y unos precios competitivos para todos los establecimientos.

Los servicios y las actividades complementarias deberían incluir, como mínimo, facilidades para la realización de actividades relacionadas con la naturaleza (rutas de senderismo, paseos a caballo) y relacionadas con el agroturismo, más concretamente con el vino (excursiones a bodegas, cursos de cata) y la oferta gastronómica, con lo que se contribuiría a desarrollar la región según las directrices tanto del PTEOTT como del PIOT, que define la visión estratégica de la región como una zona turística cuyo potencial se encuentra en sus recursos naturales, sus paisajes, la no existencia de aglomeraciones ni núcleos urbanos superpoblados.

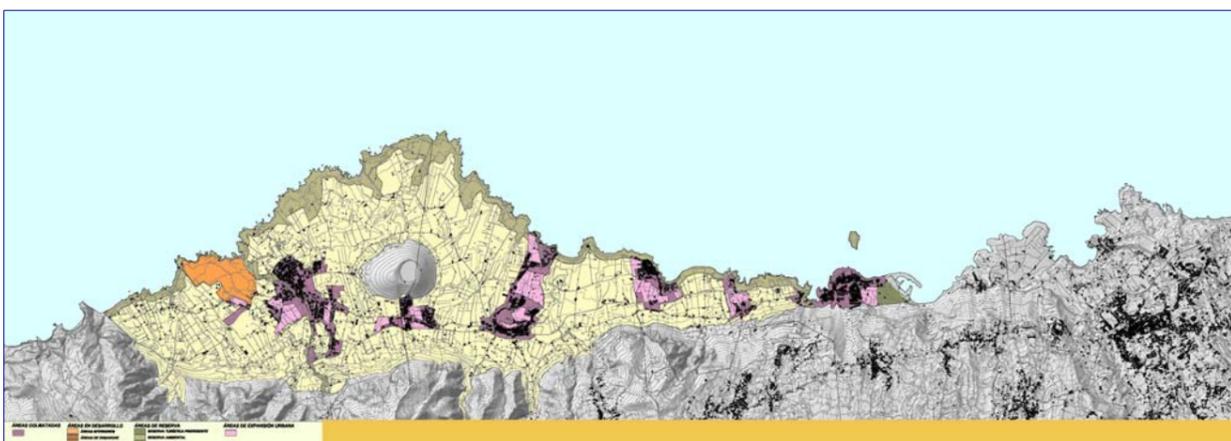
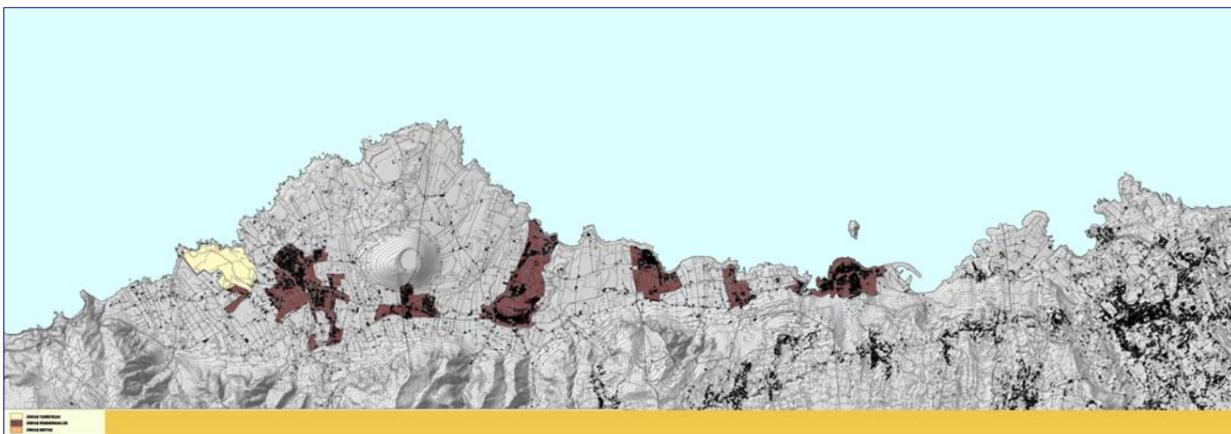
Núcleos urbanos y Áreas residenciales

Esta zona turística abarca una serie de núcleos urbanos que el PTEOTT divide en principales y secundarios:

- Núcleos principales: Garachico, Buenavista y Los Silos.
- Núcleos secundarios: San Bernardo, Las Canteras, La Caleta de Interián, Las Cruces, San Pedro de Daute, El Puertito y San José de Sibora.

Los primeros deberán potenciar su estructura urbana primitiva, diferenciándola de los crecimientos posteriores como atractivo para el turismo. Para los núcleos secundarios se propone cambiar los procesos de crecimientos dispersos e incontrolados por otros de mayor rigor y disciplina urbanística, con el fin de alcanzar la calidad ambiental que pretende el modelo turístico. El PTEOTT prioriza la localización del crecimiento poblacional en los núcleos principales, limitando el crecimiento en los secundarios.

En las disposiciones y en la cartografía del PTEOTT, concretamente en el plano “Tipificación de las Áreas Turísticas, Modelo de Isla Baja”, tipifica las Áreas comprendidas en las Zonas Turísticas a efectos de su ordenación, cualquiera que sea el destino que se les atribuya, conforme a: Áreas Colmatadas, Áreas en Desarrollo, Áreas de Reserva y Áreas de Expansión Urbana, es decir, aquellas que se consideran idó-



neas para la construcción de viviendas en aras a un futuro aumento de la población.

Estas áreas las se encuentran tanto el centro de los municipios como en zonas más próximas al litoral. La calificación de “área de expansión urbana” significa que por sus condiciones geográficas y su actual estado no supone un menoscabo para el medioambiente o para la actividad turística el asentamiento residencial, éstas se corresponden con crecimientos de los núcleos principales y secundarios.

Las “Áreas Turísticas con destino Residencial” serán las que acojan los usos residenciales priorizando el crecimiento de los núcleos principales frente al de los secundarios.

Estas mismas áreas se denominan “Áreas residenciales” según el mapa “Destino de las Áreas Turísticas”, lo que supone que son “superficies destinadas a albergar el alojamiento permanente de la población local.” De este a oeste estos núcleos residenciales son Garachico, San Pedro Daute, Caleta de Interián, Los Silos, San Bernardo y Buenavista.

La línea costera de la región se establece como Área de “Reserva Ambiental” por lo que no son áreas urbanizables, ni para uso residencial o turístico.

Actuaciones más significativas

Las tres actuaciones más significativas previstas y en ejecución que contribuirán a impulsar esta zona turística son:

- El Campo de Golf de Buenavista que se clasifica como “Área Aislada en Desarrollo”, esto es, un área que previamente estaba clasificada como urbanizable, pero que por su especial situación aislada de núcleos urbanos, se permite excepcionalmente su adscripción a la actividad turística pudiendo desarrollarse en ella complejos turísticos, como es el caso del Campo Golf y las instalaciones turísticas alojativas en él previstas. Uno de los hoteles previstos es considerado por el PTEOTT como de interés preferente, y se limita su capacidad a 250 plazas.
- El ámbito que se clasifica como “Reserva Turística Preferente”, que albergará el futuro Puerto Deportivo de Garachico. Actualmente Garachico es el núcleo de mayor oferta turística y la pieza fundamental del modelo de ordenación. Esto es debido a los valores culturales, históri-

cos y ambientales que ofrece. Que duda cabe que una vez concluido el proyecto del Puerto de Garachico este debe funcionar como aglutinador y detonante del turismo en la zona. La importancia del Puerto de Garachico radica en la potenciación de un nuevo tipo de turismo, el turismo propio de un puerto deportivo, de alto poder adquisitivo, una menor estacionalidad del turismo y una mayor exigencia en cuanto a oferta complementaria se refiere.

El Puerto de Garachico viene a colmar un vacío de oferta turística en la comarca, que en la actualidad es insuficiente si se pretende un desarrollo económico apoyado en el turismo. Este aumento de la oferta de ocio tiene que ir acompañado de un aumento en el número de camas, tanto en forma de hoteles de primera categoría, aprovechando el efecto atrayente del Campo de Golf y del Puerto Deportivo de Garachico, como en forma de establecimientos rurales que aprovechen el potencial natural y paisajístico de la región.

- La Actuación Integral de La Costa de Los Silos, que requiere de un Plan Especial que establezca su utilidad pública y la programación de las inversiones. La ordenación de la costa de la Caleta de Interián cuando se ejecute el paseo marítimo deberá contemplar los usos colindantes, sobre todo en suelo rústico, limitando los que puedan comprometer las condiciones ambientales.

- La mejora de la conexión peatonal del núcleo de Buenavista con sus playas
- La recuperación del tramo oeste del paseo peatonal que une el Campo de Golf y la Piscina Municipal con la Playa del Fraile.
- En Los Silos las mejoras de los accesos al litoral estarán ligadas al proyecto de recuperación del litoral, la conexión entre La Caleta y San José de Sibora y su posible prolongación hacia el oeste en el municipio de Buenavista.
- Mejora de las condiciones de seguridad del acceso a Punta de Teno limitando el acceso privado y ampliando la oferta de otro transporte alternativo como autobuses desde Buenavista.

Modelo viario y de transporte

El modelo viario que propone el PTEOTT se basa en la carretera TF-42 como eje de acceso de toda la zona turística desde el nordeste. El acceso desde el suroeste se produce por la carretera TF-436 que constituye un difícil acceso desde Santiago del Teide. Sin embargo, ofrece al turista un paisaje muy atractivo.

Las políticas de intervención en materia de transporte deberán ir dirigidas a mejorar las condiciones de seguridad, a fomentar y mejorar el transporte público y a ordenar el tratamiento y uso de los márgenes conservando las visuales. La red exterior de transporte público podría complementarse con una interior en el ámbito turístico.

Dentro de los centros urbanos el PTEOTT propone medidas como limitar el tráfico rodado, sobre todo en los núcleos principales habilitando aparcamientos en el entorno de éstos.

Otras actuaciones concretas que se proponen son: