

3. ESQUEMA DE ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO

3.1 Criterios generales de la ordenación territorial

Los principales aspectos del Modelo de Ordenación Territorial de la Comarca, desarrollan de forma más específica el modelo contenido en el PIOT y concreta las determinaciones de carácter territorial de aplicación en la Comarca.

Debe tenerse en cuenta que el presente PTPO no es el único instrumento de ordenación superior a la urbanística que incide en la organización funcional de la comarca. En tal sentido, ha de considerarse el siguiente esquema básico sobre los principales instrumentos del Sistema de Planeamiento que tendrá la comarca, para ordenar todo o parte de su territorio.

El Modelo de ordenación territorial para la comarca que propone el PTPO sigue una composición similar a la establecida en el PIOT para los modelos territorial, global e insular, por lo que se estructura y define a través de los siguientes sistemas interrelacionados:

- Sistema socioeconómico, con distribución territorial de los usos globales estructurantes.
- Sistema comarcal de núcleos urbanos.
- Sistema de infraestructura viaria y movilidad.
- Sistema de elementos estratégicos.

Además, el Modelo de Ordenación Territorial comarcal está conformado por una serie de elementos que aunque se insertan en alguno o en varios de los anteriores sistemas, poseen una significación por sí mismos que resultan esenciales para la descripción del modelo, como son los aspectos relacionados con el paisaje natural, rural y urbano, el patrimonio histórico-cultural, o los lugares de especial singularidad, incluso los externos al ámbito comarcal que por estar ubicados en su entorno y zona de influencia generan flujos y relaciones de complementariedad.

Del trabajo de campo realizado, de las entrevistas mantenidas con responsables en las diferentes Administraciones y equipos redactores, del análisis de la información recogida, y del estudio de la vocación del territorio, se desprenden una serie de criterios que inspiraran el desarrollo del Modelo de Ordenación de la comarca.

Con todo esto, el presente PTPO establece en su normativa, dentro del documento de tramitación, las directrices de coordinación territorial que aseguren la coherencia de la ordenación de la comarca, mediante un modelo equilibrado, que se conseguirá a través de la aplicación conjunta de los principios rectores y directrices ya comentadas y de los objetivos y criterios generales emanados del PIOT y de los restantes instrumentos de ordenación vinculantes.

Los criterios que deben tenerse en cuenta en la redacción del planeamiento de los municipios de la comarca serán los siguientes:

- Colmatación de vacíos urbanos
- Evitar unión de núcleos y formación de barreras urbanas
- Evitar crecimiento de los núcleos en balsa de aceite a lo largo de viales
- Posibilitar la reactivación económica de la comarca mediante la combinación de agricultura, agroindustria y turismo
- Creación de espacios urbanos de calidad y que permitan avanzar hacia la cohesión social
- Posibilitar la creación de establecimientos turísticos de calidad ligados a las explotaciones agrícolas tradicionales o a equipamientos complementarios a desarrollar mediante actuaciones singulares.
- Protección y puesta en valor de elementos característicos del paisaje, a través de:
 - Cuencas visuales
 - Espacios del litoral no alterados
 - Cauces de barrancos
 - Canales e infraestructura hidráulica
 - Bancales agrícolas con sus muros

Elementos esenciales en la definición del Modelo

El Modelo de Ordenación Territorial, se sintetiza en el plano de Ordenación o2 (E:1/50.000) consecuencia de incluir los elementos y factores que inciden sobre el territorio de la comarca: la estructura viaria, elementos estratégicos así como las dotaciones, los núcleos urbanos y el sistema socioeconómico.

Estos componentes que estructuran el Modelo se reflejan en los planos de ordenación de síntesis del modelo y de cada uno de los sistemas que lo desarrollan: sistema socioeconómico (o3.1 y o3.2), sistema de núcleos (o.4), sistema de elementos estratégicos (o.5.y los que lo desarrollan), sistema de comunicaciones (o.6).

Los cuatro sistemas antes mencionados, y que tienen sus respectivos esquemas gráficos dentro de los planos de ordenación, se desarrollan en los epígrafes 4, 5, 6 y 7 de la presente Memoria, realizándose a continuación una síntesis indicativa de cada uno de los sistemas dentro de la descripción del modelo.

3.2 Estructura del Modelo de Ordenación Territorial

3.2.1 Estructura dual de las Áreas básicas de ordenación territorial

La estructura dual de la comarca provocada por su orografía hace difícil su comprensión como una unidad física. El modelo de ordenación, reflejado gráficamente en el **plano de ordenación o2 Síntesis del Modelo de Ordenación**, pretende conservar los valores de cada una de las dos subcomarcas, a la vez que potenciar la unidad para que lleguen a complementarse. Los dos ámbitos diferenciados en la comarca son los siguientes:

- **Ycoden**, con la cabecera comarcal y la subcabecera agroindustrial (Eje Icod-Buen Paso y Eje La Guancha-San José, respectivamente). Está formado por las coladas del Teide que descienden abruptamente hacia el océano. Su topografía ha provocado que, para su tradicional aprovechamiento agrícola, fuese necesaria la construcción de bancales que hoy caracterizan el paisaje. Los suelos agrícolas están experimentando un doble proceso: por una parte sigue el abandono paulatino de la actividad agrícola característica de las últimas décadas en la isla; y por otro lado, la puesta en producción de los mejores suelos agrícolas de la comarca para el cultivo de la vid. No obstante, el paisaje de esta plataforma inclinada es claramente agrícola, salpicado de múltiples espacios residenciales, algunos compactos, siendo la mayoría diseminados. Se considera que el potencial de la mayoría de los núcleos existentes de esta zona es residencial e incluso, en algunos casos, agroindustrial y turístico. El futuro paso del cierre del anillo insular por esta zona fomentará estos usos.
- **Daute Isla Baja**, con la subcabecera turística (Garachico). Su principal potencial es turístico ligado a la agricultura. Este ámbito constituye una extensa plataforma al pie del acantilado formado al Norte del macizo de Tenó. Su suave relieve nada tiene que ver con el resto, y ha permitido que tradicionalmente se dedicase a la agricultura intensiva, principalmente al cultivo de la platanera. Hoy en día se está desarrollando su uso turístico, con equipamientos como el Golf de Buenavista o el futuro puerto de Garachico. Sus características físicas y de localización hacen de este lugar un sitio idóneo para el desarrollo de un turismo ligado a la tranquilidad y al relax.

3.2.2 Sistemas de organización del territorio comarcal

En la búsqueda de aquellos factores económicos y humanos, así como la realidad física antropizada que ejerce su presión sobre el territorio, se han identificado aquellos sistemas con importancia estructuran- te que, mediante su potenciación, puedan dar unidad a la comarca con sus especificidades. Los sistemas identificados son los siguientes:

Sistema Socioeconómico

El sistema socioeconómico basado, principalmente, en la agricultura costera del cultivo del plátano de la Isla Baja, y en la medianía con el cultivo emergente de la uva, se van viendo reforzadas con la activi- dad complementaria a la renta agraria que es la actividad turística especializada. En ambos casos, la agri- cultura debe compaginar sus rentas, bien con actividades turísticas de baja densidad o bien restaurando las antiguas construcciones de las fincas.

La actividad extractiva, cuyos ámbitos se recogen en el PIOT, deberán seguir los ritmos de actividad establecidos por sus planes territoriales especiales, hasta reconvertirse en el futuro a los usos que se de- terminen, no antes sin el correspondiente plan de restauración.

Se debe potenciar la especialización industrial que sin duda irá desarrollándose con la incorporación del cierre del anillo, cuyo eje principal será el Eje Icod-Buen Paso y el derivado de la agricultura con el Eje La Guancha-San José. La estructura comercial, a su vez, coincide con estos mismos ejes, excepto el núcleo de Garachico más vinculado al comercio que demandan los visitantes foráneos y el relacionado con el nuevo puerto.

A todos estos factores, además de los equipamientos estructurantes de primera necesidad para la población, como el caso del Hospital del Norte y del Centro de Transportes e Intercambiador, se deben sumar los equipamientos de ocio-recreativos que demanda el turismo emergente para lograr de esta co- marca un destino único y diferenciado.

Sistema de Núcleos Urbanos

En la plataforma inclinada, los principales núcleos de la comarca se localizan al margen de las redes viarias principales, al contrario que los principales núcleos de la isla baja, que se vinculan con el corredor

insular. El sistema de núcleos de la comarca se estructura y jerarquiza en tres sistemas de núcleos urbanos:

- Eje Icod-Buen Paso: cabecera comarcal
- Eje La Guancha-San José: subcabecera comarcal vinculada a una actividad agrícola
- Garachico: subcabecera comarcal vinculada a una actividad turística.

A partir de ellos y apoyados en las vías locales o comarcales, emergen un conjunto de núcleos desde la costa hasta la medianía, con estructura compacta ó dispersa, que se han ido consolidando de forma muchas veces desordenada, debiéndose tomar, desde el planeamiento general, las medidas de oportunas de contención de sus crecimientos.

Estos núcleos, a su vez, tienen o tendrán, una vez que se vayan realizando las actuaciones previstas, usos potenciales, tanto el Residencial y Turístico, caso de Garachico casco, como el Residencial y Turístico-Agrícola, en todo el recorrido de la Isla Baja, así como el propio Residencial exclusivo de San Juan de La Rambla y en los asentamientos de Los Canales hasta Erjos, y el potencial agroindustrial de los núcleos de La Guancha e Icod de Los Vinos.

Por tanto, la Comarca reúne en su conjunto aspectos que la dotan de una sana diversidad, presente además de una forma equilibrada y diferenciada según las especificidades de sus respectivas potencialidades.

Sistema de Elementos Estratégicos de la Comarca

Son Elementos Estratégicos de la Comarca aquellas piezas (equipamientos, dotaciones, servicios o establecimientos) que, en su conjunto, refuerzan la estrategia establecida en el presente Plan Territorial Parcial para las diferentes zonas y núcleos de la Comarca ayudando a la concreción del Modelo de Ordenación Territorial. Este sistema se basa en una doble trama, la primera marcando la estructura comarcal en dirección Norte-Sur, y la segunda, complementando a la primera, buscando la unión Este-Oeste de la comarca. Los elementos que dan lugar a dicha trama son:

- Las Elementos Estratégicos de La Cabecera Comarcal
- Los Elementos Estratégicos Costeros Turístico-Recreativos
- Los Elementos Estratégicos Agrícolas Culturales

Todos ellos, se han ido localizando atendiendo al déficit dotacional y de equipamientos de la comarca, situándolos estratégicamente alrededor de los principales asentamientos poblacionales de la cabecera comarcal de Icod (elementos estratégicos de la Cabecera Comarcal), o bien, localizándolos a lo largo de la comarca de forma que garanticen la distribución equitativa entre los municipios y cubran las necesidades que la población de derecho y la actividad turística demandan (elementos recreativos y de ocio, culturales, deportivos, etc), con el objeto, además, de reforzar la estrategia socioeconómica definida para la comarca.

Sistema de Infraestructuras Viarias y de Transporte

El sistema de infraestructuras viarias y de transporte se fundamenta en el proyecto de cierre del anillo insular noroeste. El Plan Insular de Ordenación de Tenerife contempla la necesidad de una vía de alta capacidad desde el final de la TF5 que conecte la isla de Este a Oeste, actuación integrada dentro del objetivo general de cierre del anillo insular. La alta capacidad es un concepto íntimamente ligado al tráfico circulante que, en este caso, obliga a un mínimo de dos carriles por sentido, situación que, por razones de seguridad vial, necesita calzadas separadas.

Los objetivos asociados a la funcionalidad de la nueva infraestructura son los que se indican a continuación:

- Mejorar la accesibilidad a toda la Comarca Noroccidental de la isla de Tenerife, incluyendo la Isla Baja y más concretamente, mejorar la accesibilidad a los núcleos urbanos y principales nodos de concentración de actividad de la zona, que en este caso corresponderían a los núcleos de Los Realejos, San Juan de la Rambla e Icod de Los Vinos, particularmente en sus relaciones con el Área Metropolitana Santa Cruz – La Laguna.
- Completar el cierre del anillo insular con una vía de alta capacidad. En combinación con los tramos Santiago del Teide-Adeje, se pretende que gran parte del tráfico Norte-Sur de la isla utilice el arco Oeste del anillo, descargando de esta manera al viario, ya congestionado, del Área Metropolitana del tráfico de paso parásito, que no tenga por origen o destino la zona capitalina.
- Soportar el tráfico asociado tanto a los movimientos interurbanos de tránsito Este-Oeste como a los movimientos de agitación de las poblaciones costeras mejorando la capacidad y la seguridad vial de la vía y dejando a la actual carretera el papel de viario urbano estructurante del desarrollo urbano.

- Minimizar el impacto ambiental de la nueva infraestructura vial, dada la condición de espacio turístico de la toda isla de Tenerife y la fragilidad y gran valor de sus recursos naturales y paisajísticos. Para ello, en la selección de alternativas ha primado la minimización de los impactos ambientales. A tal efecto, se han estudiado algunas alternativas que, aún sin ser convencionales o más comúnmente aceptadas, redundan en una mayor integración tanto paisajística como ambiental y se han establecido los criterios necesarios para reducir los citados impactos ambientales, económicos y sociales previsibles durante la fase de ejecución, así como la minimización del consumo de suelo y otros recursos por la infraestructura planeada.

En definitiva, se trata de dotar al sector noroeste de la isla de Tenerife de una infraestructura que revitalice un área deprimida, con altos porcentajes de paro, con poblaciones en regresión y con tendencia al abandono de las prácticas tradicionales; y mejorar la accesibilidad a la Comarca Noroeste de la isla de Tenerife evitando al mismo tiempo aumentar la accesibilidad a áreas que, por su valor natural y paisajístico, han de permanecer al margen de procesos de transformación.

A continuación se desglosan los cuatro sistemas enunciados, con una breve descripción de los aspectos principales de cada uno de ellos.