

4. EQUIPAMIENTOS DEPORTIVO - TURÍSTICOS



4. EQUIPAMIENTOS DEPORTIVO - TURÍSTICOS

Uno de los grandes atractivos que complementan con mayor efectividad los destinos turísticos, es el equipamiento deportivo. Los cambios generados durante los últimos años en la estructura organizativa de la industria turística, se deben, probablemente a múltiples causas, unas de carácter económico, otras de carácter social, etc., pero es meridianamente constatable que los destinos no se mantienen, si no incrementan lo que en términos técnicos se denomina, la “oferta complementaria”.

La “oferta complementaria” es básicamente, el grupo de actividades alternativas que el turista puede disfrutar, cuando se decide por un destino concreto. Es, por tanto, el elenco de atracciones “complementarias” puestas a disposición del turista, para que puedan ser consumidas discrecionalmente, al margen de las que caracterizan al destino. En el caso canario, es bastante claro que la oferta que caracteriza el destino está basada en el buen clima y el baño en el mar, sobre todo durante la temporada de invierno.

Pero es también evidente que en los últimos años, Canarias, como destino turístico, ha comenzado a sufrir por la simplificación de su antigua oferta y a diversificarla, promoviendo su paisaje, sus atractivos naturales y culturales, y las actividades al aire libre que pueden ser desarrolladas en invierno sólo en lugares como éste. Pues bien, este es el contexto en el que se sitúa la aparición de los campos de golf, los puertos deportivos y otros equipamientos deportivo-turísticos en Tenerife, y en concreto en Abona, en los últimos años.



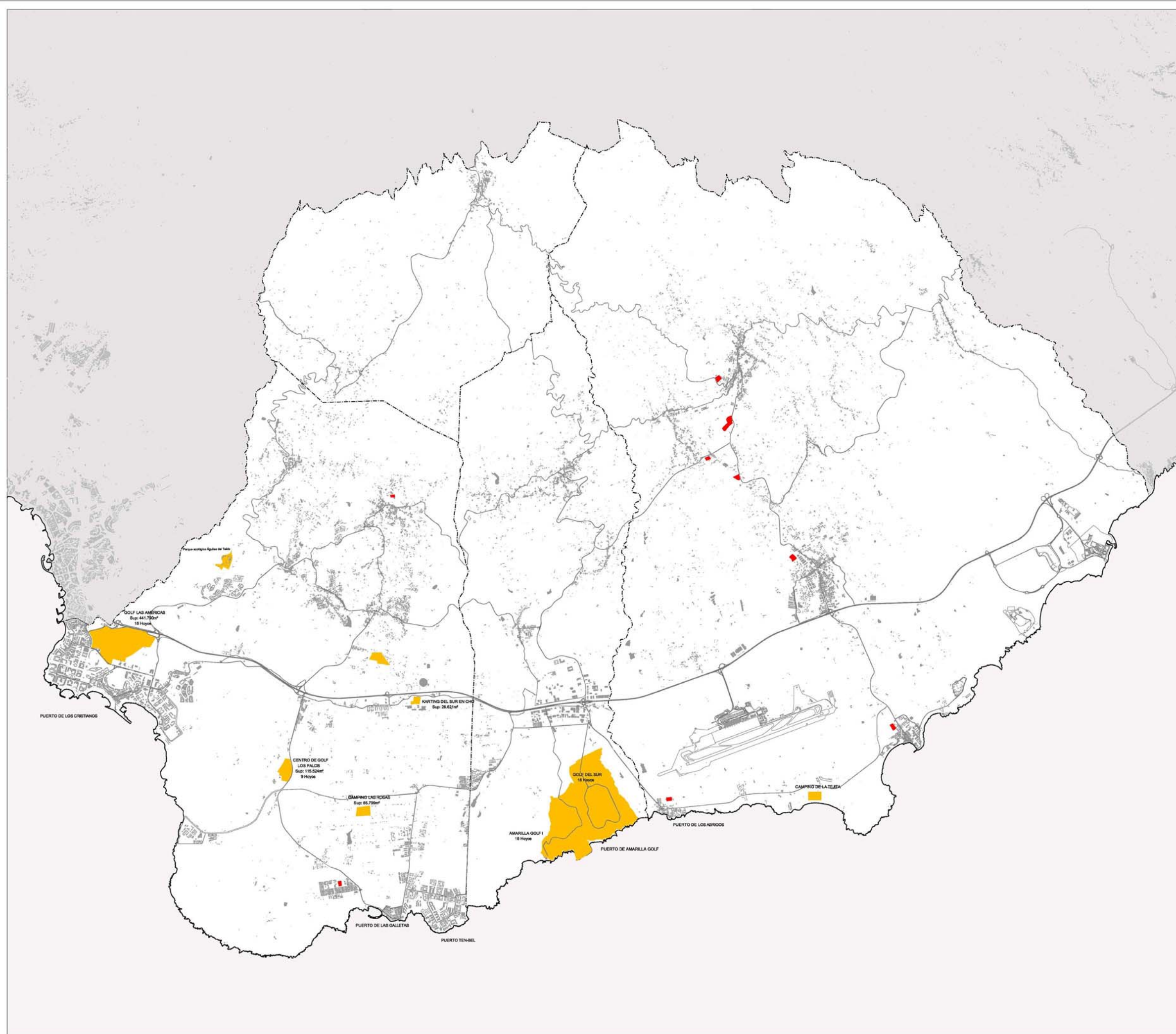
Fig. 43. Vistas de campos de Golf de Abona, donde apreciamos su relación con el paisaje y las condiciones naturales del entorno. Las Américas Golf (sup.) y Amarilla Golf (inf.)



LEYENDA:

■ Campos de Golf y Áreas de Ocio

■ Campos y Canchales

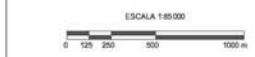


CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L.

PLANO DE INFORMACIÓN:
LOS GRANDES EQUIPAMIENTOS

3.2

EL EQUIPAMIENTO OCIO: SITUACIÓN ACTUAL



A. Los campos de golf.

El desarrollo de los campos de golf en Abona (cinco campos - tres grandes y dos pequeños- de los diez existentes en la isla), se remonta a los años ochenta, y surge, como otros de Tenerife, por dos razones fundamentales. Porque el nivel económico alcanzado por el turista medio que elige Canarias como destino, le permite acceder a la práctica de este deporte, al que, por su costo, sólo pueden acceder los niveles medios y altos. Y porque la construcción de los campos de golf viene siempre acompañada por la incorporación de más suelo urbanizado.

Desde el momento en que el planeamiento urbano y territorial se regulariza en Canarias y comienza a racionalizarse y limitarse el consumo de suelo urbanizable en las áreas turísticas, la construcción de los campos de golf, (que también es rentable en sí mismo), justifica la implementación de más alojamiento: normalmente hoteles y viviendas de baja densidad. Alojamiento, no siempre dirigido a la población turística, pero con fácil salida, debido a la calidad media de sus construcciones y al componente de exquisitez que los campos de golf transmiten.

Los campos de golf normalmente consumen una superficie considerable de suelo. La modalidad de juego que el golf comporta, exige la construcción de una cadena sucesiva de áreas tapizadas con hierba baja (calles) de varios tamaños, perfectamente alisadas y drenadas, y otras zonas ajardinadas normalmente tratadas con árboles y otras plantas vegetales, así como estanques de agua. También exige una gran aportación de parkings, servicios de recepción y venta de artículos, así como de campos de prácticas y otras más variables como clubs, bares, restaurantes, etc.

Los campos grandes, con calles de 350 metros de longitud de media, están compuestos de varias series (2 ó 3 series) de 9 calles, de forma que se puedan utilizar alternativamente para cubrir un recorrido de una serie (9 hoyos) o de dos (18 hoyos). Los pequeños, con calles de 150 metros de media, suelen ser de una o de dos series de 9 calles.

Los campos construidos y en normal funcionamiento situados en la comarca de Abona, por tamaños, son los siguientes:



Fig. 44. Ortofoto del campo de golf de Las Américas.

De gran tamaño:

Golf Las Américas. 2 series de 9 calles.

Golf del Sur. 3 series de 9 calles.

Amarilla Golf. 2 serie de 9 calles.

De pequeño tamaño (pitch and putt):

Golf Los Palos. 1 serie de 9 calles.

Amarilla Golf. 1 serie de 9 calles.

Los campos de golf, son, en términos estrictamente económicos, realmente beneficiosos para la salud del destino, puesto que los ingresos que se generan en relación con la práctica del juego,

no tienen una sola dirección, la de los promotores de los campos, sino que tienen una repercusión económica importante en un espectro muy grande de actividades, dado el alto nivel del turista medio que suele acudir a ellos. Los ingresos medios por turista que practica el golf son sensiblemente superiores a los del turista común.

Aunque es cierto que la práctica del golf exige un tipo de instalaciones y servicios con alto un costo de mantenimiento y, por tanto, de consumo de recursos públicos que no repercuten directamente en la comunidad, en general, las operaciones turísticas que conllevan la construcción de un campo de golf, suelen ser consideradas dentro de la línea de estímulo a la mejora de la “calidad” del espacio turístico que defienden las Normas promulgadas más recientemente, en relación con este tema.

El tema más espinoso surge en relación con las dimensiones superficiales de los campos y, por tanto, de la cantidad de suelo consumido por usuario (el suelo, como se sabe, es uno de los recursos escasos en Canarias) y por el impacto paisajístico que los campos provocan en el territorio. Los campos de golf, por su estructura mayoritariamente vegetal, necesaria para la práctica del juego, contrastan bastante con el paisaje dominante de Tenerife, y en concreto con el de Abona. Y por tanto alteran, con una cierta agresividad, la coherencia de la estructura territorial y la geografía de la Comarca.

B. Los puertos deportivos.

Los puertos deportivos son resultado del nivel de vida alcanzado en Canarias en los últimos años, y no sólo la respuesta a una demanda turística. Es cierto que los puertos deportivos permiten incluir a Canarias como escala en los circuitos internacionales que se llevan a cabo por parte de los aficionados a la navegación a vela entendida como deporte, pero el grueso de su demanda no responde a eso; responde, sobre todo, a la creciente necesidad de estacionamiento de las navegaciones de los propietarios locales. De la creciente afición al viaje por mar, entendido como una de las actividades deportivas y de ocio más propias de un archipiélago.

En función de las características geográficas del litoral, del clima y de la cantidad de amarres previstos, los puertos deportivos pueden tener diversas formas, pero en casi todos los casos,

Fig. 45. Vistas de puertos tradicionales de la costa de Abona: El Puerto de Las Galletas (sup.) y el Puerto del Médano (inf.)



cuentan como mínimo, con uno o más diques de abrigo y una serie de pantalanés donde “amarrar” las navegaciones. Tierra adentro y vinculadas a estas instalaciones, se encuentran los servicios propios de cuidado, reparación, y abastecimiento de los botes y los yates, que en innumerables casos, suelen estar rodeados por áreas comerciales con tiendas, restaurantes y otros servicios complementarios.

En Tenerife, la primera instalación deportiva, aunque de muy pequeñas dimensiones, que se construyó con esa finalidad, fue en el Club Náutico de Santa Cruz, que era donde se concentraba el número mayor de aficionados a la navegación deportiva durante los años sesenta y setenta, pero los puertos deportivos, tal como se conciben ahora, no surgen hasta los años ochenta con la construcción de Puerto Colón en Las Américas y el situado en Los Gigantes. Más tarde se irán incorporando los puertos de Radazul, Puertito de Güímar, Amarilla, Los Cristianos, etc. Por tanto, las instalaciones de este tipo situadas en la comarca de Abona son realmente muy recientes y de pequeña dimensión, aunque tanto el de Amarilla, como el de Los Cristianos, crecen con voluntad de convertirse en puertos deportivos maduros.

Estas instalaciones portuario-deportivas normalmente exigen para su construcción una alteración importante de las condiciones del litoral, que cuando se encuentra situado en el contexto de un gran puerto industrial o entre las infraestructuras del borde marítimo de una ciudad, pueden no significar un cambio importante, pero cuando se llevan a cabo en un frente marítimo natural, implican una transformación sensible de las condiciones geográficas originales.

Por tanto, la construcción de un nuevo puerto deportivo, siempre rentable en términos privados por la creciente demanda de amarres, debe medirse con exactitud, pues normalmente va a significar una perturbación, por un lado, en la continuidad del borde marítimo natural, es decir, en el paisaje el borde, y, por el otro, en las condiciones ambientales de la zona en relación con el régimen de mareas, el fondo marino, etc. Y lo mismo se podría decir de la reconversión de un frente marítimo ya alterado, pues las obras realizadas a lo largo del tiempo, pueden haber adquirido un valor, por su significado histórico, o por su interés patrimonial.

Las consideraciones anteriores explican la atención a los puertos deportivos entendidos como equipamientos, si bien participan también de la consideración de infraestructuras, tal como los

califica el PIOT, lo que explica que en el presente plan se hayan incluido también en el capítulo referente a las actividades logísticas. La angulación del análisis sobre estos elementos es doble, a lo que responde el tratamiento que proponemos.

4.1. Previsiones para los equipamientos deportivo – turísticos.

El PIOT, tanto en lo que se refiere a los campos de golf, como a los puertos deportivos, remite para su regulación a los planes que ordenen ámbitos con usos turísticos, pero la directriz 124 de las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, declara que el planeamiento insular “establecerá las condiciones de implantación de los equipamientos turísticos de mayor impacto territorial tales como los campos de golf, puertos recreativos, parques temáticos, etc.”

La reciente adaptación del PIOT a las condiciones de las Directrices, introduce, por tanto, una serie de artículos con la finalidad de salvar este vacío legal, pero en general remite a la elaboración de un Plan Territorial de Ordenación de los Establecimientos Turísticos Recreativos, con la finalidad de desarrollar el tema en profundidad. En términos de promoción de posibles puertos deportivos en Abona, sí señala, sin embargo, los de Los Cristianos, Las Galletas, Amarilla y Los Abrigos.

Sin embargo, el PTOTT, que también remite a esa figura para tener un marco más desarrollado sobre el futuro de estos grandes equipamientos, estableció los distintos tipos de establecimientos que se admiten en cada Zona Turística, conforme a las características y estrategia promocional de cada zona, quedando las posibles implantaciones en el resto de la isla sujetas al régimen de usos establecido para cada Área de Regulación Homogénea del PIOT.

Aunque el PTOTT sólo nombra los puertos deportivos en la Zona Turística de Adeje – Isora, y tampoco deja claro que los promueva, sí designa tres Zonas Turísticas en que deban ser potenciados los campos de golf, como medio de incrementar la calidad de la oferta complementaria. Estas zonas y sus respectivos marcos promocionales son:

Abona. “Sol y Playa Deportivo y Familiar”

Isla Baja. “Turismo en Medio Rural”

Adeje – Isora. “Turismo de Sol y Playa Gran Resort”

AVANCE

CABILDO INSULAR DE TENERIFE



LEYENDA:

- Campos de Golf y Áreas de Ocio
- Campos y Canchas
- Previsiones

(*) CONDICIONES PIOT: SÍNTESIS

COMPLEJO DE EQUIPAMENTOS DE RASCA:

Objetivo:

- Visular el desarrollo turístico-recreativo a la conexión activa de los dos Espacios Naturales adyacentes (Montaña de Guaza y Maspalmeo de Rasca)
- Aprovechar al máximo la zona de una operación de esta envergadura para modernizar y renovar las áreas urbanas incluidas en su ámbito (Guaza y Palm-Mar) o colindantes (El Pinar).

Criterios de ordenación diferenciada:

- Área noreste entre las montañas de Guaza y los ejes viarios principales.
- Área del Palm-Mar.
- Frente costero de la urbanización Palm-Mar.
- Entre la Reserva Natural de Rasca y los dos ejes viarios principales.
- Reserva Natural de Rasca.
- Entre el Área de Palm-Mar y la Reserva Natural de Rasca.
- Monumento Natural de las Montañas de Guaza.
- Espacio Natural formado por los Llanos y Mosa de Guaza.

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

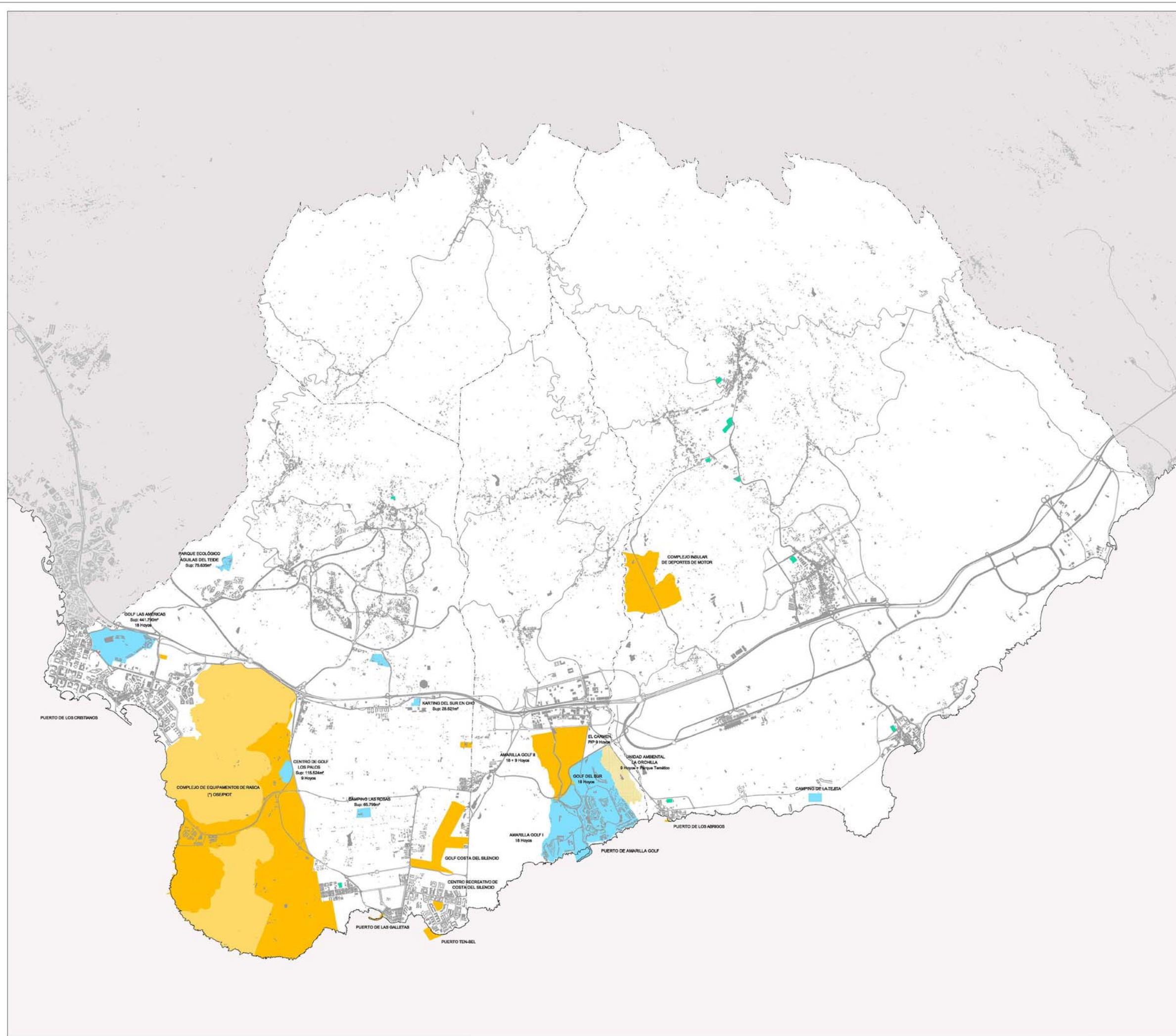
PLANO DE INFORMACIÓN

LOS GRANDES EQUIPAMENTOS

3.3

EL EQUIPAMIENTO DE OCO: PREVISIONES

ESCALA 1:10.000
0 125 250 500 1000 m



En cuanto a las previsiones relacionadas con los equipamientos deportivo-turísticos, debemos atender especialmente la definición desde el PIOT de un área para la futura creación de un Circuito del Motor, instalación que por sus características tiene unas importantes implicaciones territoriales. Dicha instalación ha sido desarrollada en un documento específico, que a continuación extractamos:

4.1.1. PAT Centro Insular de Deportes del Motor.

El Centro se ubicará en la zona de Atogo, en el área denominada “Los Duques”, del Término Municipal de Granadilla de Abona. La superficie que se destina al complejo comprende un perímetro totalmente irregular con una extensión de 1.322.341 m² que provienen de la agrupación de varias fincas menores adquiridas por el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.

El Complejo está formado por cinco zonas principales: A. Circuito de asfalto, B. El Paddock /Zona multifuncional, C. Las edificaciones, D. Los circuitos de tierra, y E. Las áreas complementarias.

A. El circuito de asfalto.

Es el elemento principal del complejo y por sus requerimientos, la zona de mayor dimensión de toda la instalación (con una superficie de unos 300.000 m²) y la que ha condicionado más su emplazamiento.

La pista presenta una longitud total de 3.955 m (recta principal de 805 metros) con un radio de curva mínimo de 25 m en la entrada a la “pequeña S”. Cuenta con 9 curvas a izquierdas y 5 curvas a derechas y el sentido de circulación es contrario al sentido de las agujas del reloj.

B. El Paddock /Zona multifuncional.

Como elemento fundamental y necesario para el desarrollo de pruebas y el funcionamiento general de los circuitos descritos anteriormente, cabe destacar la zona de Paddock que alberga los servicios de organización, participantes, prensa e invitados.

Comprende una superficie total de unos 102.000 m² y contiene toda la infraestructura técnica y deportiva que precisa cualquier tipo de competición de velocidad, concentrada en una plataforma de 240 x 130 m.

C. Las edificaciones.

Las edificaciones principales, necesarias para el funcionamiento del Complejo, son:

- a) La torre de dirección de carrera.
- b) El edificio de boxes.
- c) El centro médico.
- d) La nave de verificación.
- e) El bar- paddock.
- f) El acceso al Paddock y Acreditación.
- g) El núcleo de aseos al Paddock.
- h) El núcleo de aseos pelousse.
- y i) Los accesos de público y organización

D. Los circuitos de tierra.

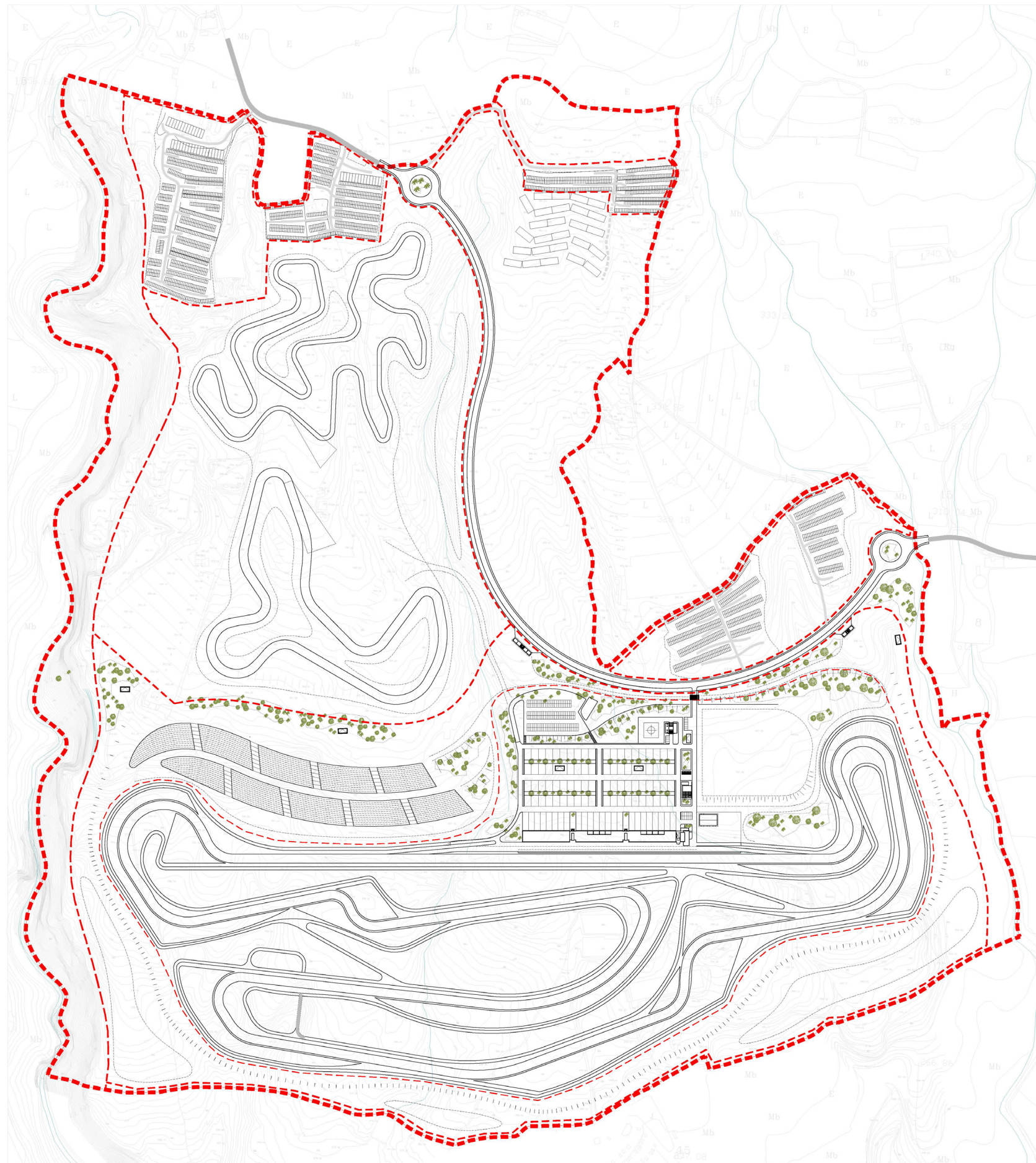
Ubicados a poniente del ámbito de actuación, quedan delimitados por la franja de protección del barranco de Orchilla y el vial interior. Comprenden una superficie de unos 140.000 m² que deben acoger las diferentes modalidades de competición sobre tierra y por tanto tienen un diseño y trazado adaptables a estas características. La existencia de una topografía más accidentada por su proximidad al barranco le confiere una singularidad especial para la celebración de este tipo de pruebas “fuera asfalto” como el “autocross”, “motocross”, 4 x 4, “trialsín”, “bicicross”, etc.

Las zonas principales son: La Pista y zonas de seguridad (para el Circuito de Autocross-Rallycross y el Circuito de Motocross) y la Zona de público.

y E. Las áreas complementarias.

Son aquellas actividades que complementan y mejoran en cuanto a servicios e infraestructuras el uso principal del complejo, aunque no son necesarias para su homologación y funcionamiento.

Las zonas principales son, los Aparcamientos y las Zona de reserva.



4.1.2. El Complejo Turístico Recreativo de Rasca.

Constituye una de las Operaciones Singulares Estructurantes definidas en el PIOT, a desarrollar mediante un Plan Territorial Parcial específico.

El objetivo principal, tal como se incluye en la ficha del plan insular es el siguiente: “(...) *obtener, dentro del ámbito delimitado, una reserva de espacio para ubicar equipamientos que recualifiquen la oferta turística del sur de la isla y, en su caso, la implantación de los mismos.*”. A lo que complementariamente se añade:

- *“Vincular el desarrollo turístico-recreativo a la conservación activa de los dos Espacios Naturales adyacentes (Montaña de Guaza y Malpaís de Rasca)*
- *Aprovechar el impulso de una operación de esta envergadura para reordenar y rematar las áreas urbanas incluidas en su ámbito (Guaza y Pal-Mar) o colindantes (El Fraile)”.*

Los criterios de ordenación dispuestos responden a las diversas características del área delimitada en función de sus valores naturales o patrimoniales, el desarrollo urbano cercano o sus cualidades territoriales, tanto derivadas de su posición y accesibilidad como de su forma y participación en el paisaje general del entorno.

Asimismo, para subrayar el interés general de esta operación, el PIOT dispone la calificación de interés público de todo este ámbito territorial, a efectos de posibilitar actuaciones expropiatorias y otras de intervención pública sobre la titularidad de los terrenos.

En el marco del presente plan territorial comarcal, esta operación, tanto en cuanto a su localización, en la franja litoral y colindante con dos áreas turísticas consolidadas que se pretende rehabilitar, como son Los Cristianos y Ten-Bel y la Costa del Silencio, como al valor natural y patrimonial de su ámbito territorial, así como a los criterios generales que para la misma define el planeamiento insular, adquieren un interés particular. En este sentido, será uno de los elementos básicos en la definición de la propuesta de ordenación que se presenta.

4.2. Conclusiones a los equipamientos deportivo - turísticos y propuestas.

Como hemos puesto de manifiesto en el análisis anterior, los parámetros para medir los costos y los beneficios globales de la implantación de los grandes equipamientos deportivo – turísticos, son numerosos y con un cierto grado de complejidad. Además, también hemos advertido de que así como los campos de golf parecen tener una función directamente vinculada al desarrollo de la industria turística (son instalaciones enfocadas mayoritariamente para el uso de los visitantes), los puertos deportivos, son instalaciones, al menos en una buena parte, para el uso de la población local. Si esto es así, tendríamos que establecer una cierta diferencia en relación con las condiciones de implantación de uno y otro equipamiento.

Por otro lado, hemos visto los efectos que cada una de las dos modalidades de equipamiento tiene en el territorio, y en concreto en la comarca de Abona. Cómo en el caso de los campos de golf, además de los problemas de integración paisajística, es el parámetro suelo y su consumo por usuario, lo que genera más incertidumbre a la hora de incrementar la oferta, y cómo son los valores científicos y ambientales del litoral, lo que frena la construcción indiscriminada de puertos deportivos. Sin duda, una liberalización de las iniciativas para llevar a cabo cualquiera de las dos modalidades dentro de la comarca, sería una estrategia nociva para el futuro turístico de Tenerife.

En ese sentido, en cuanto a la posibilidad de instalación de puertos deportivos, la reciente Modificación del PIOT, regula los tramos litorales aptos, eliminando por tanto, para esta actividad la incertidumbre anterior.

Nos hemos referido asimismo a dos actuaciones de importancia relacionadas con los equipamientos deportivo-turísticos y definidas en el PIOT: el Circuito del Motor y el Complejo Turístico-Recreativo de Rasca. En relación al primero, se encuentra ya desarrollado en un documento específico, y se incluirá en el presente plan, atendiendo a las implicaciones tanto infraestructurales como de estructuración territorial derivadas del mismo.

En cuanto al Complejo de Rasca, ya indicamos que en el marco de este Plan Territorial Comarcal, adquiere un rol fundamental. En cuanto que se ha considerado la variable del turismo

COMPLEJO DE EQUIPAMIENTOS DE RASCA



como una de las cualificadoras del territorio de la comarca, y por tanto será desde este parámetro que se acometa parte de la estrategia de ordenación a proponer. Pero también, por el entendimiento del litoral desde una perspectiva renovada, donde la recualificación de la franja litoral, a partir fundamentalmente de sus valores naturales y paisajísticos tiene la oportunidad de desarrollarse en Rasca como actuación ejemplar y destacada.

No obstante, apreciamos también la posibilidad de relacionar la OSE definida en relación a actuaciones singulares colindantes relacionadas tanto con la Costa del Silencio, como con el conjunto de núcleos aislados y desligados que bordean la zona agrícola entre el Parque de la Reina y Las Galletas, que precisan una atención pormenorizada.

En todo caso, advirtiéndolo que sólo a través de muchas precauciones y previsiones, puede plantearse el incremento de cada unidad de cualquiera de estos equipamientos en la comarca de Abona, también se observa que el tema requiere de un análisis más detallado y pormenorizado de los diferentes parámetros que lo rodean, para poder formarse un criterio más ajustado que permita darnos pautas justificadas en términos su regulación posterior. La reunión de estas consideraciones con las derivadas del resto de parámetros analizados nos permitirá afrontar la propuesta en cuanto a este tipo de instalación.



Fig. 46. Vistas Generales del Barranco de San Blas en la actualidad: imagen superior, vista hacia el interior, desde uno de los bordes de la actual urbanización turística; imagen inferior, obras en construcción en el borde litoral del barranco, que responden al Plan Parcial de desarrollo del Suelo Urbanizable del planeamiento general.