

## 4. DEFINICIÓN DEL MODELO DE ORDENACIÓN



#### 4. DEFINICIÓN DEL MODELO DE ORDENACIÓN.

##### 4.1. Alternativa A. Descripción por Tipos de Suelo y por Sistemas.

La descripción de esta Alternativa de Ordenación, se articula, en los siguientes aspectos:

- Formas de ocupación del suelo:
  1. Sistema residencial comarcal
  2. Sistema turístico comarcal
  3. Sistema logístico
- Grandes equipamientos urbanos:
  4. Equipamiento comercial
  5. Equipamiento deportivo-turístico
  6. Movilidad comarcal y local
  7. Elementos configuradores del paisaje y medio ambiente

##### 4.1.1. Sistema Residencial Comarcal.

El nuevo modelo de consumo de Suelo Residencial debe, a) Apoyarse en los asentamientos “del interior” para permitir desarrollar la vocación turística de los núcleos de borde marítimo y proteger el litoral; b) Mantener las tendencias de crecimiento de los núcleos existentes, para no forzar crecimientos “contra natura”; c) Mantener el “eje de medianías”, como sistema de centros menores; y d) Legalizar la “urbanización difusa”, mediante instrumentos urbanísticos dirigidos a su delimitación y regulación más apropiada.

a) Afrontar que el litoral es una de las fuentes de riqueza (actuales y potenciales) más importantes de Tenerife y que los núcleos apoyados en el litoral deben limitarse y dedicarse de forma tendencialmente exclusiva a la “urbanización turística”, promoviendo un Sistema Residencial Comarcal basado en los asentamientos del “interior” mediante la puesta en valor de los atractivos de unas y otras modalidades, como son los nuevos enclaves, los núcleos tradicionales, los asentamientos rurales, etc.

b) El Sistema Residencial Comarcal que se propone debe reconocer y asumir, pero no fomentar la tendencia a la formación de dos polos hegemónicos, uno en el entorno del Valle de San Lorenzo, en el municipio de Arona, vinculado a la costa turística del Suroeste (básicamente Los

Cristianos – Las Américas) y otro en San Isidro, en el municipio de Granadilla, vinculado a la TF-1 y a la Plataforma Logística. Dichos polos deben ser articulados y ordenados, pero manteniendo su capacidad residencial e implementando los equipamientos y los servicios correspondientes, lo que conlleva adecuar el crecimiento a las estructuras diferenciadas de cada polo y atemperar la transformación (intensidades, alturas de la edificación, etc.) a sus características morfológicas.

c) Mantener el “eje de medianías”. Este objetivo pasa por conservar los atractivos de los núcleos tradicionales de montaña, idóneos como centros residenciales menores, por la calidad urbana que le reporta su clima, su permanente contacto con la naturaleza y la riqueza patrimonial que deviene de su antigüedad. Estrategia que pasa, por tanto, por evitar el deterioro de ese patrimonio y mantener los centros vivos.

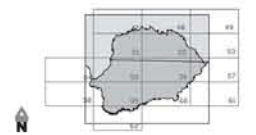
d) Legalizar los procesos de “difusión urbana” que son identificables en algunos lugares de la Comarca y cuya tendencia aparente es a continuar reproduciéndose sin límite. Procesos con un alto coste urbanístico debido a la fuerte desproporción entre capacidad residencial, por un lado, y consumo de suelo (+ infraestructuras y servicios), por el otro. Dada la complejidad de su fenomenología y de sus formas de operar, esta Alternativa de Ordenación propone delimitar el suelo con las figuras legales más apropiadas y regular su situación urbanística.

##### 4.1.2. Sistema Turístico Comarcal.

El nuevo modelo de consumo de Suelo Turístico debe apoyarse en los siguientes aspectos, a) Es importante la protección de los valores de la costa por sus repercusiones identitarias, económicas y medioambientales, b) Mantener el “modelo de urbanización dominante” en los suelos aprobados en la costa e impedir que se siga reproduciendo en las urbanizaciones futuras, c) Promover actuaciones exigentes en la costa que permitan el acceso, el uso y el disfrute público a los turistas y a la población local.

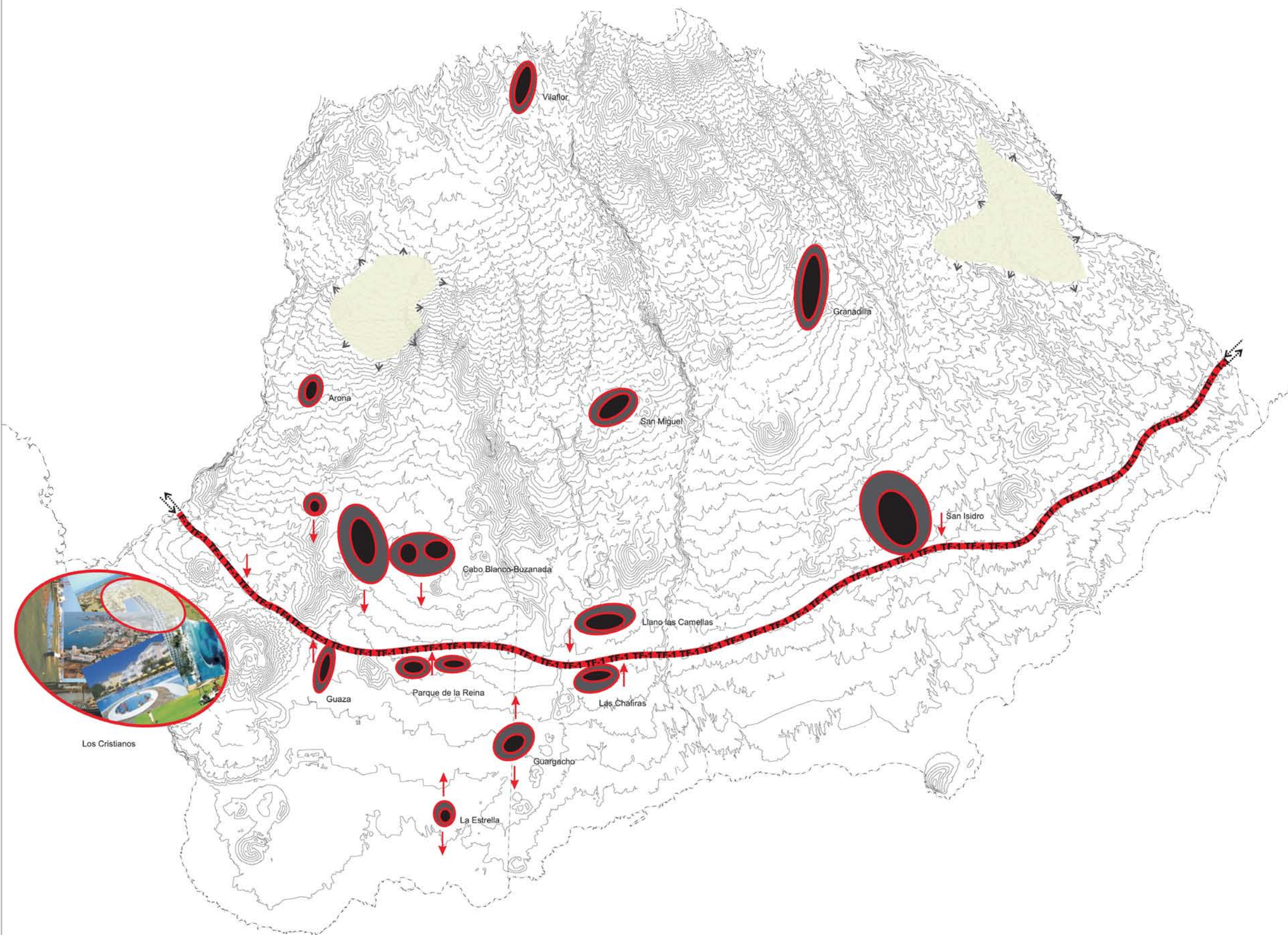
a) La franja costera de la Comarca en toda su longitud, es decir, desde la Playa de Las Américas hasta el Puerto de Granadilla, debe ser objeto de especial consideración urbanística. La urbanización en esa zona no puede darse en las mismas condiciones que lo hace en cualquier otra zona del territorio comarcal, puesto que se trata de un espacio con valores muy notables y





LEYENDA:

- NÚCLEOS RESIDENCIALES
- EXPECTATIVA DE CRECIMIENTO
- ÁREAS DE DISEMINADO RESIDENCIAL
- TENDENCIAS DE CRECIMIENTO
- PRINCIPALES ATRACTORES DEL SISTEMA



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

Planos de propuesta:  
EL SISTEMA RESIDENCIAL COMARCAL  
ALTERNATIVA 1

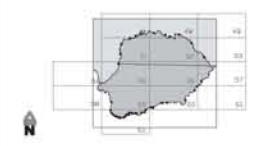
1.1.1





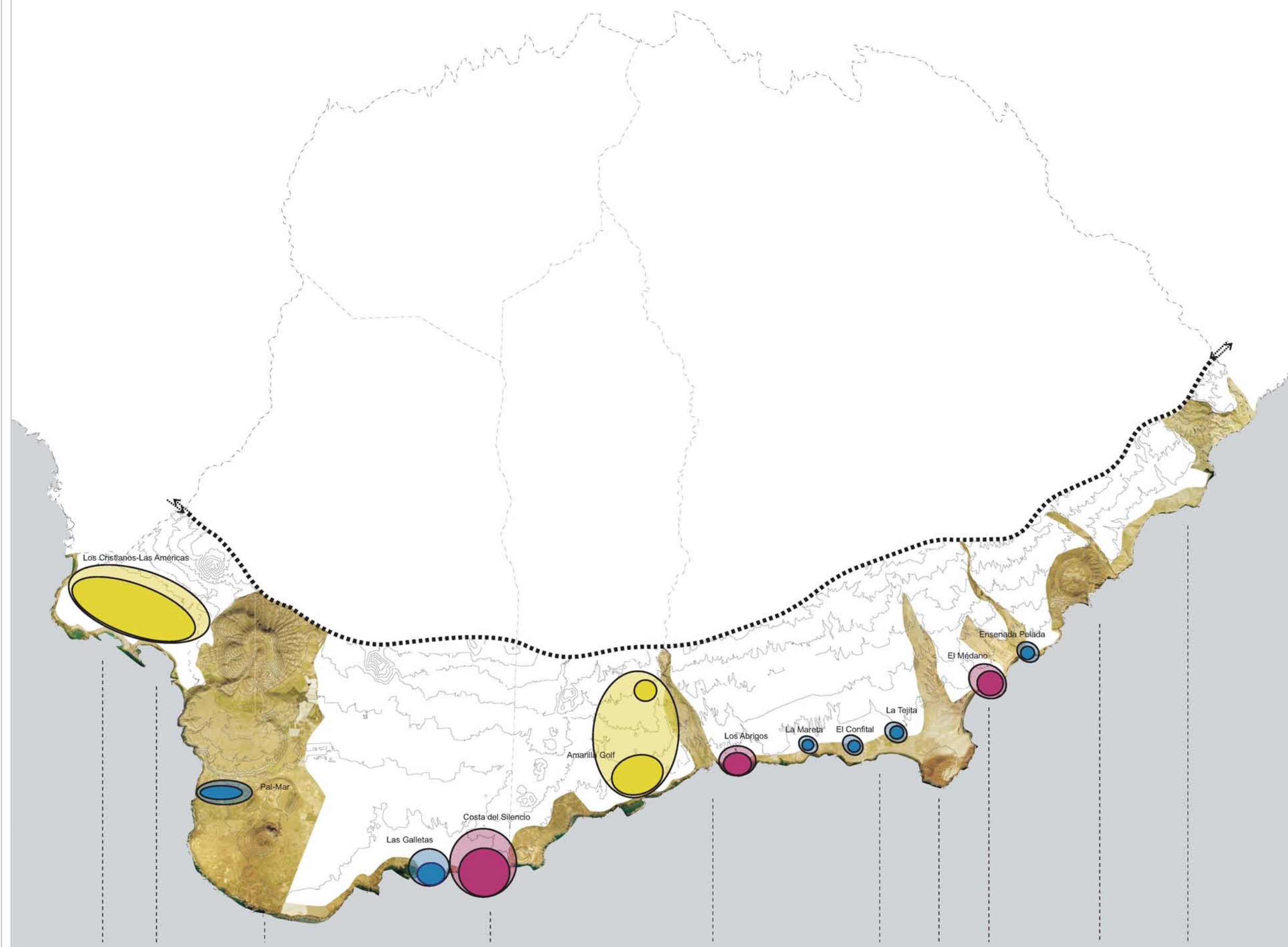
AVANCE

CABILDO INSULAR DE TENERIFE



LEYENDA:

- NÚCLEOS RESIDENCIALES
- NÚCLEOS MIXTOS
- NÚCLEOS TURÍSTICOS
- EXPECTATIVA DE CRECIMIENTO



Playa de Las Vistas   Playa de Los Cristianos   Montaña de Guaza y Malpaís de Rasca   Costa del Silencio   Barranco de la Orchilla   Playa de La Tejita   Montaña Roja   Playa del Médano   Montaña Pelada   Playa de El Vidrio

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

Planos de propuesta:  
EL SISTEMA TURÍSTICO COMARCAL  
ALTERNATIVA 1

1.2.1





diferenciados, que tiene repercusiones en la población de Tenerife, pero que tiene también una valoración objetivable en términos económicos y medioambientales.

b) El litoral de Abona cuenta en la actualidad con un “modelo de urbanización dominante” con un alto grado de consolidación, y en ese sentido se plantea la necesidad de mantenerlo, aunque intentando no reproducirlo en urbanizaciones futuras.

y c) El especial tratamiento de la costa, no sólo debe incluir los aspectos tratados en el punto anterior, sino que debe valorar también su estructura natural y, en esa dirección, el acondicionamiento de sus partes constituyentes para su mejor uso y disfrute. La costa de la Comarca de Abona, es un espacio diverso, complejo y lleno de matices, que es una de las características que lo hace más atractivo como paisaje. Calibrar y realizar pequeñas y cuidadas intervenciones de superficie en los lugares públicamente más asequibles de su desarrollo, es una de las propuestas más vivas que se defienden.

#### 4.1.3. El Sistema Logístico.

La política que defiende este Plan en relación con el Espacio Logístico, tal como ha sido definido en los capítulos de Información Urbanística, debe pasar por, a) La adecuación del Sistema Aeroportuario del Sur a las demandas del tráfico aéreo vigente, b) La materialización de las propuestas de los puertos de Granadilla y de Los Cristianos, así como la definición de una política más desarrollada en relación con los puertos menores, c) Posiciones más definidas sobre la vigencia de los “polígonos industriales” y la pertinencia de los “modelos” aplicados: su concepción, su gestión y la calidad del espacio construido, y d) El valor estratégico de la Plataforma Logística y sus consecuencias dentro y fuera del espacio delimitado.

a) Este plan no puede más que advertir de la importancia del Sistema Aeroportuario (en este caso el del Sur) como dispositivo básico para las conexiones con el exterior de un territorio insular, alejado de los centros de decisión y con el turismo como actividad dominante. Ajustar las necesidades infraestructurales de este Sistema a las demandas del tráfico aéreo vigente, es vital para Tenerife, como lo es también, abordar el funcionamiento coordinado de los sistemas territoriales de carácter comarcal, dependientes de éste.

b) En la misma dirección habría que hablar de los puertos de Granadilla y de Los Cristianos. Tanto la construcción del Puerto de Granadilla, para poner en marcha la Plataforma Logística, como el Puerto de Los Cristianos, para poder recuperar la capacidad del núcleo como enclave turístico, son operaciones clave para la puesta a punto del Sistema Comarcal. Por otro lado, se hace necesaria una definición, en la misma línea que los anteriores, de cada uno de los puertos menores existentes en la Comarca.

c) Se hace necesaria una definición más precisa de las características del Suelo Industrial, tanto en general, como en lo que se refiere a la Comarca de Abona. Una evolución tan errática de su consumo, con una ocupación tan mixtificada de las actividades posibles, propende a aclarar el sentido y el futuro de este suelo en estos momentos, poniendo sobre la mesa la actualidad de los modelos existentes y su inserción en un territorio como Abona, donde el paisaje, como parámetro de proyecto, se hace cada vez más exigente.

y d) Aunque este punto se verá con mayor profusión en un siguiente capítulo, es importante prever desde ahora, las consecuencias en la Comarca, y en concreto en el Sistema Viario, de un dispositivo tan esencial para Tenerife como es la Plataforma Logística. La importancia, el número y la concentración de las actividades previstas, exige un estudio más que pormenorizado de su impacto territorial, máxime cuando sobre esta zona de la Isla se mezclan múltiples vocaciones, como son, además de la logística, la residencial, la turística, la agrícola y la paisajística.

#### 4.1.4. Equipamientos comerciales (y de ocio).

La propuesta que aquí se plantea, es aprovechar los valores de accesibilidad de la TF-1 y generar un auténtico “strip” comercial a lo largo de su trazado. Si, en cualquier caso, los grandes equipamientos comerciales van a situarse a lo largo de esta línea y en las vías comarcales de mayor accesibilidad y oportunidad, será mejor estrategia de planeamiento, adelantarse y seleccionar aquellos sectores de suelo que sean los más adecuados para tal fin.

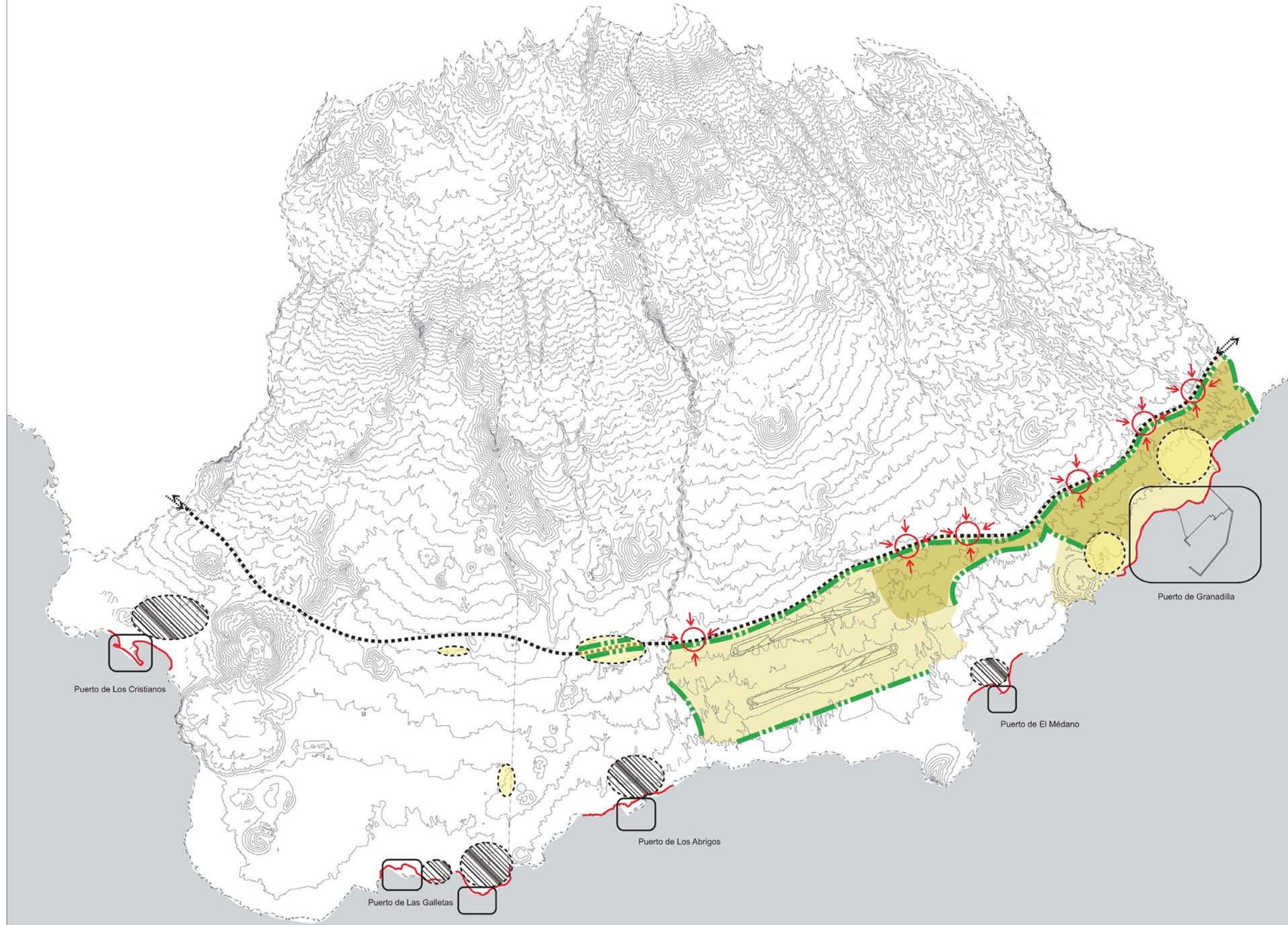
Reforzando una tendencia que parece apreciarse en la actualidad, se selecciona como nueva reserva comercial el “Eje de Distribución Comercial sobre los bordes de la TF-1, en el tramo que discurre desde Las Chafiras hasta Las Américas.





LEYENDA:

- TRATAMIENTOS PUERTOS EN RELACION CON NUCLEOS Y SU REHABILITACION
- CONDICIONES DE ESPACIO EN RESERVA
- TRATAMIENTO DE BORDE, EN PARTICULAR CON LA TF-1
- REESTRUCTURACION Y ACONDICIONAMIENTO DE ENLACES



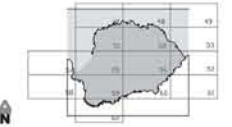
CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.  
Colaboración: SOLITEC S.L. Junio 2006

Planos de propuesta:  
EL SISTEMA LOGÍSTICO  
Problemática / condiciones adicionales

1.3.1

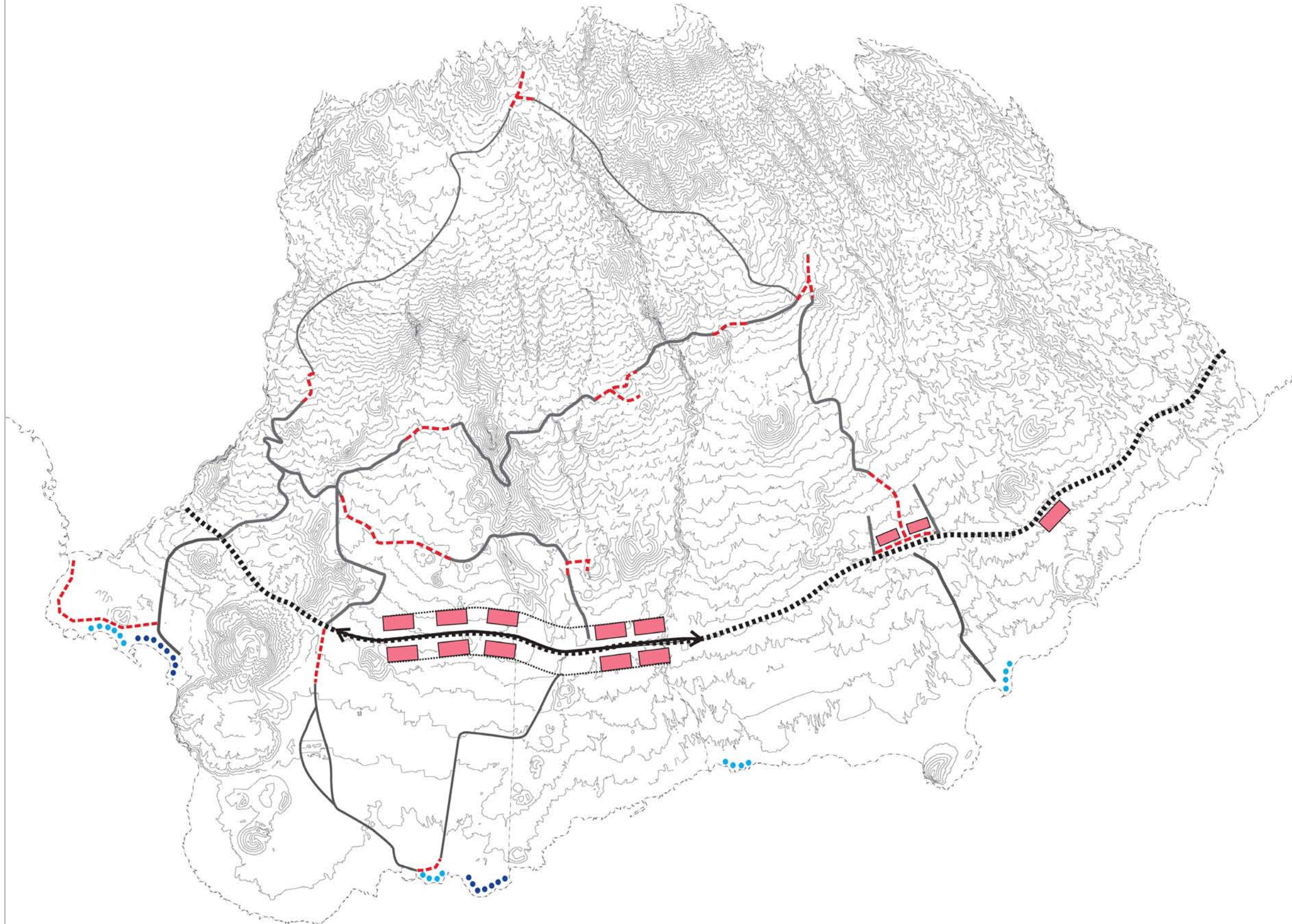
ESCALA  
0 125 250 500 1000 m





LEYENDA:

- ■ ■ TF-1
- RED VIARIA BÁSICA
- - - CALLES COMERCIALES CENTROS URBANOS
- ● ● BORDES COMERCIALES TURÍSTICOS
- ● ● BORDES COMERCIALES TRADICIONALES
- EJE DE DISTRIBUCIÓN COMERCIAL



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

Planos de propuesta:

LOS GRANDES EQUIPAMIENTOS

1.4.1

COMERCIAL ALTERNATIVA A





#### 4.1.5. Equipamientos deportivo - turísticos.

Advirtiendo 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 este tipo de dotaciones constituyen una estructura de gran potencia para el sistema turístico, por lo que su implementación debe valorarse.

En el análisis de los Equipamientos Deportivo-Turísticos existentes y previstos diferenciamos tres tipos: Los Campos de Golf, los Puertos Deportivos y los Parques Temáticos o similar.

a) En cuanto a los Campos de Golf, las diversas disposiciones y recomendaciones relacionadas con la mejora del destino turístico incluyen la necesidad de ampliar este tipo de oferta. En este sentido la Alternativa A, y en relación con el criterio de mantener el sistema turístico consolidado, aunque mejorándolo, incluye las previsiones de aumento de este tipo de equipamiento contenidas en los documentos de planeamiento general consultados, esto es junto a los existentes del Golf del Sur y Amarilla Golf (sin incluir aquél que se pretende en el Barranco de San Blas, dada su evidente incompatibilidad con la protección de ese Espacio Natural tan singular); además de uno junto al núcleo turístico de Ten-Bel – Costa del Silencio y otro en los alrededores del existente de Las Américas. Además, en cuanto a la Operación Singular de Rasca, no impide la inclusión de este tipo de equipamiento, aunque a partir de un análisis más detallado de adaptación al cuidado del Espacio Natural colindante.

b) En cuanto a los Puertos Deportivos, se incluyen en la Alternativa A los propuestos en el Estudio General recogido en el documento de Modificación del PIOT en tramitación.

c) En la actualidad existen dos equipamientos que podríamos encuadrar dentro de los Temáticos: el Parque de las Águilas y el Karting de Guaza. Además se prevé el Circuito del Motor, cuya propuesta está muy desarrollada. La Alternativa A incluye estos elementos, y además vuelve a referirse a la Operación Singular de Rasca, y en concreto a las zonas llanas del área delimitada, señalándolas como lugar adecuado para la instalación de equipamientos temáticos adicionales, siempre con cuidado particular a su implantación territorial y a su adecuación a la valoración del Espacio Natural colindante.

#### 4.1.6. La movilidad comarcal y local.

Esta Alternativa de ordenación, que se corresponde con una de las alternativas planteadas en el “Estudio del Tramo del Corredor Viario Insular TF-1 entre los P.K. 46 +130 y P.K. 73 +300” (incorporado como Estudio Base del Plan Territorial), se basa en:

a) Soluciones de mejora de los sub-sistemas viarios existentes en Abona (fortalecimiento de la vía de medianías y algunos tramos secundarios) y otras operaciones puntuales (vías de servicios para la TF-1), en el sentido de que pueden contribuir a homogeneizar la movilidad total del sistema.

b) Incremento de la capacidad actual de la TF-1. Existen imponderables, no abordables técnicamente, como son por ejemplo, las relaciones residencia – empleo entre la parte alta y baja de la autovía, las dificultades para cerrar anillos en la plataforma costera por la conservación del litoral y la concentración gradual de actividades de fuerte generación de movilidad en el entorno de la TF-1, que exigen intervenir directamente en la autovía en términos de incrementar su capacidad actual, para lo cual es fundamental la ampliación de su sección.

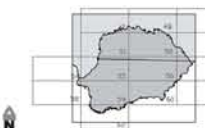
El modelo sumatorio resultante estaría compuesto, en esquema, por una trama que se abre desde Vilaflor hasta la Costa, en la dirección Norte-Sur y básicamente por la TF-1, en la dirección Este-Oeste. De este modo, la TF-1 debe ampliar su caudal (duplicando su sección) para responder al incremento de la demanda, y además, multiplicar los enlaces con el sistema secundario, lo que debe ser objeto de atención y diseño particularizado.

#### 4.1.7. Elementos configuradores del paisaje.

En este apartado la ordenación más que derivarse de modelos alternativos, resulta en una serie de criterios y propuestas que redundarán en el modelo general y que resultan de las conclusiones de la Información. En este sentido se sintetizan como sigue:

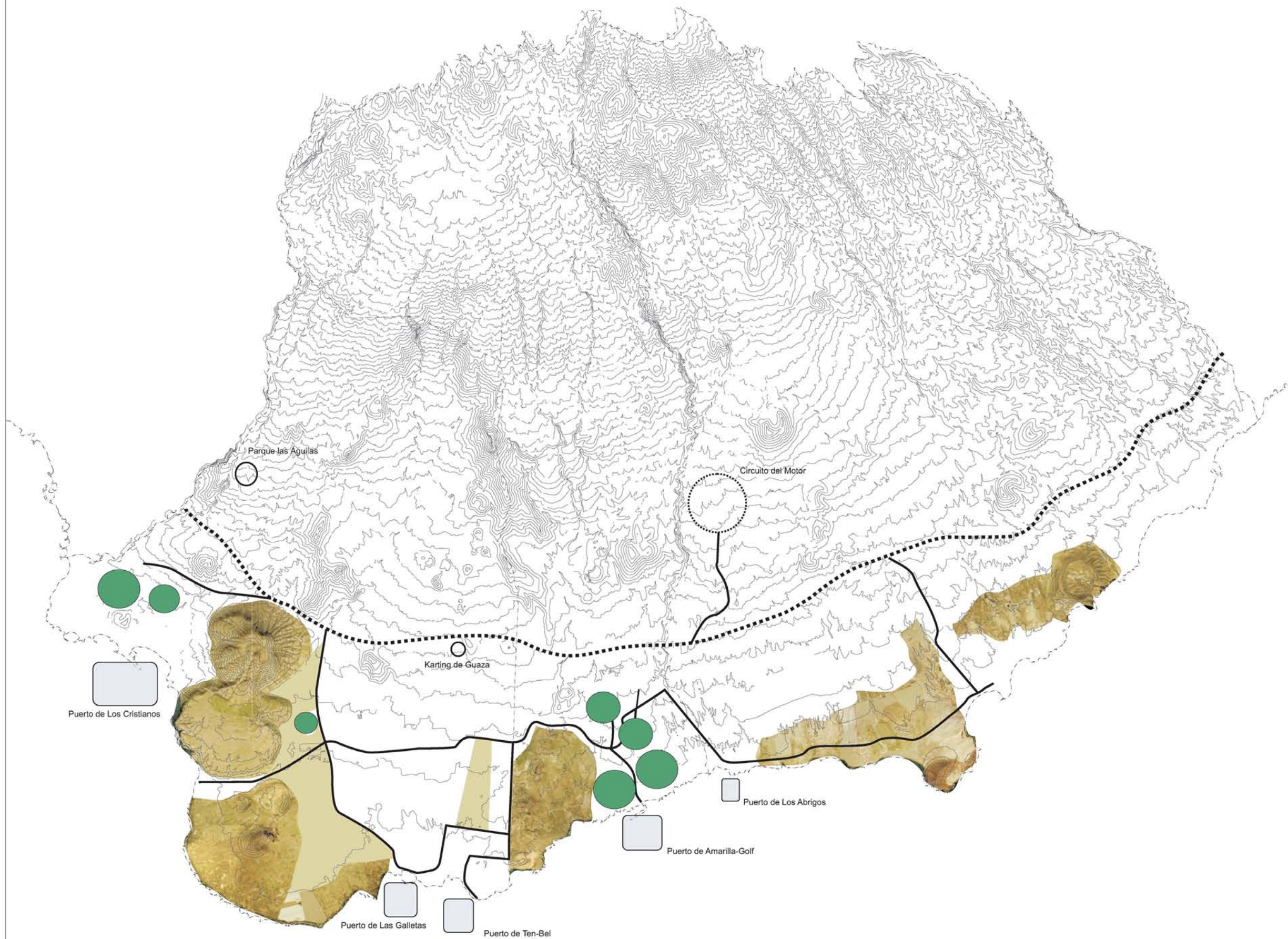
a) Debe defenderse el principio general de que a pesar de que la protección de los espacios naturales de la Comarca, no es suficiente para garantizar los valores paisajísticos de la misma, la manipulación o alteración puntual de ellos, debe estar absoluta y estrictamente condicionada por las Normas que reglamentariamente le afectan y sancionarse las acciones punibles. Medio-





LEYENDA:

- ESPACIOS NATURALES A VALORAR Y PROTEGER
- EJE DE CONECTIVIDAD TURISTICO PRINCIPAL
- CAMPOS DE GOLF
- PUERTOS DEPORTIVOS
- ÁREAS DE EQUIPAMIENTOS DE ESPECIAL CUALIFICACIÓN
- EQUIPAMIENTO
- EQUIPAMIENTO PROPUESTO



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

Plano de propuesta:

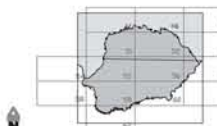
LOS GRANDES EQUIPAMIENTOS

1.5.1



DEPORTIVO TURÍSTICO - ALTERNATIVA A

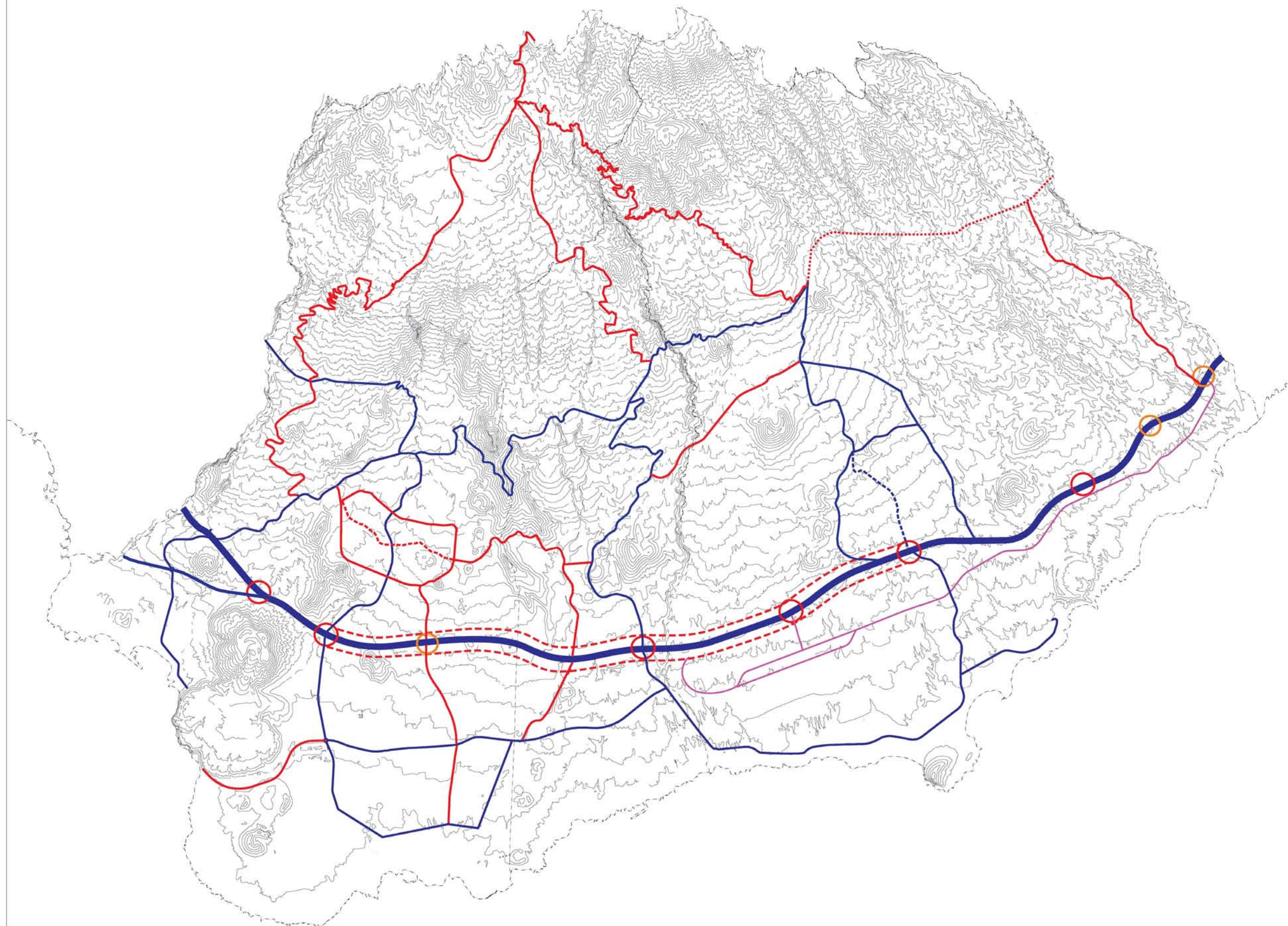






LEYENDA:

-  AUTOPISTA TF-1
-  SIST. VIARIO:  
ELEMENTOS ESTRUCTURANTES 1º ORDEN
-  SIST. VIARIO:  
ELEMENTOS ESTRUCTURANTES 2º ORDEN
-  SIST. VIARIO:  
PLATAFORMA LOGÍSTICA
-  AMPLIACIÓN CARRETERAS AUTOPISTA TF-1
-  ENLACES TF-1 1º ORDEN
-  ENLACES TF-1 2º ORDEN



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

Planos de propuesta:  
LA MOVILIDAD COMARCAL Y LOCAL  
ALTERNATIVA 1

1.6.1





ambiente y paisaje, no son la misma cosa, pero en el territorio que nos ocupa, precisamente por su condición turística, la protección del primero está estrechamente unida al incremento del valor del segundo.

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

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

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

#### 4.2. Alternativa B. Descripción por Tipos de Suelo y por Sistemas.

La descripción de esta Alternativa de Ordenación, se apoya asimismo, en los siguientes aspectos:

- Formas de ocupación del suelo:
  1. Sistema residencial comarcal
  2. Sistema turístico comarcal
  3. Sistema logístico
- Grandes equipamientos urbanos:
  4. Equipamiento comercial
  5. Equipamiento deportivo-turístico
  6. Movilidad comarcal y local
  7. Elementos configuradores del paisaje y medio ambiente

##### 4.2.1. Sistema Residencial Comarcal.

El nuevo modelo de consumo de Suelo Residencial debe: a) Apoyarse en los asentamientos “del interior” para permitir desarrollar la vocación turística de los núcleos de borde marítimo y así proteger el litoral de nuevas urbanizaciones; b) Aplicar una instrumentación urbanística realmente eficaz para frenar la tendencia a la multiplicación de pequeñas operaciones residenciales; c) Promover y fortalecer los dos núcleos en formación más importantes (Cabo Blanco-Valle de San Lorenzo y San Isidro) para generar dos auténticas “capitales comarcales”; d) Potenciar el “eje de medianías”, como sistema de centros menores, y e) Frenar la “urbanización difusa”, mediante instrumentos urbanísticos realmente eficaces basados en diagnósticos rigurosos capaces de profundizar sobre su fenomenología y sus modos de operar.

a) Afrontar que el litoral es una de las fuentes de riqueza (actuales y potenciales) más importantes de Tenerife y que los núcleos apoyados en el litoral deben limitarse y entenderse como participantes de un área cuya vocación principal es la turística, independientemente del uso específico –residencial, mixto o turístico- que se le disponga. Promover, por tanto, un Sistema Residencial Comarcal basado en los asentamientos del “interior” (esto es los localizados a partir de la TF-1) mediante la puesta en valor de los atractivos de unas y otras modalidades, como son los nuevos enclaves, los núcleos tradicionales, los asentamientos rurales, etc.