

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.

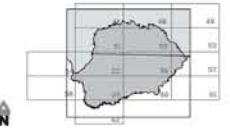
La descripción de esta Alternativa de Ordenación, se apoya asimismo, en los siguientes aspectos:

- 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.

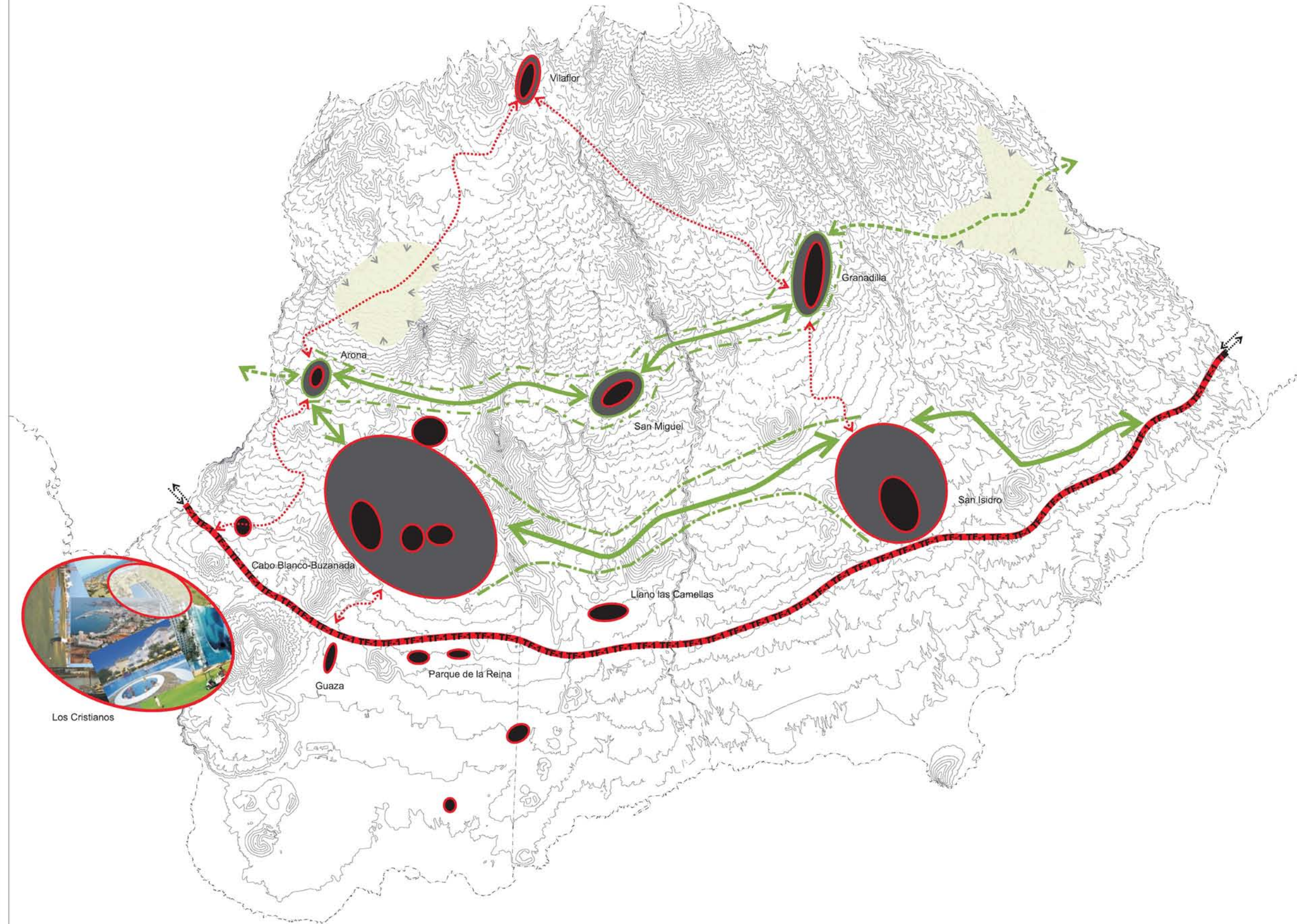
El nuevo modelo de consumo de Suelo Residencial debe: a) Apoyarse en los asentamientos “del interior” para permitir desarrollar la vocación turística de los núcleos de borde marítimo y así proteger el litoral de nuevas urbanizaciones; b) Aplicar una instrumentación urbanística realmente eficaz para frenar 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.



LEYENDA:

- NÚCLEOS RESIDENCIALES
- EXPECTATIVA DE CRECIMIENTO
- ➔ CONTROL DEL DISEMNADO
- ➔ NUEVA FRANJA DE ATRACCIÓN Y ESTRUCTURACIÓN
- ➔ ARTICULADORES DEL NUEVO SISTEMA
- PRINCIPALES ATRACTORES DEL SISTEMA



CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L. Junio 2009

Planos de propuesta:
EL SISTEMA RESIDENCIAL COMARCAL
ALTERNATIVA 2

1.1.2

ESCALA
0 125 250 500 1000 m

b) Identificar y frenar la tendencia en la Comarca a la multiplicación de “pequeñas parcelaciones residenciales”, unas con apoyatura en antiguas vías rurales y otras por la desactivación casual de parcelas dedicadas a otros usos ya no rentables. La transformación constante de parcelas agrícolas en “urbanas” en la extensión agrícola de Guaza, está promoviendo la dispersión urbana y generando, a medio plazo, un mosaico mixto de futuro incierto, que desvirtúa y devalúa uno de los mejores terrenos agrícolas de la isla. La congelación de estos procesos deberá pues prestar atención especial a aquellas zonas localizadas en el margen sur de la TF-1.

c) El Sistema Residencial Comarcal que se propone debe reconocer, asumir y promover la tendencia a la formación de dos polos hegemónicos, uno en el entorno de Cabo Blanco-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 como “auténticas centralidades urbanas”, tanto en términos de capacidad y calidad residencial, como en la implementación de 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.

d) Recuperar uno de los objetivos fundamentales del PIOT y promover el “eje de medianías”. Este objetivo pasa por poner en valor 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 rehabilitar, es decir, por actualizar ese patrimonio y adecuar los centros a las demandas actuales.

y e) Frenar 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, este Plan alerta sobre la necesidad de profundizar en estos procesos³ con la finalidad de acertar en el tratamiento urbanístico adecuado.

³ Como ya hemos indicado, los procesos de “difusión urbana” no son sólo tinerfeños, ni canarios, sino que están presentes, con diferentes modalidades, en todas las sociedades del mundo. Dado que sus causas y formas de

4.2.2. El Suelo Turístico.

El nuevo modelo de consumo de Suelo Turístico debe apoyarse en los siguientes aspectos: a) El objetivo fundamental es la protección de los valores de la costa por sus repercusiones identitarias, económicas y medioambientales; b) Recuperar al máximo los principios defendidos en las Normas y los Planes marco, en cuanto a la contención, diversificación y rehabilitación de la urbanización turística; c) Incorporar nuevas exigencias al “modelo de urbanización dominante” en la costa, que sigue siendo de reproducción de lo existente, para elevar realmente la calidad; d) Promover actuaciones exigentes en la costa que permitan el acceso, el uso y el disfrute público a los turistas y a la población local, y e) Revisar los suelos expectantes en los bordes de las urbanizaciones costeras, cuyos plazos de urbanización han sido más que amplios e imponer nuevas condiciones a la urbanización.

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 diferenciados, que tiene repercusiones en la población de Tenerife, pero que tiene también una valoración objetivable en términos económicos y medioambientales. Su especial tratamiento en esa dirección (al margen de que también se pueda hacer en el Plan Territorial Parcial costero correspondiente), se considera un objetivo central.

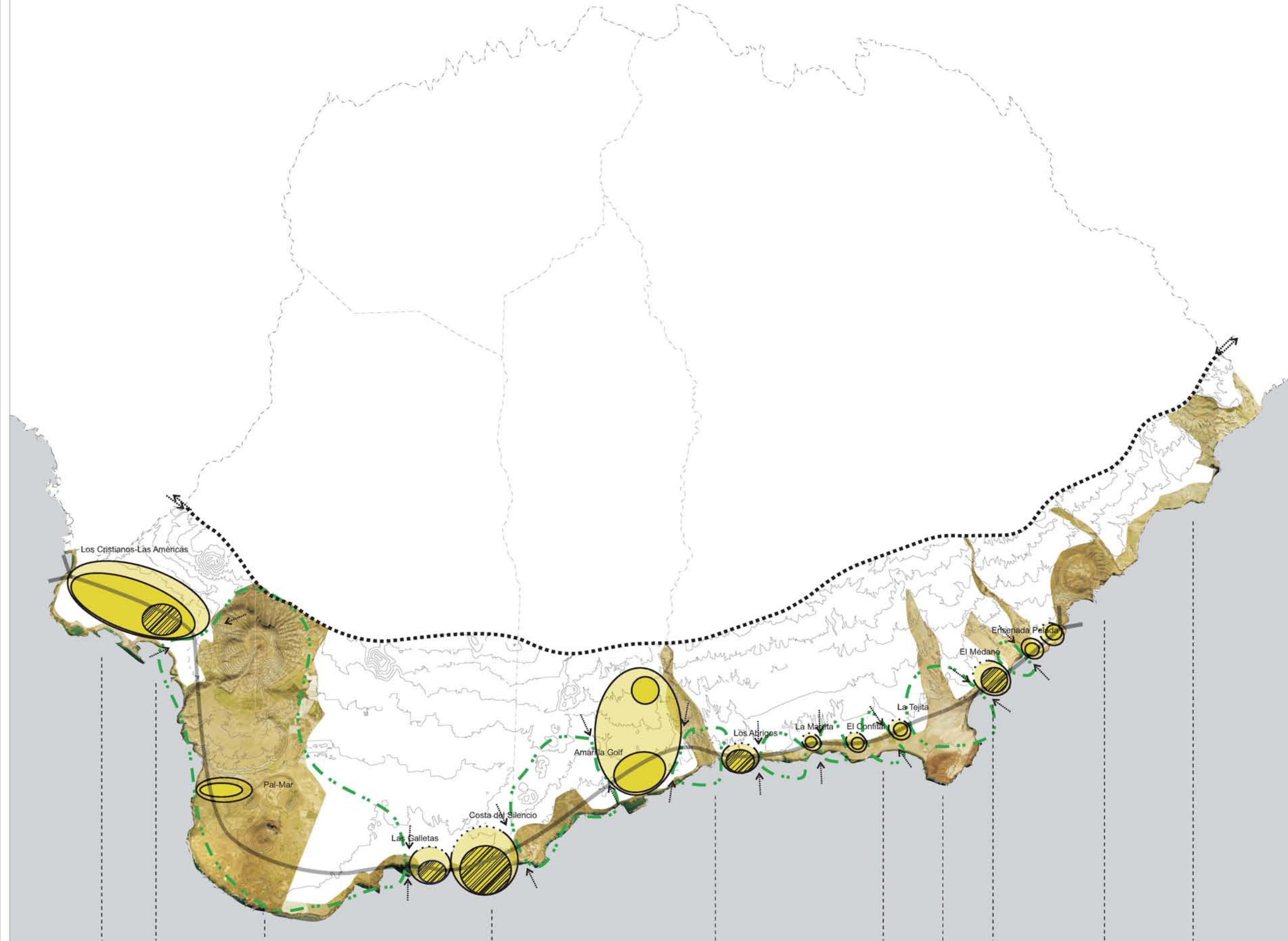
b) Deben recuperarse los principios básicos defendidos y aprobados en las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias y en el PIOT de Tenerife, en lo que se refiere a tres cuestiones. La contención de la urbanización turística, sobre todo en la costa; la diversificación de la oferta turística de borde, lo que significa la implantación de modelos de urbanización turística distintos (y más enriquecedores) a los existentes; y la rehabilitación del espacio obsoleto y degradado, física y socialmente. Todas las previsiones de extensión de los núcleos existentes (independientemente de su adscripción residencial, mixta o turística) en la costa de la Comarca, deben atender a su participación en una zona territorial de valor excepcional y por tanto la calidad espacial de la urbanización y la integración paisajística deben ser objetivos primordiales.

operar en Canarias no son fáciles de identificar, ni un estudio riguroso de las mismas cabría en un plan como el presente, pensamos que sería interesante sugerir desde aquí la necesidad de hacerlo cuanto antes.



LEYENDA:

- TRATAMIENTO DE NÚCLEOS COSTEROS mixtos y turísticos
- EXPECTATIVA DE CRECIMIENTO
- ◐ REHABILITACIÓN NÚCLEOS TRADICIONALES
- ⋯ RELACIONES Y ENCUENTROS
- ↔ EL LITORAL COMO VINCULO Y COMO VALOR



Playa de Las Vistas Playa de Los Cristianos Montaña de Guaza y Malpais 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 2

1.2.2



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 acondicionarlo 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. Pero la urbanización, por rentable que esta sea, no puede ser su único, ni siquiera su más apropiado, destino. 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 este Plan quiere defender.

y d) Hacer un esfuerzo de revisión de los suelos clasificados a todo lo largo de la costa, de modo que se controle el proceso especulativo que a partir de su retención indefinida, pueda desencadenarse. Los derechos adquiridos legalmente a partir de su clasificación urbanística, no pueden considerarse como avales permanentes, permitiendo que cada suelo se desarrolle sin plazos ni condiciones. Una revisión positiva permitiría introducir en los desarrollos pendientes nuevas determinaciones con el fin de obtener la perseguida mejora de la calidad espacial. En cualquier caso, las previsiones de desarrollo actuales deben connotarse a partir de los objetivos que el planeamiento insular define, que a su vez se han desarrollado en el Plan Territorial Especial de la Actividad Turística, aportando su traducción a instrumentos más concretos de tal forma que el planeamiento general los incluya como parte de sus determinaciones.

4.2.3. El Sistema Logístico.

En cuanto a este aspecto las dos Alternativas de ordenación coinciden, en cuanto, a partir de los objetivos y criterios del presente plan entendemos que más que opciones de ordenación diferentes en este apartado, se deben incluir propuestas y acciones que derivadas del Modelo General pretenderán mejorar las condiciones del espacio logístico en cada una de sus modalidades.

4.2.4. Equipamientos comerciales (y de ocio).

La propuesta que aquí se plantea, en orden a no crear nuevos sectores de suelo urbanizado sobre la TF-1 que no sean absolutamente necesarios y así promover la concentración y el fortalecimiento de los núcleos existentes, es aprovechar las áreas de posible desarrollo comercial

dentro de la Plataforma Logística, en la franja que ésta destina a usos terciarios, que es además la más ligada a la TF-1. No se ve incompatibilidad alguna entre el espacio comercial definido en la Plataforma y el que pueda servir al resto de la población de la zona.

En paralelo se propone fomentar nuevas reservas comerciales sobre el suelo residencial previsto en el ámbito de la Operación Singular Estructurante Cabo Blanco - Buzanada y su entorno, así como sobre los márgenes de los núcleos del eje de medianías (TF-28), para así reforzar esas zonas y descargar de presión la TF-1.

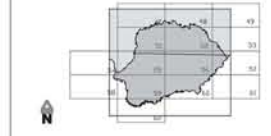
4.2.5. Equipamientos deportivo - turísticos.

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 partir de los criterios relacionados con cada uno de esos tipos. Definimos a continuación la Alternativa B propuesta.

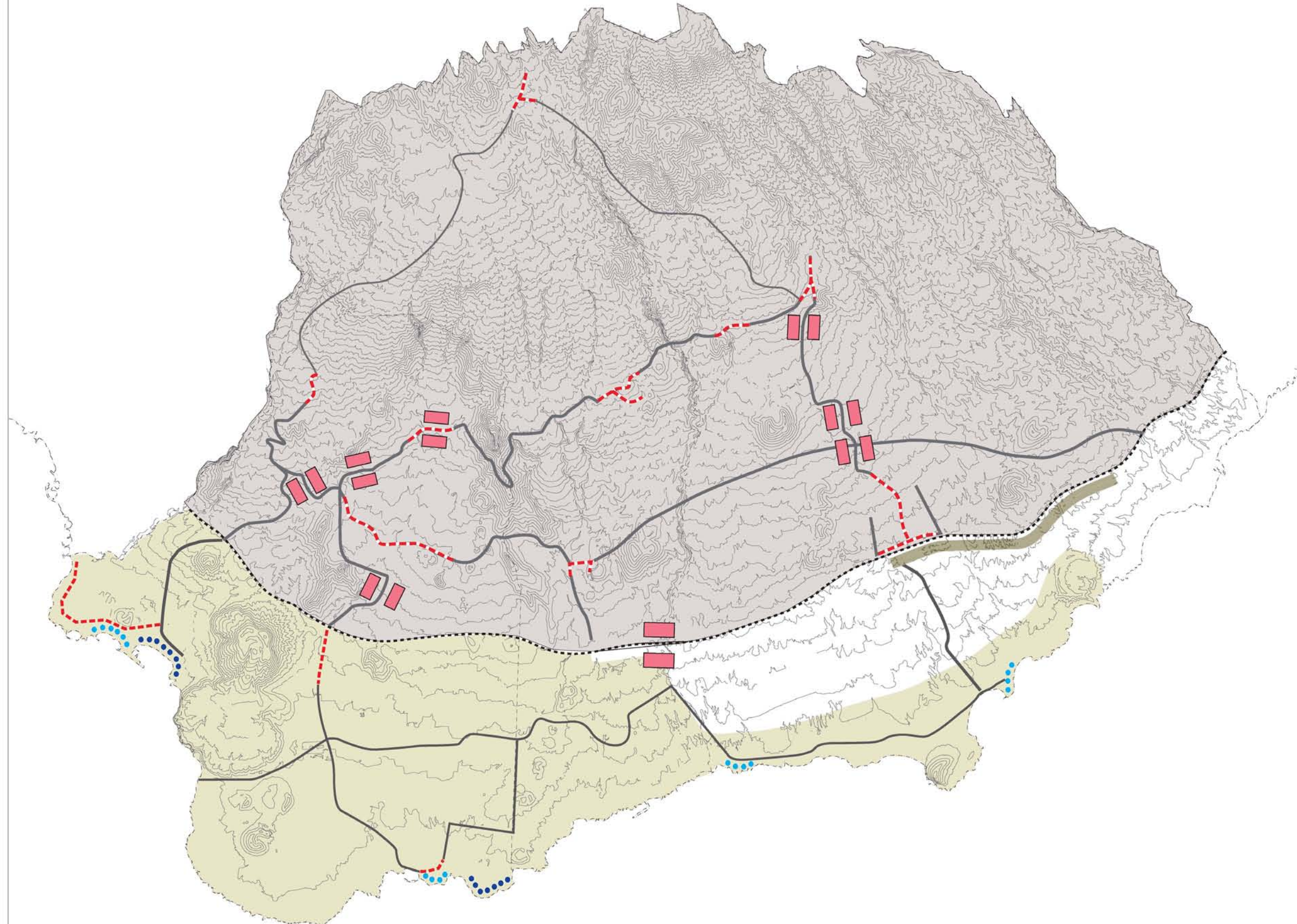
a) En cuanto a los Campos de Golf, las diversas disposiciones y recomendaciones relacionadas con la mejora del destino turístico incluyen la necesidad de ampliar este tipo de oferta, aunque en todo caso, entendemos que se precisa un estudio específico a nivel insular, que reuniendo las condiciones territoriales con las de la promoción turística determinen los umbrales, magnitudes y condiciones particulares de la ampliación de estos equipamientos.

En cuanto a la Comarca de Abona específicamente, es fundamental nuevamente advertir de la excesiva presión a que está sometido el territorio vacante, y de la conveniencia de evitar la dispersión desordenada de elementos diversos. En ese sentido se propone potenciar la oferta de Campos de Golf pero exclusivamente en las áreas donde ya existen otros elementos de este tipo.



LEYENDA:

- ■ ■ TF-1
- RED VIARIA BÁSICA
- - - CALLES COMERCIALES CENTROS URBANOS
- ● ● BORDES COMERCIALES TURÍSTICOS
- ● ● BORDES COMERCIALES TRADICIONALES
- ÁREAS - CENTROS COMERCIALES
- ÁREAS COMERCIALES - ALMACENAJE



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

Planos de propuesta:
LOS GRANDES EQUIPAMIENTOS

1.4.2
COMERCIAL - ALTERNATIVA B



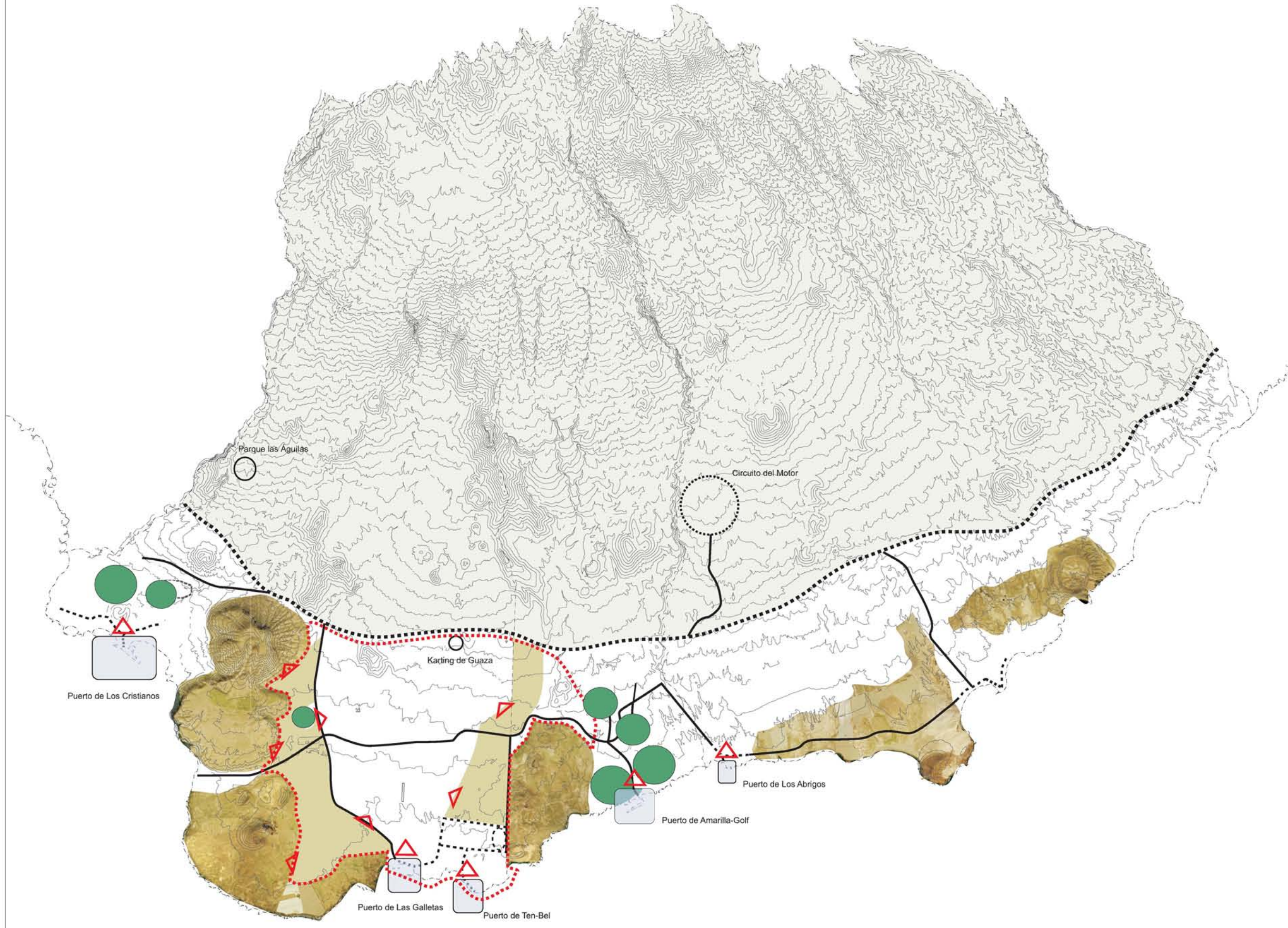
AVANCE

CABILDO INSULAR DE TENERIFE



LEYENDA:

-  ESPACIOS NATURALES A VALORAR Y PROTEGER
-  EJE DE CONECTIVIDAD TURISTICA PRINCIPAL
-  VIAS COMERCIALES CENTROS TURISTICOS
-  CAMPOS DE GOLF
-  PUERTOS DEPORTIVOS
-  ÁREAS DE EQUIPAMIENTOS DE ESPECIAL CUALIFICACION
-  EQUIPAMIENTO PROPUESTO
-  EQUIPAMIENTO PROPUESTO
-  FRANJA INTERIOR (Residencial)
-  ÁREA DE ESPECIAL INTERVENCIÓN-RASCA
-  INTEGRACIÓN ENTORNO



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

Planos de referencia:
LOS GRANDES EQUIPAMIENTOS

1.5.2

DEPORTIVO TURISTICO: ALTERNATIVA B



b) En cuanto a los Puertos Deportivos, si bien se incluyen los propuestos en el Estudio General recogido en el documento de Modificación del PIOT en tramitación, se considera que deben estudiarse y definirse en conjunción con los núcleos turísticos a los que pertenecen.

Se parte de dos consideraciones básicas: el entendimiento de las calles comerciales turísticas como equipamiento turístico de primer orden, y el nivel de calidad del espacio urbano turístico como condición esencial de mejora del destino. En este sentido, los Puertos Deportivos deben entenderse como sistema complementario de los dos anteriores, debiendo estudiarse conjuntamente, y nunca como dispositivos aislados que sólo responden a una demanda abstracta, dimensionada pero no definida.

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 B incluye estos elementos, si bien reconoce que su localización no se adecua al modelo global que se pretende, lo que habrá que compensar con medidas adicionales en relación con las condiciones de accesibilidad, y relación con el entorno, en particular con los espacios naturales de interés.

En relación con este aspecto, se considera, que la idea de la Operación Singular Estructurante de Rasca, ofrece una oportunidad única para avanzar en la mejora de la oferta complementaria turística. En este sentido, la singularidad de Rasca debe aprovecharse para proponer nuevos tipos de equipamiento, no para repetir tipos ya existentes. Nuevos tipos de equipamiento donde la calidad de las instalaciones se una a la integración paisajística y medioambiental y que enlacen y pongan en valor aspectos específicos de la cultura canaria, de sus tradiciones y de sus particularidades. Asimismo, se considera que la plataforma agrícola de Guaza así como la rehabilitación de Las Galletas y Ten-Bel, deben enlazar con esta operación, planteando unos límites y condiciones generales para toda la zona.

4.2.6. La movilidad comarcal y local.

Esta segunda Alternativa de Ordenación, que se apoya en otra 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” se plantea a partir de las siguientes consideraciones:

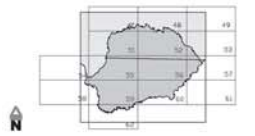
a) Deben abordarse soluciones de mejora de los sub-sistemas viarios existentes en Abona (fortalecimiento de la vía de medianías y algunos tramos secundarios) y otras operaciones puntuales sobre el Corredor Insular (vías de servicios para la TF-1, intervenciones en los enlaces,...), tal como se propone desde el PIOT, en cuanto pueden contribuir a homogeneizar en alguna medida la movilidad total del sistema. Ahora bien, esas mejoras deben realizarse jerarquizadamente, y en conjunción con otras estrategias territoriales que incluyen la residencia, el turismo y el equipamiento. En este sentido el doble cordón tangencial que une San Isidro con Cabo Blanco – Valle de San Lorenzo, deben implementarse singularmente, de tal forma que puedan ofrecer una alternativa de movilidad para el sistema residencial, al trazado de la TF-1. Esta misma idea se propone también para la franja costera, donde debe reforzarse la continuidad y condiciones de la vía litoral para convertirse en el elemento de conexión básica de esta franja de la comarca.

En la mejora del viario se incluirá la circunvalación a los núcleos urbanos principales, de tal forma que la movilidad y otras actividades como la comercial, se articulen adecuadamente.

b) Ahora bien, aún contando con una mejora y ampliación de la TF-1, para evitar futuras congestiones, al medir la repercusión de las actuaciones previstas en los planes en marcha, se aprecia la necesidad de proponer complementariamente a las actuaciones anteriores, una nueva Vía de Medianías. Esta nueva vía se plantea, recogiendo las conclusiones del “Estudio del Tramo del Corredor Viario Insular TF-1 entre los P.K. 46 +130 y P.K. 73 +300” con carácter de “vía rápida” y con capacidad de duplicación de su sección en el futuro, entendiéndose que sólo así se podrá responder al modelo territorial pretendido y conformar un sistema infraestructural que responda a sus requerimientos.

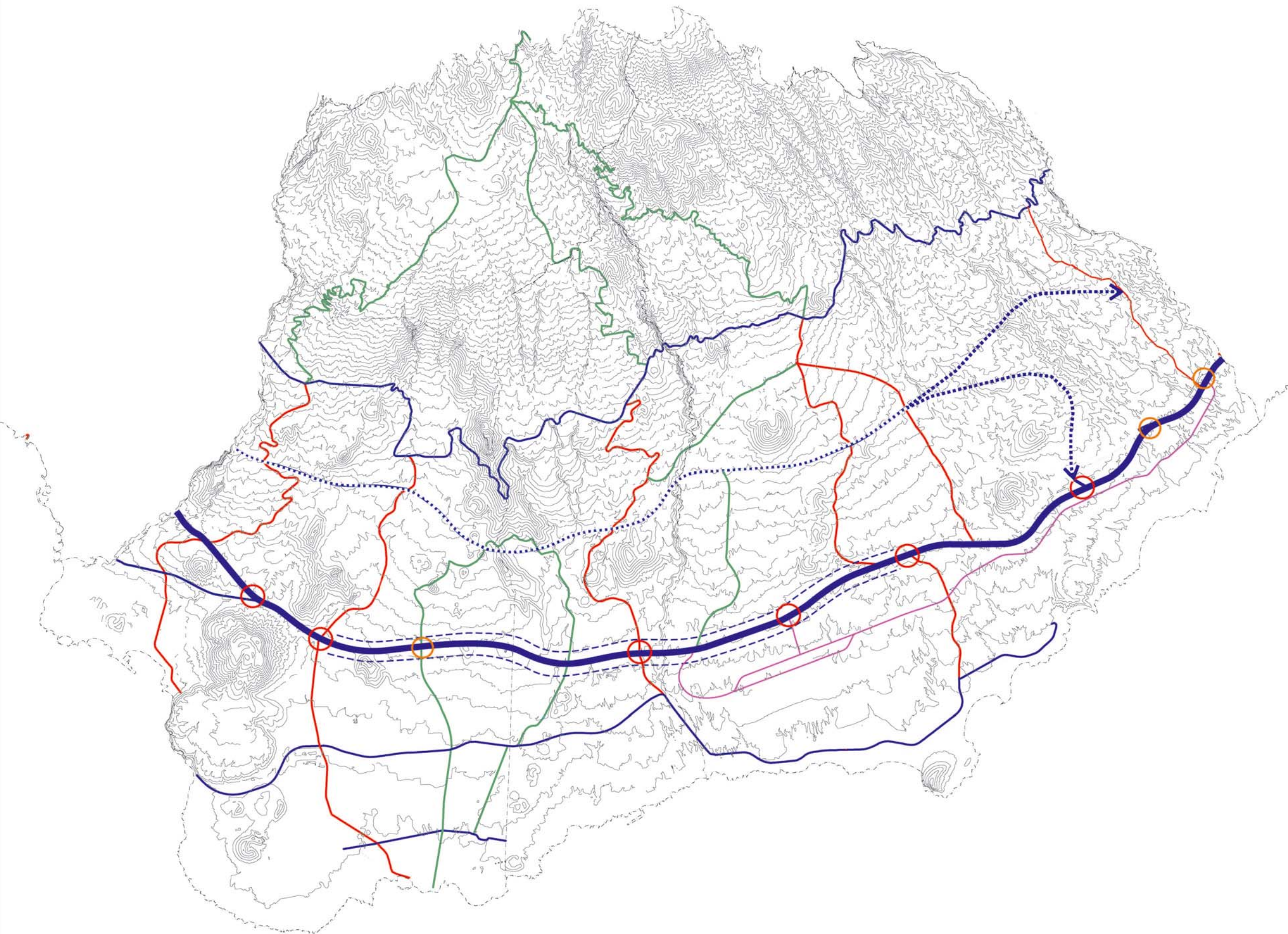
4.2.7. Elementos configuradores del paisaje.

En una línea similar a la planteada para el Sistema Logístico, las propuestas y acciones que se proponen en este apartado coinciden con las enunciadas en la definición de la Alternativa A de ordenación.



LEYENDA:

-  AUTOPISTA TF-1
-  SIST. VIARIO:
ELEMENTOS ESTRUCTURANTES 1º ORDEN
-  SIST. VIARIO:
ELEMENTOS ESTRUCTURANTES 2º ORDEN
-  SIST. VIARIO:
TRANSVERSALES 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 2006

Planos de propuesta:
LA MOVILIDAD COMARCAL Y LOCAL
ALTERNATIVA 2

1.6.2

